

LES TRIBULATIONS DE JEAN-MARIE YVEN ADMINISTRATEUR DE LA MARINE, À PLOUGUERNEAU DURANT L'HIVER 1806-1807

(Archives de la Marine – Brest. 2Q6569-70)

Sieur Yven, administrateur de la Marine à Roscoff, dirige les opérations de sauvetage des bâtiments naufragés dans cette portion du littoral léonard. Il est régulièrement appelé sur le territoire communal pour couvrir les fortunes de mer des navires doublant des côtes dangereuses par la multitude de récifs qui précèdent le plateau du Léon, par la violence des courants marins ou encore par les terrifiantes tempêtes hivernales. Une autre de ses attributions l'oblige à prendre toutes les mesures conservatoires relatives aux prises effectuées par les corsaires français. Ainsi, Yven se rend à Kervenney, près du Run, en février 1804, afin de poser les scellés, de procéder à l'inventaire et d'assurer la sauvegarde du navire anglais l'*Albion*, 150 tonneaux, capitaine John, se dirigeant vers l'Irlande avec un chargement d'orge, capturé par l'*Hirondelle* de Dunkerque, capitaine Allenes. La prise échouée dans l'Aber-Wrac'h pendant huit jours et sous la menace d'une corvette anglaise sera filialement mise à l'abri et sa cargaison déchargée au couvent des Anges (l'ancien couvent des Récollets).

Une fois prévenu, par « *exprès* », Yven, matinal (il quitte Roscoff vers 7 h 30-8 h 00), accompagné de gendarmes maritimes, de consignataires basés à Roscoff (1), éventuellement d'un capitaine, se dirige à cheval vers Lesneven à une vitesse réduite (ce qui en dit long sur l'état des chemins de l'époque !) de l'ordre de 6 à 7 km/h. Après une pause pour se restaurer et abreuver les chevaux, en général à Lesneven, il reprend la « route » de Plouguemeau où il arrive vers 18 h 00.

Yven connaît parfaitement Plouguerneau. Déjà, en janvier 1803, il doit s'occuper d'un brick suédois, la *Cecilia* d'Uddevalla, 220 tonneaux, chargé de fer, de planches, d'alun et de tôles. Le capitaine Bagge et les onze hommes d'équipage se rendent à Nantes, mais le bâtiment talonne sur quelque rocher au large de Plouguerneau. Le capitaine met un canot à la mer pour chercher du secours et rencontre de nombreux pêcheurs ne parlant que le breton. Il veut ensuite se rendre à Brest pour prendre contact avec son consignataire et un interprète. Yven est prévenu de l'incident, mais nous ne saurons rien de plus si ce n'est que le capitaine obtiendra la mainlevée (2) du navire le 25 février 1803.

Par contre, nous sommes mieux renseignés sur les naufrages de l'*Adder* et de la *Blanche*, tous les deux de nationalité anglaise ce qui simplifie les formalités pour l'administrateur Yven, car la France et le Royaume-Uni sont en guerre. En effet, lorsqu'un navire ennemi est jeté à la côte il revient, sans aucune contestation possible de la part du propriétaire, à l'État français. Dès lors, sans plus attendre, on peut vendre aux enchères les débris résultant du naufrage et ce qui reste de la cargaison. Les deux accidents se produisent durant l'hiver 1806-1807, terrible semble-t-il pour certains navires victimes de la fureur des flots. À chaque fois Sieur Yven, sous-commissaire de la Marine de Roscoff, assure le sauvetage du bâtiment et de la cargaison avec plus ou moins de bonheur et de tracasseries comme nous allons le découvrir.

Le 9 décembre 1806, l'*Adder*, corvette anglaise de 14 canons de 18, conduit par un équipage comprenant trois officiers, dont le lieutenant de vaisseau Shaldane, trente-sept matelots et soldats, un chirurgien, un agent comptable, deux mousses, une femme et un domestique, fait naufrage sur le « Roch-

Perben », près de la baie de « Granquénoc » en Tréménac'h, non loin du village de Kerazan.

Il s'agit d'un vaisseau, parti de Torbay, qui effectue une croisière (3), pour le compte du roi d'Angleterre, et dont la mission principale est de se positionner sur les « Pierres-Noires » au débouché de la rade de Brest afin de filtrer les sorties des navires français.

Il n'arrivera jamais à destination. Talonnant une roche vers 4 h00 du matin, et malgré une tentative de sauvetage de l'équipage qui utilise force ancres et filins, il est abandonné au gré des flots par ses hommes réfugiés dans les canots de secours. L'équipage, fait prisonnier (4), est acheminé vers l'église de Tréménec'h (5) « *pour procurer à leurs besoins* ».

Le 10 décembre, Yven est sur place. Il n'a pas traîné, si l'on tient compte de la distance à parcourir entre Roscoff et Plouguerneau, (une quarantaine de kilomètres), et eu égard au fait qu'il a fallu lui envoyer un messenger à cheval pour le prévenir. Rapidement il jauge la situation : le navire est disloqué et il donne des ordres à l'équipe qu'il a rassemblée autour de lui pour ôter la mâture, les voiles, couper les haubans (6). Car son souci premier est « *d'éviter qu'il ne prit le large et ne fut perdu pour nous* ». De plus, il ordonne de dresser une tente, près, de l'épave, pour se protéger de la pluie et des vents, (la tempête fait rage depuis plusieurs jours sur le Léon, mais également pour y « *installer gardes-côtes et gendarmes* ». Mesure ô combien sage et prémonitoire, si l'on tient compte de la suite des événements.

C'est à ce moment que les riverains découvrent plusieurs barils de rhum (7) parmi les rochers. Et comme d'habitude, la nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre (8). Les « *païsans* » affluent vers les précieuses futailles : « *Beaucoup en burent quoique la défense fut faite de ne point y toucher.* » On place alors un préposé, Larridon, armé d'un sabre pour repousser les pilleurs. Mais rien n'y fait. La foule grossit et les *Paganiz* se jettent avec avidité sur l'alcool. La découverte se transforme en soûlographie : « *Un nommé Le Pors, pilote qui avait travailler au sauvetage, a péri à force de boire.* »

Le 11 décembre Yven réquisitionne, « *par voie du maire* », des voitures (charrettes) pour commencer à sauver ce qui peut l'être. À partir de ce moment les autorités sont constamment aux aguets pour contrecarrer l'action prédatrice des Plouguerneens. Ainsi, le gendarme Sinou se dit « *excédé car il fa ut tout surveiller, tout observer* ». On travaille à enlever six caronades et les batteries de cuivre que l'on dépose sur le pont du navire avec trois autres. Quand on reprend l'ouvrage les autorités constatent l'absence de l'une d'entre elles. Elle « *s'est envolée* ». Yven décide d'acheminer les caronades vers Le Koréjou et les haubans, les étais et filins vers le cimetière et l'église de Tréménac'h. À chaque transport, il organise une police du sauvetage avec le receveur des douanes Melguen. Le magasin reçoit quelques barils. On en met un en perce afin de se désaltérer, mais il y a confusion sur le produit. En fait, il ne contient que du sucre. Comme le mauvais temps empêche de faire le recensement, Yven décide d'arrêter le travail et ferme l'église à double tours à l'aide d'un cadenas. Mais la loi en prescrit deux, il en faut donc un second (on ne sait jamais !). Qu'à cela ne tienne, Melguen envoie un riverain, Ronan Vartin, l'acquérir au bourg de Plouguemeau. Tout le monde est rassuré, d'autant plus que l'on met en faction un garde devant l'église.

Le 12 décembre, on continue le sauvetage du bris : gueuses, fanaux, cuivre (9)

(de doublage de la coque), boulets, bois d'épave s'amoncellent dans le magasin. Celui ci, en fort mauvais état, pourrait justement bénéficier de cet apport « *pour réparer les portes et les fenêtres de l'église* ». Mais le menuisier ne daigne pas se déplacer pour évaluer les possibilités de réutilisation de ce bois. Son attitude est qualifiée de « *non convenable* ». Le travail des récupérateurs se poursuit : une ancre et « *un joual d'ancre de fer* » sont hissés sur la charrette d'un dénommé « Kacs » (Gac). Le « joual » n'arrivera jamais au magasin ! Yven réclame une surveillance accrue des charrettes, mais malgré tout il constate que « *les filins et autres objets sortent des voitures qui s'arrêtent s'arrêtent dans les champs* » ! Laconique, il en conclut qu'il y a trop de monde et beaucoup de désordres sur les lieux du naufrage. Ce même jour le navire se disloque.

Le samedi 13 décembre, René Omnès, gendre de Kacs, qui a chargé l'ancre et le joual, pris de remords ou plutôt de crainte de poursuites judiciaires, vient accompagné des deux fils de Kacs, proposer de rendre les objets dérobés. Pendant ce temps, Yven prend de nouvelles dispositions. Il fait bâtir une « *muraille* » derrière la porte du magasin avec les gueuses du bateau « *pour mieux compter sur cette fermeture* ».

Le 14 décembre, Yven accorde à tout son monde un jour de relâche. Il est impensable de travailler un dimanche, office religieux oblige.

Le 15 le travail reprend avec six voitures encadrées par deux gendarmes, deux gards-côtes et un caporal. Mais bientôt un incident éclate. J.-M. Illis refuse de fournir ses chevaux, pour le charroi, prétextant « *qu'il a peur de ne pas être payé* ». Le juge de paix du canton intervenant, Illis revient à de meilleurs sentiments. Ce même jour, il s'aperçoit que les frais engagés pour la nourriture et le logis (134 F) « *sont considérables car on a modérément bu du vin et mangé du pain et du beurre et on a couché sur la paille* ». La journée finit en beauté. Les « *païans* », omniprésents, volent un grelin par la fenêtre du magasin (celle qui regarde à l'est !), grâce à la complicité des travailleurs au sauvetage, qui l'ont volontairement placé près de l'ouverture ! Yven accourt, poursuit les voleurs, mais sa capacité de réaction est tardive, les jambes peut être lourdes, ce qui fait que les malfaiteurs « *se sont envolés* ».

L'activité se poursuit les 16, 17 et 18 décembre. Barils de poudre, de braie, de rhum, tabac, sucre, graisse de porc et lard, rejoignent l'église ou le cimetière.

Le 19, les voiles sont enfin retirées du navire et séchées sur une partie de la coque du bateau. Il faut dire que le temps s'est enfin mis au beau. Un paysan « *séditieux* » tente de corrompre les charretiers ce qui pousse Yven à le faire arrêter par le gendarme Normand. Mais le jeune homme, « *plus enjambe* » que le représentant de la loi s'éclipse rapidement.

Le 20, nouvelle embrouille. Ce jour-là, le temps est épouvantable, il pleut des cordes. Six rôdeurs sont débusqués près de l'*Adder*, parmi lesquels un certain J. Ségalen. ils voulaient récupérer du cuivre. Arrêtés, ils sont confiés au gendarme Normand, toujours aussi peu inspiré, mais parviennent à s'enfuir. Dépité, Yven parle de fuite organisée avec la complicité du représentant de la loi, car Ségalen aurait comme parent le caporal des gardes-côtes, Bramouillé !

Le 21 tout va mal. Yven et les ouvriers sont à pied d'œuvre devant l'église de Tréménac'h pour procéder à l'inventaire, mais il manque la seconde clef que garde sur lui Melguen. Comme il habite Landéda, il la confie à un brigadier, Garel, pour la remettre à Yven. Mais il arrive en retard et les ouvriers sont renvoyés chez eux.

Yven pique une crise et déclare qu'à l'avenir, il brisera le cadenas !

Le dernier procès verbal, du 22 décembre, relate l'absence (somme toute normale !) de toute trace de fusils, de pistolets, de sabres... que l'on trouve habituellement sur un tel navire.

Dans ces conditions, « *le temps furieux, les voies nombreux, les débris dérobés sur la côte, le magasin de Tréménac'h peu sûr et en mauvais état* », l'administrateur déploie un zèle non dissimulé pour clore l'affaire par une vente aux enchères dont les explications sont fournies en breton et en français. Elle se déroule le 23 décembre 1806. Sur les lieux du naufrage pour la carcasse du navire, au magasin et à la bougie pour le reste de la cargaison. Quelques spéculateurs se détachent de la vente : deux négociants de Morlaix et de Roscoff, F. Buzaré de K. erandraon, qui se voit octroyé les « *extrémités* » du bâtiment pour 2 500 F, Jean Le Borgne de Quervélogan, Jean-René Abjean, le fils de Melgouen, Yves Abernot de Keruzal, M. Chiron de Lannilis et J. Leroux de Kergadavarn qui achète trois lots pour environ 1 000 F. Les lots non vendus – car avariés – (salaisons, sucre, tabac, poudre, mitraille) seront acheminés vers Roscoff ou Brest. La Marine se réserve les ancrs.

Le bilan des recettes s'établit à 7 877,14 F, celui des dépenses à 4115,08 F (plus quelques menus frais). Le solde net de l'opération se chiffre à 3 762,06 F « *que je dois remettre à la Marine* ». (La caisse des Invalides par l'intermédiaire du service des Douanes). Parmi les frais on peut noter :

- le travail des journaliers (672 F) ;
- le travail des charretiers (764) ;
- les frais de gestion pour l'administrateur de la Marine [25 jours de vacation à 137 F ; 5,50 F/jour], pour le syndic (Bohec ou Le Soliec) [40 F à 4 F/jour], pour le syndic adjoint (Adam) [60 F à 4 F/jour], pour le gendarme [108 F à 4 F/jour] ;
- les frais de route : 12 myriamètres (mesure de 10 000 mètres, soit 120 km aller-retour) de Roscoff à Plouguerneau ! 36 F pour Yven, 30 F pour le gendarme ;
- les gardes (894,50) ;
- les gardes-côtes (249) ;
- les gendarmes (340) ;
- les luminaires, la paille (7,55 F) ;
- les frais de logement, de subsistances, par défaut d'auberge, « *car il faut bien vivre* » ;
- les « *exprès* » à Brest, Lesneven, Lannilis, Landemeau, Roscoff, Morlaix, Saint-Pol : 291,36 F (il s'agit des affiches publicitaires obligatoires que l'on doit placarder dans les villes voisines de quelque importance pour avertir de la vente organisée afin d'attirer le peuple des spéculateurs).

Le naufrage de la *Blanche*, lui, se déroule durant la nuit du 4 au 5 mars 1807. Nous n'avons que peu d'indications concernant le bâtiment, si ce n'est qu'il est commandé par un certain Levis et qu'il est doté de 44 canons (il doit s'agir d'une belle unité anglaise). Il s'abîme, selon l'humeur de Yven, à Porstrein, à Porsléun ou encore à Porsleuré! Cette fois, Yven couvre le bris en toute quiétude car il ne mentionne aucun incident notable. Le sauvetage s'étale sur une dizaine de jours et permet de fournir du travail à 70 journaliers (ils reçoivent 726 F) et à quelques voituriers locaux (pour le charroi du bois sur la falaise (?) et acheminer les noyés (10) jusqu'à la chapelle de Saint-Cava, ils perçoivent 5 F par voyage, soit au total 336 F). François Guéguen, Joseph Appriou, Jean Henry disposant de chaloupes bénéficient de 168 F pour 28 jours de travail (soit 6 F par jour). Quant aux fonc-

tionnaires (Yven, les douaniers, les gardes-côtes et les gendarmes) ils se voient octroyer à titre d'émoluments 796 F. Une belle somme si on la compare à celle des journaliers !) Les frais se sont élevés à 3762,85 F (dont une paire de bottes neuves commandées au cordonnier de Plouguemeau Benoît, par Yven car ses vieilles bottes ont rendu l'âme sous l'action conjuguée du sel et des pierres tranchantes) et les recettes à 13.278,63 F (dont la vente des canons qui sont transportés à Morlaix).

Ainsi s'achèvent les tribulations de sieur Yven sur la commune de Plouguerneau durant l'hiver 1806-1807. Honnête fonctionnaire de la Marine, il a en charge une large portion du littoral léonard en matière de bris. Exerçant du mieux qu'il le peut son métier, il doit affronter la fureur des flots afin de sauvegarder les biens de ses concitoyens ou ceux de nos ennemis. À chaque fois, il met en place une logistique basée sur le volontariat des populations locales ou sur les réquisitions. Les riverains sont d'autant plus enclins à participer au sauvetage que, en fonction de l'aide apportée et du matériel fourni, il est possible d'obtenir des revenus non dépourvus d'intérêt pour des individus vivant trop souvent à la limite de la pauvreté. Mais attention d'autres Plouguerneens veillent. Et ceux-là n'ont pas froid aux yeux ! Faisant preuve d'un culot monstre, ils n'hésitent pas à fouiner autour de l'épave, à accompagner, à travers dunes et champs, les charrettes acheminant les débris des navires ou les marchandises les plus diverses vers les magasins afin de subtiliser, qui du bois d'épave, qui un morceau de voile ou une barrique de bon « rouzic ». Et là notre pauvre Yven doit se démener comme un beau diable pour essayer de s'opposer à des populations qui considèrent trop souvent que tout ce que les flots apportent sur la grève voisine doit leur revenir.

(1) Les consignataires se localisent dans les ports de Morlaix, de Roscoff, de Brest. Ils représentent les intérêts de confrères quand un navire fait naufrage ou quand un corsaire français achemine sa prise dans un port léonard. On les retrouve sur les lieux de la fortune de mer afin de surveiller les opérations de sauvetage, les inventaires, les ventes aux enchères. Si l'on utilise un magasin pour stocker ce qui provient du bâtiment, il reçoit une clef pour fermer la porte et éviter normalement (!) tout vol.

(2) La mainlevée est une décision de l'Administration qui permet, après enquête, à un propriétaire de retrouver la pleine possession de son bien (un navire français ou neutre, par exemple).

(3) Une croisière correspond à l'action menée par un corsaire pendant une durée déterminée.

(4) En général, les prisonniers sont acheminés à cette époque vers Lesneven et surtout à Brest (au château ou à Pontanézen). Ils servent de monnaie d'échange pour obtenir la libération de prisonniers français détenus au Royaume-Uni.

(5) Tréménac'h : il s'agit à cette époque de l'église de Saint-Laurent.

(6) La technique utilisée par les autorités, pour éviter que le bateau ne « reprenne » la mer, est identique à celle que pratiquent les pilleurs sur les côtes du Léon pour immobiliser l'embarcation et pour pouvoir ensuite agir en toute quiétude.

(7) Les vins et alcools sont particulièrement recherchés par des populations qui ne s'enivrent qu'exceptionnellement lors des fêtes, des pardons ou le dimanche. Dès lors, la découverte d'une pièce de rhum est considérée comme une aubaine et débouche pratiquement à chaque fois sur des excès.

(8) La nouvelle d'un naufrage se répand curieusement, à une époque où les communications sont lentes, rapidement dans toutes les communes avoisinantes.

Certainement par le bouche à oreilles. On est frappé par les foules que l'on retrouve sur les plages après chaque bris. En 1792, le naufrage du *Neptune* à Tréménac'h, draine sur les lieux des centaines de badauds et de pilleurs venus de Plouguerneau, de Guissény, de Kerlouan ou encore de Plounéour-Trez... Cette affluence n'est certainement pas pour rien dans le mythe de communautés littorales pilleuses, et par extension, dans celui des naufrageurs allumant des feux sur nos côtes.

(9) Le cuivre est utilisé depuis le XVIII^e siècle pour permettre une plus grande longévité aux bateaux (éviter les effets nocifs des coquillages et vers) et pour améliorer les performances en terme de vitesse.

(10) Les noyés sont enterrés directement dans le sable ou sur la dune après avoir souvent été dépouillés. Mais les catholiques (un objet, un tatouage suffisent pour l'attester) reçoivent toute la sollicitude des riverains et des prêtres qui les font ensevelir dans le cimetière paroissial. Les protestants, eux, n'ont le droit qu'à un coin spécial du même lieu.