

Nicole LE POURHIET-SALAT

La défense des îles bretonnes
de l'Atlantique,
des origines à 1860

Vincennes
Service historique de la Marine
1983

Nicole LE POURHIET-SALAT

La défense des îles bretonnes
de l'Atlantique,
des origines à 1860

Mr GUILLOU J.
IMPASSE LAN CARADEC
22740 LEZARDRIEUX

Vincennes
Service historique de la Marine
1983

Nicole LE POULHIET-SALAT

La défense des îles bretonnes
de l'Atlantique
des origines à 1860

Éditions de la Sorbonne
Paris

Maintenant parfaitement connus les aspects du vocabulaire technique de la fortification ancienne, madame Salat ne nous laisse rien ignorer des problèmes nouveaux et vieux qui ont existé en des sites insulaires : études et points plus ou moins établis, implantations, équipements, réaménagement des ouvrages, mais il reste, dans ce domaine, à explorer de nombreux aspects, dont nous en avons vu quelques-uns dans son ouvrage. L'ouvrage dont on parle est un ouvrage de synthèse, mais il est aussi un ouvrage de référence, car il est le fruit de l'histoire récente et de l'actualité de la recherche dans ce domaine.

Préface

Soutenue devant l'Université de Rennes le 27 juin 1980, la thèse de madame Salat apporte une excellente contribution à l'histoire des côtes bretonnes de l'Atlantique depuis les origines et surtout depuis la fin du Moyen Âge jusqu'à l'apparition de l'artillerie rayée qui, vers 1860, bouleversa les conditions de la défense des frontières maritimes.

Après avoir décrit, dans une première partie, les hommes et les sites qu'elle connaît admirablement pour les avoir parcourus avec soin par terre et par mer au cours d'une exploration systématique, madame Salat étudie, période par période, l'infrastructure défensive des îles, depuis Ouessant jusqu'à Dumet, englobant non seulement les ouvrages proprement dits mais aussi leurs accès terrestres et maritimes. Très habilement, l'auteur a su éviter l'écueil qui aurait consisté à rédiger une suite de monographies consacrées à chaque île. Faisant preuve au contraire d'un bel esprit de synthèse, elle nous donne une remarquable vue d'ensemble du jeu des forces terrestres et navales aux prises sur ce théâtre et aussi de l'évolution progressive des techniques. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la défense des îles soulevait des difficultés particulières, différentes de celles de la défense des côtes, à une époque où la portée réduite de l'artillerie ne permettait pas de conjuguer feux insulaires et côtiers. Les îles ne constituaient donc pas une véritable ligne d'avant-postes mais jouaient un rôle essentiel dans la protection des courants de navigation côtière et dans la surveillance des entrées et sorties de Brest et de Lorient, grandes bases des escadres du Ponant.

Maîtrisant parfaitement toutes les subtilités du vocabulaire technique de la fortification ancienne, madame Salat ne nous laisse rien ignorer des problèmes nombreux et variés qu'elle soulève en des sites insulaires : études et projets plus ou moins réalisables, implantation, recherche et acheminement des matériaux, main d'œuvre, domanialité, expropriations, contraintes diverses subies par les populations, etc. Tous ces sujets sont amplement traités en un exposé dont on appréciera la rigueur, la clarté, jointes au souci de toujours replacer les divers épisodes dans la trame de l'histoire générale et spécialement des grands conflits maritimes franco-anglais en particulier.

Un tel sujet nécessitait naturellement une illustration. Madame Salat l'a prévue abondante et d'une exceptionnelle qualité (!). Ces images permettent de constater que la standardisation relative des éléments fortifiés ne nuisait pas au caractère particulier de chaque place grâce à une habile adaptation au terrain et à une intégration au paysage dont nos modernes architectes et urbanistes feraient bien de s'inspirer. Avec quel art les ingénieurs des siècles passés surent allier l'esthétique et les impératifs militaires.

Basées sur une enquête exhaustive dans des dépôts d'archives parisiens et bretons, et surtout naturellement sur les très riches archives de l'Inspection du Génie, la thèse de madame Salat constitue un travail d'une qualité exceptionnelle qui mérite à tous égards la mention très bien accordée par un jury exceptionnellement compétent présidé par M^{lle} Anne Blanchard et dans lequel siégeait l'éminent spécialiste de la fortification qu'est le général Nicolas. Il nous reste à souhaiter que cet excellent ouvrage qui fait grand honneur à son auteur puisse être rapidement publié. Tous les historiens qui s'intéressent à la Bretagne, à l'histoire militaire et à celle de l'architecture le liront avec le plus vif intérêt. Il contribuera à faire mieux connaître ce bel élément, peut-être trop oublié, de notre patrimoine que sont les îles de l'Atlantique.

Étienne Taillemite

(1) Cette iconographie, trop importante pour être intégralement reproduite, peut être consultée aux Archives de l'Inspection du Génie (château de Vincennes), où elle est déposée.

Avant-propos

Cette thèse a été entreprise sous la direction de M. le professeur André Mussat : qu'il soit ici remercié d'avoir bien voulu accepter la responsabilité d'un sujet qui ne lui semblait pas, au départ, entrer dans la définition traditionnelle de la discipline qu'il enseignait alors.

Ayant présenté, il y a quelques années, un mémoire de maîtrise sur « l'Étude architecturale de la défense des côtes du Finistère sud », le général R. Nicolas avait été mon maître et bienveillant conseiller. Son érudition communicative m'a déterminée à approfondir la question en présentant cette thèse : « Étude de l'architecture défensive des îles bretonnes de l'Atlantique ». Je ne puis que le remercier une fois encore pour son aide précieuse et constante.

La base de ce travail est constituée par les archives de l'Inspection du Génie : celles-ci m'ont été largement ouvertes par mademoiselle Nelly Lacrocq, conservateur de la Bibliothèque et des Archives du Génie, qui m'a appris à connaître et à exploiter ce fonds passionnant. A son aide « technique » s'est ajouté un soutien moral qui ne s'est jamais relâché et qui m'a permis de surmonter les difficultés rencontrées et à mener à bien ce travail : qu'elle trouve ici l'expression de toute ma reconnaissance.

Mademoiselle Anne Blanchard, rencontrée aux Archives du Génie, m'a permis de compléter utilement ma connaissance des hommes qui ont œuvré sur les fortifications bretonnes par son étude sur les « ingénieurs du roy » et son dictionnaire alors inédit qu'elle a eu la gentillesse de me laisser consulter.

En la personne de monsieur Étienne Taillemite, Inspecteur général des Archives de France, à l'époque conservateur en chef de la section ancienne des Archives nationales, j'ai trouvé celui qui m'a guidée dans mes recherches marines et dans l'élaboration même de mon travail grâce à son expérience de chartiste.

J'associe à ce travail mon mari Jacques Salat dont la patience et les qualités de photographe me permettent de présenter la partie iconographique.

Mes remerciements vont également au Service historique de la Marine qui a permis la publication de ce travail.

Introduction

C'est à l'occasion de recherches effectuées dans le cadre d'un mémoire de maîtrise sur la défense des côtes du Finistère sud que j'ai été amenée à m'intéresser à l'architecture militaire et à son évolution à travers l'étude de la ville-close de Concarneau; ayant inclus dans ce travail l'archipel des Glénan, situé au large de ce secteur côtier, je m'étais alors rendue compte que les problèmes d'organisation de la défense et les solutions qui y avaient été apportées, présentaient des caractères originaux, proprement « insulaires » et qu'un jour, il serait intéressant d'approfondir la question, de voir si, dans le passé, la défense des îles avait été posée en des termes différents de celle du continent et si cela s'était matérialisé dans des réalisations architecturales.

Aussi, lors du choix d'un sujet de thèse, ai-je décidé d'étudier la défense d'un secteur insulaire bien défini, les îles bretonnes de l'Atlantique. Cette délimitation m'a paru logique sur un plan militaire : cette zone de contact Manche-Atlantique fut toujours un secteur actif de navigation côtière car elle est jalonnée de ports et d'abris; elle relie deux centres portuaires importants, Nantes et Brest en incluant Lorient-Port-Louis, autre centre important [planche I].

Les îles qui la précèdent ont été, depuis toujours, des points d'atterrages remarquables pour la navigation hauturière : Ouessant, Sein, l'archipel des Glénan, Groix, Belle-Isle, Houat, Hœdic et Dumet constituent un ensemble cohérent; ce sont les points hauts d'un relief continental ennoyé, entourés de fonds médiocres semés de récifs. Leur position et leur taille respective

ont été des facteurs déterminants pour leur mise en état de défense au cours des siècles ainsi que leur éloignement sensiblement identique (sauf pour Dumet) du continent. Dans ce cas précis, la géographie apparaît déterminante pour l'histoire de ces îles.

La limite historique de cette étude est 1860 : cette date correspond à une révolution profonde survenue dans les détails de la fortification par suite de l'apparition de l'artillerie rayée et de ses qualités balistiques. Les conséquences se firent surtout sentir après la guerre de 1870 et, en particulier, dans la réorganisation de la frontière de l'est.

L'étude de la défense des îles passe obligatoirement par celle des réalisations architecturales mais ne s'y limite pas ; la présence d'un ouvrage de fortification sur un site donné entraîne une série de questions : qui a construit, pour quelles raisons, pourquoi ce type de fortification adopté plutôt qu'un autre, etc. L'analyse des motivations, de la finalité et des moyens mis en œuvre constitue une part importante de l'enquête laquelle l'histoire événementielle peut répondre. L'activité de l'artiste et celle du technicien ont un point commun qui les relie : elles n'ont de sens que liées ou subordonnées à des fins économiques, politiques ou religieuses.

Les impératifs militaires ont contraint depuis toujours les villes à se munir de défense : le rôle que l'ingénieur militaire joua dans l'organisation du système défensif des villes ne se limita pas aux travaux de fortification ; il s'étendit à tous les problèmes d'urbanisme posés par la présence d'une infrastructure défensive. Au cours de mes recherches, j'ai été particulièrement frappée par l'importance du « fait militaire » : les lois des servitudes militaires eurent des répercussions considérables sur l'économie des régions ; il suffit de citer l'article 2 de la loi du 17 juillet 1819 (1) pour en mesurer toute l'importance : *...il ne pourra être fait aucune dérivation ni entrepris aucun dessèchement, défrichement, ni aucune exploitation de tourbières ou de mines ou carrières à ciel ouvert ou souterraines si ce n'est selon les règles et avec les*

(1) Arch. Génie, art. 2 sect. 4 cart. 1 n° 24.

formalités que le Roi jugera convenable de prescrire pour chaque cas particulier afin de concilier les intérêts de la défense avec ceux de l'agriculture, de l'industrie et du commerce...

Les servitudes expliquent la croissance (ou la stagnation) des villes fortifiées : l'interdiction de construire, de cultiver dans un rayon de 200 à 300 mètres d'un ouvrage fortifié doit être prise en considération par l'historien pour l'interprétation d'un paysage urbain ou rural. Sur les îles, dont l'intérêt stratégique était reconnu, le phénomène prend beaucoup d'ampleur et on ne peut, par exemple à Belle-Isle, faire abstraction du fait militaire qui imposa sa trame à tout le territoire (implantation des routes, zones de servitudes à 200 ou 300 mètres de tous les ouvrages côtiers) ; de la même façon, le poids d'une présence militaire constante sur un groupement humain réduit et isolé, en plus de tous les événements militaires (descentes ennemies, actions répétées des pirates et corsaires, blocus), influa de façon souvent déterminante sur le développement économique des îles.

L'architecture militaire étant indissociable de l'armement, les progrès de l'un commandant l'évolution de l'autre, il est nécessaire d'évoquer les moyens de l'attaque et de la défense, ce qu'on appelle traditionnellement la lutte du canon contre la cuirasse : l'accroissement de portée et d'efficacité de l'artillerie entraîna des remaniements architecturaux dont les éléments se déchiffrent nettement sur les bâtiments et dans le paysage : le traitement de l'espace varia au cours du temps et nous avons tenté d'étudier l'architecture militaire sur les îles aussi bien d'un point de vue comparatif que plastique.

Quelle a été l'influence de l'insularité dans l'organisation de la défense ? Quelles sont les conséquences que cette spécificité entraîna pour les habitants ? La défense des îles a-t-elle été organisée en fonction du littoral qu'elles précèdent ? Quelle réalité recouvrent les notions de « sentinelles » ou de « vedettes avancées » si souvent utilisées à propos des îles ? Peut-on y lire une évolution de la théorie de la défense semblable à celle du continent ? Telles sont les diverses questions que soulève le problème de la défense des îles et dont les prémices se trouvent dans l'étude des fortifications qui y ont été construites.

L'étude architecturale sur le terrain constitue le fondement de notre travail sans lequel notre étude n'aurait eu aucun poids. Le dépouillement systématique des archives du Génie concernant les îles a été notre principale source de documentation : les plans et mémoires des ingénieurs du roy puis des capitaines du génie (rassemblés dans l'article 8) nous ont servi constamment de point de référence pour établir l'historique des travaux réalisés; les avis et les registres du comité des fortifications ont complété les renseignements et, surtout, ont permis de distinguer, grâce aux avis de fonds, les travaux effectivement réalisés et payés de la masse des projets annuels. Nous avons eu recours également aux manuscrits de la Bibliothèque du Génie, en particulier à celui de Vauban, concernant Belle-Isle, aux atlas des batteries de côtes et aux travaux des commissions. Les mémoires de reconnaissance du Service historique de l'armée (section ancienne), les séries G et JJ des archives de la Marine déposées aux Archives nationales nous ont donné des informations supplémentaires mais recoupant, la plupart du temps, les renseignements donnés par les archives du génie.

Enfin, les délibérations du conseil de la Marine, la correspondance d'arrivée et de départ (série B des archives de la Marine aux Archives nationales), complétées par celles du port de Lorient, ont été d'un grand intérêt sur un plan plus anecdotique dont la relation éclaire le dessous des événements.

Cette recherche, pour être exhaustive, devait être menée dans les différents dépôts d'archives de Bretagne : aux archives du port de Lorient, en plus de la correspondance citée ci-dessus, la série E nous a été très précieuse car il s'y trouve des devis et marchés concernant Groix, Belle-Isle, Houat et Hoëdic. Les archives de l'intendance (série C) de Rennes, aux archives départementales d'Ille-et-Vilaine, ont été une mine inépuisable de renseignements sur les travaux de fortifications, leur déroulement et les répercussions sur la population locale. Regrettons que le manque d'inventaire des archives du port de Brest ne nous ait permis de procéder qu'à de maigres sondages, sans rapport avec l'importance de ce fonds.

Avant d'aborder l'étude historique et archéologique nous avons jugé indispensable de présenter les principaux

protagonistes : les îles, décrites par le détail à la fois du point de vue du marin et du militaire, et les hommes; la question de l'exécution des travaux de fortifications est abordée à travers l'étude du rôle des deux principaux exécutants, l'ingénieur et l'entrepreneur. Sur les îles, les problèmes ont été constants et leur imposer un découpage chronologique aurait entraîné des répétitions inutiles.

Breviatures utilisées

Pour cette recherche, nous avons adopté un plan chronologique qui permet de lier les travaux entrepris au contexte de la France en général et à celui de la Bretagne en particulier. On peut ainsi en suivre le cours, que ce soit progression, stagnation ou arrêt; ce plan présente aussi l'avantage de mettre en valeur le déplacement des centres d'intérêts au cours des siècles : une synthèse sur les systèmes de fortification appliqués aux îles, en fonction des travaux exécutés sous la pression des événements, conclut chaque partie et permet de suivre l'évolution de la théorie de la défense.

Dans la conclusion générale, on a tenté de mettre en lumière les caractères originaux de la fortification de ce secteur insulaire.

Arch. nat. : Archives nationales

Arch. port de Lorient : Archives au port de Lorient

Art. : Article

Bibl. Génie : Bibliothèque du Génie

Bibl. port de Lorient : Bibliothèque municipale de Lorient

Bibl. nat. : Bibliothèque nationale

Cart. : Carte

CDADA : Commission de documentation et d'information des ouvrages armés

ME : Mémoire de manuscrits

Serv. : Service

Serv. des cartes de Terre : Service des cartes de Terre

Tout

Abréviations utilisées

- Arch. dép. Finistère : Archives départementales du Finistère.
Arch. dép. Ille-et-Vilaine : Archives départementales d'Ille-et-Vilaine.
Arch. dép. Loire-Atlantique : Archives départementales de Loire-Atlantique.
Arch. dép. Morbihan : Archives départementales du Morbihan.
Arch. Génie : Archives de l'inspection du Génie.
Arch. nat. : Archives nationales.
Arch. port de Lorient : Archives du port de Lorient.
Art. : Article.
Bibl. Génie : Bibliothèque de l'inspection du Génie.
Bibl. mun. Quimper : Bibliothèque municipale de Quimper.
Bibl. nat. : Bibliothèque nationale.
Cart. : Carton.
CDAOA : Commission de déclassement et d'aliénation des ouvrages anciens.
MR : Mémoire de reconnaissance.
Sect. : Section.
Serv. hist. armée de Terre : Service historique de l'armée de Terre.

Abréviations utilisées

Arch. dép. Finistère : Archives départementales du Finistère
Arch. dép. Ille-et-Vilaine : Archives départementales d'Ille-et-Vilaine
Arch. dép. Jura : Archives départementales du Jura
Arch. dép. Landes : Archives départementales des Landes
Arch. dép. Mayenne : Archives départementales de Mayenne
Arch. dép. Morbihan : Archives départementales du Morbihan
Arch. Gène : Archives de l'inspection de Gène
Arch. nat. : Archives nationales
Arch. port de Lorient : Archives du port de Lorient
Ard. : Ardèche
Bibl. Gène : Bibliothèque de l'inspection de Gène
Bibl. m. Quimper : Bibliothèque municipale de Quimper
Bibl. nat. : Bibliothèque nationale
Cant. : Canten
CDAOA : Commission de classement et d'alignement des ouvrages anciens
MR : Mémoires de reconnaissance
Soc. : Société
Soc. hist. Finistère : Société historique de l'Armorique
Tent.

Sources

L'exposé des sources manuscrites est beaucoup plus important que celui de la bibliographie : les fonds des Archives nationales, militaires et départementales ont été le point de départ et la référence constante de notre travail dont ils constituent d'ailleurs l'ossature.

DÉPÔTS PARISIENS

I — Archives nationales. Fonds Marine (1)

Sous-série B' — *Délibérations du conseil de la Marine et décisions : 1686-1789.*

B'5 (44), l'abbé de Saint-Gildas trouve des particuliers pour habiter les îles de Glénan.

B'16 (68), placet des habitants de Belle-Isle au sujet de la pêche.

B'24 (295), état des ouvrages ordonnés à Belle-Isle, Houat et Hoëdic.

(474), extrait du mémoire sur les Glénan, 1717.

B'34 (123), id. pour l'année 1718.

B'39 (361), au sujet de la barque devant croiser au large de Groix.

(1) Les cotes sont suivies de l'indication des folios ou des pages, entre parenthèse.

B⁵⁴ (90, 157, 175), état des ouvrages ordonnés à Belle-Isle pour 1720; la compagnie des Indes veut se rendre maîtresse du port de Belle-Isle.

B⁶⁸ (100), mémoire pour parvenir à l'exécution du contrat de vente de l'Isle d'Ouessant, 1764.

B⁷⁹ (3), Ouessant.

B⁸⁵ (209), prise de corsaires entre Groix et Belle-Isle, 1779.

B⁹³ (44), gratification demandée par l'équipage du chasseur-marée de Belle-Isle, 1780.

Sous-série B² — *Correspondance ministérielle au départ : 1669-1789.*

B⁴ (153), délivrance de quelques canons de Belle-Isle à l'ordre de Colbert du Terron.

B⁵ (23), lettre à Colbert du Terron au sujet des havres de Belle-Isle, 1666.

B⁷ (78), observation de la flotte anglaise du côté d'Ouessant, 1668; garnison de Belle-Isle.

B⁸ (111 à 115), M. Duquesne crociera entre Ouessant et le cap Finistère, 1669.

B⁹ (243 à 246), sur l'établissement d'un magasin de marine à Belle-Isle.

B¹⁸ (44), sur l'arrivée en rade de Belle-Isle de deux vaisseaux commandés par Chateaurenault et Hally.

B²⁴ (37), ce qui s'est passé en rade de Belle-Isle au sujet des vaisseaux amenés sous le convoi des sieurs de la Borde et Serpault.

B⁵⁰ (309), ordre aux capitaines de vaisseaux et frégates garde-côtes de naviguer entre Portland et Ouessant.

B⁷⁸ (823), sur l'ordre donné à M. de Tourville d'aller à Belle-Isle avec tous les vaisseaux qui seront prêts.

B⁸⁵ (142), sur les facilités qu'aurait l'ennemi de mouiller à la rade de Groix.

(146), sur les désordres que font les corsaires biscayens du côté de Belle-Isle.

B⁹⁵ (16), sur les plans de Belle-Isle; M. Pesne.

B¹⁰⁵ (111), liste des gardes de la Marine de la compagnie de Rochefort destinés à servir Saint-Malo, Port-Louis et Belle-Isle.

B¹¹⁷ (314, 390), sur le pillage des îles de Groix, Houat et Hœdic.

B¹⁴⁸ (161 bis), lettre à l'abbé Renaudot sur le fanal d'Ouessant.

B¹⁴⁹ (278), lettre à Lepelletier sur le fanal d'Ouessant.

B¹⁵² (91), liste des officiers qui passeront à Belle-Isle.

B¹⁵⁵ (480), les flottes anglaises et hollandaises ont apparu devant Ouessant.

B¹⁶⁸ (24, 660), arrivée du chevalier de Roucy à Groix; armer des chaloupes contre les corsaires.

B¹⁶⁹ (93, 225, 270, 582), les habitants de Groix; le curé de Groix repousse une attaque.

B¹⁷³ (53), ordre aux habitants de Groix de mener au curé de cette île les gens qui y passeront et n'en seront pas.

B¹⁸¹ (698), lettre au curé de Groix sur sa fermeté.

B¹⁸² (25), le curé de l'île de Groix.

B¹⁸⁷ (90), sur la défense de l'île de Groix.

B¹⁹⁶ (655), sur l'incapacité des pilotes de Belle-Isle.

B²⁰⁷ (371), sur le port de Belle-Isle.

B²¹⁵ (283, 311), sur la construction d'un port aux îles Glénan, 1709.

B²²⁷ (40, 41), sur l'entreprise d'un corsaire ennemi contre Belle-Isle.

B²³⁰ (115, 119), réparations à faire à la digue du port de Belle-Isle.

B²⁴⁸ (105), établissement aux îles Glénan proposé par les religieux de Saint-Gildas, 1716.

B²⁵⁷ (192), rétablissement des feux de la tour d'Ouessant, 1720.

B²⁵⁸ (66), présence de corsaires algériens à Ouessant, 1720.

B²⁶⁷ (53, 87), corsaires algériens à Ouessant, 1723.

B²⁷⁷ (241), escadre espagnole à hauteur d'Ouessant, 1727.

- B³308 (196, 197, 204), naufrage de l'*Atlas* à Ouessant, 1739.
 B³314 (582), sur l'état des fortifications de Belle-Isle, 1741.
 B³323 (207), lettre du roi à M. de Camilly sur l'armement d'une escadre pour croiser sur Belle-Isle, 1744.
 B³328 (844), maintien des communications entre Belle-Isle et la terre ferme, 1746.
 B³329 (165, 189, 216, 239), envoi de troupes à Belle-Isle, 1746.
 B³331 (131, 252, 263), sur le passage à Belle-Isle d'un régiment suisse; sur une descente ennemie à Houat et Hœdic, 1747.
 B³353 (45, 48, 50), sur l'arrivée de l'escadre de M. Beaussier à Groix, 1756.
 B³365 (257, 258), transport de troupes à Belles-Isle, 1760.
 B³367 (126), reddition de Belle-Isle, 1761.
 B⁴407 (50), sur la construction d'une église à Ouessant, 1775.
 B⁴422 (258), sur l'établissement d'un phare à Ouessant, 1782.

Sous-série B³ — *Correspondance ministérielle à l'arrivée : 1628-1789.*

- B³ (298), inventaire des munitions de guerre trouvées à Belle-Isle.
 B³21 (366, 367, 385, 387, 392, 397, 402, 407), levées de matelots à Belle-Isle, informations à ce sujet, 1676.
 B³28 (496, 498, 508), envoi de munitions à Belle-Isle, 1678.
 B³55 (508, 517, 519), sur les troupes en garnison à Belle-Isle, 1688.
 B³59 (107 à 110), canons et affûts à Belle-Isle, 1689.
 B³60 (398), ordre d'envoyer les vaisseaux de la Compagnie des Indes à la rade de Groix ou Belle-Isle, 1690.
 (471-476), corsaires biscayens.
 B³65 (149, 151, 155, 159, 163, 174), escadre du marquis de Nesmond à la rade de Belle-Isle, jonction des vaisseaux armés à Lorient.
 B³76 (159, 164), corsaires espagnols sur les côtes.
 (259), corsaires biscayens sur les côtes.

- (246), transport de matériaux à Belle-Isle pour les fortifications, 1693.
 B³83 (473), M. de Lavardin à Belle-Isle, 1694.
 B³85 (26), sur la défense de l'île de Groix, 1694.
 B³86 (348, 350, 353, 355), mesures prises au sujet de la sûreté des côtes de l'évêché de Vannes, des places de Belle-Isle, Port-Louis, etc.
 B³92 (546), batteries de Belle-Isle; Nesmond à Groix, 1695.
 B³98 (201, 202, 207), ordre pour les habitants de Groix d'entretenir une chaloupe, 1697.
 B³100 (481, 485), passage de troupes à Belle-Isle; sur le commandant de Groix.
 B³113 (116), batteries de Belle-Isle, 1701.
 B³117 (385), visite de l'île de Groix, 1702.
 B³120 (645), sur les fortifications de Groix, 1705.
 B³122 (336), défense de Groix, 1702.
 B³124 (18, 20), établissement de deux pilotes à Groix.
 (32, 33), armement de deux brigantins pour chasser les corsaires.
 (398), mémoire des habitants de Groix pour la défense de leur île, 1704.
 B³159 (213, 295), sur les corsaires jerséens, 1708.
 B³196 (143, 150), armement d'une frégate pour donner la chasse aux corsaires, 1771.
 B³212 (370, 382, 383, 387, 390), désarmement des batteries de Belle-Isle, envoi des poudres et munitions à Lorient, 1713.
 B³236 (224 à 235), poudres et munitions nécessaires à la défense de Belle-Isle, 1717.
 B³322 (101), île de Sein, 1728.
 B³380 (257, 258), rencontre de corsaires algériens près d'Ouessant, 1737.
 B⁴400 (61, 62), revue de la milice à Groix, 1740.
 B⁴408 (354), sur la défense de Belle-Isle, 1742.
 B⁴413 (422) garde-côtes à Groix, 1742.
 B⁴439 (102, 104), subsistance de la garnison de Belle-Isle, 1745.

B⁴⁴⁶ (28, 43, 47), sur la nécessité d'avoir deux frégates pour croiser entre Penmarc'h et Belle-Isle, 1746.

B⁴⁵⁴ (75, 85, 103, 109), passages de troupes à Belle-Isle, 1747.

B⁴⁶⁰ (50, 51), approvisionnement pour Belle-Isle, 1747.

B⁴⁶⁶ (162, 163, 169, 171), id. pour 1748.

B⁴⁶⁷ (168, 172, 182), démolition de la flûte du roi, la *Gironde*, naufragée sur les côtes de Belle-Isle, 1748.

B⁴⁷³ (50, 54), sur le passage des approvisionnements à Belle-Isle, 1748.

B⁴⁷⁴ (192), approvisionnements pour Belle-Isle, 1748.

B⁴⁷⁸ (254), sur la levée de matelots faite à Groix.

B⁵¹⁶ (47), arrivée du duc d'Aiguillon à Belle-Isle, 1753.

B⁵⁴³ (294 à 297), sur l'envoi de troupes à Belle-Isle, 1755.

B⁵⁵⁰ (137 à 150), siège et capitulation de Belle-Isle, 1761.

(176, 178; 180 à 195), descentes anglaises à Belle-Isle, capitulation.

B⁵⁵² (82, 84, 89, 98, 99), sur les mesures proposées pour reprendre Belle-Isle; escadres anglaises devant Belle-Isle.

(103), réquisition de bateaux pour transporter les troupes destinées à reprendre Belle-Isle, 1761.

B⁵⁵⁴ (11), sur l'intention des Anglais de tout détruire à Belle-Isle avant d'évacuer les lieux, 1762.

B⁶³⁷ (65, 156), sur l'espionnage des Anglais.

B⁶⁵⁹ (123), franchises et privilèges des habitants d'Ouessant, 1778.

B⁶⁶⁵ (57, 63, 80), sur les communications entre Groix et Lorient, 1779.

B⁷¹⁸ (286, 287), sur la nécessité d'établir une croisière pour éloigner les ennemis, 1782.

B⁷²⁵ (162, 164), secours à accorder aux habitants de l'île de Groix, 1782.

B⁷⁹⁸ (32), la chambre de commerce de Bordeaux au sujet des corsaires croisant autour de Belle-Isle et Yeu.

B⁷⁹⁹ (31), attaque et défense de Belle-Isle, 1761.

(17), sur la prise du fort d'Houat.

Sous-série D² — *Travaux hydrauliques et bâtiments.*

D⁵⁵ (20 à 30), Groix.

(362, 377), Sein.

D⁵⁶ (1 à 72), Belle-Isle, Ouessant, Groix, Houat, Hœdic.

(173 à 631), Belle-Isle.

Série G — *Mémoires et documents divers.*

G 76, mémoires sur la défense des côtes (1686-1813). Mémoire sur la situation, l'état, gouvernement et commerce actuel de Belle-Isle-en-Mer et des îles d'Houat, et Hœdic, par Mariat, commissaire à Vannes (1726). Visite de l'île de Groa (1702).

G 80, relation du siège de Belle-Isle (1761).

G 151 à G 163, mémoires sur la défense des côtes (1620 à 1791).

G 210, recueil de cartes et plans relatif à Nantes, Saint-Nazaire, Quiberon, Belle-Isle, Glénan, Houat, Hœdic, Concarneau, les Sept-Iles, Saint-Servan, Saint-Malo (1739-1863) :

— Belle-Isle, 1744 à 1755;

— Glénan : 1745 à 1756;

— Houat - Hœdic : 1756;

— Dumet : 1757.

Sous-série 3 JJ — *Service hydrographique de la Marine, observations scientifiques et géographiques.*

160 (6), extrait d'un mémoire ancien sur Belle-Isle par Chazelles, 1690.

(12), id. sur Houat.

(13), id. sur Hœdic.

(15), id. sur Groix.

(27), notes sur le quartier de Belle-Isle, 1759.

162 (73), croquis pris sur le plan de l'île de Sein, 1878.

163 A (12), aménagement du port de Sauzon, 1759.

II — Bibliothèque nationale

A. — Cabinet des manuscrits.

Fonds français.

Ms 8022, recueil des pièces concernant la Marine tiré du cabinet de M. Foucault le père le 13 avril 1692 (f° 17 à 19).

Ms 8308, dictionnaire de l'administration de Bretagne, tome 1 : A... E.

Ms 8309, dictionnaire de l'administration de Bretagne, tome 2 : E... V.

B. — Département des cartes et plans.

Res (Ge DD 4585 II-72-73-74), recueil des plans des places du royaume divisées par province, 1693 (Houat, Hœdic, Belle-Isle).

Res (Ge C 9792), carte générale de Lorient, Port-Louis, île de Groix et leurs environs relevée par le sieur de Saint-Pierre, 1737.

GE (F C 5890), carte d'Ouessant, vers 1660.

Collections d'Anvillé, (Ge DD 2987) :

— n° 1152, plan de l'île d'Ouessant.

— n° 1158, les îles de Glénan (gravée).

— n° 1163, île de Groix (carte gravée).

Cartes cédées à la Bibliothèque nationale par le service hydrographique de la Marine :

— portefeuille 40 bis, pièces 25 D, Ouessant; pièces 32, Houat et Hœdic, 1684.

— portefeuille 41, pièces 6/15, Ouessant; pièces 6/30, Belle-Isle et Houat; pièces 6/31, Belle-Isle, Houat et Hœdic;

— portefeuille 43, pièce 7 D, Ouessant; pièce 5 D, Groix;

— portefeuille 46, division 5 pièces 2 D, 12/1 D, 3 D 4 D, 6 D, 7 D, 5, 8, 9 D, 9/1 D, 10 D, Ouessant;

— portefeuille 49, division 2 pièces 1 D, 5 D, 5/1 D, Sein;

— portefeuille 50, division 3 pièces 1, 2/1, 3, Groix;

— portefeuille 51, division 4 pièces 1 D, 1/1 D, 1/2 D, 2 D, 3, 4 D, 4/1 D, 5, 9 D, Belle-Isle; division 5 pièces 1, 2 D, 2/1 D, 3 D, 4 D, Belle-Isle; division 6 pièces 1, 2, 3, Dumet; division 7 pièces 1 D, 1/1 D, Dumet.

C. — Cabinet des estampes.

Va 56 tome 1, topographie du Morbihan.

III — Bibliothèque franciscaine provinciale

(Rue Boissonnade, Paris 14^e)

MS 232, histoire de Belle-Isle-en-Mer par le R.P. Gallen, finie en 1759, *laquelle histoire m'a été donnée en présent par le R.P. gardien des Capucins de Vannes pendant mon séjour dans cette ville en 1762.*

IV — Archives de l'inspection du Génie

A. — Bibliothèque du Génie (39, rue de Bellechasse, Paris 7^e)

F° 33', Vauban, Belle-Isle, 1683 à 1689 (avec 4 planches).

F° 348, armement des côtes, travail de la commission de 1841 :

I. — Projet d'armement des côtes du 2^e arrondissement, Brest, 1854.

III. — Projet d'armement pour le 3^e arrondissement, Lorient, 1854.

VIII. — Recueil des procès-verbaux des séances et des rapports au ministre.

Atlas 348, correspondant au F° 348.

Atlas des côtes de France (1818-1848) :

— Atlas 192, direction de Brest;

— Atlas 193, 194, direction du Port-Louis.

Atlas 175 (tome 6), atlas des places-fortes de France (1820-1825), offert par le comité des fortifications au duc d'Angoulême.

Atlas 167, atlas des places-fortes de France (1804).

Atlas 237, atlas des côtes de France relatif au travail sur le cabotage et à celui sur les îles (1808).

B. — Archives de l'inspection du Génie (Château de Vincennes)

Article 1 : lois, décrets, ordonnances, arrêtés, règlements, instructions, circulaires.

Article 2 : service du génie, matériel :

— Section 3 : emploi des troupes dans les travaux (carton n° 1, 1688-1842);

— Section 4 : servitudes militaires (deux cartons).

Article 4 : frontières de France :

— Section 2 : frontières maritimes :

Paragraphe 1 : Mémoires généraux (neuf cartons, de 1659 à 1880);

Paragraphe 3 : Côtes de Bretagne depuis la rivière de Couesnon jusqu'à la baie de Bourgneuf (quatre cartons, de 1683 à 1831).

Article 6 : Travaux mixtes : Morbihan, Belle-Isle (un carton, de 1827 à 1887).

Article 8 : Places françaises :

— Section 1 : projets et dépenses :

Belle-Isle (17 cartons, de 1674 à 1875);

Dumet, places abandonnées, 1754 à 1811 (renseignements également dans Nantes carton n° 4);

Glénan, places abandonnées, 1717 à 1817 (renseignements également dans Concarneau carton n° 4);

Groix, places abandonnées, 1741 à 1813 (renseignements également dans Port-Louis cartons n° 4, 5, 6);

Houat-Hœdic, un carton de 1863 à 1875 (renseignements également dans les cartons de Belle-Isle);

Ouessant, places abandonnées, 1681 à 1811 (renseignements également dans Le Conquet, six cartons).

— Section 2 : plans directeurs :

Belle-Isle, 1896; Ouessant, 1896;

— Section 3 : mémoires militaires :

Belle-Isle, 1835-1846;

Houat-Hœdic, 1834-1855;

— Section 6 : domaines :

Belle-Isle, 1809-1885;

Houat-Hœdic, 1804-1867 (plus Dumet).

Article 12 : avis du comité :

— Section « défense générale » : frontières maritimes :

Carton 67, commission d'armement des côtes, 1844;

Carton 68, commission d'armement des côtes, 1802-1852.

Article 15 : histoire militaire, campagnes et sièges :

— Section 2 : siège de Belle-Isle-en-Mer; 1761.

Article 21 : objets d'art :

— Section 4 : défense des côtes (3 cartons, 1693 à 1875);

— Section 8 : études et types de construction de bâtiments (paragraphe 3, fours à rougir les boulets);

— Section 16 : marine, objets divers;

— Section 15 : artillerie (paragraphe 4, tir, portée des bouches à feu);

Cuirassement : carton n° 23, Ouessant;

Atlas des batteries de côtes :

— tome II bis, place de Brest;

— tome II, côtes de l'Océan au nord de la pointe Saint-Gildas;

Avis du comité des fortifications : batteries de côtes, 3 volumes, 1846-1866;

Comité du Génie : registres d'avis de fonds de 1817 à 1885.

V — Service historique de l'armée de Terre

(Château de Vincennes)

Nous avons consulté les « Mémoires historiques et reconnaissances » ou « manuscrits des archives de la guerre » (inventaire Tuetey).

MR 247¹, guerre de Sept-Ans (siège de Belle-Isle-en-Mer).

MR 1011, mémoires topographiques et militaires sur les principales places maritimes et îles de Bretagne telles que Saint-Malo, Brest, Ouessant, Groix, Belle-Isle, Port-Louis, Lorient, Le Croisic, 1762, par La Rosière.

MR 1085, côtes de l'Océan, 1678-1752 (avec, entre autres, une description de Belle-Isle par Vauban en 1683 et une description d'Ouessant en 1685 par Vauban).

MR 1086, côtes de l'Océan, 1754-1756 (plan de Belle-Isle, 1756).

MR 1089, côtes de l'Océan, 1762-1769 (plan de l'île de Groix, 1762).

MR 1090, côtes de l'Océan, 1770-1774.

MR 1091, côtes de l'Océan, 1772-1773.

MR 1093, côtes de l'Océan, 1778-1783.

MR 1094, côtes de l'Océan, 1784-1790.

MR 1096, côtes de l'Océan, sans date.

MR 1236, 1237, littoral de l'Océan : départements du Finistère et Côtes du nord, 1794-1848.

VI — Service historique de la Marine

(Château de Vincennes)

Ms SH 76, n° 26 : plan de la citadelle de Belle-Isle.

Ms SH 76, n° 27 : plans de Houat et Hœdic.

Ms SH 76, n° 28 : plan de Houat.

Ms 144, n° 531 : plan de la tour d'Houat, 1685.

Ms 246 : précis de la journée du 28 prairial concernant le combat qui a eu lieu entre l'escadre de la République et l'armée anglaise, 1795.

DÉPÔTS PROVINCIAUX

I — Finistère

A. — Archives et bibliothèque du port de Brest.

Sous-série 1 E — *Lettres de la Cour et des ministres à l'intendant et réponses, 1676 à 1826 (1 E 2 à 9).*

Série K — *Travaux maritimes.*

Nous y avons effectué seulement quelques sondages.

Ms 149, Du Muy (Jean-Baptiste), notes sur Belle-Isle, 13 messidor an III.

Ms 164, Ouessant : *mandement de Claude du Chastel, lieutenant au gouvernement de Bretagne en l'absence du duc d'Étampes, au capitaine des francs-archers du Léon d'en faire la montre générale et d'en envoyer 200 au Conquet et à l'isle d'Heussaff, 29 avril 1554.*

B. — Archives départementales (Quimper).

Série B — *Cours et juridictions.*

Cour royale de Brest et Saint-Renan.

B 1416, *appropriement de l'île, fief, terre, seigneurie et marquisat d'Ouessant consistant en château, maison, manoir seigneurial... acquis le 31 mars 1719 moyennant 24200 livres de demoiselle Louise de Rieux de Sourdeac par Jean Sèvre, sire comte de Rieux.*

B 1498, *contrat d'acquisition de l'isle d'Ouessant suivant l'arrêt du conseil d'État du roy du 4 février 1764.*

Série L — *Archives de la période révolutionnaire, 1790 - an VIII.*
14 L, *affaires militaires.*

14 L 5, service des fortifications, personnel et travaux, 1792 - an VIII.

14 L 54, batteries, sémaphores, chaloupes, 1701 - an III.

14 L 55, tentative ennemies sur les côtes, 1791 - an VII.

C. — Bibliothèque municipale (Quimper).

Ms 11 (1), *état et histoire générale de Belle-Isle-en-Mer et isles qui en dépendent par de Taille, cy devant capitaine général des gardes-côtes de ces isles et actuellement major de la dite place*, 1780 (mémoire et plans).

II — Ille-et-Vilaine

Archives départementales (Rennes).

Série C — *Intendance de Rennes, archives civiles.*

C 1018, fortifications et armement de Belle-Isle (1674-1706).

C 1019, état des ouvrages que le Roi veut faire à Belle-Isle, Houat, Hoëdic (1701-1719).

C 1020, état des ouvrages que le Roi veut faire pour Belle-Isle (1720-1739).

C 1021, intendance, état militaire de la place de Belle-Isle (1740-1749).

C 1022, adjudications des travaux à faire aux fortifications de Belle-Isle (1749-1758).

C 1023, adjudications, toisés des ouvrages de défense de Belle-Isle (1760-1769).

C 1024, adjudications, toisés des ouvrages de défense de Belle-Isle (1768-1770).

C 1025, adjudications, toisés des ouvrages de défense de Belle-Isle. Devis estimatif pour la construction du nouvel arsenal de Belle-Isle (1774-1779).

C 1026, adjudications, toisés généraux des ouvrages de Belle-Isle (1780-1788).

C 1027, bois pour la défense de la place de Belle-Isle (1746-1748).

C 1028, lits militaires de la place de Belle-Isle (1696-1785).

C 1029, service de l'artillerie de Belle-Isle, frais de transport, envoi de palissades, etc (1746-1786).

C 1034, état-major de la place de Belle-Isle (1691-1797).

C 1036, correspondance entre l'intendant d'Argenson et Dalion, commissaire des guerres, relativement aux approvisionnements de la place de Belle-Isle (1745-1747).

C 1041, correspondance entre M. de Crémilles et M. Briais, commissaire des guerres, relativement aux achats de grains faits à Vannes pour l'approvisionnement de la place de Belle-Isle (1756-1759).

C 1043, envoi de seigle, de grains à Belle-Isle (1760).

C 1042, approvisionnement, distribution de grains à Belle-Isle (1759-1760).

C 1044, approvisionnement, distribution de grains à Belle-Isle (1760-1761).

C 1045, état de ce qui a été apporté à Belle-Isle, envoi de farine à Belle-Isle, etc. (1762-1769).

C 1046, approvisionnement de fourrages pour les six compagnies du régiment des dragons de l'hôpital campé à Belle-Isle (1746-1747).

C 1048, approvisionnement en bois de chauffage pour la citadelle en cas de siège (1738-1758).

C 1049, état des bois pour l'approvisionnement destiné à la citadelle de Belle-Isle (1757-1789).

C 1051, état des dépenses à l'occasion du siège de Belle-Isle, état des subsistances délivrées aux habitants (1759-1767).

C 1054, *îles de Glénan* : ordonnances relatives aux garnisons, aux subsistances, adjudication de la fourniture de lits par la ville de Concarneau, boulanger, fourniture en eau (1756-1758).

C 1055, *îles de Glénan* : ordonnances relatives aux garnisons, aux subsistances, adjudication de la fourniture de lits par la ville de Concarneau, boulanger, fourniture en eau (1756-1758).

C 1057, *îles de Glénan* : ordonnances relatives aux garnisons, aux subsistances, adjudication de la fourniture de lits par la ville de Concarneau, boulanger, fourniture en eau (1758-1761).

C 1058, *îles de Glénan* : ordonnances relatives aux garnisons, aux subsistances, adjudication de la fourniture de lits par la ville de Concarneau, boulanger, fourniture en eau (1757-1775).

C 1060, *île de Groix* : ordonnances relatives à la garnison de l'île, approvisionnement nécessaire au détachement de cent hommes, marchés passés (1759-1778).

C 1061, *île de Groix* : ordonnances relatives à la garnison de l'île, approvisionnement nécessaire au détachement de cent hommes, marchés passés (1756-1760).

C 1062, *îles d'Houat et d'Hœdic* : ordonnances relatives aux subsistances de la garnison de chacune des îles, état des troupes qui doivent passer à l'île Dumet, envoi d'un chirurgien à Houat, état des approvisionnements des îles en 1756 et 1757.

C 1063, *îles d'Houat et d'Hœdic* : ordonnances relatives aux subsistances de la garnison de chacune des îles (1756-1759).

C 1064, *îles d'Houat et d'Hœdic* : ordonnances relatives aux subsistances de la garnison de chacune des îles (1758-1763).

C 1065, *île d'Ouessant* : ordonnances relatives aux subsistances de l'île, fourniture des lits nécessaires à la garnison, boulanger (1751-1752).

C 1066, *île d'Ouessant* : ordonnances relatives aux subsistances de l'île, fourniture des lits nécessaires à la garnison, boulanger (1758-1760).

C 1067, *île d'Ouessant* : ordonnances relatives aux subsistances de l'île, fourniture des lits nécessaires à la garnison, boulanger (1760-1763).

C 1068, *île Dumet* : ordonnances relatives aux subsistances, établissement d'un aumônier dans cette île, service médical et paiement des fournitures faites par le sieur Gilbert, droguiste à Rennes (1756-1761).

C 2517 à 2520, approvisionnement de Belle-Isle (1743-1763).

C 2523, approvisionnement des îles de Bretagne, arrêté du conseil du 9 octobre 1696 portant que par les soins de l'évêque de Vannes et de Béchameil de Nointel il sera distribué un secours de

10000 livres aux habitants de Groix, Houat et Hœdic pillés par les Anglais (1676-1765).

C 3239, domaine du roi : achèvement de l'armement de Belle-Isle-en-Mer à l'occasion de la présence de l'armée navale ennemie sur nos côtes (1696-1723).

C 3807, tome I : délibérations de la commission intermédiaire nommée par les États (pp. 7, 12, 41, 69, 121, 171, 200, 267, 273, 316) (1746-1747).

C 3808, tome 2 : délibérations de la commission intermédiaire nommée par les États (pp. 1270, 1292, 1342, 1374, 1382), (1747-1748).

C 5057, commission des domaines (délibérations de la commission intermédiaire établie pour la régie et l'administration des droits de contrôle, domaines, francs-fiefs et autres droits) : Belle-Isle (pp. 219, 226, 244, 278, 291, 317, 336, 460, 468, 487, 679) (afféagements) (1759-1762).

C 5123, domaines du roi engagés avec faculté de rachat : Belle-Isle (1747-1761).

C 5124, baux des domaines : contrat d'inféodation à la Compagnie des Indes, sous-ferme des villages aux colons par Nicolas Terrier... (1720-1763).

C 5125, paiement des redevances (1733-1763).

C 5126, correspondance de Lebescond de Kermarquer, régisseur du domaine, avec la commission. État des pertes subies par les Bellilois depuis l'arrivée des Anglais (1761).

C 5127, dommages subis pendant le siège de Belle-Isle par les États et par les habitants (1766-1770).

C 5128, rétablissement de Belle-Isle-en-Mer, affaires générales (1763-1772).

III — Loire-Atlantique

Archives départementales (Nantes).

Série B — *Fonds de la chambre de comptes de Bretagne.*

B 44, lettre de rémission accordée pour homicide involontaire à Julien de la Sauldraie... à Tugdual Trichou, lequel tua une femme par mégarde en s'armant contre les Anglais qui venaient de prendre Belle-Isle (24 avril 1574).

Mandements royaux.

B 57, livres de mandements et édits : continuation des faveurs et des privilèges au profit des habitants de l'île de Groix (1571-1574).

B 61, exemption de fouages aux habitants de l'île de Groix ; continuation d'octroi accordée aux habitants de Belle-Isle (1581-1593).

B 78, concessions d'octrois et de privilège aux villes de... et Belle-Isle (1642-1645).

B 104, contrat d'acquisition de l'île d'Ouessant conclu au nom du roi pour être affectée au service de la Marine royale (1764) et lettres patentes d'approbation.

Édits et arrêts.

B 134, échange du marquisat de Belle-Isle cédé par le maréchal Auguste Fouquet, comte de Belle-Isle, pour le comté de Gisors (1718).

Papiers du parquet du procureur général.

B 147, information pour établir que les habitants de l'île de Groix ne doivent que demi-devoirs d'impôts et de billots (1703).

Minutes des audiences.

B 184, un délai de paiement des fouages accordé aux habitants de Belle-Isle (1614).

B 207, élargissement de plusieurs habitants de Belle-Isle détenus pour refus de payer les fouages (1621).

B 257, vérification des lettres d'exemption accordées aux habitants de Groix (1639).

B 272, production des titres d'exemption des fouages obtenus par les habitants de Belle-Isle (1643).

Livre des audiences.

B 575, réduction de fouages demandés par les habitants de Belle-Isle parce que « les Angloys y sont encore de présent et prennent et emportent leurs biens et mysteries d'eulx à ranczon » (1543-1546).

B 622, les habitants de Belle-Isle paieront leurs fouages depuis l'expiration de leur dernière exemption (1620-1622).

Domaines de Mainmorte.

B 831, abbaye de Saint-Gildas de Rhius, ordre de Saint-Benoît, aveux et dénombrement du temporel et de ses dépendances (1584-1685).

Domaine d'Auray.

B 982, ordonnances des rois Henri II (1559) et François II (1560) prescrivant d'employer les matériaux du château d'Auray à la construction du fort de Belle-Isle.

Jurisdiction de Guérande.

B 1532, échange de l'île Dumet par les religieux de Redon (1770).

Série E — *Archives civiles.*

E 72, enquête relative aux droits que revendiquait l'abbé de Quimperlé sur la sécherie de Belle-Isle (1492).

E 179, plaintes de Philippe Le Bel adressées à Édouard II, roi d'Angleterre, contre les pirates anglais qui ont pillé les moines et habitants de Belle-Isle (1146-1386).

IV — Morbihan

A. — Archives du port de Lorient.

Sous-série 1E⁴ — *Lettres de la Cour adressées au principal administrateur du port, volumes 1 (1683), 3 (1697), 4 (1698), 8 (1702), 10 (1704), 11 (1705), 13 (1707), 17 (1711), 29 (1723), 41 à 51 (1744 à 1757).*

Sous-série 4S¹ — *Archives de la place de Belle-Isle.*

Sous-série 4S² — *Papiers du Génie de Belle-Isle.*

4 S² 28, 1697-1752.

4 S² 48, toisés, 1776-1791.

4 S² 53, registre des pièces justificatives des dépenses faites et payées pour les ouvrages de fortifications et bâtiments militaires exécutés pendant les années 1807 à 1814.

4 S² 54, registre des pièces justificatives des dépenses faites et payées pour les ouvrages de fortifications et bâtiments militaires exécutés pendant les années 1816 à 1817.

4 S² 55, registre de comptabilité, 1823.

4 S² 93, registre de comptabilité, 1859.

4 S² 121, état des ouvrages ordonnés pour les fortifications d'Houat et Hœdic, 1846.

4 S² 135, état des ouvrages ordonnés pour les fortifications d'Houat et Hœdic, 1860.

Sous-série 4S³ — *Place de Houat et Hœdic (documents du XIX^e siècle).*

B. — Archives départementales (Vannes).

Série A — *Domaine royal.*

4 A 1 à 4 A 49, domaine de Belle-Isle-en-Mer.

XXXIV

Série E — Archives communales (supplément).

E S Groix, pièces diverses, XVIII^e - XIX^e siècle.

Série J.

Fonds Couraud.

J 347, coup d'œil sur Belle-Isle, par le capitaine Fehr, 1814.

J 358, journal de Benoni le Luc, bourgeois de Belle-Isle, 1761-1763.

J 359, citadelle de Belle-Isle-en-Mer, son histoire, ses événements (photos anciennes).

J 360, historique de l'hôpital militaire de Belle-Isle.

J 361, les marins bellilois prisonniers sur les pontons d'Angleterre, 1800-1814.

J 362, trahison et espionnage à Belle-Isle, 1654-1720.

J 988 : collections de pièces et documents historiques.

Fonds Galles, 2J 59 (dossier sur Belle-Isle-en-Mer).

1. Mémoire sur Belle-Isle, XVIII^e siècle (registre).

2. Trois mémoires sur Belle-Isle (mai 1763) : défense, administration économique, changement à faire.

3. « Pour la suite de l'histoire de Belle-Isle-en-Mer par le RP François-Marie de Belle-Isle... Journal des faits et principaux événements arrivés à Belle-Isle depuis l'arrivée de l'escadre anglaise (1761) dans ses parages jusqu'à l'entière évacuation des troupes de l'année 1763 » (1763 registre).

4. Journal du siège de Belle-Isle (1761) par Bouchet, l'un des ingénieurs employés à sa défense; avec des annotations d'un anonyme témoin dudit siège (1762).

5. Extrait du journal du siège de Belle-Isle en 1761, avec annotations (copies).

Série R — *Génie, organisation de l'armée.*

R 1351, Belle-Isle : batteries, fortifications, servitudes, 1842-1901.

R 1362, Groix : batteries, fortifications, servitudes, 1854-1908.

XXXV

R 1364, Houat, Hoëdic : batteries, fortifications, servitudes, 1850-1903.

Série S — *Travaux publics.*

R 923, le Palais, 1814-1855.

R 911, le Palais, 1802-1855.

R 172-173, Hoëdic, 1840-1905 ; Houat, 1812-1905.

Cartes et Plans.

N° 44, plan du fort de Belle-Isle (calque attribué à Albert de Gondi, duc de Retz).

N° 304, atlas des batteries de côtes de Belle-Isle-en-Mer (notes topographiques, historiques et militaires sur chaque fort, redoute et batterie de la côte de Belle-Isle, par Garnier, Nantes, 1824).

N° 342, *the engagement of Belle-Isle*, novembre 1759.

N° 344, carte de Belle-Isle par de Fer, 1705.

DÉPÔT ÉTRANGER

National maritime museum (Greenwich).

Ge 224 2/10, a nautical survey of the bay of Brest and the Ushant islands by captain Hurd R N, 1807.

Ge 224 2/18, a survey of the new channel into four passage from the bay of Brest by captain Thomas Hurd R N, 1807.

Ge 224 3/1, plan of Quiberon bay on the coast of France from an english ms in the hydrophical office, 1803.

Bibliographie

Nous avons limité cette bibliographie aux ouvrages essentiels : nous n'avons pas répété les monographies locales et articles de sociétés savantes signalés en notes infrapaginales sauf dans le cas où ils revêtaient une importance particulière. Nous avons classé les ouvrages en différentes rubriques concernant l'aspect principal envisagé dans cette étude auquel elles se rapportent. Mais, il est évident que ce classement n'est pas absolu et qu'une source donnée peut apporter secondairement de précieuses indications sur un autre aspect de notre projet.

I — Instruments de recherches

BOURDE DE LA ROGERIE (Henri), *Inventaire des fonds des amirautés de Morlaix et de Quimper, du consulat et du tribunal de Commerce de Morlaix (collection des inventaires sommaires des archives départementales avant 1790)*.

CHARPY (Jacques), *Guide des Archives du Finistère*, 1973.

LA RONCIÈRE (Charles de), *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France. Bibliothèques de la Marine*, Paris, 1907.

II — Histoire de la Bretagne

BINET (Henri), *L'administration militaire des États de Bretagne au XVIII^e siècle*, dans *Bulletin historique et philologique*, 1910.

BÉRANGER (Jean) et MEYER (Jean), *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après le mémoire de Béchameil de Nointel*, Paris, 1976.

DELUMEAU (Jean), (sous la direction de), *Histoire de la Bretagne*, Toulouse, 1969.

DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR (E.), *Histoire de la Bretagne des origines à nos jours*, Rennes, 1957, 2 volumes.

FRÉVILLE (Henri), *L'intendance en Bretagne, 1689-1790*, Rennes, 1953, 3 volumes.

GOUE (Alain de), *Charges et obligations militaires imposées à la Bretagne depuis la fin du XVI^e siècle jusqu'à 1789*, Paris, 1906.

KERHERVE (Jean), ROUDAUT (François), TANGUY (Jean), *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy (Cahier de Bretagne occidentale n° 2, 4^e trimestre 1978)*.

LE GALLO (Yves) (sous la direction de) *Histoire de Brest*, Toulouse, 1976.

LOBINEAU (Dom), *Histoire de Bretagne composée sur les titres et auteurs originaux*, Paris, 1907.

MORICE (Dom), *Histoire ecclésiastique et civile de Bretagne composée sur les auteurs et les titres originaux, ornée de divers monuments et enrichie d'une dissertation sur l'établissement des Bretons en Armorique et de plusieurs notes originales*, Paris, 1750.

OGEE (Jean-Baptiste), *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, 1843, 2 volumes.

QUESSETTE (Franck), *L'administration financière des États de Bretagne de 1689 à 1715*, dans *Annales de Bretagne*, 1910-1911.

ROSENZWEIG (L.), *Cartulaire général du Morbihan*, Vannes, 1895.

TOUCHARD (Henri), *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age*, Paris, 1967.

III — Géographie de la Bretagne

BARROIS (Charles), *Sur la répartition des îles méridionales de Bretagne et leurs relations avec les failles d'éirement*, dans *Annales de la société géologique du nord*, 1897.

GUILCHER (André), *Le relief de la Bretagne méridionale de la baie de Douarnenez à la Vilaine*, La Roche-sur-Yon, 1948.

LE LANNOU (Maurice), *Géographie de la Bretagne*, Rennes, 1950.

IV — Histoire de la Marine

FROND (V.), *Histoire de la Marine française*, Paris, 1868.

LACOUR-GAYET (Georges), *La Marine militaire française de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, 1910.

LACOUR-GAYET (Georges), *La Marine militaire française de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, 1905.

LA RONCIÈRE (Charles de), *Histoire de la Marine française des origines à 1715*, Paris, 1901-1932, 6 volumes.

MEMAIN (R.), *La Marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort arsenal modèle de Colbert*, Paris, 1937.

NICOLAS (L.), *La puissance navale dans l'histoire. Tome 1, Du Moyen-Age à 1815; tome 2, 1815 à 1914*, Paris, 1958.

TAILLEMITE (Étienne), *Dictionnaire de la Marine*, Paris, 1962.

TRAMOND (Joannès), *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, 1916.

TRAMOND (Joannès), *Histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris, 1927.

TRAMOND (Joannès) et REUSSNER (André), *Éléments d'histoire maritime et coloniale*, Paris, 1924.

V — Défense des côtes

BINET (Henri), *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle (études et documents)*, Vannes, 1913.

DELAUNEY (F. J.), *Napoléon et la défense des côtes*, Paris, 1890.

DURAND (C.), *Les milices garde-côtes en Bretagne de 1716 à 1792*, Rennes, 1927.

GRASSET (Albert), *La défense des côtes*, Paris, 1899.

GRIVEL (Louis-Antoine), *Guerre des côtes : attaque et défense des frontières maritimes, les canons à grande puissance*, Paris, 1864.

LA LANDE DE CALAN (Charles de), *La défense des côtes de Bretagne aux XVI^e et XVII^e siècles*, Vannes, 1891.

ROCARD (Adolphe), *Notices historiques sur les batteries de côtes*, Paris, 1883.

TOUCHARD (vice-amiral), *La défense des frontières maritimes*, Paris, 1877.

TOUDOUZE (Georges, G), *La défense des côtes de Dunkerque à Bayonne au XVII^e siècle*, Paris, 1900.

VI — Architecture militaire

DELAIR (P.E), *Cours de fortification permanente*, Paris, 1882.

LAZARD (colonel), *Vauban*, Paris, 1934.

HÉBERT (capitaine), *Cours de fortification, attaque et défense des places* (École d'application de l'artillerie et du Génie, 1911).

MARGA (Anatole), *Géographie militaire*, Paris, 1885, 2 volumes.

MONTIGNY (lieutenant-colonel), *Abrégé de fortification permanente* (École militaire et d'application du Génie, 1937).

NOIZET (capitaine), *Principes de fortifications*. Tome 2, *Des frontières maritimes*, Paris, 1859.

NORMIER (capitaine), *Organisation défensive des côtes* (cours de l'École d'application de l'artillerie et du Génie, 1903).

RATHEAU (capitaine), *Cours de fortification permanente*, (École d'application de l'artillerie et du Génie, 1875).

ROCOLLE (Pierre), *2000 ans de fortification française*, Paris, 1973, 2 volumes.

VII — Les ingénieurs

AUGOYAT (Antoine-Marie), *Aperçu historique sur les fortifications, les ingénieurs et sur le corps du Génie en France*, Paris, 1858.

BLANCHARD (Anne), *Les « ingénieurs du Roy » de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, 1979.

BLANCHARD (Anne), *Dictionnaire des ingénieurs militaires, 1691-1791*, Montpellier, 1981.

GUTTIN (Jacques), *Vauban et le corps des ingénieurs militaires*, Paris, 1957.

VIII — Les îles

ARDOUIN-DUMAZET, *Voyages en France*. 3^e série, *Les îles de l'Atlantique jusqu'à Belle-Isle*; 4^e série, *Les îles de l'Atlantique d'Hoëdic à Ouessant*, Paris, 1895.

DUMORTIER (Brigitte), *Belle-Isle, Houat, Hoëdic : le poids de l'insularité dans trois îles de Bretagne méridionale* (Collection de l'École normale supérieure de jeunes filles, n° 8, 2^e trimestre, 1976).

Instructions nautiques : France, côtes nord et ouest, Service hydrographique de la Marine, 1966, 2 volumes.

BELLE-ISLE

Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Commission régionale de Bretagne. Canton de Belle-Isle-en-Mer, SIVOM de Belle-Isle-en-Mer, 1978.

CHASLE DE LA TOUCHE (Théodore, Gaston), *Histoire de Belle-Isle-en-Mer*, Nantes, 1852.

LE GALLEN (Léandre), *Belle-Isle : histoire politique, religieuse et militaire*, Vannes, 1906.

LE RAY (L.), *Belle-Isle-en-Mer : description et histoire*, Lorient, 1896.

PARIS (Stanislas), *Histoire de Belle-Isle-en-Mer*, Lorient, 1870.

DUMET

TATTEVIN (Georges), *L'île Dumet*, Guérande, 1953.

LES GLÉNAN

MONTERGON (Camille), *Au large de Concarneau, les Glénan*, Concarneau, 1957.

GROIX

BUFFET (Henri-François), *Vie et société au Port-Louis, des origines à Napoléon III*, Rennes, 1972.

DEBARY (M.), *Saint Gunthiern*, dans *Mémoire de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1960.

LUCO (Abbé), *Paroisses du Morbihan*, dans *Bulletin de la société polymathique du Morbihan*, 1877.

VINCENT (M.), *L'île de Groix, autrefois*, Lorient, 1893.

HOUAT - HOEDIC

DELALANDE (Abbé), *Histoire, mœurs, productions naturelles de Houat et Hoëdic*, dans *Annales de la société académique de Nantes*, 1850.

OUESSANT

KERNEIS (A.), *L'île d'Ouessant*, dans *Bulletin de la société académique de Brest*, 1893-1894.

PEYRON-ABGRALL (Chanoines), *Notices sur Ouessant*, dans *Bulletin d'histoire et d'archéologie du diocèse de Quimper*, 1913.

SEIN

LE CARGUET (L.), *L'île de Sein aux temps préhistoriques*, dans *Annales de Bretagne*, 1953.

RICHARD R. *Population et économie de l'île de Sein*, dans *Annales de Bretagne*, 1953.

Première partie

Les hommes et les sites

CHAPITRE PREMIER

Les hommes

Avant d'étudier les ouvrages de fortification, il est nécessaire d'en évoquer la réalisation technique. Celle-ci fut confiée à l'ingénieur et à l'entrepreneur, principaux exécutants qui se heurtèrent, sur le terrain, à des difficultés matérielles constantes : nous exposerons ici l'évolution de leur rôle et leur méthode de travail. L'organisation administrative sera exposée dans les chapitres concernés.

Les premiers ingénieurs dont nous connaissons le nom furent Dieulamant et Daigremont qui travaillèrent à Belle-Isle à partir de 1659 : la surintendance des fortifications regroupait alors tous les ingénieurs et relevait du secrétariat d'État à la guerre sous l'autorité de Michel Le Tellier. Nous savons que Paul-Louis de Mollart, seigneur de Dieulamant, était reçu ingénieur ordinaire

du département de Colbert en 1669 (1). En effet, en 1661, Louis XIV avait partagé la surintendance des fortifications en deux départements confiés l'un à Le Tellier, l'autre à Colbert : ce dernier était chargé, entre autres, des fortifications des côtes. Sur les îles, les ingénieurs appartenaient tous au département de la Marine; ce fut le cas à Belle-Isle, de Jean-Anthenor Hue, seigneur de Luc, Antoine Bordier, Pierre de Girval qui y travaillèrent dès 1683.

En 1691, fut créé le département des fortifications qui prenait en charge aussi bien les places fortes maritimes que terrestres : celles-ci furent divisées en vingt-trois directions, elles-mêmes subdivisées en chefferies. A Belle-Isle résidait un ingénieur en chef ayant sous ses ordres un ingénieur ordinaire; celui-ci rédigeait annuellement un mémoire comportant la description de la place, les travaux projetés (ouvrages neufs ou réparations), l'estimation de la dépense, les propriétés militaires de la place; un ou plusieurs plans accompagnaient ce mémoire sur lesquels, conventionnellement, les ouvrages anciens ou terminés étaient colorés en rouge, les travaux projetés, ou en cours, en jaune. Cette méthode de travail resta la même au cours des siècles.

La mort du maréchal d'Asfeld, dernier directeur général des fortifications, coïncida avec la disparition de cet organisme indépendant et les fortifications passèrent sous le contrôle du secrétariat d'État à la guerre; l'article 2 de l'ordonnance de 1743 spécifiait que : ... *Le Secrétariat d'État à la Marine serait chargé de tout ce qui regarde la construction, l'entretien et la réparation des arsenaux, quais, formes, bassins, écluses, jetées, batteries, forts, châteaux, redoutes et autres fortifications situées sur les côtes ou l'embouchure des rivières et sur les îles en mer et destinés soit pour faciliter la navigation, soit pour la défense des ports et rades et aussi la construction et entretien des corps de garde dans les capitaineries garde-côtes...* (2).

(1) Blanchard (A.), *Dictionnaire des ingénieurs militaires*, Montpellier, 1981.

(2) Augoyat (A.M.), *Aperçu historique sur les fortifications, les ingénieurs, et sur le corps du Génie en France*, Paris, 1858, p. 263.

Rappelons que le ministère de la Marine comportait alors deux corps d'ingénieurs, l'un s'occupant de constructions navales, l'autre de travaux maritimes (arsenaux, cales, jetées, etc.); ces ingénieurs revendiquaient la construction d'ouvrages de défense côtière pour lesquels ils s'estimaient particulièrement qualifiés. L'article 3 de l'ordonnance de 1743 devait leur donner satisfaction : ... *à l'égard des places maritimes fortifiées du côté de la terre et du côté de la mer, elles feront partie de la dépendance du Secrétariat d'État à la Marine...*

L'article 4 précisait la répartition des places entre la guerre et la Marine : Ouessant, Groix, les Glénan, les batteries et retranchements côtiers de Belle-Isle, Houat et Hoëdic, relevaient de la Marine alors que la ville et citadelle du Palais restaient à la guerre. Il ne semble pas que, dans la pratique, ce règlement ait été exactement appliqué : un mémoire de 1766 (1) fait écho de la difficulté d'application de ce partage : ... *on n'a pu se dispenser de s'y conformer dans la pratique et de charger les mêmes ingénieurs qui dirigeaient sous les ordres du ministre de la Guerre les fortifications de la terre, de diriger de même celles de la mer sous les ordres du ministre de la Marine...*

Nous observons l'illustration de cette remarque dans le cas de Belle-Isle où les ingénieurs chargés des travaux de la citadelle s'occupèrent également des travaux de fortifications côtières. Les ingénieurs qui travaillèrent dans les îles furent tous des ingénieurs du roi et le déroulement de leur carrière (2) montre leur appartenance à la guerre. C'est ainsi que Jean-Baptiste Favart fut reçu ingénieur ordinaire en 1750 et affecté à Thionville; il travailla en Bretagne de 1755 à 1758 et, en particulier, à Belle-Isle; devenu ingénieur en chef, il partit pour Bitche. Aubert de la Ferrière de Vincelles, natif du Port-Louis, ingénieur ordinaire du roi en 1730, termina sa carrière au Port-Louis où il s'occupa, entre autres, des fortifications de l'archipel de Glénan.

Sous l'instigation de Choiseul, le partage de 1743 fut annulé et le département de la guerre, par ordonnance de 1743, fut

(1) Arch. Génie, Documents relatifs aux travaux mixtes, tome 1 (1669-1827), p. 37.

(2) Étudié grâce au dictionnaire d'Anne Blanchard, *ouvr. cité*.

chargé du détail des fortifications maritimes à l'exception des rades de Brest et Toulon; celles-ci relevèrent de la Marine jusqu'en 1778, date à laquelle elles passèrent sous le contrôle de la guerre.

La lecture des mémoires des ingénieurs permet d'observer l'évolution de leur rôle qui, avec les années, se spécialisa et se limita au domaine militaire. Leur action se heurta aux ambitions des ingénieurs civils et, en particulier, au corps des Ponts et Chaussées: le règlement du 11 mars 1762 (1) partagea définitivement les compétences entre Ponts et Chaussées et Génie. Un grand nombre de places maritimes fut retiré à ce dernier, à l'exception des centres portuaires importants où les impératifs stratégiques imposaient la présence d'hommes des fortifications. Une « commission des travaux publics » fut instituée par décret de la Convention nationale le 22 ventôse an 2: elle devait contrôler tous les travaux tant civils que militaires ou maritimes (ponts, chaussées, voies, canaux, fortifications, ports et établissements formés pour la défense des côtes) (2). Cette commission devint « commission mixte des travaux publics » par décret impérial du 22 décembre 1812 (3): elle était composée de l'inspecteur général du Génie, du directeur général des Ponts et Chaussées et du conseiller d'état chargé des travaux maritimes et de membres choisis parmi ces trois services. Cette commission devait statuer sur les problèmes que posait la construction de routes, ports, établissements portuaires dans les secteurs d'intérêt stratégique.

Le corps royal de l'Artillerie (fondé en 1755) entendait aussi avoir la parole, non seulement au sujet des magasins à poudre, mais encore sur la structure de certains éléments de fortification et, en particulier, des batteries côtières: les procès-verbaux de conférence entre officiers du Génie et de l'Artillerie se multiplient au XIX^e siècle où aucune construction nouvelle ne

(1) Blanchard (A.), *Les Ingénieurs du Roy de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, 1979, p. 222.

(2) Arch. Génie, Documents relatifs aux travaux mixtes, tome 1, p. 51.

(3) *Idem*, Registre des décrets, lois, ordres et règlements sur les travaux extraordinaires, p. 174.

s'opère sans l'avis des deux partis. C'est ainsi qu'un avis du ministre de la Guerre du 6 août 1818 (1) décida que le Génie resterait chargé de la construction neuve des magasins à poudre dans les places fortes et que l'Artillerie les entretiendrait, comme elle avait déjà l'entretien des bâtiments affectés à son service.

De toutes ces remarques se dégage l'impression d'un rétrécissement du rôle de l'ingénieur du roi: il n'est plus le responsable unique de la construction d'une fortification; celle-ci est le résultat d'un assemblage de compétences diverses. Avec le temps, l'ingénieur du roi perd l'originalité de ses débuts; il est de moins en moins polyvalent et la militarisation de ce corps se lit dans les mémoires. A partir de la fin du XVIII^e siècle, les ingénieurs ne font plus précéder leur signature de leur titre mais de leur grade: à Belle-Isle, Deschampsneuf signe, en 1796, « ingénieur en chef » mais ses successeurs se signalent uniquement par leur grade. En 1797, Dubourg fait précéder son nom de « capitaine du Génie en chef » et, en 1798, de « chef de brigade commandant l'arme du Génie ».

Les ingénieurs du roi marquèrent leur passage dans le paysage insulaire par des travaux de fortification uniquement; il n'y a pas lieu de chercher ici leur influence dans l'habitat ou l'urbanisme, comme à Saint-Malo ou Brest: une exception doit être faite; le 24 juillet 1743 fut confirmé *l'usage auquel les ingénieurs sont de donner les alignements et décorations des rues et maisons à Belle-Isle* (2). Cette pratique remontait à 1689 où le quartier de la Haute-Boulogne fut détruit, sur ordre de Vauban, par suite des travaux d'extension des glacis de la citadelle; les habitants furent indemnisés et reçurent l'autorisation de reconstruire leurs maisons autour de l'église (construite grâce aux dons de M^{me} Fouquet) au lieu-dit Basse-Boulogne sur la rive sud du havre. Sur ce terrain, appartenant à la famille Fouquet, furent délimités des emplacements où les habitants devaient reconstruire leurs maisons suivant un alignement défini par l'intendant du seigneur du lieu; quand le roi devint maître de Belle-Isle, les ingénieurs

(1) *Idem*, Travaux mixtes de l'Artillerie et du Génie, 1818.

(2) Arch. port de Lorient, 4S^e28.

continuèrent ... à donner ces alignements comme plus en état que personne de s'en acquitter et cela sans qu'il y aye paru aucune opposition et cela jusqu'à présent... (1).

A cet endroit, qui n'était alors qu'une plage, la mer, lors des grandes marées et à la mauvaise saison, détériorait considérablement les habitations et l'église. Aussi, les ingénieurs demandèrent-ils l'autorisation de construire des quais : ... *Le Roy ne voulant en faire la dépense, on proposa aux particuliers des emplacements sur le bord de ce hâvre appartenant au Roy à condition qu'ils y construisent un quay à leur frais et pourraient y bâtir des maisons suivant les alignements donnés par l'ingénieur en chef...* (2).

En 1742, Frézier donnait l'autorisation à Delélé (futur entrepreneur) de construire sa maison à condition de suivre l'alignement qui lui sera marqué par l'ingénieur de la place (3) [Planche II].

L'exécution des travaux était confiée à un entrepreneur à la suite d'un marché conclu entre ce dernier et un représentant du roi : il avait lieu par adjudication, ce procédé étant employé pour faire appel à la concurrence et obtenir les plus bas prix pour l'exécution des travaux. Les meilleures conditions offertes déterminaient le choix de l'adjudicataire : c'est ce qu'on appelle aujourd'hui une « adjudication administrative » qui est un marché conclu entre l'administration et un particulier dans les meilleures conditions de publicité et de concurrence. Le roi achetait au plus offrant. Les marchés étaient passés devant le commissaire général de la Marine suivant le devis dressé par le directeur des fortifications et en présence de l'ingénieur du roi de la place considérée.

L'entrepreneur se chargeait de la fourniture des matériaux pour laquelle il passait lui-même un marché : sur les îles, les matériaux se trouvaient rarement sur place sauf le gazon et la terre utilisés pour les retranchements et les batteries. Le bois

(1) *Idem*, Mémoire de l'ingénieur Fréville, 1743.

(2) *Idem*.

(3) Arch. Génie, Art. 8 sect 1 Belle-Isle cart. 1 n° 21.

manquait particulièrement et était fourni par les forêts de la région de Nantes et de Quimperlé. Des tentatives de plantations furent faites à Belle-Isle, en particulier au XIX^e siècle, pour déterminer les essences les plus favorables compte-tenu du climat et surtout de la violence des vents : en 1833, l'ingénieur Foucault préconisait la plantation d'ormes et subsidiairement de résineux (4). Parfois, des vaisseaux hors d'usage fournissaient le bois nécessaire : c'est ainsi qu'en septembre 1748 les planchers des magasins à poudre de Belle-Isle furent construits avec du bois de récupération provenant du vaisseau *la Gironde* qui s'était fracassé sur la côte sauvage de l'île (5).

La pierre de taille, indispensable pour les œuvres vives des ouvrages, manquait à Belle-Isle (composée exclusivement de schiste) et devait venir soit d'Hoedic, du Crach, de Locmariaquer et même de Redon. Un mémoire de 1752 (6) indique qu'il y avait près de cette dernière ville une bonne carrière alors que celles du Crach ou d'Hoedic, de grain plus fin, servaient pour les piedroits, corniches et tablettes. L'ardoise venait exclusivement de Redon et la chaux soit de Brest, soit de Nantes. Le transport, par terre puis par mer, entraînait une augmentation du prix des matériaux : il fallait, en effet, payer le maître de chaloupe et l'état de guerre, quasi constant aux XVIII^e et XIX^e siècles, provoquait encore une hausse des prix en raison des risques encourus.

A tout cela, s'ajoutait la nécessité de faire venir du continent des ouvriers spécialisés qu'on ne trouvait pas en nombre suffisant sur les îles, tels les couvreurs, charpentiers, tailleurs de pierre. En 1738, six maçons furent embauchés à Auray par l'entrepreneur Bressant pour travailler à la citadelle de Belle-Isle (7). Les soldats en garnison dans les îles aidaient aux travaux : des règlements fixaient le mode de travail, de discipline et de salaire pour les sapeurs et autres militaires employés aux travaux (8). Les habitants

(1) *Idem*, Art. 21 sect. 6 § 3 cart. 1 n° 9*.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E⁴45, f° 325.

(3) *Idem*, 4 S² 28.

(4) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C1020 (1738).

(5) Arch. Génie, Art. 2 sect. 3 cart. 1 n° 23.

des îles étaient chargés, par le système des corvées, de l'exécution de certaines parties des travaux de fortification le long des côtes (retranchements, terre-pleins des batteries). En 1744, un marché fut conclu avec Guillaume Le Roy du Port-Louis (1) pour les travaux de défense de la côte de l'île de Groix; deux autres marchés étaient conclus pour la fourniture des outils nécessaires aux Grésillons pour relever les retranchements : les pelles, pics et pioches furent fournis par Pierre Metz, dit Nivelles, forgeron au Port-Louis, et les brouettes par Louis Allehaux, maître-charpentier dans la même ville (2).

Dans le cas des îles inhabitées, comme les Glénan ou Dumet, des ouvriers du continent étaient « levés » d'office pour aller y travailler : une ordonnance du 21 mai 1756 obligeait les ouvriers de Concarneau à partir travailler trois jours aux Glénan; en cas de refus, ils y étaient contraints par la maréchaussée (3). En 1756, le duc d'Aiguillon signalait qu'il n'est pas possible de trouver dans toute la province un entrepreneur qui veuille travailler à Ouessant ni d'ouvriers qui consentent à y séjourner : ... *il faudra les lever de force ou les payer à la journée...* (4).

Les ouvriers recevaient leurs salaires de l'entrepreneur. Cette opération se faisait souvent avec retard car l'entrepreneur était rarement payé immédiatement à l'exécution des travaux; il attendait parfois jusqu'à un an avant de toucher son argent; cette situation entraînait, pour les entrepreneurs à caution insuffisante, le risque de poursuites judiciaires. L'ingénieur Frézier, directeur des fortifications de Bretagne, avait bien compris la nécessité de passer, autant que possible, les marchés avec des entrepreneurs « ayant du bien » : en 1755, il écrivait, parlant de Delélé, entrepreneur à Belle-Isle : ... *il est depuis fort longtemps entrepreneur à Belle-Isle et est connu pour être capable et assez aisé pour pouvoir faire des avances sans attendre les paiements promis par les conditions à mesure que les ouvrages avancent ce*

(1) Arch. port de Lorient, 1 E⁴41, f^o 181.

(2) *Ibid.*, f^o 200.

(3) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1054 (1756).

(4) Arch. port de Lorient, 1 E⁴41.

qui mérite quelque attention dans un temps où ils ne sont souvent payés qu'un an ou même après qu'ils sont exécutés... (1).

En passant un marché, les entrepreneurs devaient fournir une caution ou garantie selon laquelle quelqu'un pouvait leur fournir de l'argent en cas de besoin.

D'une façon générale les entrepreneurs ne tiraient guère de bénéfice des ouvrages exécutés sur les îles; en ce qui concernait les ouvrages des Glénan, de la Sauvagère recommandait, en 1757, de laisser subsister les adjudications car, en les renouvelant, on courrait le risque que ... *les entrepreneurs, qui n'ont fait l'année dernière aucun bénéfice, n'exigent des prix beaucoup plus considérables...* (2).

Les archives de l'intendance aux archives départementales d'Ille-et-Vilaine, les archives du port de Lorient ont permis de reconstituer la liste des entrepreneurs ayant travaillé à Belle-Isle; à travers les anecdotes se dégage le rôle d'un homme, passant souvent inaperçu pour la postérité, mais qui était cependant indissociable de la réalisation des travaux de fortification.

Dès 1683, l'ordonnateur du port de Lorient, Mauclerc, reçut l'ordre de placarder des affiches en diverses villes de Bretagne pour la publication des ouvrages de la citadelle (3). Dans une célèbre lettre, écrite le 17 septembre 1685, lors de son séjour à Belle-Isle, Vauban s'élevait avec vigueur contre le système d'adjudication avec renouvellement de marché tous les ans : cette pratique avait pour but de stimuler la concurrence et d'obtenir des prix plus avantageux; en fait, les nouveaux rabais obtenus n'étaient pas rentables car bien souvent l'entrepreneur employait des matériaux de médiocre qualité et embauchait les ouvriers les moins qualifiés pour rentrer dans ses frais : ... *il est certain que ces ruptures de marchés, manquement de paroles et renouvellement d'adjudication ne servent qu'à vous attirer tous les misérables qui ne savent où donner de la tête, les fripons, les*

(1) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1022 (1755).

(2) Arch. port de Lorient, 1 E⁴50, f^o 403.

(3) *Idem.*, 1 E⁴1, f^o 73.

ignorants pour entrepreneurs, à faire fuir tous ceux qui ont de quoy et qui sont capables de conduire une entreprise : je dis de plus qu'elles retardent et renchérissent considérablement des ouvrages qui n'en sont que beaucoup plus mauvais... (1).

Le marché pour les travaux de la citadelle avait été passé en 1683 avec un certain Goutteroux de Nantes (2) (d'ailleurs recommandé par Vauban et Mauclerc); dès le mois de février 1684, les relations se détériorèrent entre l'ingénieur De Luc et l'entrepreneur : ce dernier voulait être payé pour les travaux d'excavation d'une part et ne voulait pas refaire les murs construits en mortier de terre (qui menaçaient de s'effondrer) car l'ingénieur ne leur avait pas donné l'épaisseur voulue (3). De Luc refusa ces deux plaintes, la première comme contraire à l'usage, la seconde comme inexacte; en fait, il y avait conflit entre deux responsabilités, celle de l'ingénieur responsable des vices de plan et de sol et celle de l'entrepreneur responsable de la mauvaise exécution et des vices de matériaux.

En septembre 1683, Vauban qualifiait ainsi Goutteroux : ... ouvrier et fort intelligent mais un peu brigant; il a assez bien travaillé mais il reste des petites queues peu considérables pour lesquelles je donnerai ordre qu'il ne sorte pas d'ici sans avoir entièrement satisfait... (4). Goutteroux obtint également le marché pour les tours d'Houat et d'Hœdic pour lequel il se fit assister d'un certain Barthois également de Nantes.

En général, sur un chantier, « cohabitaient » plusieurs entrepreneurs ayant chacun une tâche bien déterminée pour laquelle un marché était passé : cela pouvait être un bâtiment précis, une réfection, un bastion, un rejointoiement, etc. C'est à ce procédé d'entreprise particulière que Vauban donnait sa préférence.

L'entrepreneur Caris travailla en 1685 à la citadelle et au mois de septembre, lors d'une visite d'inspection, la colère de Vauban

(1) Bibl. Génie, Vauban « Belle-Isle », F° 33f, pp. 161-162.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E°1, f° 77.

(3) *Ibid.*, f° 84.

(4) Bibl. Génie, Vauban « Belle-Isle », F° 33f, pp. 169-170.

éclatait : ... c'est un fripon qui a abusé de M. Desclouzeaux (5) alentour duquel il a tourné et s'est fait payé de son ouvrage comme s'il était achevé... (6).

L'entrepreneur avait, en effet, exécuté les embrasures en moellons, au lieu des pierres de taille ordonnées par Vauban; il avait, de plus, abusé de la crédulité d'un habitant du Palais auquel il avait fait signer un papier où celui-ci s'engageait à terminer lui-même les travaux. Vauban le menaça de faire appel au prévôt de Vannes pour le contraindre à revenir à Belle-Isle.

Le troisième entrepreneur Colin ne valait guère mieux si on en juge par la description qu'en donne Vauban : ... jeune homme de 26 ou 27 ans, fredaines de jeunesse, adonné au vin et au surplus un peu bretteur et polisson; il a des dettes et emprunte de l'argent... (7).

Les entrepreneurs suivants paraissent plus sérieux car leur marché fut renouvelé régulièrement.

Riffault travailla à Belle-Isle de 1694 à 1712 où il fut alors adjudicataire des ouvrages de l'île du Pilier (8). Choblet, maître-charpentier, offrit ses services pour le même prix : il fut remplacé en 1716, par Jean Perrot mais continua à travailler à Houat et Hœdic et reprit le marché de la citadelle de 1721 à 1733 (9).

Jean Pennet, dit Bressant, fut entrepreneur à Belle-Isle de 1734 à 1739 (10) et travailla aussi à Houat et Hœdic pendant cette période. Desplaces, résidant à Vannes, se fit représenter par un certain Leclerc pour la conduite des travaux à la citadelle en 1740 (11) : un conflit l'opposa à Frézier et un nouveau marché fut conclu, en 1742, avec Jacques Delélé et renouvelé tous les trois ans jusqu'en 1749; à la même époque, un autre entrepreneur, Vignerou, travaillait aux plates-formes des batteries

(1) Commissaire-ordonnateur du port.

(2) Bibl. Génie, Vauban « Belle-Isle », F° 33f, pp. 170-171.

(3) *Ibid.*, pp. 172-174.

(4) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1019 (19 août 1712).

(5) *Ibid.*

(6) *Idem.*, C 1020 (1734).

(7) *Idem.*, C 1020 (1739).

du littoral de l'île et de celles d'Houat ⁽¹⁾. L'entrepreneur Detailles fut adjudicataire pour la caserne du Grand Quartier ⁽²⁾ : il acheta du bois et des ardoises à Redon et fit venir des ouvriers du continent. En 1752, ceux-ci qui n'avaient pas reçu leur salaire, « repassaient en grande terre ». L'année suivante, Detailles était poursuivi par le marchand de bois de Redon pour n'avoir pas payé les fournitures; l'entrepreneur se défendit car lui-même n'avait pas reçu d'argent pour les travaux exécutés; une enquête eut lieu car le comte d'Argenson, secrétaire d'État à la guerre, avait ordonné le paiement de Detailles sur la caisse de l'extraordinaire des guerres, en deux fois, l'une en juillet 1751, l'autre en mars 1752 : aucun de ces deux versements n'était parvenu à Belle-Isle ⁽³⁾. A cette occasion, il fut rappelé qu'avant l'année 1746, les entrepreneurs allaient chercher eux-mêmes leur argent au Port-Louis chez le commissaire-ordonnateur; depuis, les fonds étaient portés sur le chantier à Belle-Isle.

Delélé reprit le marché qui fut renouvelé jusqu'en 1758; en 1759, ses prix étant jugés trop élevés, un nouveau marché fut conclu avec Antoine Robinet, dit Bourbonnais, qui travailla à la citadelle jusqu'en 1761 ⁽⁴⁾ : il réalisa notamment les entresols dans les souterrains pour placer les approvisionnements de siège. Il travailla également à Houat mais ne reçut pas son salaire; aussi, dans l'incapacité de rembourser ses dettes, il fut emprisonné. Par lettre du 20 juillet 1763, le duc d'Aiguillon ordonna de faire sortir de la prison d'Hennebont : *...le sieur Robinet arrêté pour dettes qu'il a contractées envers ses ouvriers et fournisseurs pour des ouvrages pour lesquels il n'a pas été payé...* ⁽⁵⁾. Robinet reprit normalement son travail à Belle-Isle de 1765 à 1767 où son contrat fut résilié.

La reconstruction des ouvrages de la citadelle, après le passage des Anglais, fut confiée à Louis Loréal par une première

(1) Arch. port de Lorient, 1 E⁴42, f^o 455.
 (2) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1022 (1749).
 (3) *Idem*, C 1022 (1753).
 (4) Arch. port de Lorient, 1 E⁴50, f^o 491.
 (5) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1064 (1763).

adjudication de 1767 à 1769, renouvelée tous les trois ans jusqu'en 1779 ⁽¹⁾.

En 1779, la construction d'un arsenal dont les plans avaient été approuvés par Gribeauval, fut décidée dans la cour de la citadelle : une adjudication eut lieu à Port-Louis. Trois entrepreneurs se présentèrent : Amblard - Loréal et Bregeon; la lutte fut serrée entre les deux premiers et ce fut Loréal qui emporta le marché, à condition que la construction soit menée à bien dans les plus brefs délais. Des ouvriers, tailleurs de pierre, maçons et couvreurs vinrent d'Auray et de Vannes et, en 1780, l'arsenal était achevé ⁽²⁾.

En 1782, les travaux ordonnés à Belle-Isle ne purent être exécutés faute d'entrepreneur; en effet, malgré les affiches placardées dans plusieurs villes (Quimper - Auray - Vannes - Lorient - Port-Louis) personne ne se présenta car le prix des anciens marchés ne couvrait pas les dépenses des entrepreneurs ⁽³⁾ : en effet, l'état de quasi blocus où était Belle-Isle augmentait considérablement le prix du transport des matériaux et avait des répercussions sur le coût total des travaux. L'ancien entrepreneur Loréal avait d'ailleurs dressé le tableau de la situation : *... l'expérience faite par le sieur Loréal, architecte et entrepreneur des ouvrages de fortifications pour le roi où il est démontré que, par la situation de l'île en temps de paix et les circonstances de la guerre, il a toujours travaillé à son détriment d'après les prix mêmes de son marché* ⁽⁴⁾.

Le 13 juin 1783, 10000 livres lui furent accordées à titre d'indemnité pour les pertes qu'il avait subies de 1778 à 1781 et surtout pour l'encourager à reprendre le travail. Le marché fut renouvelé pour les années 1782 à 1789 et Loréal demanda l'autorisation de se faire aider par son neveu Jean-Marie Loréal qui prit sa succession.

(1) Arch. port de Lorient, 4 S⁴48, toisés (1776-1791).
 (2) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1025 (1779).
 (3) *Idem*, C 1026 (1782).
 (4) *Ibid.*

Nous ne connaissons, pour le XIX^e siècle, que le nom des entrepreneurs de Belle-Isle par les registres de comptabilités pour les ouvrages de fortifications et bâtiments militaires (1); aucune anecdote ne vient éclairer le statut de ces hommes qui n'avait sans doute pas changé. Une remarque s'impose cependant pour cette période : les ouvrages furent exécutés à Belle-Isle par régie, c'est-à-dire avec économie. L'ingénieur, en plus de la conduite des travaux, remplissait le rôle de l'entrepreneur; faute de fonds suffisants, il employait des ouvriers à la journée et passait lui-même des marchés pour des parties d'ouvrages limitées. Déjà en 1742, devant l'impossibilité de trouver un entrepreneur pour les travaux de curage du port, Frézier avait donné l'ordre à l'ingénieur en chef Fréville d'entreprendre cette tâche par « économie »; au cours du XIX^e siècle, cette pratique se généralisa pour la réalisation des ouvrages sud du palais.

CHAPITRE II

La description stratégique des lieux

La défense des côtes exige une connaissance approfondie de la géographie côtière et sous-marine puisqu'il s'agit de déterminer les points où l'ennemi peut débarquer : les baies, les anses, les criques, les replis de la côte sont à cet égard privilégiés car ils procurent des mouillages abrités suivant la direction des vents; leurs accès peuvent cependant être malaisés, voire même impossibles, à cause des hauts-fonds qui les précèdent; les paysages marins, suivant qu'ils présentent des falaises abruptes ou des côtes basses constituent aussi une indication pour celui qui vient de la mer.

Aujourd'hui, tous ces éléments se trouvent rassemblés dans des documents nautiques précis (instructions nautiques, cartes marines, livres des feux, etc.) qui permettent de visualiser à l'avance le littoral que l'on va aborder et choisir le mouillage le plus favorable suivant les circonstances.

Au XVII^e siècle, la cartographie poursuivait son développement et la création du corps des ingénieurs-géographes en favorisa l'épanouissement : ces ingénieurs faisaient partie des inspections organisées sur les côtes afin de déterminer les points stratégiques où pouvaient se développer les ports militaires et les arsenaux. Les îles reçurent également la visite des ingénieurs du roi. Leur importance stratégique étant généralement ressentie, l'éloignement et la difficulté d'accès ne constituaient pas d'obstacles à la venue des représentants du roi : le chevalier de Clerville visita Ouessant en 1664, Vauban fit également une

(1) Arch. port de Lorient, 4 S^o 53-94.

tournée d'inspection à Ouessant, Belle-Isle, Houat et Hoëdic en 1683. Les mémoires des ingénieurs donnaient des descriptions détaillées du rivage découpé en secteur : les plages offrant des risques de débarquement, les pointes des possibilités de protection faisaient l'objet d'études minutieuses. A cela s'ajoutait le repérage des mouillages que l'ingénieur sondait d'une embarcation pour mesurer les hauteurs d'eau qui déterminaient le type de bateau pouvant s'y abriter. Une bonne reconnaissance des côtes s'accompagnait aussi du repérage des débouchés qui pouvaient diriger la marche de l'ennemi, soit pour établir un camp, soit pour bloquer les routes principales. Les mémoires sur les îles renfermaient un paragraphe réservé aux approches, avec la description des passes et des alignements à suivre pour aborder en toute sécurité. Un chapitre était également consacré à la population. Sa façon de vivre, ses ressources et son potentiel humain étaient soigneusement étudiés pour établir s'ils suffisaient à la défense de l'île et pour estimer le nombre de soldats à y envoyer en garnison. En fonction de tous ces renseignements, l'ingénieur déterminait les points vulnérables à défendre.

Si les sites défensifs ne varièrent pas au cours des siècles, leur valeur stratégique étant immuable, l'emplacement de la fortification connut des fluctuations en raison de l'évolution de l'artillerie. L'étude sur le terrain permet de constater cette fidélité aux vieux points fortifiés qui s'est poursuivie jusqu'au XX^e siècle, notamment lors de la construction du Mur de l'Atlantique (cette constatation est valable aussi pour les frontières terrestres, en montagne notamment). Aussi, dans les pages qui vont suivre, avons-nous estimé logique de mentionner l'existence de blockhaus ou de batteries du XX^e siècle, quand ceux-ci sont situés sur des emplacements déjà utilisés auparavant, la topographie commandant la fortification.

La présentation « stratégique » des lieux nous a paru s'imposer car elle permet de mettre en évidence les points forts et faibles du littoral des îles et leur utilisation au cours des siècles.

Une visite systématique de ces côtes a été nécessaire pour étudier, sur le terrain, les travaux défensifs (ou plutôt ce qu'il en reste aujourd'hui) en s'aidant des documents d'archives, la toponymie ayant souvent varié au cours des siècles. Nous étudions

les îles dans un ordre géographique, du nord au sud; nous nous sommes bornés, dans ces pages, à une description des ouvrages rencontrés sans en tirer de conclusions archéologiques, ces dernières découlant de la lecture de l'historique de la défense des îles. C'est en quelque sorte un état des lieux qui a aussi pour ambition, à travers les descriptions et les photographies qui s'y rapportent, de concrétiser et rattacher à la réalité notre étude sur la défense des îles.

(On pourra remarquer, dans les pages qui vont suivre, une inégalité de longueur dans les descriptions des fortifications que nous avons rencontrées. Elle ne résulte pas de critères d'importance, mais simplement de difficultés d'accès auxquelles nous nous sommes parfois heurtés. En effet, les forts et batteries occupent les sites privilégiés à « vue imprenable » qui, particulièrement appréciés, sont devenus la propriété privée de vacanciers; certains, pour des raisons de confort et d'esthétique, n'ont pas hésité à transformer, par l'adjonction d'éléments souvent saugrenus, l'architecture austère des réduits du XIX^e siècle. Des murs ou des barbelés ont souvent rendu impossible l'exploration de ces sites.)

I — Archipel d'Ouessant

L'extrémité occidentale de la Bretagne a toujours été une des zones d'atterrissage les plus fréquentées d'Europe. Cette côte est précédée par deux groupes de dangers : au nord, l'archipel d'Ouessant dont l'île d'Ouessant constitue la limite ouest à 12 milles de la pointe Saint-Mathieu; au sud, la chaussée de Sein dont l'extrémité occidentale est aujourd'hui matérialisée par le phare d'Ar Men. Entre eux, s'ouvrent la rade de Brest, - abri sûr pour les navires de tous tonnages - et la baie de Douarnenez. Les navires venant de la Manche et se dirigeant vers l'Atlantique sud ont deux possibilités : passer au large d'Ouessant et de Sein ou passer à terre de ces dangers en empruntant le chenal du Four dans la partie nord et le raz de Sein dans la partie sud et pouvoir alors accéder aux ports. Les navires en provenance de l'Atlantique sud, d'Amérique centrale, des Antilles ou des États-Unis peuvent atterrir sur Ouessant. Au sud de cette île, les principales zones

d'atterrissage intéressant les navires au long cours sont celles de Sein, de Belle-Isle et de l'île d'Yeu.

L'archipel d'Ouessant est constitué d'un ensemble d'îles dont les plus importantes sont, à partir de la pointe Saint-Mathieu, Béniguet, Quéméné, Trielen, Molène, Balanec, Bannec et enfin Ouessant. A ces îles, il faut ajouter une infinité d'îlots, hauts fonds, récifs, parties émergentes d'un vaste plateau sous-marin, limité à l'ouest par Ouessant et au sud par la chaussée des Pierres Noires. Cette ligne de rochers, matérialisée par un phare du même nom, constitue la limite nord de la mer d'Iroise où s'ouvrent la rade de Brest et la baie de Douarnenez. Cet archipel ne ménage, entre les îlots et récifs, que d'étroits passages peu profonds hérissés d'écueils et réservés à la navigation locale. Par contre, au nord, le chenal du Four permet de communiquer avec l'Iroise en longeant le continent : malgré son étroitesse, il peut être emprunté par tous les navires car les courants suivent la direction du chenal ; les récifs des Plâtresses le séparent du chenal de la Helle, autre passage permettant d'accéder à l'Iroise en évitant les dangers de l'archipel.

Sur les îles de Béniguet, Trielen, Quéméné habitées par quelques familles, on peut remarquer des ruines nombreuses : P. du Chatellier (1) fit en 1901 le relevé des monuments mégalithiques et y nota la présence d'allées couvertes, de chambres dolméniques, de menhirs en nombre extraordinaire mais la plupart déjà en très mauvais état.

MOLÈNE

L'accès à Molène peut se faire par la passe de la Chimère, au milieu de roches sous-marines aux sournois moutonnements, ou par la chaussée des Pierres Vertes à l'ouest. Longue de 1200 mètres du nord au sud, large de 800 mètres, cette île culminant à 25 mètres est reliée à marée basse à un îlot, le Grand

(1) Chatellier (P. du), *Relevé des monuments des îles du littoral du Finistère de Béniguet à Ouessant*, dans *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1901.

Ledenez. Elle apparaît plate, unie, sans végétation. Un petit port, abrité d'un môle, s'ouvre sur la côte est : mal protégé des vents de secteur nord et sud, c'est un mouillage de mauvaise tenue qui assèche à basse mer.

P. du Chatellier y signale une enceinte avec cromlech, des chambres dolméniques et sur Ledenez, une enceinte quadrangulaire avec des traces d'habitations. Nous avons relevé trace de deux batteries en terre en fer à cheval, sans fossé et fermées à la gorge : l'une est située sur la pointe nord de l'île, l'autre sur la pointe ouest de Roc'h Velen protégeant une anse où le débarquement paraît aléatoire en raison des nombreux hauts-fonds.

De Molène, le passage à Ouessant se fait par le chenal du Fromveur qui longe les côtes sud-est de l'île d'Ouessant : ce passage, large et profond (plus de 50 mètres) exempt d'écueils est cependant très dangereux à cause des courants violents ; ceux-ci peuvent atteindre 9 nœuds (1) en vives eaux et, si au milieu du passage ils suivent la direction du chenal, le long de la côte ils forment des contre-courants complexes : il faut peu de vent pour lever une mer hachée, très dure. Ce passage n'est praticable que par temps maniable pour tous les navires et à la rigueur par vents portants pour les bateaux à voiles.

OUESSANT

Longue de 8 kilomètres du sud-ouest au nord-est, large de 4 kilomètres, l'île présente un plateau culminant à 65 mètres à la pointe de Bachaol au nord-est [planche III]. Elle est constituée de deux bandes granitiques orientée nord-est sud-ouest reliées par une partie centrale en micaschiste qui, moins résistante, a été profondément entaillée à ses deux extrémités en deux baies : au sud la baie de Lampaul et au nord la baie du Stiff. Le relief de l'île, régulier, plonge vers l'ouest où la pointe de Pern est pratiquement au niveau de la mer et s'élève vers l'est où

(1) Un nœud : unité de vitesse qui correspond à un mille à l'heure soit 1852 m à l'heure.

culminent les falaises du Stiff. Deux petits cours d'eau, le Stang ar Merdy et le Stang ar porz Gwen, ont creusé des vallons où poussent les seuls arbres de l'île. Ailleurs, règnent la lande courte et les ajoncs. Une butte s'élève au centre de l'île à 42 mètres, la croix Saint-Michel, où fut construit, au début du siècle, un vaste réduit. L'exploration systématique des côtes de l'île nous a permis de retrouver les ouvrages de fortifications ou du moins leurs traces sous la végétation (1).

a. La baie de Porspaul (de la pointe de Pern, au nord, à la pointe de Pen ar Viler, au sud).

Largement ouverte à la houle de sud-ouest à nord-ouest qui entre librement jusqu'au fond de la baie, ce mouillage ne peut être utilisé que par beau temps : il est intenable par coup de vent du sud-ouest au nord-ouest. Son accès est délicat car les deux pointes qui l'enserrent se prolongent par des chaussées sous-marines créant des courants, notamment autour de la Jument au sud, qui peuvent interdire l'entrée de la baie. En son milieu, s'élève le rocher de Corce à 34 mètres. Le petit port de Porzspaul s'abrite au fond de la baie dans une petite anse, débouché d'un des cours d'eau de l'île; cette anse a été en partie fermée par un môle d'un côté et par une jetée de l'autre, ménageant ainsi un abri contre la houle : le port assèche tout entier à la mi-marée et les bateaux doivent mouiller plus en avant dans la baie où des corps morts sont installés.

La rive de cette baie présente un relief plat, formé d'une série d'aod (grèves); les travaux allemands masquent les batteries signalées dans les mémoires du XVIII^e siècle au niveau de Beg Lan ar Groas. Un blockhaus occupe la rive droite du porz ar Feuten dont le fond est barré d'un retranchement en maçonnerie en arrière duquel s'abrite une fontaine. Une batterie en fer à cheval (en gazon), à demi effacée, se distingue encore sur Beg ar Roget, pointe gauche du porz ar Feuten. La côte s'élève

(1) Nous avons adopté la toponymie utilisée sur la carte du Service hydrographique de la Marine, 1920.

ensuite régulièrement jusqu'au porz Goret, petit port naturel circulaire : sur le sommet de la rive droite, parmi les ajoncs, subsistent les ruines de la chapelle Saint-Guenolé; la côte connaît à ce niveau une brusque cassure et se prolonge par une langue de terre terminée par une butte rocheuse, isolant le porz Goret de la mer : une batterie en terre, élevée sur le côté intérieur, protégeait le mouillage réservé à des barques, vu le peu de profondeur d'eau. La rive gauche est basse et bordée de retranchements en terre. La pointe de Pen ar Viler présente un site retranché en forme de fer à cheval avec tranchée de communication et, en arrière, un blockhaus camouflé sous un appareillage de granit : ces ouvrages du Mur de l'Atlantique se sont greffés sur d'anciennes installations dont le but devait être de croiser des feux avec la pointe de Pern pour garder l'entrée de la baie plutôt que de tirer sur la mer, véritable champ de récifs à cet endroit.

La rive nord de la baie de Lampaul présente un relief différent, une côte entaillée d'anses parallèles et creusée de grottes à ciel ouvert, les « bougeou » où quelques barques peuvent trouver abri. Nous n'y avons relevé aucune trace de batterie. En arrière de l'anse de Roch Krom, un réduit daté 1862 - « réduit de Loqueltas » - [planche IV] est à demi enfoncé dans le sol : de grands travaux d'excavation ont été nécessaires pour l'abriter des coups venant de la mer par un vaste terre-plein terminé par un parapet comportant des plates-formes d'artillerie. La pointe de Pern, très basse, constitue la limite nord de la baie de Lampaul : pour en défendre l'accès, une batterie en fer à cheval, en gazonnage, construite au ras des flots, en avant des installations de la sirène de brume.

b. La côte nord-ouest (de la pointe de Pern à la pointe de Cadoran).

Le chaos rocheux, aux formes fantastiques, de la pointe de Pern se poursuit et dresse d'étranges statues jusqu'à la pointe du Créach, en arrière de laquelle s'élève le phare. Cette pointe, au pourtour tourmenté, est truffée de travaux de défense du Mur de l'Atlantique qu'on retrouve plus loin, sur la rive droite de Poulbridic à la batterie d'Otmeur.

La côte se continue précédée d'une chaîne de hauts fonds qui la rendent inaccessible : pourtant une batterie, en gazonnage, située sur le côté gauche de la pointe de Beg Piniglou reste visible; elle devait protéger le petit mouillage de Yusin. Les indentations se multiplient sur ce littoral où se déchaîne la « haute mer ». Un retranchement en terre suit la côte jusqu'à une fontaine qu'il contourne (Port Kinzy).

L'îlot de Keller laisse un passage côté terre par lequel on entre directement dans la baie de Beninou : celle-ci offre un mouillage sur fond de roche par 20 mètres de fond, abrité des vents d'est, sud et sud-ouest, mais absolument découvert pour toutes les autres directions. La tenue y est mauvaise et l'accès difficile à cause des courants, surtout par le passage au nord de la pointe de Cadoran. Sur la pointe de Pen ar Rumeur qui limite à l'ouest cette baie, il est difficile de déceler des traces d'occupations anciennes, car le site a été totalement bouleversé par les travaux allemands : à l'extrémité de la pointe, une levée de terre peut-être une ancienne batterie et, en arrière, un blockhaus camouflé par un appareillage de granit, et des tranchées. Au fond de la baie, au niveau de Stang Meur, se trouve le réduit de Galgrach : en avant, le terrain a été bouleversé et un grand remblai, créé avec le produit de l'excavation, protège le réduit des coups venant de la mer.

La côte s'élève progressivement jusqu'à la pointe de Cadoran où se dressent des falaises abruptes, découpées en arches, ponts naturels, détachées en îlots et culminant à 34 mètres. Contrastant avec ce pourtour déchiqueté, un immense terre-plein naturel formant une vaste esplanade en gazon a valu à cet endroit le nom de « jeu de boules des païens »; à son extrémité est, une levée en terre, en forme de fer à cheval, portait des canons protégeant l'accès à la baie de Beninou.

c. La côte est (de la pointe de Cadoran à la pointe de Pen ar Land).

Les falaises se poursuivent de plus en plus élevées, inaccessibles, ceinturées de sombres îlots jusqu'à la pointe de Bachaol (54 mètres) où se dresse le phare du Stiff. A l'extrémité

de cette pointe, de nombreuses installations défensives de la dernière guerre ont masqué les ouvrages primitifs.

La baie du Stiff s'étend entre la pointe de Bachaol et la pointe de Pen ar Land : cette dernière se prolonge par une chaussée sous-marine dont il faut éviter les dangers pour pénétrer dans la baie; celle-ci, bien abritée des vents du sud au nord-ouest, est intenable par gros temps de nord-est nord-ouest. C'est un mouillage médiocre par fond de sable où les ancres tiennent mal.

Au niveau de l'anse de Ligidou a été construite la cale du Stiff abritée par une jetée : la pointe de Lostlogod la sépare de la petite baie de Poull Fern également bien abritée. A l'extrémité de cette étroite pointe, on distingue une batterie en terre et un retranchement couronne l'escarpement dominant la cale. Des falaises escarpées bordent cette baie sur tout son pourtour où nous n'avons relevé aucune installation défensive.

d. La côte sud-est (de la pointe de Pen ar Land à la pointe de Feuten Velen).

La pointe de Pen ar Land s'élève à 32 mètres et aucun travaux de fortification n'y sont visibles : il faut dire qu'elle domine un paysage impressionnant de récifs et d'îlots s'étendant jusqu'au continent et justifiant l'expression si souvent employée à propos du Fromveur « mer affreuse ». Au pédoncule de cette pointe, les ruines d'un édifice quadrangulaire, entouré d'un profond fossé, sont attribuées au château des Rieux. La côte qui borde le Fromveur est élevée et entaillée de « porz », petites anses formant mouillages forains.

Le porz Arland, estuaire d'un petit cours d'eau, s'enfonce assez profondément à l'abri des falaises : son avantage principal réside dans le fait qu'il est facilement accessible à un bateau venant du continent qui, ainsi, peut éviter de doubler les pointes d'Ouessant : abrité des vents du nord, nord-ouest mais directement exposé à ceux du sud, sud-ouest, il présente un mouillage agité car s'ouvrant directement sur le Fromveur ce qui nécessita son aménagement (une cale et une jetée construites en 1870). Sur la rive gauche du porz d'Arland, une ancienne batterie en terre a été réutilisée lors du Mur de l'Atlantique.

Sur les pointes séparant les porz les uns des autres, étaient signalées des batteries : aujourd'hui, nous n'en avons trouvé la trace ni sur Trebechou, ni sur Veilgoz ; il faut bien remarquer que ces escarpements, à pic sur le Fromveur, ne paraissent pas favorables à un débarquement ! Le porz Gwen forme une anse assez considérable pour qu'on ait jugé bon de la fortifier et d'en protéger l'accès : sur la pointe de Roch Charo qui la borde à l'est, une grande batterie en terre, avec à la gorge des bâtiments en ruines, domine le mouillage.

La baie de Pen ar Roch, située à l'abri de la pointe du même nom, est en dehors des courants du Fromveur mais ouverte aux vents ; cependant, des navires peuvent y mouiller pour attendre la renverse des courants : une cale a été construite mais aucune trace de fortification n'est visible à part un blockhaus.

Nous terminerons la description des côtes ouessantines par la pointe de Feunten Velen dont nous avons déjà étudié la face dominant la baie de Lampaul. Elle aligne de ce côté des falaises qui s'abaissent progressivement à mesure qu'on s'approche de l'extrémité de la pointe : aucune fortification n'y subsiste.

L'archipel d'Ouessant est essentiellement inhospitalier en raison des roches affleurantes, des courants et des formations de brume, même à la belle saison. En cas de mauvais temps, les abris y sont rares et peu sûrs : la nature a cependant bien fait les choses à Ouessant où les deux grandes baies du Stiff et de Lampaul sont diamétralement opposées, de sorte que si l'une est exposée à la houle et au ressac, l'autre reste à peu près praticable. La liste des naufrages, très impressionnante, dépasse celle de la chaussée de Sein. Ces parages de mauvaises réputations se doublent aujourd'hui sans problème, grâce au puissant phare du Créach, mais restent toujours dangereux pour les voiliers.

II — Ile de Sein

L'île de Sein s'étend à 4 milles de la pointe de Raz, limite sud de la baie de Douarnenez : elle en est séparée par la Chaussée de Sein, lignes d'îlots, hauts fonds, prolongement sous-marin de la pointe du Raz ; son extrémité est matérialisée par le phare d'Ar Men qui permet de parer cette zone dangereuse à la navigation [planche V].

Le Raz de Sein traverse du nord au sud la chaussée de Sein au plus près de la côte : il présente l'avantage de procurer aux navires, en provenance de la Manche, une route directe pour le golfe de Gascogne et inversement. Cependant, la violence des courants ne le rend praticable qu'à des heures bien précises : faute d'observer un horaire rigoureux les navires, surtout à voiles, se trouvent dans une situation dangereuse entraînés par les courants sur les hauts fonds.

L'île de Sein fait partie des îles basses puisqu'elle culmine à 8 mètres à Nivran et sa hauteur moyenne au-dessus du niveau de la mer est d'environ 1,50 m. L'île présente une succession de renflements et de rétrécissements s'étirant sur 2,8 km de la pointe occidentale Plas ar Skoul à la pointe de Kilaourou à l'est : cette dernière se rattache à l'île principale par un étroit cordon de sable et de galets. La largeur varie entre 1 kilomètre et à peine 50 mètres. Le rivage comprend de nombreuses sections arrondies, cordons sablonneux appuyés sur les pointes rocheuses. Les côtes, basses, précédées de tous côtés par des récifs, sont battues par la mer déferlant en gros rouleaux qui semblent vouloir submerger l'île : des murs épais renforcent les points particulièrement menacés par les flots, notamment sur la côte sud.

Le bourg se groupe autour du port sur la côte est de l'élargissement principal de la partie ouest. Ce port, seul mouillage de l'île, est délimité par deux murs abris le protégeant de la houle du nord et du nord-ouest et ménageant l'entrée au nord : il offre un mouillage médiocre, mal abrité des vents de noroît, asséchant en partie à basse mer ; on y arrive par trois chenaux d'accès difficile.

L'île offre peu de ressource, l'eau est recueillie dans des citernes et le bois est inexistant. Partout règne une lande rase et salée quadrillée de muretins de pierres sèches où étaient autrefois cultivés le blé et l'orge ; la récolte et le brûlage du varech constituent aujourd'hui une activité d'appoint à la ressource principale de l'île qui est la pêche.

L'île fut une station néolithique importante : en 1897, Le Carguet (1) faisait le relevé de onze tumulus, dolmens, menhirs,

(1) Le Carguet (L.), *L'île de Sein aux temps préhistoriques*, dans *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1897.

etc. Aujourd'hui, la plupart ont été détruits et il n'en reste que des fragments épars et surtout les célèbres « Bregourien », les causeurs, menhirs s'élevant devant l'église.

La visite de l'île ne nous a pas révélé de traces de fortifications anciennes ou modernes; ici, la mer houleuse, les récifs, l'accès difficile, le mouillage médiocre sont autant de défenses naturelles. Il semble d'ailleurs que le principal souci de la population ait été toujours de se protéger de la violence du vent et des assauts de la mer plutôt que d'un ennemi potentiel.

III — Archipel de Glénan

Au large de la pointe de Trévignon, à environ six ou sept milles, s'étend l'archipel de Glénan (1). Entre le continent et l'archipel, l'île aux Moutons, entourée d'îlots et de récifs forme la partie émergente d'un plateau sous-marin : plate et rocheuse, elle porte aujourd'hui un phare. Au sud-est, les Pourceaux, récifs émergeant, appartiennent au même plateau et font la transition avec l'archipel de Glénan : six îles principales, en plus de la multitude de récifs et îlots, le délimitent et dessinent une forme générale circulaire; au nord, Saint-Nicolas à laquelle est rattachée à basse mer Bananec, à l'ouest, Drevec, plate et désolée, au sud l'île du Loch vaste et renfermant un étang d'eau saumâtre, à l'est Penfret, la plus étendue, limitée à ses extrémités par deux buttes portant l'une un sémaphore, l'autre un phare, au centre du lagon, l'île de Cigogne presque entièrement recouvert d'un fort sur lequel une tour servant de repère pour une base de vitesse a été construite [planche VI]. L'archipel procure un bon abri car la houle du large est brisée par les îles : le principal mouillage, la chambre, s'étend entre les îles Cigogne et Saint-Nicolas où une cale de débarquement a été construite. Cependant les hauts fonds rendent difficiles l'accès à ce mouillage; plusieurs chenaux traversent les îles : celui des Bluniers, le plus important, permet à un petit navire venant de l'ouest d'accéder à la Chambre; signalons aussi le chenal des Deuzerat au sud, celui de Brimillec

(1) A l'origine, « îles de Glénan » déformé en « les Glénans » : nous avons utilisé la toponymie primitive.

au sud-est, la passe des Pierres Noires en venant de Concarneau et celle de Pen a Men au nord de Penfret. Pourtant les navires d'un certain tonnage évitent de s'aventurer dans les Glénan, en raison du nombre impressionnant de récifs plus ou moins découvrants et aussi de la faible profondeur d'eau. Aussi, le mouillage de l'île de Penfret est-il fréquenté avantageusement par des navires de tonnage moyen : il est, en effet, situé sous le vent de l'île de Penfret au nord-est du phare. Ce mouillage a l'avantage d'être plus facile d'accès que la Chambre. Pour le battre, une batterie fut construite au XIX^e siècle sur la butte nord de l'île : en arrière et complètement encastré dans le sol, le réduit inclut le phare dans son enceinte défensive.

Le fort Cigogne

Construit au XVIII^e siècle pour protéger le mouillage de la Chambre, il se présente aujourd'hui en bon état et n'a pas subi de modifications importantes. Le tracé général est celui de deux batteries en fer à cheval imbriquées l'une dans l'autre et ménageant ainsi, au centre, une place d'armes. Les quatre faces sont courbes et convexes vers l'extérieur; le front principal nord-ouest est constitué d'un rempart de 7 mètres de haut, revêtu d'un appareillage de granit moyen et irrégulier : en son centre, dans une partie concave, s'ouvre une porte surmontée d'une bretèche et précédée, primitivement, d'un pont-levis dont les saignées des bascules sont toujours visibles.

Ce front se prolonge au nord et à l'ouest par deux pseudo-bastions formant en quelque sorte orillons. Les raccordements des deux batteries sont curvilignes et de hauteur moindre puisque s'élevant à quatre mètres environ : notons, cependant, qu'à l'est un fossé a été creusé dans le roc et l'escarpe de deux mètres accroît l'importance du rempart.

Le front sud-est, convexe, est flanqué de deux tours assurant de leur sommet surveillance et défense rapprochée : il est constitué, pour les trois quarts, d'un rempart utilisant la butte naturelle du terrain et, pour le reste, d'un simple mur à contreforts intérieurs. La face ouest a une hauteur de six mètres environ et, en son milieu, s'ouvre une porte qui n'existait pas primitivement.

Les batteries.

La batterie principale, au nord-ouest, n'a pas été achevée : elle se compose d'un terre-plein gazonné de 7,50 m de large et d'un parapet à faible plongée de 4,70 m de large avec un talus intérieur de 1,50 m de hauteur. Ce terre-plein se prolonge dans les deux bastions dont l'un, celui de l'ouest, est occupé par une tour édifiée en 1911 par la Marine nationale pour servir d'alignement à deux bases de vitesse.

Le bastion est ne présente qu'un simple parapet de 80 centimètres d'épaisseur et s'élevant à 1,50 m d'où on pouvait battre le pied de l'escarpe sud-est.

La batterie nord-est utilise la butte naturelle qui a été aplanie pour former un terre-plein en avant duquel a été aménagé un parapet à faible plongée de six mètres d'épaisseur.

La batterie de l'est a la même contexture, mais le rempart s'interrompt brutalement, là où la courbe naturelle du sol s'abaisse et se poursuit par un simple mur de trois mètres d'épaisseur comportant intérieurement des niches à voûtes surbaissées supportant les banquettes de tir d'infanterie. Cette muraille se poursuit jusqu'à la moitié de la face ouest, englobant la « tour » renfermant les latrines. A l'est, un pas de souris fait communiquer les banquettes de tir avec la place d'armes. Contrairement aux projets, toutes les batteries sont à barbette, aucune embrasure n'ayant été réalisée.

Aménagements intérieurs.

Des casemates ont été installées dans les parties de remparts qu'on qualifiera « d'artificielles » par opposition à l'utilisation de la butte de l'est de l'île. Le rempart du front d'entrée a une épaisseur assez considérable de dix mètres où dix casemates ont été aménagées de part et d'autres de la porte d'entrée. Ces casemates s'ouvrent sur la place d'armes par une porte et une fenêtre; elles sont voûtées et toutes comportent une cheminée; dans la boulangerie établie dans une casemate du rempart de la face ouest, le four est toujours visible; les bastions du front d'entrée renferment un cachot pour celui de l'ouest et la citerne, à l'est : celle-ci ne fut terminée qu'au début du XIX^e siècle lorsqu'on lui ajouta un puisard.

Cette batterie n'aurait guère pu résister à une attaque de vive force car elle laisse, au nord-ouest, une large bande de terrain découvert face au mouillage de la « Chambre »; par contre, les autres faces de l'îlot ne sont accessibles qu'à de petites embarcations et le fort n'y laisse aucune surface suffisamment large pour permettre un établissement ennemi.

IV — Ile de Groix

L'île de Groix s'étend au sud-ouest de Lorient, parallèlement à la côte à une distance de trois milles. Les abords de l'île sont francs, sauf au sud-est où les dangers de la chaussée des Chats s'étendent jusqu'à plus de deux milles. Le passage à terre est clair de tout danger sauf lorsqu'on aborde la zone située entre les pointes du Talut et de Gâvres où s'ouvrent les deux passes d'entrée de la rade de Lorient. Entre Groix et les passes d'entrée, le mouillage est bon, par fonds de sable de bonne tenue, à l'abri des vents du sud au sud-ouest [planche VII].

Géologiquement, l'île de Groix représenterait l'extrémité d'un isthme aboutissant à la partie sud-est de la presqu'île de Gâvres : cet isthme aurait une crête étroite, figurée aujourd'hui par une chaussée sous-marine dont le relief émerge au niveau des Errants.

Longue de 8 kilomètres de la pointe de Pen Men (à l'ouest-nord-ouest) à la pointe des Chats (à l'est-sud-est) et large de 2 à 3 kilomètres, l'île de Groix présente l'opposition typiquement insulaire d'une côte au vent aux falaises escarpées et aux abris peu sûrs face au large et d'une côte sous le vent, tournée vers le continent et très abritée. L'île est formée d'un plateau nu, régulièrement ondulé de 30 à 50 mètres d'élévation : si l'intérieur est cultivé en longues bandes « les sillons », la frange côtière est le royaume de la lande et des buissons d'épineux qui rendent difficiles l'accès et la reconnaissance des batteries en terre, souvent invisibles, masquées par la végétation.

a. La côte ouest-nord-ouest (de la pointe de Pen Men à la pointe de la Croix).

C'est la partie de littoral la plus abritée car elle donne sur le courreau : elle est protégée des vents d'ouest et du sud mais ouverte à ceux du nord ; elle présente un relief assez monotone de falaises schisteuses s'élevant de 20 à 30 mètres d'altitude entaillées d'anses plus ou moins profondes « les ports ».

La pointe de Pen Men, âpre et désolée, battue par les vents de l'ouest, domine l'entrée du courreau ; de nombreux blockhaus, l'installation du phare, de la sirène de brume et du sémaphore ne permettent pas de repérer facilement les traces de fortifications anciennes : c'est ainsi qu'à la droite du bâtiment abritant la sirène de brume, on peut distinguer une levée de terre en forme de fer à cheval. Au niveau d'Er Fons, une autre levée de terre avec, en arrière, un blockhaus et un abri anti-aérien, est peut-être la trace d'une batterie du XVIII^e siècle.

La côte se poursuit, s'élevant de plus en plus, sans abri jusqu'à la pointe du Grogon culminant à 35 mètres : cette pointe est occupée à son extrémité par la batterie du bas-Grognon et, en arrière, sur la butte qui s'élève à 46 mètres, se trouve le fort du « haut-Grognon », installation défensive datant de la fin du XIX^e siècle. C'est aujourd'hui une propriété privée dont l'accès nous a été interdit : ce fort présente un plan carré accosté d'un bastion à l'angle sud-ouest et entouré d'un fossé : on y accède à l'est par une porte primitivement fermée d'un pont-levis. La batterie du bas-Grognon est entourée d'une enceinte percée de créneaux de fusillade à la gorge où s'ouvre la portz d'entrée. A l'intérieur, un réduit, corps de garde défensif n° 2 type 1846 (1), à demi enfoncé dans le sol, se prolonge sur ses deux faces par des arcades abritant des casemates. En avant, sur le terre-plein masquant le réduit, un blockhaus occupe l'emplacement de la batterie ancienne. Là aussi il est impossible de repérer les installations antérieures.

Le port Melin, estuaire d'un petit cours d'eau, dominé par des rives escarpées offre un mouillage abrité des vents de secteur

(1) La définition et la description architecturale de ces corps de garde défensifs n° 1, 2, 3 seront donnés dans un chapitre suivant.

sud : sur sa rive gauche, le Mur de l'Atlantique a laissé des traces, sur sa rive droite également mais, à son extrémité, une levée de terre témoigne de la présence d'une ancienne batterie.

Le port Lay constitue aussi un abri précieux car il a des débouchés directs sur l'arrière pays grâce à deux routes qui y aboutissent. Sur la rive gauche subsistent des retranchements en terre mais il est difficile de repérer quoique ce soit en raison du fouillis de végétation et du chantier d'une maison. Sur la rive droite, une ancienne usine, un sémaphore rendent la tâche difficile et nous n'avons rien décelé. Seul détail intéressant, le fond du port Lay est fermé par un retranchement en maçonnerie. La côte se poursuit avec quelques plages formant des indentations peu profondes précédées de roches affleurantes.

Le port Tudy est le port principal de l'île où aboutissent les courriers en provenance du continent. C'est un excellent mouillage (excepté par vents d'est) qui occupe une anse fermée d'un môle et d'une jetée abritant un bassin en eau profonde, construction récente nécessaire car le port assèche à la mi-marée. Sur les falaises qui l'entourent, nous n'avons relevé aucune trace d'installations défensives car les constructions empêchent tout repérage. En arrière, sur le plateau, avant d'arriver au village, le réduit du Grip, corps de garde n° 2 type 1846 servait de réduit à une batterie située en avant.

A partir du port Tudy, les plages deviennent plus fréquentes et les falaises s'abaissent progressivement.

En arrière de la pointe du Spernac, la grande batterie du Mené, avec 5 pièces de 240 millimètres et 2 pièces de 95 millimètres, avait été installée à cet endroit pour croiser avec les feux des batteries des pointes du Talut, de Gâvres et de Loqueltas du continent. D'autres installations se retrouvent au port Mélite sur sa pointe droite ; un peu en arrière, une maison moderne a été construite sur un terre-plein en fer à cheval qui paraît occuper le site d'une batterie du XVIII^e siècle. A partir du port Mélite, un retranchement en terre s'étire tout au long de la côte, fort basse jusqu'à la pointe de la Croix.

b. La côte est (de la pointe de la Croix à la pointe des Chats).
Le fort Surville (ou fort Lacroix) s'élève sur la pointe de la

Croix : il est de plan carré avec des courtines reliées par trois bastions pentagonaux et un bastion arrondi, partie la plus ancienne défigurée aujourd'hui par un bâtiment moderne. L'accès se fait à l'ouest par un passage voûté. Une caserne défensive, correspondant au type de caserne voûtée à l'épreuve de 1846, en occupe la gorge : elle est à trois niveaux voûtés et cinq travées ; les ouvertures, en plein cintre, exactement superposées, sont appareillées en granit ainsi que les chaînages d'angles et les bandeaux séparant les étages, les murs en maçonnerie de schiste. Une plate-forme, percée de créneaux de fusillade, couronne le bâtiment et constitue l'élément défensif. Primitivement, l'accès à la caserne se faisait par la porte axiale défendue par un pont-levis franchissant le fossé creusé en avant des deux façades. Les escaliers reliant les différents niveaux sont rejetés aux murs-pignons, comme dans les constructions de ce genre. Il ne nous a pas été possible de pénétrer dans la cour intérieure du fort qui nous a paru, de l'extérieur, encombrée de bâtiments modernes. En dessous de la pointe où s'élève le fort, un petit promontoire intermédiaire porte des installations du Mur de l'Atlantique recouvrant la batterie basse du fort.

A partir de la pointe de la Croix, le terrain s'abaisse brusquement pour former une belle plage jusqu'à la pointe des Chats qui est pratiquement au niveau de la mer. C'est la partie de l'île la plus favorable à un débarquement et c'est là que se concentrèrent les efforts de la défense.

La plage des Grands Sables s'étend en arc de cercle bordée de falaises peu élevées, couronnées par un retranchement en terre continu ; une pointe rocheuse la limite au sud : en arrière, la batterie de Nosterven (parapet en terre pour tir à barquette) battait de ses feux le mouillage et la descente : un réduit (corps de garde n° 3) a été construit en arrière et à demi-enfoncé dans le sol pour ne pas être en prise aux coups de la mer.

Au niveau du port Costic, une levée en terre, en forme de fer à cheval, est entourée d'un fossé creusé dans le roc. Le retranchement signalé plus haut se poursuit jusqu'à la pointe des Chats. A cet endroit, en arrière du phare, une levée en terre avec fossé en avant et fermée à la gorge, témoigne de la présence d'une batterie protégeant la passe d'accès.

c. La côte sud (de la pointe des Chats à la pointe de Pen Men).

La côte basse se poursuit jusqu'au port de Locmaria : elle est précédée d'une frange sous-marine, émergeant un peu partout qui rend l'accès difficile à ce petit port fréquenté surtout par les pêcheurs. Nous n'avons relevé aucune trace de fortification aux alentours du port.

A partir de Locmaria la côte devient plus abrupte, les falaises s'élèvent de plus en plus et dominent la mer de leurs escarpements ; c'est la côte sauvage dont la toponymie est très éloquente : la pointe de l'Enfer entaillée du « trou de l'Enfer » où vient bouillonner la mer les jours de tempête.

Le port Nicolas, fjord se divisant en deux bras, procure un mouillage où les fonds sont bons et les falaises accores, mais il est directement soumis à la houle et aux vents de l'ouest. Aucuns travaux de défense ne sont visibles autour du port. Les falaises se succèdent, déchiquetées par l'érosion marine particulièrement active sur cette côte sans abri et où la mer exerce sa puissance, qu'aucun obstacle n'a préalablement brisée.

Le pointe de Kervedan est remarquable par le tumulus qui s'y trouve et en arrière le « camp des Romains » ; nul ouvrage défensif autour du « trou de l'Enfer » et de « la grotte aux Moutons » riches par contre en légendes.

V — Belle-Isle-en-mer

Belle-Isle, longue de 18 kilomètres du nord-ouest au sud-est, large de 5 à 9 kilomètres, est l'île bretonne la plus étendue : elle s'étire parallèlement à la côte dont elle n'est séparée que de cinq milles au niveau de la presqu'île de Quiberon, par un bras de mer « le courreau ». Cette île constitue une excellente zone d'atterrissage pour un navire à destination de Lorient et de l'embouchure de la Loire ; en venant du large, ses abords sont francs, la ligne de fonds des 50 mètres passe à un demi mille de ses côtes ouest et sud [planche VIII].

L'île est formée d'un haut plateau de micaschiste culminant à 71 mètres près du village de Locmaria; il est séparé en deux, dans le sens de la longueur, par une ligne de crêtes matérialisée par la route militaire qui joint les deux extrémités de l'île, la pointe des Poulains au nord-ouest, et celle d'Arzic au sud-est. De cette arête part, perpendiculairement, une soixantaine de vallons constituant le lit de ruisseaux dont les « ports » sont les estuaires. L'intérieur de l'île offre le contraste du plateau couvert de lande et des vallons verdoyants ou croissent saules et peupliers. Le littoral est coupé de falaises abruptes, moins élevées sur la façade donnant sur le continent : c'est là que s'ouvrent les principaux havres. La côte sauvage, regardant le grand large, aligne des falaises escarpées, effondrées en îlots, trouées de grottes avec seulement quelques criques.

L'exploration systématique du littoral nous a permis de retrouver trace des fortifications.

Pour que cette description « stratégique » des lieux soit moins fastidieuse, nous l'avons découpée en quatre secteurs d'après des caractéristiques plus géographiques que militaires, le littoral de Belle-Isle ayant été systématiquement fortifié, même en des points absolument inabordable.

C'est ainsi que nous étudierons successivement :

- La côte nord-nord-ouest;
- La rade du Palais;
- La côte sud-est;
- La « côte sauvage ».

a. La côte nord nord-ouest (de la pointe des Poulains à la pointe de Taillefer).

La pointe des Poulains est débordée par de nombreux dangers, des roches découvrantes et affleurantes jusqu'à un mille à l'ouest; exposée à la violence des vents d'ouest, elle présente un pourtour déchiqueté d'où s'est détaché l'îlot des Poulains relié à basse mer par un cordon sablonneux. A son extrémité, près du phare, une levée en terre en forme de fer à cheval, entourée d'un fossé, paraît être la plate-forme d'artillerie d'une ancienne batterie. Sur la pointe proprement dite, au-dessus de la falaise et

à l'abri d'énormes blocs de rochers, s'élève un réduit (corps de garde n° 3) portant l'inscription « poste de la pointe des Poulains 1859 ». En arrière et regardant vers le large, une batterie en terre est encore visible. Sur la face nord-est de la pointe, orientée vers le continent, une vaste batterie - en terre - de forme pentagonale est précédée d'un profond fossé creusé dans le roc.

Après la pointe des Poulains, la côte s'abaissant progressivement, devient plus hospitalière; aussi les plages, au fond des anses, ont-elles été fortifiées. C'est ainsi que les ports de Deuboth et Bordery sont fermés par des murs en maçonnerie percés de passage et d'aqueduc pour l'écoulement des eaux. Une pointe les sépare, couronnée d'un retranchement en arrière duquel se trouvent deux batteries en terre, l'une en arc de cercle sur le premier ressaut dominant directement les mouillages, l'autre, en arrière, en fer à cheval. La rive gauche du port de Deuborh présente également un retranchement et une batterie en terre pour protéger l'accès aux deux ports dont les rives sont escarpées artificiellement.

Le port de Sauzon est situé à l'embouchure d'une anse longue de 2 kilomètres; il est précédé au nord par la pointe du Cardinal : à l'extrémité de celle-ci, une batterie avec parapets en terre protégeait l'entrée du port; à sa gorge, se distingue de la maçonnerie mais les constructions modernes en ont masqué l'attribution primitive qui devait être corps de garde et magasin à poudre. En arrière, et à demi enfoncé dans le sol, un corps de garde n° 3 portant l'inscription « réduit de la pointe de Cardinal 1861 » a été transformé en résidence secondaire.

Le village de Sauzon s'étage sur les pentes de la rive est du port : celui-ci est abrité par deux môles et assèche complètement; cependant, en avant, se trouve un excellent mouillage abrité des vents de sud à ouest par 4 à 6 mètres d'eau, à condition de ne pas trop serrer la rive droite devant laquelle affleurent les roches de Port-Blanc. L'extrémité de cette rive est occupée par un ensemble défensif composé d'une batterie en forme de fer à cheval avec parapet en maçonnerie; un fossé creusé dans le roc l'entoure du côté de la mer. A l'intérieur et à la gorge, des ruines paraissent être celles du corps de garde et du magasin à poudre voûté; une guérite tournée vers le continent est toujours en place.

Ce site a été réutilisé lors du Mur de l'Atlantique : des embrasures ont été renforcées de béton et un blockhaus construit au pied de l'escarpement.

Pour répondre à la batterie du Cardinal, une batterie avait été construite sur la pointe de Kerzo, également défense avancée du port de Sauzon : cette batterie fermée à la gorge affecte un tracé en vaste fer à cheval avec des parapets en terre élevés et un fossé creusé dans le roc.

Le relief de la côte s'abaisse mais son profil est toujours tourmenté : le port Jean, petit mouillage pour barques uniquement, est fortifié d'un retranchement en maçonnerie sur arc de décharge ; la rive nord est escarpée artificiellement. Au port Fouquet, un peu plus loin, se retrouve la même défense de plage : un réduit (corps de garde n° 3) portant l'inscription « poste de Port Fouquet 1859 » a été construit sur la rive gauche au fond de l'anse : sa terrasse a été coiffée d'un toit d'ardoises pour le transformer en villa d'été.

La pointe de Taillefer s'élève juste en face de la presqu'île de Quiberon : sa situation est doublement stratégique car elle garde l'accès au courreau et au port principal de l'île, le Palais. Ceci explique l'utilisation défensive de ce site au cours des siècles ; les installations primitives ne sont plus visibles car, à partir de 1881, le site fut remanié suivant les critères techniques de l'époque. Actuellement, l'extrémité de la pointe est barrée, à la gorge, par une enceinte défensive englobant un réduit (corps de garde n° 2 modifié) découronné et transformé par l'adjonction d'un magasin à projectiles et d'un magasin à matériel.

Sur la partie ouest de la pointe, une batterie de deux pièces de gros calibres battant vers le nord-ouest a remplacé la batterie de six pièces dont le corps de garde constituait le réduit. En arrière, et à proximité du sémaphore, une route en tranchée conduit à deux positions de batteries battant les mouillages nord-est : la première comporte quatre pièces de 24 centimètres avec chambre à poudre et monte-charge, et niches à projectiles, la seconde, quatre pièces de 95 millimètres. Sur la face occidentale subsiste une batterie de quatre pièces de 95 millimètres orientées au nord-ouest. Tous ces derniers ouvrages - établis vers 1880 - ont

été organisés ultérieurement vers 1930 pour quatre pièces de 138 mm en cuves bétonnées, poste directeur de tir, réseau de tranchée (1).

b. La rade du Palais (Taillefer à Kerdonis).

Les navires trouvent un mouillage de bonne tenue abrité des vents du sud-ouest par 3 à 18 mètres d'eau de la pointe de Taillefer à celle de Kerdonis, à quelque distance de la côte qui forme un vaste demi-cercle reprenant la direction nord nord-ouest. Les contours de cette côte deviennent moins abrupts et sont creusés de vastes plages. Cette facilité d'accès, jointe à la présence d'un bon mouillage, explique la multiplicité des fortifications dans toute cette zone.

A partir de la pointe de Taillefer, la côte change brusquement de direction pour devenir nord-sud jusqu'au Palais ; la côte s'abaisse d'abord et forme de belles plages dont la plus importante est celle de Castoul ; elle se relève ensuite pour dominer le port du Palais ; c'est sur ce plateau que se trouve la citadelle, précédée, le long de la côte, par un retranchement en maçonnerie et des batteries basses également en maçonnerie (2).

La citadelle [planche IX].

La citadelle occupe l'extrémité de ce plateau tombant abruptement, au sud, sur le port et la ville du Palais et, à l'ouest, sur la mer. Cette situation particulière a conditionné le développement de la fortification dont les remparts de l'enveloppe tombent à pic sur ces deux fronts tandis qu'au nord s'échelonnent des dehors et glacis protégeant les deux fronts terrestres. Cette position ne fut jamais stratégiquement forte car, au-delà de la coupure que constitue le port, le relief s'élève rapidement à une hauteur sensiblement égale à celle de la citadelle et à une portée de canons du XVII^e siècle.

(1) *Inventaire topographique de Belle-Isle-en-mer*, p. 110.

(2) La description de la côte du Palais à Kerdonis se poursuit à la page 55 après les descriptifs de la citadelle et de l'enceinte de la ville du Palais.

A Belle-Isle, le mot « citadelle » désigne l'ensemble défensif formé d'un corps de place, d'une enveloppe, d'un fossé général, d'un chemin couvert et d'un glacis. Nous étudierons ces divers éléments successivement de l'intérieur vers l'extérieur et les bâtiments militaires feront l'objet d'un paragraphe séparé.

a. Le corps de place.

Il est constitué d'une enceinte bastionnée irrégulière à quatre bastions pour lesquels nous avons adopté la numérotation qui remplaça au XIX^e siècle la toponymie primitive :

- Bastion du gouverneur ou n° 1 ;
- Bastion du Dauphin ou n° 2 ;
- Bastion Royal ou n° 3 ;
- Bastion de la mer ou n° 4.

Le front de mer (face et flanc gauches du bastion 1, courtine 1-4, face et flanc droits du bastion 4).

L'organisation défensive ne paraît pas à la mesure de la grande vulnérabilité de cette partie de la citadelle, la seule à être directement soumise aux feux des bâtiments stationnant devant l'île : en effet, par suite de l'à pic du site, l'escarpe se trouve découverte sur presque toute sa hauteur sauf dans la partie nord où une fausse braie fait office de batterie basse. De plus, c'est contre la face et le flanc gauches du bastion 1 que s'appuie le rez-de-chaussée casematé de la caserne du Grand Quartier : les deux étages supérieurs s'élevant au-dessus de ce niveau donnent de plein pied sur un passage à ciel ouvert défendu par un simple mur à bahut. Seule la passe d'entrée du port est défendue par une petite batterie en balcon greffée sur la face gauche du bastion 1.

Le front du port (face et flanc droits du bastion 1, courtine 1-2, face et flanc gauches du bastion 2).

Ce front présente une escarpe attachée avec cordon de magistrale continu sur les faces et flancs des bastions ainsi que sur la courtine. La situation du bastion 1 est doublement stratégique puisqu'il commande à la fois l'entrée du port et le havre au pied de la citadelle. Son terre-plein est organisé pour le tir à barquette et on y accède, côté cour intérieure, par un escalier, à l'air libre

pour la partie supérieure et sous voûte pour la partie inférieure, qui donne sur le rez-de-chaussée de l'extrémité sud de la caserne du Grand Quartier. L'intersection des deux volées se manifeste par un palier où s'ouvrait une porte aujourd'hui bouchée : les arcs à ce niveau ne répondent apparemment à aucune fonction précise et témoignent de remaniements ultérieurs.

Sous le terre-plein central de ce bastion, une grande salle voûtée prend jour sur la cour anglaise de la caserne par trois arcades en plein cintre appareillées en granit avec clef saillante, séparées par deux épais piedroits de section trapézoïdale formant culées ; le sol de la salle, légèrement en contrebas, est en partie pavé ; des trous de boulins indiquent qu'il y avait un plafond au-dessus duquel était aménagé un grenier. A l'extrémité ouest de ce local s'ouvre une porte donnant accès à une galerie traversant l'épaisseur du bastion et aboutissant au fossé du corps de place par une porte qui était primitivement défendue par un pont-levis : c'était la « poterne du bourg », correspondant avec la porte du bourg.

A l'extrémité est, une petite porte, avec escalier descendant, conduit à la fausse braie, petit balcon au-dessus du port, portant une ancienne batterie. Sur le mur nord s'ouvraient deux autres portes aujourd'hui condamnées par suite de comblements ultérieurs.

Un parapet avec banquette d'infanterie permet le tir à barquette tout au long de la courtine reliant les bastions 1 et 2. Le terre-plein du bastion 2 est occupé par un cavalier dont les flancs et faces sont parallèles : il est décentré vers la droite, ménageant ainsi une seconde crête de feux en arrière du flanc et de la face gauches alors qu'il ne constitue que l'unique crête à droite. On accède au terre-plein par un escalier sous voûte au niveau du flanc gauche du cavalier. Une poudrière circulaire est englobée dans ce bastion au niveau de sa gorge et nous la décrirons dans le paragraphe consacré aux bâtiments militaires.

Le front ouest (face et flanc droits du bastion 2, courtine 2-3, face et flanc gauches du bastion 3).

Les face et flanc droits du cavalier du bastion 2 forment parapet pour ce front et traverse pour la partie gauche du bastion et la poudrière. Le flanc droit du bastion 2, casematé comme

l'indiquent deux canonniers à larges ébrasements dans sa partie supérieure, est percé de deux grands créneaux pour tir à embrasure. Le flanc gauche du bastion 3 est retiré en orillon et casematé à deux étages, son parapet organisé pour tir à barbette. La courtine 2-3 qui les relie est très courte et également casematée; une poterne, aujourd'hui condamnée, donnait accès au fossé du corps de place. Les coffres d'escarpe des flancs droits et gauches des bastions 2 et 3 présentent un plan semblable : un couloir, voûté d'arêtes pour la première travée puis en plein cintre pour les suivantes, conduit à une pièce circulaire où s'ouvrent deux embrasures à ébrasements extérieurs et joues divergentes; une petite pièce, servant sans doute de magasin à munitions, avec ouverture pour l'aération lui fait suite et correspond à l'angle d'épaule du bastion (ce qui explique son plan triangulaire). Des particularités permettent cependant de distinguer ces coffres : c'est ainsi que dans celui du bastion 2, un escalier prenant sur la droite traverse la courtine et aboutit à une poterne au fond du fossé. Entre les deux embrasures du coffre du bastion 3, une grande cheminée à hotte chauffait ce local, ventilé par un évent carré au sommet de la voûte; notons que ce coffre n'avait qu'un accès, la galerie ouvrant sur la rue du rempart. Entre ces coffres, les cinq casemates de la courtine sont accolées et ouvertes sur la rue par des portes en plein cintre. La première, à l'extrémité sud, légèrement en contrebas (escalier de cinq marches) et de plan rectangulaire comme les trois suivantes, comportait un plancher comme le prouvent des consoles de pierre. Les trois casemates suivantes sont de plein-pied, rectangulaires, voûtées en plein cintre et possèdent une cheminée sur le mur d'escarpe et une ouverture rectangulaire allongée pour l'aération. La dernière casemate est irrégulière et ne comporte pas d'ouverture, à part deux événements carrés au sommet de la voûte (salle de police).

Le front nord (face et flanc droits du bastion 3, courtine 3-4, face et flanc gauches du bastion 4).

C'est le front le plus long où, au milieu de la courtine, s'ouvre la porte d'entrée de la citadelle, la « porte de Donjon ». Les escarpes sont à fruit, attachées avec cordon de magistrale. Les embrasures des parapets des face et flanc droits du bastion 3 ont toutes été murées; à la différence du flanc gauche, ce flanc est

droit et casematé : une galerie prenant sur la rue du rempart donne accès à une grande pièce rectangulaire, voûtée en plein cintre à petit appareil; deux embrasures battent le fossé et, en plus, dans le mur d'escarpe, est aménagé un four à pain. Une autre originalité le distingue des coffres précédemment décrits : la présence d'un puits, creusé dans le roc, à la place du petit magasin de munitions. Un escalier prenant à gauche descend au fond du fossé.

La courtine à escarpe attachée et cordon de magistrale (comme les bastions) est aménagée en parapets pour tir à barbette, en arrière desquels ont été élevés d'épais massifs de terre formant parados, pour la cour, le bastion 1 et le terre-plein en arrière. Ces massifs sont soutenus par un groupe de casemates constituant deux groupes de bâtiments différents de part et d'autre de la porte du Donjon (notons que la continuité du défilement est assurée par un mur tendu entre les parados). On accède au terre-plein de cette courtine par un escalier droit sous voûte établi à l'extrémité de ces casemates. Entre ces dernières et le bastion 4 subsiste la partie la plus ancienne du corps de place que nous étudierons plus loin.

Le bastion 4 est occupé par un petit cavalier, grossièrement maçonné et de forme irrégulière; il est destiné à protéger la caserne du Grand Quartier des coups d'enfilade; au niveau du flanc gauche a été aménagé un petit poste d'observation datant de la Seconde Guerre mondiale. On accède à ce terre-plein par une rampe en pente douce passant sous le mur de gorge du bastion, prolongé pour former traverse défilant la courtine 4-1 et le Grand Quartier.

La porte du Donjon, accès principal du corps de place, s'ouvre au milieu de la courtine : sa façade est classique; deux pilastres à chapiteaux toscans soutiennent un fronton triangulaire décoré d'une allégorie à la guerre (trophée et armure). Sous ce fronton, un grand bandeau plat et nu surmonte un cadre où est gravé le nom de la porte; la porte en elle-même est en plein cintre et unique : elle s'ouvre sur un passage voûté en plein cintre, tracé en courbe très accusée pour éviter la prise en enfilade. Un pont dormant conduit à un pont à bascules en dessous, le tablier venant s'encaster dans la feuillure de la façade tandis que les

bascules descendent dans une fosse. Cet ensemble est en calcaire rosé qui contraste agréablement avec le schiste environnant [planche X].

b. Le fossé du corps de place.

Ce fossé assure la communication entre le corps de place et l'agglomération du Palais. On a vu qu'une poterne avec pont-levis s'ouvrait dans le front du port pour ménager une sortie : pour la protéger, le fossé de ce front est interrompu par un hala creusé dans le roc avec une façade percée d'une porte avec pont-levis et de dix créneaux de fusillade portant la date de 1843. Une caponnière, avec plongée en glacis et banquette d'infanterie, le précède au niveau de la face gauche du bastion 2. Le système défensif du fossé du front du port s'explique par la proximité de la porte du bourg qui s'ouvre en face de l'angle saillant du bastion 2.

La circulation du fossé du corps de place des fronts ouest et nord est barrée par des caponnières au niveau de la face droite du bastion 2 et au niveau des poternes des coffres d'escarpes. Ce fossé se poursuit jusqu'à la mer ; une rampe en pente douce et un escalier permettent d'accéder à la contre-garde du front nord et au pont de la porte du Donjon.

c. L'enveloppe.

L'enveloppe présente un tracé tenaillé avec huit redans et places d'armes précédés de deux demi-lunes, d'un fossé général et d'un glacis. Chaque bastion est précédé d'une contre-garde à l'exception du bastion 1 dont la face droite est protégée par une braie aménagée en batterie ; une tenaille forme masque couvrant les escarpes de ce bastion et de la courtine avoisinante.

La contre-garde 7 forme la défense avancée du bastion 2 dont la face gauche est précédée d'un redan, à embrasure murée, qu'une coupure, avec créneau de pied sur arc de décharge, isole de la tenaille. Les terre-pleins de la contre-garde sont aménagés pour le tir à barbette, les escarpes attachées ne présentent pas de cordon de magistrale ; notons la présence d'une traverse coupée par un passage souterrain assurant ainsi la continuité de circulation. L'accès à cette contre-garde se fait par un escalier situé à la gauche de la porte du Bourg.

La porte du Bourg, percée dans la face droite de la contre-garde, est protégée par la fausse braie 13 et bénéficie, en quelque sorte, d'une double protection puisqu'un autre fossé, franchi par un pont-levis gardé par l'avant-porte du bourg, a été creusé à partir du port jusqu'au mur de la place d'armes 14 : la porte s'ouvre à travers l'épaisseur du rempart de l'enveloppe par une galerie en plein cintre légèrement ascendante. La façade extérieure présente une décoration très simple : arc extradossé de la voûte encadré d'une plate-bande et de pilastres avec feuillures. Elle est précédée de l'avant-porte du bourg constituée de deux piliers de granit portant un mécanisme de pont-levis (aujourd'hui remplacé par un pont dormant).

La courtine 2-3 est couverte par un redan 8 sous lequel a été installé un magasin à poudre : son entrée se fait par une galerie donnant sur le fossé du corps de place, en face de l'angle d'épaule du bastion 2 et porte la date de 1880.

À l'est, l'enveloppe se termine par la contre-garde 9 précédée d'un petit redan organisé en batterie avec terre-plein et local casematé à deux embrasures au-dessus de la mer. C'est dans cette contre-garde que fut construit en 1856 un magasin à poudre.

Cette enveloppe comporte deux dehors organisés : les demi-lunes 10 et 11. Un fossé général entoure les deux fronts terrestres ouest et nord : sa circulation est défendue par des demi-caponnières ; une cunette court tout au long de ce fossé. Notons encore la présence d'un grand réservoir rectangulaire au niveau de la face gauche de la demi-lune 10 et d'une fontaine.

Un chemin couvert avec places d'armes rentrantes et un glacis, enfouis sous la végétation ou arasés dans le cas du glacis, terminent cet ensemble.

La porte de secours ou « avant porte du Donjon » s'ouvre au niveau du redan couvrant la courtine 3-4 : elle correspond à la porte du Donjon dont elle est contemporaine. Sa façade est d'une grande simplicité : deux pilastres à chapiteaux toscans supportent un fronton triangulaire sans décoration ; en dessous, un bandeau allongé porte l'inscription du nom de la porte ; elle était primitivement fermée d'un pont-levis à bascules en dessous.

d. Les bâtiments militaires.

Les destructions du siège de 1761 entraînent la disparition

d'un grand nombre de bâtiments que des plans, antérieurs à cette date, nous montrent placés sans ordre et encombrant la place d'armes. Les reconstructions postérieures furent entreprises dans un souci de respecter une certaine ordonnance et surtout de ménager une grande surface de dégagement au centre de la citadelle.

1. Les bâtiments du corps de place.

Le pavillon des officiers.

Parallèle à la courtine 2-3, c'est l'un des plus anciens bâtiments de la place; il existait avant l'arrivée de Vauban - en 1683 - qui le remania pour en faire une caserne, le « pavillon des officiers ». Aujourd'hui, l'intérieur a été modifié et présente beaucoup moins d'intérêt que la façade sur cour encore à peu près intacte. Le bâtiment est de plan rectangulaire à deux niveaux et couvert d'un toit à deux croupes droites; le rythme de la façade est créé par trois groupes de fenêtres et portes exactement superposés, séparés par les deux murs de refend, prolongés par les cheminées. Chaque groupe comprend, au rez-de-chaussée, une porte encadrée de deux fenêtres et à l'étage trois fenêtres dans le même alignement; cette disposition reflétait primitivement la structure interne du bâtiment divisé en trois groupes de locaux indépendants, chacun comprenant deux chambres sur deux niveaux, soit au total 24 chambres, disposition type des casernes à la Vauban. Au pignon sud du bâtiment est accolée une traverse en maçonnerie sur arc de décharge qui fut construite en 1843.

L'arsenal.

L'arsenal, construit entre 1775 et 1780, remplaça celui qui fût détruit pendant le siège de 1761 : ce vaste bâtiment est situé en arrière de la courtine 1-2, perpendiculairement au pavillon des officiers. Il s'agit d'un édifice de plan rectangulaire à deux niveaux plus comble, surmonté d'un toit en bâtière avec, dans le comble, des lucarnes à frontons cintrés, primitivement sommés d'une boule. Un bandeau en granit marque la division des deux niveaux; la cage d'escalier située à l'est du bâtiment dessert le premier étage et le comble. Les deux niveaux comportent des locaux à usage de magasins, éclairés par de nombreuses fenêtres rectangulaires surmontées d'une plate-bande en arc surbaissé avec clef passante et claveaux alternativement passants et arasés, puis harpés au niveau des piedroits. Les deux façades, rigoureusement

symétriques, présentent une alternance de travées simples (baie au 1^{er} niveau) et composées (baie au 1^{er} et 2^e niveau, et lucarne) avec chaînes d'angles harpées en granit appareillé, matériau également utilisé pour le soubassement du bâtiment et les encadrements des baies : du 1^{er} niveau, celles du 2^e étant en tuffaut; les murs sont en schiste à appareil moyen et irrégulier recouvert de mortier. Derrière ce bâtiment et jusqu'au terre-plein de la courtine s'étend une cour fermée au nord et au sud par deux grandes grilles. Sous le terre-plein de cette courtine, un grand local voûté en berceau séparé par un refend transversal serait vraisemblablement les caves d'un bâtiment démoli lors du siège. Les caves de l'ancien arsenal subsistent au milieu de la cour, orientées est-ouest : c'est un vaste local grossièrement voûté en plein-cintre. Ces caves furent conservées pour servir de casemates.

Le logis du gouverneur.

Il a été édifié perpendiculairement et dans l'alignement du pignon est de l'arsenal et à la même époque : les façades principales orientées est-ouest et le pignon sud tracé en biais pour suivre le dessin de la courtine à laquelle il est parallèle, donnent au bâtiment un plan peu courant en trapèze rectangle. C'est une construction à deux niveaux surmontés d'un comble habitable et couverte d'une toiture en bâtière. On relève dans les détails architecturaux de nombreuses analogies avec l'arsenal :

— Fenêtres rectangulaires surmontées de plate-bande en arc surbaissé avec clef passante et claveaux arasés et harpés au niveau des piedroits;

— Appareillage des fenêtres en granit au rez-de-chaussée et en tuffaut à l'étage;

— Soubassement en granit;

— Façade en schiste recouvert de mortier.

Un refend transversal portant les cheminées sépare le bâtiment en deux parties; les autres cloisons ont disparu.

La façade principale à l'est comporte, au rez-de-chaussée, une porte encadrée de quatre fenêtres (dont une transformée en porte), à l'étage cinq fenêtres à l'aplomb des ouvertures du rez-de-chaussée et dans le comble quatre lucarnes à la capucine dans le prolongement des quatre ouvertures côté nord.

La façade ouest, sur la cour de l'arsenal, est plus étroite du fait du biais du pignon sud : elle ne présente à chaque étage que quatre ouvertures exactement superposées.

Le grand quartier.

L'implantation de la caserne suit le tracé de la face et du flanc gauche du bastion 1 et celui de la courtine 1-4. Il en résulte deux brisures, l'une rentrante au niveau de l'angle d'épaule du bastion, l'autre saillante au niveau de l'angle de courtine.

Ce bâtiment comporte trois niveaux et un comble couvert d'un toit en bâtière. Les façades sont en schiste recouvert de mortier, les ouvertures du rez-de-chaussée en granit, celles de l'étage en tuffaut.

Un bandeau en granit délimite le premier niveau qui présente un fruit prononcé sur la façade donnant sur la cour centrale; ce premier niveau est organisé en casemates voûtées à l'épreuve. Elles ont été baptisées de nos jours de façon erronée « les batteries de la mer » : l'ouverture en forme d'archère donnant sur la mer servait seulement d'aération à ces locaux utilisés en casernement de guerre et en magasin. Ces casemates donnent sur la cour anglaise pavée séparant la caserne de la cour centrale, par des portes rectangulaires ou en plein cintre. Les casemates de la partie sud servaient de cuisine et d'accès à une sorte de petite fausse braie avec latrines qui servaient en temps de paix. Un peu plus loin, un escalier descend dans l'escarpe du flanc du bastion 1 où étaient aménagées les latrines de siège.

Les refends verticaux portant les cheminées délimitent les casemates au premier niveau, puis les chambres aux second et troisième niveaux. Il n'y a pas de communication verticale entre ce premier niveau et le second auquel on accède par :

— Un escalier sous voûte aménagé à la gorge du bastion 1 et qui débouche sur un corridor voûté construit directement sur l'escarpe de la face du bastion;

— Un escalier à volée droite sur arc rampant à l'extérieur et enjambant la cour anglaise perpendiculairement à la façade du bastion : il donne par une grande porte sur un passage aboutissant au chemin de ronde à ciel ouvert du flanc du bastion et de la courtine.

Ce corridor voûté et ce chemin de ronde desservent des chambres éclairées sur la cour par une fenêtre rectangulaire. Chacune donne sur le chemin de ronde et présente, à environ un quart de sa longueur côté extérieur, un arc en anse de panier tendu entre les refends : ces arcs, destinés à soutenir le refend longitudinal du troisième niveau, disparaissent dans la partie sud et sont remplacés par un refend longitudinal.

Les accès au troisième niveau se font au nord par un escalier extérieur à volée droite partant de la rampe d'accès du bastion 4 aboutissant en bout de couloir. Au centre, deux escaliers montent du second niveau; le principal part du passage du grand escalier extérieur.

Ces escaliers donnent sur un couloir courant tout le long de la façade arrière et éclairé par des fenêtres rectangulaires. Le refend longitudinal percé de portes, soutenu par les arcs du second niveau le sépare des chambres : celles-ci donnent sur la cour par des fenêtres identiques et à l'aplomb de celles de l'étage inférieur. Ce refend sert de soutien intermédiaire au plafond, en même temps plancher des combles. Cette caserne présente un ensemble très intéressant qui n'a subi aucune modification importante dans la distribution intérieure. Rien n'a altéré la sobriété de la façade se déployant sur la cour où la superposition des ouvertures et des cheminées créent une harmonie sévère qu'aucun élément décoratif ne vient surcharger.

Le magasin à poudre.

La tour du magasin à poudre est située à la gorge du bastion 2. C'est un bâtiment de plan presque circulaire. Il comprend une pièce unique voûtée en coupole à laquelle on accède par un couloir; elle est éclairée par deux ouvertures grillagées au-dessus de la porte et aérée par quatre barbicanes d'assèchement au ras du sol, couvert d'un plancher de bois. L'extrados de la coupole comporte trois calottes concentriques qui devaient supporter un massif de terre ou une toiture.

Une galerie isole le magasin des terres humides du bastion : l'accès se fait par une porte percée dans le mur le séparant de la cour de la citadelle; ce mur, très épais, porte un terre-plein mettant en communication les courtines 1-2 et 2-3. Un autre mur, plus élevé, forme parados à ce passage et assure la protection arrière du magasin.

Casemates de la courtine 3-4.

La construction de ces casemates fut la conséquence de l'établissement d'un parados sur la courtine 3-4. La partie ouest de ces casemates abrite le musée : elle se compose de sept travées voûtées d'arêtes s'ouvrant sur la cour par 7 ouvertures en plein cintre avec plates-bandes en escaliers et pieds-droits harpés : le granit est employé pour l'appareillage des ouvertures, le soubassement et les chaînages d'angle, le schiste en petit appareil régulier pour les façades. Les casemates de l'est présentent une disposition à deux travées seulement, deux fenêtres sur la cour et un accès unique par le passage de la porte du Donjon. A l'extrémité est, un escalier à volée droite sous voûte à berceau rampant donne accès au terre-plein de la courtine.

A l'extrémité est de ces casemates se situe la plus ancienne partie de la citadelle : ces bâtiments se trouvent englobés dans la courtine et dans l'épaisseur du mur de gorge du bastion 4 : on accède à « la cartoucherie » par une rampe montant doucement jusqu'à un premier étage ; en dessous et à côté sont aménagés des cachots.

2. Les bâtiments de l'enveloppe.

Corps de garde de l'avancée.

Il est situé dans la contre-garde du front 3-4 juste en arrière de la porte de secours. C'est un petit bâtiment de plan rectangulaire à un niveau plus comble, couvert d'un toit à deux croupes droites portant deux cheminées aux pignons. Un refend transversal le divise en deux parties inégales, la plus importante - au nord - occupant les deux tiers de la surface, servant de poste de police et celle du sud de chambre à l'officier.

Sur la façade principale s'ouvrent trois fenêtres encadrant deux portes. Les encadrements des ouvertures sont de même type que ceux de l'arsenal : arc surbaissé avec clef passante et claveaux passants et arasés, pieds-droits à claveaux harpés. Une lucarne s'ouvre dans le milieu du comble, elle ne possède plus de fronton mais devait être de même type que celle de l'arsenal. L'appareillage utilisé est le schiste petit et régulier, le granit pour le soubassement, les chaînages d'angles et les corniches.

Magasin à poudre de la contre-garde.

Le rocher a été excavé afin d'enterrer le plus possible le magasin pour le défilé des coups venant de la mer par la trouée du fossé du corps de place ; le sol de la cour est cependant établi à un niveau un peu plus élevé que le fossé pour permettre un écoulement des eaux plus aisé dans le puits du paratonnerre. Le magasin est entouré d'un enclos où s'ouvre la porte d'entrée : l'accès se fait par une rampe prenant près du corps de garde et aboutissant au portail d'entrée.

Ce bâtiment présente toutes les caractéristiques des magasins à poudre de l'époque à laquelle il fut construit (1856) : un plan rectangulaire avec voûte en plein cintre à l'épreuve, elle-même couverte d'un toit en bâtière en ardoises, pour l'écoulement des eaux ; les ouvertures sont percées dans les pignons : au nord une fenêtre cintrée, au sud la porte d'entrée surmontée d'une fenêtre identique et symétrique de l'autre.

L'intérieur comporte une pièce unique divisée en deux niveaux par un plancher soutenu par un système de poutres. Au niveau inférieur, sous le plancher, un vide sanitaire et aux murs des barbacanes d'assèchement sont prévues pour la bonne conservation des poudres (1).

Magasin à poudre du saillant 8.

C'est un magasin souterrain dont l'entrée est située au niveau du fond de fossé, avec galerie, enveloppe et chambre des lanternes.

Le port du Palais.

Se compose d'un avant-port, d'un port d'échouage et d'un bassin à flot. L'avant-port est abrité par deux jetées et des navires peuvent y mouiller. Sous les remparts de la citadelle se trouve le port d'échouage ; le bassin à flot communique avec l'avant-port par une écluse : ce bassin est divisé en deux par le pont de l'hôpital, la partie arrière réservée aux bateaux désarmés et en

(1) La contenance de ces magasins était de 75000 kg ce qui le plaçait dans la catégorie des grands magasins à entresol dont les dimensions étaient fixées par la circulaire ministérielle du 19 mars 1848 : L : 21,85 m, l : 8,30 m (Arch. Génie, Art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 13 projets pour 1856-57).

réparation. Au sud du port, la côte s'élève brusquement et est bordée d'un retranchement en maçonnerie jusqu'à la coupure de l'enceinte de la ville du Palais.

L'enceinte du Palais.

L'agglomération du Palais s'étage sur la pente du plateau qui domine au sud le port bordé de l'autre côté par la citadelle. L'enceinte, sise sur le bord du plateau, enveloppe le bourg depuis la mer à l'est jusqu'à l'abrupt dominant l'arrière-port; de l'autre côté de cette cassure, le terrain s'élève pour atteindre rapidement une quarantaine de mètres sur le plateau nord au lieu-dit « Beau-Soleil ». Rappelons que l'éperon où se dresse la citadelle culmine à peu près à cette hauteur : la situation de l'enceinte face à la citadelle, à une portée de moins de 500 mètres, a un intérêt stratégique évident d'autant que son élévation au-dessus du niveau de la mer est analogue. Les établissements militaires qu'on y établit se trouvaient donc plus élevés que la crête des ouvrages de la citadelle qui se trouvait commandée au sud et au nord [planche XI].

Ce dispositif défensif comporte une enceinte à trois bastions s'étendant de la mer à l'hôpital militaire, un ouvrage à cornes sur la hauteur du Beau-Soleil et des lunettes sur le plateau nord [planche XII].

Front de mer 18.

C'est une simple courtine rectiligne avec parapet d'infanterie dominant l'à pic de l'entrée du port. Deux batteries, l'une destinée à battre la plage qui découvre aux périodes des grandes marées et qui pouvait donc constituer une voie d'accès pour contourner l'enceinte et l'autre dominant la coupure et la mer.

Courtine 18-19.

Le rempart, à escarpe revêtue et à demi détachée, domine le fossé creusé dans le roc : celui-ci comporte une contrescarpe revêtue. En arrière du parapet, simple mur à bahut, le chemin de ronde est défilé par un cavalier continu jusqu'au réduit 19. Juste avant de parvenir à ce dernier, le rempart franchit le passage de Locmaria qui fait communiquer la rue du rempart avec l'extérieur : c'est un tunnel voûté tracé en courbe et contre-courbe pour éviter le tir en enfilade qui comporte en son milieu

une sorte de tambour à ciel ouvert bordé dans sa partie supérieure de parapets. Du terre-plein du rempart, les défenseurs pouvaient donc interrompre ce passage.

Le bastion 19.

Du chemin de ronde, on peut accéder au terre-plein du bastion 19 : le plan de ce dernier est asymétrique, le flanc gauche très court, retiré pour couvrir la porte de Locmaria. L'escarpe attachée et revêtue est couronnée par une tablette formant chaperon, le parapet en terre aménagé pour tir à barbette.

A sa gorge s'élève le réduit 19, caserne défensive de plan rectangulaire avec deux bastionnets flanquant la façade intérieure et le fossé du bastion. Elle comprend deux niveaux casematés et une plate-forme avec parapet d'infanterie; la façade extérieure est en appareil régulier moyen de pierre de taille.

Courtine 19-20.

La courtine suit un tracé rectiligne à escarpe revêtue et parapet avec banquettes d'infanterie pour la fusillade et parapet terrassé en arrière pour battre le fossé par-dessus le chemin de ronde; une rampe partant de la rue du rempart permet l'accès des pièces d'artillerie au terre-plein du rempart. Au milieu de cette courtine, un tunnel (daté 1861) traverse l'épaisseur du rempart : il est voûté en berceau continu et conduit au réduit de place d'armes par l'intermédiaire d'une traverse et d'une double caponnière. Le bastion 20, à 2 faces et 2 longs flancs est occupé à la gorge par le réduit 20, caserne défensive, casematée, à un seul niveau, de plan en V très ouvert : elle abrite des chambres voûtées en plein cintre en brique. L'accès à la porte d'entrée était défendu par un pont-levis qui a disparu par suite du comblement du fossé. La façade nord s'ordonne autour de la porte axiale encadrée des feuillures d'encastrement de l'ancien pont-levis : deux baies rectangulaires l'encadrent symétriquement. Une corniche à denticules surmonte l'ensemble couronné par une crête d'infanterie.

Courtine 20-21.

C'est la plus longue et aussi la plus élevée puisqu'elle porte le rempart à une hauteur de 12 mètres. En son milieu, s'ouvre la porte Vauban, principal accès au bourg, par l'intermédiaire d'un

passage voûté et de deux façades monumentales. La façade antérieure (côté ville) comporte une arche en anse de panier à crossettes en escalier; deux pilastres toscans l'encadrent et soutiennent un entablement orné d'une corniche à denticules : c'est dans le tympan qu'est inscrite la table de pierre portant le nom de la porte, ornée de trois gouttes de chaque côté et reprenant l'arc en anse de panier de la porte. Un fronton polygonal à trois pans couronne l'ensemble. La porte est encadrée par deux murs soutenant les terres du rempart portant deux escaliers monumentaux à deux volées convergentes donnant accès au terre-plein du rempart : deux pilastres toscans à chapiteaux à denticules marquent le niveau de repos où sont aménagés deux petits bancs de pierre. Le passage voûté en berceau rampant est tracé légèrement en biais et donne sur les fossés de l'escarpe. La façade postérieure est beaucoup plus simple : un arc en plein cintre encadré de pilastres toscans portant un entablement. Sous la voûte, deux poternes latérales donnaient accès aux chambres de manœuvre d'un pont-levis aujourd'hui disparu.

A droite de la porte Vauban, un souterrain de communication (portant la date 1862) aboutit à une citerne puis au réduit de place d'armes par l'intermédiaire d'une caponnière.

Le bastion 21.

C'est un ouvrage asymétrique à une seule longue face et à escarpe revêtue avec à la gorge, le réduit C, de même plan que le réduit A mais à un seul niveau resté inachevé.

La courtine 22.

Elle s'étend jusqu'à l'arrière-port et se prolonge jusqu'au quai par un mur crénelé entourant l'hôpital. L'escarpe et la contrescarpe, taillées dans le roc, sont en forte pente par suite de la dénivellation du terrain puisqu'il passe de 34 m à 0 m niveau de la mer. Sur le rempart, quatre traverses perpendiculaires protègent des coups de l'ouvrage de Beau-Soleil, situé sur l'autre versant.

Un fossé, large et profond, entoure l'enceinte depuis la mer jusqu'à l'arrière port. Nous avons vu qu'il présentait des caponnières doubles protégeant l'accès aux deux réduits de place d'armes rentrantes.

La contrescarpe générale casematée assure le flanquement du fossé; son tracé présente trois arrondis correspondant aux trois bastions et deux places d'armes G et H en capitales des fronts 19-20 et 20-21. La contrescarpe est formée de casemates voûtées en berceau en briques sur arc de décharge formant une série de cellules en enfilade : elles communiquent entre elles par des portes encadrées de deux créneaux pratiqués dans l'épaisseur des pieds-droits des voûtes (1). Ces casemates sont masquées par un mur tendu entre les piedroits des voûtes, ménageant, au niveau de l'intrados, une ouverture pour l'aération et l'échappement des fumées de la mousqueterie; quatre créneaux par cellules permettent de battre le fossé. Des gargouilles à intervalle régulier permettent l'évacuation des eaux de filtration des terres à travers les pierrailles placées sur l'extrados des voûtes. L'appareil régulier de schiste du mur de la contrescarpe et les arcs de décharge soigneusement appareillés forment contraste avec les masques en moellons simplement équarris. Des galeries continues avec créneaux terminent la contrescarpe à ses deux extrémités, brutalement du côté de la mer où elle a été démolie par suite du percement de la route de Ramonette et en cul de sac de l'autre côté.

Les deux places d'armes rentrantes sont occupées par des réduits de plan identique : plan pentagonal sur trois niveaux. Au niveau inférieur, une galerie ramifiée à trois branches permet la communication du fossé avec la galerie de contrescarpe et deux branches chicanées des deux extrémités de la galerie de contrescarpe avec le niveau intermédiaire. Là, une galerie en Y en pente ascendante relie le fossé au chemin couvert par les deux faces. Ce passage est battu par les créneaux des locaux casematés aménagés dans les flancs; les voûtes des trois galeries sont en berceau continu en briques et, au niveau du point d'intersection, sont organisées en voûtes d'arêtes appareillées en granit. La galerie en Y permet de monter l'artillerie destinée à battre le chemin couvert. Sur le tympan du réduit, deux escaliers donnent accès à des casemates d'où l'infanterie pouvait défendre les abords immédiats de l'ouvrage.

(1) Des rainures d'obturation les encadrent pour, en cas de pénétration ennemie, opiniâtrer la lutte en bouchant les portes par du bois ou des pièces métalliques.

La porte Bangor ou avant-porte du bourg, interrompt la galerie de contrescarpe qui aboutit, de chaque côté du passage, dans deux casemates voûtées dont l'une servait de salle de manœuvre à un pont roulant à effacement latéral. Le passage est tracé en courbe et contre-courbe pour éviter le tir en enfilade : il passe donc sous la contrescarpe et se poursuit à travers le glacis dont les terres sont maintenues par des murs de soutènement. La façade intérieure de la porte (côté fossé intérieur) est très simple : une arcade en plein cintre surmontée d'un bandeau plat où s'inscrit le nom de la porte. Elle est flanquée des deux casemates s'ouvrant sur le fossé par des fenêtres rectangulaires à plates-bandes extradossées avec clef pendante, surmontée d'un bandeau plat.

La façade extérieure comporte une porte en plein cintre surmontée d'une table (avec inscription de la porte) ornée de gouttes. L'ensemble est couronné d'une corniche avec modillons rectangulaires.

Sur la contrescarpe, est établi un chemin couvert défilé par un parapet où sont aménagées, au niveau des places d'armes rentrantes, des sorties, rampes en pente douce conduisant sur le glacis. Le profil du glacis, recouvert d'une végétation dense, est actuellement invisible.

L'ouvrage de *Beau-Soleil* s'élève de l'autre côté de l'arrière-port qu'il domine : c'est un ouvrage à cornes de plan asymétrique (aile ouest beaucoup plus étendue que l'aile est) dessinant deux bastions de taille différente : ceux-ci renferment chacun des coffres d'escarpe. Un fossé à escarpe et contrescarpe revêtues entoure l'ensemble et l'accès est ménagé par une pente partant de la route de Goulphar et aboutissant à la gorge de l'ouvrage.

La lunette du Calvaire se distingue toujours en bordure de la route conduisant au hameau de Rosière en partant de Bellevue : c'est un ouvrage en terre de plan pentagonal qui avait été élevé lors du siège de 1761 pour défendre les approches de la citadelle.

En arrière de la Haute-Boulogne, deux masses de terre à grande élévation, entourées de fossés, doivent être les lunettes D et E entreprises dès la première campagne des travaux de l'enceinte du plateau sud.

À la sortie du Palais, la plage de Ramonette s'abrite sous la pointe du même nom : d'importantes installations défensives sont encore en place mais, l'accès à cette propriété privée étant strictement interdit, nous nous sommes aidés de la photographie aérienne et des relevés effectués au début du siècle (1). La pointe est barrée à la gorge par une enceinte défensive rectiligne, sauf à son extrémité ouest où un bastionnet flanque la porte d'entrée (portant la date 1882) défendue par un pont-levis. Le corps de garde n° 3 (qui servait de réduit à une batterie de 4 pièces) a été profondément modifié par la suppression de sa plate-forme et à demi enterré. Deux positions de batterie (deux canons de 19 cm) sont orientées au nord et au sud-est.

À partir de la pointe de Ramonette, toutes les plages présentent des installations défensives. Sur la rive gauche du port Guen, petite anse sablonneuse, un mur de soutènement dessinant la forme d'un fer à cheval, indique la présence d'une batterie. Un peu plus loin, au débouché du vallon de port Salio, se trouve la « Belle Fontaine », aiguade construite sur les ordres de Vauban. Le réservoir est encaissé entre les rives et la maison du garde le domine à droite. En arrière, à droite, s'élève le poste du port Larron (corps de garde n° 3 portant la date 1859).

La plage de Bordardoué, située au débouché de deux petits vallons, présente un ensemble défensif du XVIII^e siècle intact. En arrière de la partie droite de la plage, sur un ressaut du terrain, s'élève, en effet, une redoute de plan carré orientée de façon à ce qu'un saillant batte la plage; les parapets sont revêtus en maçonnerie avec terre-plein et banquettes d'infanterie en arrière. Elle était primitivement fermée à la gorge par un mur où étaient percés des créneaux de fusillade dont un seul pan subsiste. Le corps de garde et le magasin à poudre situés sur le flanc gauche sont en ruines. De cette redoute partent, au niveau des deux angles d'épaule, deux retranchements en maçonnerie se reliant aux escarpements rocheux de la plage : ils sont revêtus et comportent un parapet en terre et une banquette d'infanterie.

(1) Arch. Génie, Atlas des batteries de côtes (place de Belle-Isle), remis à jour en 1905.

Dans celui de gauche est percée une porte pour la communication; l'escarpement des falaises d'encadrement a été raidi artificiellement et une levée de terre formant parapet en couronne le sommet. A l'extrémité gauche, une guérite de plan carré, en maçonnerie grossière, demeure intacte.

La plage de Bordardoué est limitée à l'est par la pointe du Gros Rocher d'où se détache un îlot : c'est sur cet îlot relié à la terre à basse mer que furent construites les premières installations défensives : une redoute maçonnée avec embrasures et corps de garde d'observation commandant la plage de Bordardoué et le port Yorck. Sur l'extrémité de la pointe, une batterie a été successivement remaniée au cours de la période 1850 à 1915. Telle qu'elle se présente actuellement, elle comporte une enceinte défensive avec fossé et escarpe revêtue, flanquée par les bastionnets des deux extrémités. L'entrée se fait à l'ouest par un pont-levis. Un réduit (corps de garde n° 3 portant la date 1859) a été considérablement modifié : seule, la face sud conserve son aspect primitif. Pour le reste, il a été complètement couvert d'une chape de béton sur laquelle a même été construite une maison moderne. En avant, quatre plates-formes pour canons de 240 millimètres orientées nord-est sont séparées par trois niches à munitions faisant traverses. Dans la première, à l'ouest, un escalier à pic descend à une chambre à poudre creusée sous la batterie et reliée à des niches à munitions par un couloir : un atelier permettait le chargement des munitions qu'un monte-charge hissait au niveau de la batterie.

Cet ensemble défensif répondait à celui de la pointe du Bugull : entre ces deux pointes s'ouvre l'anse du port Yorck qui n'est plus retranchée. La pointe du Bugull avait une grande importance stratégique car, comme la pointe du Gros Rocher avec laquelle elle croisait ses feux, elle permettait de surveiller les navires mouillés dans la rade et, en plus, prenait à revers la plage de débarquement des Grands Sables. Un réduit, corps de garde n° 2 (portant la date 1858) est protégé du côté de la mer par un vaste terre-plein remblayé en arc de cercle. En avant et à l'extrémité de la pointe, une redoute en fer à cheval à escarpe revêtue, fermée à la gorge par un mur, renferme un corps de garde et un magasin à poudre en ruines.

La plage des Grands Sables s'étire sur près d'un kilomètre de long. Aujourd'hui subsistent les anciens retranchements, à demi écroulés, mais qui permettent de reconstituer le système de défense de plage mis en place au XVIII^e siècle : un front bastionné comportant sept bastions reliés par des courtines, dont trois formant redoutes, les quatre autres étant destinés à l'artillerie mobile. A partir de la gauche de la plage, le retranchement commence, greffé sur la falaise escarpée artificiellement : un premier saillant destiné à recevoir l'artillerie, puis, la redoute « du bas-Laurent » fermée à la gorge encadre les portes et débouchés du vallon du même nom; un autre redan du « bas-Laurent » protège l'accès au vallon. Au centre du front, la redoute de la Ferrière présente un plan rectangulaire avec terre-plein et banquette d'infanterie, en arrière de laquelle a été construit le réduit de la Ferrière (corps de garde défensif n° 2 portant l'inscription « réduit de la Ferrière 1858 »); Ensuite, pour fermer le vallon de Kerdavid, une redoute pentagonale encadrée de deux bastions. A côté de cette redoute du bas-Kerdavid, s'ouvre une porte de communication.

Un escarpement rocheux sépare la plage des Grands Sables de celle de Samzun où se poursuivent les retranchements de maçonnerie, rectilignes avec un passage voûté en berceau au débouché du vallon. A l'extrémité de la plage et en arrière, le réduit de la Biche (corps de garde n° 3 portant la date 1858) a été transformé en résidence secondaire de style provençal. Une seconde ligne de feux complétait cette première ligne : elle était composée des batteries du haut-Laurent et Haut-Kerdavid situées sur le sommet de la falaise.

La dernière partie de cette côte devient plus escarpée et ne renferme aucun port; aussi, n'avons-nous trouvé qu'un site fortifié au niveau d'une petite pointe en avant du hameau de Kerouarth. Une levée de terre en forme de fer à cheval sert de socle à une maison moderne : sa position dominante lui permettait d'avoir action sur la rade du Palais.

La pointe de Kerdonis commande l'accès sud-est de la rade et celui du port Andro au sud. La batterie du XVIII^e siècle n'est plus visible, car recouverte par des installations du XIX^e siècle. Ce système défensif comporte un réduit (corps de garde type n° 3) précédé d'une batterie en terre : ce réduit, au trois quart encastré

dans le sol, est protégé à droite et à gauche par des parados édifiés avec les déblais de l'excavation; une vaste allée creusée dans le roc et protégée par un remblai, le contourne sur la droite et conduit au terre-plein de la batterie : de plan trapézoïdal, elle comporte, côté mer, des parapets maçonnés portant des plates-formes en terre et banquettes d'infanterie; les servants des pièces d'artillerie étaient couverts par les feux du réduit protégé de ce côté, jusqu'au niveau de sa terrasse, par le terrain délardé en pente douce et aboutissant au terre-plein. En arrière de la pointe, devant le sémaphore, se trouve « le fort étoilé » complètement enfoui sous les ajoncs.

c. La côte sud-est (de la pointe de Kerdonis à la pointe d'Arzic).

La côte s'abaisse brusquement au niveau du port Andro, au débouché d'un petit cours d'eau. Un retranchement en maçonnerie borde toute la plage avec une disposition spéciale pour la partie droite à proximité de laquelle a été construit un réduit (tour crénelée n° 2 portant la date 1861). A ce niveau, le retranchement est aménagé en casemates dont trois embrasures battent la plage; une communication avec le réduit se fait par l'intermédiaire d'un passage voûté en plein cintre à travers toute l'épaisseur du retranchement, soit sur une longueur de huit mètres environ.

Le réduit du port Andro est profondément encastré à l'abri de la côte élevée et découpée à cet endroit. Une coupure dans la falaise donne accès à la mer à droite du réduit; aussi, pour rendre le passage impossible, un mur en maçonnerie a été tendu entre les deux à pics des falaises et un aqueduc aménagé à la base pour que la mer ne s'y brise pas. Les embrasures du rez-de-chaussée du réduit sont à trémie; sa terrasse donnait accès, du côté de la mer, par un pont-levis, à une batterie en terre élevée sur un promontoire rocheux. Une volée d'escaliers y conduit : les parapets sont maçonnés et précédés par un profond fossé creusé dans le roc.

Les falaises se poursuivent, escarpées et inhospitalières. Avant d'arriver au port de Locmaria, sur la gauche de la pointe de Kerzo, se distingue une levée en terre en forme de fer à cheval

précédée d'un fossé; elle est couverte d'épineux et seule son élévation relativement importante a permis de la déceler. Elle devait contribuer à la défense du port Maria. Celui-ci, situé au confluent de deux ravins s'ouvre en une anse profonde et bien abritée, pouvant servir de mouillage à des bateaux à faible tirant d'eau. Entre les deux vallons et au flanc de la falaise, un réduit (corps de garde n° 2) portant l'inscription « Poste de Port Maria 1860 » a été transformé en villa de vacances avec toit de tuiles. Les débouchés de deux vallons sont fermés, à gauche, par un retranchement en maçonnerie avec aqueduc et, à droite, par un mur où s'ouvre une porte d'accès à la plage; à côté coule une fontaine.

A l'extrémité de la rive nord du port Maria, subsiste une batterie en forme de fer à cheval, en terre et maçonnerie : elle est fermée à la gorge et sa situation escarpée n'a pas nécessité le creusement d'un fossé. Ses feux battaient l'entrée du port.

La plage du port Blanc d'Arzic, dernier abri possible de cette côte, est fermée par un retranchement en maçonnerie. Elle est dominée par la pointe d'Arzic où, à mi-côte, s'élève un réduit type 1846 modifié, soigneusement camouflé, dont la transformation en résidence secondaire nous a interdit la visite. Sur le sommet de la pointe, en avant de l'ancien sémaphore, une levée en terre, en forme de fer à cheval, est précédée d'un fossé creusé dans le roc; cette batterie fermée à la gorge par un petit mur renferme des bâtiments, sans doute un corps de garde, aujourd'hui remaniés.

d. La côte sauvage (de la pointe du Skeul à la pointe des Poulains).

Ici, s'étend la côte sauvage, déchiquetée, creusée de gouffres et de grottes, précédée de hauts fonds mais où s'ouvrent quelques havres.

Sur la pointe du Skeul, élevée d'une cinquantaine de mètres, le terrain a subi des transformations où il est difficile de reconnaître, et encore plus de dater, les traces de fortifications : à l'extrémité droite, une grande excavation rectangulaire avec parapet en terre est reliée, par l'intermédiaire d'une petite

tranchée, à une levée de terre en forme de fer à cheval orientée vers le large. Peut-être s'agit-il d'une batterie dont les feux répondaient à ceux de la pointe de Pouldon. En effet, à cet endroit, une levée en terre fermée à la gorge par un remblai est encore visible. Sur la pointe Saint-Marc, deux batteries en terre, en fer à cheval, l'une fermée à la gorge, l'autre ouverte, battent les mouillages à l'est et à l'ouest.

Entre la pointe de Saint-Marc et celle du Grand Village, s'ouvre une baie au fond de laquelle se trouve la plage d'Herlin bordée de levées de terre : seule la pointe du Grand Village paraît avoir porté une batterie pour défendre ce mouillage (accessible uniquement par beau temps) comme en témoigne une levée de terre à demi effacée par le temps.

Le port Kerel s'enfonce profondément entre des falaises abruptes pour s'évaser en une belle plage sablonneuse. Sur sa rive droite, une pointe rocheuse, se détachant perpendiculairement, délimite deux petits ports dont le plus important est le port Rader; les roches de Bornord et l'île de Bangor en défendent naturellement l'accès. Face à cette île, sur la côte, une batterie reproduisant grossièrement le tracé en fer à cheval, précédée d'un fossé, est reliée à l'arrière par des tranchées à une grande excavation rectangulaire protégée par des levées de terre formant parados. Il n'y a aucune trace de maçonnerie; cette batterie devait porter des canons battant l'entrée du port Kerel et croisant ses feux avec ceux de l'autre rive. En effet, de l'autre côté, face aux roches de Bornor, un ouvrage défensif en terre occupe la pointe dominant l'entrée de l'anse : une voie d'accès, large et protégée des deux côtés par des levées de terre et des fossés, aboutit à une vaste batterie de forme irrégulière à trois redans; ce tracé est adapté à la nécessité de battre le port Rader, le port Kerel et les abords de ce dernier. Les parapets sont en terre et défendus par des fossés profondément creusés dans le roc.

Les découpures de la côte se multiplient et la mer s'y écrasant a formé des grottes, des effondrements, des îlots; sur la pointe du Talus nous n'avons décelé aucune installation défensive, sinon des plaques boulonnées datant du Mur de l'Atlantique.

Le port Goulphar, petit port naturel presque complètement fermé par des hauts fonds, est fréquenté par les pêcheurs qui y

laissent à l'abri leurs embarcations. Pour le défendre, une batterie rectangulaire en terre, précédée d'un fossé, a été établie sur sa rive gauche.

La dernière partie de cette côte ne comporte aucun abri; la mer se déchaîne sur ces falaises déchiquetées qu'elle ampute peu à peu. Des îlots, des pyramides rocheuses, des aiguilles en ont été détachés et précédant ce rivage, sont autant d'obstacles naturels et permanents à un débarquement. Aucune installation défensive n'avait été prévue dans cette zone où les défenses naturelles avaient été estimées suffisantes. Le port Coton fut considérablement fortifié au cours de la dernière guerre; les Allemands aménagèrent une casemate souterraine sur ses flancs vertigineux; sur la pointe même, blockhaus et poste de repérage sont encore en place.

Sur la pointe du Grand Guet, une batterie en terre, assez élevée, fermée à la gorge mais sans fossé, occupe l'extrémité droite : elle devait protéger les abords de la côte ouest. Les vents d'ouest et la houle rendent inaccessibles, la plupart du temps, les rares mouillages de ce littoral.

L'anse de Vazen, étroite et difficile d'accès, était pourtant gardée par une batterie dont on voit encore une levée de terre sur la rive droite.

Le port Donnant, formé par l'estuaire de deux profonds ravins, ouvre une large brèche dans le front des falaises escarpées; la mer y est toujours agitée et vient se briser en rouleaux sur la plage et le bruit du ressac lui a valu le nom de port « Tonnant ». L'importance des travaux du Mur de l'Atlantique laisse supposer qu'un débarquement y est possible en dépit des courants dangereux qui y règnent : des casemates avec embrasures en trémie à feux croisés occupent les flancs des falaises; à l'extrémité de la pointe sud une batterie rectangulaire en terre avec fossé, fermée à la gorge, défendait l'accès du port Donnant. Sur la rive nord, une batterie de même structure, mais plus vaste, y répondait; la pointe est, en outre, protégée sur son pourtour par un retranchement en terre; celui-ci se prolonge jusqu'à la rive gauche du petit port Skeul où subsiste une batterie de même type que celles du port Donnant; sa rive droite en comporte une autre battant le mouillage du port Puns.

La pointe du Vieux Château présente un site en éperon barré avec à la gorge « un camp de César ». Le port de Ster-Vraz offre un mouillage bien abrité sauf par vents de sud-ouest à nord-ouest et houle d'ouest. La plage avait été barrée d'un retranchement en maçonnerie dont il ne reste que les deux départs. Sur la rive sud de l'anse, s'ouvre perpendiculairement un petit bras de mer très étroit « Ster Ouen » procurant un mouillage bien abrité. Il est barré par un filin servant à l'amarrage des embarcations. Sur la rive nord du port, une grande batterie rectangulaire battait l'entrée du mouillage.

Jusqu'à la pointe des Poulains, le rivage tourmenté et inhospitalier se poursuit, miné par la mer qui y provoque des effondrements, des « puits », gouffre circulaire près de la côte, en communication avec la mer. Sur la rive gauche de la pointe des Poulains et incluse dans la vaste propriété privée, une batterie, en forme d'étoile en terre et gazon avec fossé, correspond à la description d'un mémoire de 1783 (1).

VI — Houat - Hoëdic

La baie de Quiberon s'ouvre entre l'extrémité sud de la presqu'île de Quiberon et la pointe du Grand Mont située dans la presqu'île de Rhuis. Les abords de la baie sont défendus par une chaîne d'îlots et de hauts fonds s'étendant sur près de 15 milles à l'est. Ce sont, à partir de la presqu'île de Quiberon : la chaussée de la Teignouse, la chaussée du Béniguet, la chaussée de l'île aux Chevaux, l'île d'Houat, l'île d'Hoëdic et enfin la chaussée des Cardinaux [planche XIII].

Primitivement, tous ces éléments faisaient partie d'une même ligne prolongeant la presqu'île de Quiberon jusqu'à la pointe du Croisic. Entre ces diverses chaussées existent plusieurs chenaux,

(1) *Idem*, Art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 2 n° 38 : « redoute à étoile à la hauteur des Poulains d'une assez grande capacité ».

orientés sud-ouest nord-est ou sud-nord, donnant accès à la baie de Quiberon. Le principal, la Teignouse, sépare la chaussée de la Teignouse de celle du Béniguet : aujourd'hui, ce chenal quadrillé d'un balisage extrêmement complet assure le passage sans danger de cette zone très dangereuse. La topographie de ce plateau sous-marin provoque des courants dont il est nécessaire de tenir compte pour pouvoir emprunter ce passage.

Le passage du Béniguet, situé entre la chaussée du même nom et le nord de l'île d'Houat, rectiligne et étroit, n'est praticable que de jour en raison de dangers aujourd'hui bien balisés. La chaussée du Béniguet, chapelet de roches découvrantes et d'îlots (dont les plus importants sont Glazic, Valuec et le Grand Coin) se prolonge par les îles d'Houat et d'Hoëdic. Ces deux dernières sont séparées par le passage des Sœurs compris entre la chaussée de l'île aux Chevaux et le nord-ouest d'Hoëdic; des roches isolées et couvertes particulièrement dangereuses interdisent toute approche de nuit ou par temps de brume. Un vaste plateau de hauts fonds déborde l'île Hoëdic au sud et à l'est; il est limité à l'est par deux groupes de rochers élevés, les Petits et les Grands Cardinaux où a été construit un phare. Le phare des Grands Cardinaux permet d'éviter les dangers d'Hoëdic et de la chaussée des Grands Cardinaux. Il est aussi un repère pour emprunter le « passage de l'est », route par l'est des Cardinaux et par le nord des îles d'Houat et d'Hoëdic pour entrer dans la baie de Quiberon. On mesure les dangers de la navigation dans cette zone à une époque où il n'existait pas de balisage.

HOUAT.

L'île d'Houat, longue de 5 kilomètres sur 1,5 km dans sa plus grande largeur, apparaît, côtés nord et sud, comme un bloc de granit découpé de falaises abruptes précédées de sombres récifs; la façade est, regardant Hoëdic, offre le contraste d'un vaste croissant sablonneux s'étirant entre deux pointes rocheuses. A l'intérieur, règnent la lande et quelques maigres cultures et l'absence totale d'arbre témoigne du manque d'eau et de la rudesse des vents que rien n'arrête. La visite de l'île nous a permis de retrouver trois sites côtiers fortifiés.

Sur la pointe commandant la passe du Béniguet, un réduit, corps de garde n° 1, à demi enfoncé dans le sol, est précédé d'une batterie en terre avec à la gorge un petit bâtiment rectangulaire, sans doute l'ancien corps de garde : cette pointe de Beg er Vachif est barrée à la gorge et le long de la côte par des murs délimitant une propriété privée.

La côte qui s'étend jusqu'au port Saint-Gildas présente d'abord deux belles plages en avant desquelles le mouillage est possible, notamment devant le porz Navallo : nous n'y avons relevé aucune installation défensive.

Port Saint-Gildas, port principal de l'île, protégé par un brise-lames courbe, procure un bon mouillage abrité des vents du sud à l'ouest par 2 à 2,50 m de fond sauf dans la partie sud qui assèche; sur les falaises qui le surplombent, aucune trace de fortification. Deux belles plages mènent à la pointe d'En Tal et au pied de l'escarpement de la première, jaillit une fontaine.

A l'extrémité de la pointe d'En Tal, basse et entourée de récifs a été construit un corps de garde n° 1 : il s'abrite dans une excavation dont les déblais ont servi à l'édification d'épais remblais précédés de fossés et glacis : les batteries de ce réduit défendaient les mouillages en avant, au nord et à l'est d'Houat et aussi, au sud, le mouillage au nord d'Hoedic.

Au sud - sud-ouest s'étend la plage de Treac'h er Goured d'où se détache le petit îlot d'Er Yoch, important site mégalithique. En avant de la plage, les bateaux peuvent trouver un bon mouillage abrité des vents d'ouest. Le petit port d'Er Bec, où coule une fontaine, comportait deux môles en granit et constituait auparavant, le port principal de l'île : aucun élément de défense sur la pointe de Beg Tost précédée d'îlots et de récifs qui en interdisent l'approche et qu'il faut largement parer pour accéder à la plage de Tréach Salus, bon mouillage abrité des vents d'est. Après cette plage, la côte s'élève en falaises abruptes entrecoupées de petites criques inaccessibles; un mouillage est cependant possible en avant de la plage de Porz Chudelle que protège la pointe de Tréach Vénigued des vents de l'est et du nord. Sur sa rive droite, une batterie en fer à cheval, avec parapets maçonnés, est toujours en place et nécessiterait des

fouilles car des traces de fondations circulaires sont visibles. C'est la dernière fortification de ce secteur se terminant au-dessus de la passe de Béniguet par un émiettement de rochers et d'îlots.

Sur le point culminant de l'île (31 mètres), au sud du village, subsiste un ensemble défensif datant du XIX^e siècle qui, bien qu'ayant subi de sérieuses dégradations, laisse voir la structure primitive : une enceinte carrée flanquée de bastions; les fronts nord et sud sont parallèles à la mer et à égale distance de deux façades de l'île pour en battre la plus grande surface et surtout les abords. Les courtines sommées d'un parapet en terre, défilent l'intérieur du fort; un chemin de ronde établi au sommet des escarpes assure la communication avec le terre-plein des bastions. Sur la courtine nord, un château d'eau a été installé. La gorge du fort où s'élevait une caserne défensive a été complètement démolie et laisse voir la cour centrale et le magasin à poudre couvert d'un matelas de terre. Un profond fossé précédé d'un glacis entoure le fort.

En conclusion, trois points de Houat ont été fortifiés, chacun répondant à une fonction précise, protection d'une passe, d'un mouillage, d'une plage de débarquement sous la protection générale du fort central de l'île.

HOEDIC.

D'une superficie plus réduite que Houat (2,5 km sur 1 km de large) Hoedic apparaît plate et sablonneuse, inhospitalière par la difficulté de ses accès et les nombreux hauts fonds qui la cernent de toutes parts.

La principale zone de mouillage, la rade d'Hoedic, s'étend au nord de l'île entre les pointes du Vieux Château et de Beg Lagad par 13 à 14 mètres de fond de bonne tenue. On peut également mouiller de ce côté, plus près de la côte, à l'abri des vents de l'est à l'ouest. Pour protéger cette rade, sur la pointe de Beg Lagad avait été construit une batterie : aujourd'hui, il n'en reste que des vestiges et des fouilles seraient intéressantes car cet ensemble apparaît fort complexe : un fossé circulaire entoure une batterie avec parapets en terre; sur le terre-plein intérieur apparaît, en deux endroits, un pavage de galets soigneusement

disposés; en arrière, côté est, des pans de murs convergeant vers le centre sont peut-être les vestiges du corps de garde. A la gorge de cette batterie circulaire, le parapet se continue avec, à l'ouest, une amorce de citerne avec un conduit en pierre. A l'est, des ruines de bâtiments en équerre marquent peut-être l'emplacement de « l'ouvrage à cornes à deux étages de souterrains précédé d'une petite demi-lune pour couvrir le pont-levis, le tout entouré d'un fossé » dont parlent les mémoires des années 1786 qui déplorent, avec raison, la lenteur des travaux car le second étage ne fut jamais construit. Il semble que nous soyons en présence du fort entrepris en 1756 pour remplacer la tour de Vauban détruite pendant la guerre de Sept Ans.

Le nouveau port d'Hoëdic, le port d'Argol, est situé sur cette côte nord, à l'est de Beg en Argol, bien abrité sauf par vents de secteur nord; un autre point de débarquement se situe à l'est de la pointe du Vieux Château. La toponymie de la pointe du « Vieux Château » indique la présence d'installation défensive très ancienne utilisant ce site en promontoire barré.

Les autres mouillages se situent en avant de la côte est de l'île, à proximité du récif d'Er Yoch, en face d'une grande plage : nous n'y avons relevé aucuns travaux de fortification à part des installations du Mur de l'Atlantique, au niveau de Beg et Sennerion.

Sur la côte sud, le port de la Croix offre un mouillage médiocre ouvert aux vents du sud et de l'est : ses accès difficiles le réservent aux pratiques locaux. De ce côté aussi, les défenses naturelles constituées par la chaussée des Cardinaux ont été jugées suffisantes pour la protection de l'île.

De même qu'à Houat, la protection générale de l'île et de ses mouillages fut assurée au XIX^e siècle par la construction d'un fort central, ici en bien meilleur état : s'élevant à l'est du village pour battre les mouillages de l'île, il présente un tracé en carré bastionné entouré d'un profond fossé dont les déblais ont servi à la construction d'épaulements forts élevés défilant le fort des vues de la mer. Un masque de terre protège l'entrée située sur la face ouest.

La gorge du fort est occupée à l'ouest par une caserne défensive destinée à loger 263 hommes de garnison. C'est un bâtiment voûté à deux niveaux sur sous-sol. L'accès se fait au centre de la façade par deux portes superposées, jadis fermées par des ponts-levis franchissant le fossé. Ces portes, à arc en plein cintre à clef passante, sont encadrées par de larges pieds-droits en gros appareil régulier en saillie sur le nu du mur. Cet encadrement rompt la monotonie de la façade en appareil petit et régulier. Les ouvertures en plein cintre sur trois niveaux : soupirail au fond du fossé puis deux fenêtres en plein cintre avec pieds-droits harpés. Deux bandeaux plats les séparent horizontalement. Cette façade se répète exactement du côté de la cour centrale. A l'intérieur, la distribution est symétrique de part et d'autre de l'entrée; deux chambres, en enfilade, voûtées longitudinalement, correspondant aux ouvertures, communiquent par des portes en anse de panier. Cette disposition se répète à l'étage auquel la voûte du premier niveau sert de plancher. Les cloisons ont disparu. Cette caserne est couverte en terrasse et les parapets qui l'entouraient ont aujourd'hui disparu. La façade arrière de la caserne est isolée de la cour centrale par une cour anglaise au fond de laquelle donnent les ouvertures du sous-sol. Un pont-levis la franchissait. Les cavaliers des bastions d'encadrement formant traverse assuraient le défilement latéral de la caserne. La cour intérieure se trouve au niveau naturel du sol.

Comme à Houat, le magasin à poudre est situé sur un terre-plein bas, le long de la courtine ouest. Ses dimensions sont 12,10 m sur 5,60 m de large, magasin plus petit qu'à Houat où il mesure 14 m sur 5,60 m : ces mesures correspondaient aux types de magasins à poudre en usage au XIX^e siècle, les plans étant semblables, la capacité seule changeant. L'intérieur de ce magasin comporte une salle rectangulaire à laquelle on accède par une porte s'ouvrant dans le pignon nord. Un plancher de bois ménageait un second niveau comme en témoignent des consoles. Le magasin est établi sur un plancher de bois sous lequel un vide sanitaire évite l'humidité. L'aération de la salle provient de quatre barbacanes ouvertes sur les murs ouest et est qui donnent sur deux galeries en plein cintre l'enserrant sur toute sa longueur et s'ouvrant de part et d'autre sur les murs pignons. Le débouché de ces galeries, ouvertes à l'air libre, est protégé par un mur

formant courette au pied des deux pignons. Au niveau de l'étage, deux fenêtres en anse de panier ont été percées aux pignons. Ce magasin voûté à l'épreuve de la bombe est recouvert d'un matelas de terre pour le protéger du tir ennemi.

Les bastions comportent, en ce qui concerne les bastions d'encadrement de la caserne, des faces très allongées; leurs escarpes sont en petit appareil régulier de granit avec chaînages d'angle harpés. Ces escarpes devaient être à demi détachées mais aujourd'hui les parapets sont tombés; en arrière du terre-plein, des cavaliers maçonnés forment traverse pour les courtines et pour la caserne: de cette dernière, on pouvait avoir accès aux terre-pleins des bastions par un passage sous voûte creusé à travers l'épaisseur du talus. La continuité du défilement est assurée par les parapets des courtines élevés en arrière d'un chemin de ronde établi au sommet des escarpes au même niveau que le terre-plein des bastions. Une banquette d'infanterie est accolée au talus intérieur du parapet. Les escarpes des courtines attachées et revêtues en petit appareil régulier ne comportent pas de cordon de magistrale. L'accès au chemin de ronde de la face est se fait par un passage en pente douce à voûte rampante ménagé dans l'épaisseur du talus; il est daté, à la clef de son ouverture, 1853 (1). Un large fossé entoure l'enceinte et sur la contrescarpe, le chemin couvert est toujours visible; le glacis termine cet ensemble.

VII — Île Dumet

L'île Dumet est située à l'est de la baie de Quiberon et au nord-ouest de la pointe de Castelli, à 3,2 milles de la côte, face au port de Piriac [plance XIV]. Longue (600 mètres) et étroite, elle s'évase à son extrémité nord en deux plages de sable contrastant avec les petites falaises rocheuses du sud. Un plateau de hauts fonds rocheux situé au nord et à l'est et des bancs de sable au large de la partie ouest de l'île, constituent les principaux dangers de l'accès à Dumet. L'île n'offre qu'un

(1) Au XIX^e siècle, date de restauration ou de construction ?

mouillage forain situé devant la plage du nord-est, le port Manes qui avec des fonds de mauvaise tenue, n'est pas tenable par vents de nord à sud en passant par l'est.

Sur l'étranglement de la pointe séparant les plages nord-est et nord-ouest, s'élève un fort de plan circulaire: seule, trois cellules convergentes à un seul niveau subsistent autour de la cour centrale; des remaniements modernes les ont transformées en maison d'habitation adossée à l'ancien mur d'enceinte et séparée par les refends primitifs. Un fossé général entoure le fort, précédé d'un terre-plein.

En arrière du mouillage du nord-est, une levée de terre indique la présence d'une batterie à barbette destinée à défendre le mouillage et la passe entre l'île et le continent: une tour n° 1 (type 1846) lui servait de réduit; elle est entourée d'un profond fossé dont les terres d'excavation ont servi à l'édification d'une masse couvrante défilant le réduit des coups venant du large. Un fossé général entoure l'ensemble.

CHAPITRE PREMIER

L'habitation des sites militaires depuis les origines au Moyen Âge

Deuxième partie

La défense des îles avant le XVII^e siècle

CHAPITRE PREMIER

L'utilisation des sites insulaires depuis les origines au Moyen Age

I — La préhistoire

Les îles que nous étudions appartiennent au type des îles précontinentales par opposition aux îles du large, intra-océaniques. En effet, à l'origine elles faisaient partie intégrante du continent dont elles se sont trouvées détachées au cours des bouleversements du quaternaire qui ont provoqué l'enneigement d'un relief dont les îles constituaient les points élevés. Aussi, certaines des îles que nous étudions étaient-elles, à la période protohistorique, reliées à la terre ferme : c'est le cas de Houat, Hoedic, Sein.

Nous avons constaté dans les îles étudiées la présence de monuments mégalithiques témoignant d'une occupation humaine fort ancienne; ce fait n'est pas étonnant car les stations de l'âge de pierre, connues en Armorique, ont été découvertes à proximité des côtes qui présentaient des facilités de communications, de défenses et de nourriture. Les îles, de même que les promontoires élevés qui devaient devenir sites insulaires, constituaient des emplacements privilégiés. L'île d'Hoëdic fut occupée dès le mésolithique : les fouilles effectuées en 1931 mirent à jour, près de la cale d'Argol, un amas de (1) déchets de cuisine renfermant des coquilles marines, pointes de flèches, silex. Une découverte de même type fut faite dans l'îlot de Téviéc, face à Penthièvre. En 1932, neuf sépultures, avec bois de cerfs et mobiliers funéraires, furent découvertes à Hoëdic : chacune renfermait de une à six personnes et les datages au radio carbone permirent de dater la nécropole d'Hoëdic vers 4625 avant notre ère.

L'implantation littorale se développa au cours du néolithique : une immigration eut lieu à cette époque qui se traduisit en Armorique, dans les îles britanniques et dans les pays nordiques par l'apparition d'une architecture funéraire témoignant d'une unité de religion. Ces hommes étaient d'habiles navigateurs et il est logique qu'ils s'implantèrent dans les îles et sur le littoral. L'édification de tombes à chambre circulaire et couloir d'accès, la mise en place de menhirs et de cromlechs caractérisent cette époque. Le golfe du Morbihan reçut une population à forte densité comme en témoigne les nombreux monuments de Carnac, Locmariaquer, Arzon : le golfe d'ailleurs n'existait pas encore et la presqu'île de Quiberon était rattachée à la pointe du Croisic par un tracé que jalonnent les îles d'Houat et Hoëdic.

À Belle-Isle, il ne reste de cette époque que deux menhirs mais des histoires anciennes de Belle-Isle signalent la présence d'allées couvertes et de dolmens qui ont été détruits depuis pour servir à la construction de bâtiments. Là, se pose d'ailleurs la question du transport des deux menhirs qui sont en granit alors que Belle-Isle est formée de schiste.

(1) Pequart (M et St-J.), *La nécropole mésolithique d'Hoëdic* (extr. de *l'Anthologie*, 1934).

L'île d'Houat porte également un menhir et sur l'îlot d'Er Yoch qui y est attaché, une importante station néolithique a été mise à jour et son intérêt réside dans le fait que ce sont des traces d'habitat qui ont été découvertes : murs en pierres sèches, foyers et poteries.

Groix fut également occupée pendant le néolithique. À la fin du siècle dernier, Vincent (1) signalait trois dolmens, menhirs et cromlechs : aujourd'hui, seuls les menhirs et dolmens sont en place.

Plus au nord, l'île de Sein devait être alors reliée au continent et beaucoup plus étendue : un dolmen et deux menhirs sont les seuls vestiges d'une occupation néolithique. Le Carguet (2), qui y effectua des fouilles vers 1897, releva un ensemble de monuments prouvant la présence d'une station assez importante : dolmens, menhirs, cromlechs, amas de déchets de cuisine.

L'archipel d'Ouessant est également très riche en monuments mégalithiques. P. du Chatellier en fit (3) l'inventaire en 1901 : à Béniguet huit menhirs, trois groupes de dolmens et sept chambres mégalithiques et une allée couverte; à Trielen, quatre chambres; à Quemenez, allées couvertes, menhirs; à Molène, série de chambres mégalithiques, cromlech et énorme amas de déchets ainsi qu'à Ouessant. Il signalait déjà que ces monuments étaient en ruines et en effet, aujourd'hui, il n'en reste presque rien.

Cette occupation littorale se poursuivait pendant l'âge de bronze. À cette époque, vers 1800 avant Jésus-Christ, apparaissent les tumulus : leur répartition générale est très littorale; ce sont des tertres de six à huit mètres de haut composés de masses de terre avec, au centre, une tombe de structure variable. Le groupe le plus ancien correspond à l'arrivée de nouveaux immigrants qui soumièrent la population locale grâce à un armement métallique : il est riche en dépôt d'armes, de

(1) Vincent, *L'île de Groix autrefois*, Lorient, 1893.

(2) Le Carguet (L.), *l'île de Sein aux temps préhistoriques*, dans *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1897.

(3) Chatellier (P. du), *Relevé des monuments des îles du littoral du Finistère de Béniguet à Ouessant*, dans *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1901.

poterie et mobilier funéraire. Les ouvrages de la fin du XIX^e siècle et du début du siècle dénombrent des tumulus à Groix, Ouessant, Sein et Belle-Isle. Ils ont disparu aujourd'hui; celui de Runello à Belle-Isle a été rasé. Ils devaient appartenir à la seconde série de tumulus élevée à partir de 1500, époque à laquelle ce type de sépulture se répandit et ne fut plus réservé à une élite.

A partir de 1800, les monuments funéraires se raréfient en Armorique; cela correspond sans doute au changement de mentalité d'une civilisation dont les préoccupations deviennent plus économiques et commerciales que métaphysiques. Les grands monuments disparaissent pour faire place aux urnes cinéraires.

Les premiers dépôts du bronze moyen apparaissent le long des côtes et sont constitués, pour la plupart, d'objets importés. Les fleuves comme la Loire favorisaient les contacts avec l'intérieur et le long de cet axe de pénétration les dépôts se sont multipliés : une production locale utilisant les ressources du massif armoricain, riche en étain, se développa. L'activité fut particulièrement importante sur les côtes du Morbihan et du Finistère. A Groix et à Belle-Isle, des dépôts de cette époque furent découverts, composés de vases, épées « en langue de carpe », haches à ailerons et à douilles. Ces dernières connurent une large exportation dans les îles britanniques, en Allemagne et en Hollande.

Par ces exemples, nous voyons que les îles faisaient partie des noyaux d'implantation humaine : elles servaient également d'escales aux navigateurs mais aussi de refuges à des habitants qui profitaient des facilités de nourriture fournie par la mer et des défenses naturelles. Ces dernières étaient complétées par des travaux de fortifications : un rempart précédé d'un fossé est la forme la plus simple; les oppidums à plusieurs retranchements et fossés, nécessités par le type des armes employées (frondes, flèches), apparaissent au milieu de l'âge de fer. Ils étaient établis, soit au sommet d'une colline, soit sur un éperon fluvial ou sur un promontoire à pic sur la mer qu'ils barraient au pédoncule. A l'abri de cet obstacle s'élevaient les habitations : nous avons remarqué la présence dans nos îles de « pointe du Vieux Château »; cette toponymie indique la présence d'un élément fortifié, un oppidum qui fut réutilisé pendant la conquête

romaine et pendant le Moyen Age. A Belle-Isle, la pointe du Vieux Château est barrée à la gorge par un retranchement élevé à double ligne de fossé; cet espace est appelé « camp de César ». A Groix, « un camp des Gaulois » se retrouve à la pointe du Château de Kervedan.

A la fin de l'âge de fer, l'Armorique était divisée en cités dont les limites ont été établies aujourd'hui assez exactement pour nous permettre de dire que Ouessant et Sein étaient situées en face du territoire des Osismes et devaient y appartenir ainsi que les Gléan, Groix, Belle-Isle, Houat et Hoëdic, Dumet aux Vénètes. Le navigateur Pythéas le Massialote, qui partit de Marseille vers 300 avant Jésus-Christ, atteignit l'Angleterre. Il relata ses voyages dans « une description de l'Océan » que nous connaissons par des extraits donnés par Polybe et Strabon. Ce dernier cite dans sa géographie, datant du I^{er} siècle après Jésus-Christ, Uxisame pour Ouessant. Les auteurs classiques, et surtout César, nous renseignent sur les noms de ces îles d'Armorique : Sein (*Sina*), Groix (*Vindana*), Belle-Isle (*Vindilis*), Houat (*Siata*), Hoëdic (*Iga*).

II — La conquête romaine

L'histoire de l'Armorique commence avec la conquête de la Gaule (1). Notre source principale de renseignements est la « guerre des Gaules » de César : en 57 avant Jésus-Christ, César avait envoyé Crassus chez les peuples maritimes riverains de l'Océan et croyait que toutes ces cités s'étaient soumises au pouvoir romain. L'année suivante, le retour peu glorieux de son émissaire chez les Vénètes lui montra son erreur; en effet, ces derniers n'entendaient pas renoncer à leur indépendance : ils jouissaient d'une thalassocratie incontestée qui leur assurait une prospérité certaine; ils entretenaient des relations commerciales avec les îles britanniques avec lesquelles ils échangeaient de nombreux produits. Ils détenaient le monopole de ce trafic et avaient établi des barrières douanières leur permettant de

(1) *Histoire de la Bretagne*, Toulouse, 1969, p. 83.

percevoir des taxes sur les marchandises. Devant la menace romaine, ils s'unirent avec les peuples de la Bretagne septentrionale pendant que César faisait armer sur la Loire une flotte composée des bateaux des Pictons et des Santones. Un extrait de la guerre des Gaules confirme la réutilisation, ou plutôt la continuité d'utilisation, des oppidums protohistoriques : *telle était la disposition de la plupart des places de l'ennemi que, situées à l'extrémité de langues de terre et sur des promontoires, elles n'offraient d'accès ni aux gens à pied quand la mer était haute... ni aux vaisseaux*. Le principe du commandement donnait l'avantage aux assiégés ainsi que les marées qui, lors du reflux, provoquaient l'échouement des navires. César devait se plier aux conditions de navigation locale qui lui étaient inconnues en Méditerranée. On peut avancer l'hypothèse que les îles durent être assiégées et que les populations se réfugièrent sur les pointes du Vieux Château à l'abri des retranchements. Le combat naval de 56 avant Jésus-Christ mit fin à la guerre des Vénètes. Les historiens s'accordent pour le situer au large du golfe du Morbihan actuel. Les Vénètes avaient l'avantage de connaître l'océan et d'avoir des bateaux adaptés aux conditions de navigation particulière de cette zone riche en hauts fonds : carène plate à faible tirant d'eau, proue et poupe très relevées, voiles résistantes en peau, accastillage solide et ancres robustes. Leur coque en chêne très épais ne craignait pas les récifs. Malgré cette supériorité, les Vénètes furent vaincus car manœuvrant uniquement à la voile, ils furent en position défavorable à la suite d'un calme plat (1) : les Romains, montés sur « des naves longae », galères rapides à rames, réussirent à prendre l'avantage sur la flotte vénète rendue impuissante (2).

III — L'époque gallo-romaine

La victoire de César, en plus des conséquences militaires, eut pour résultat de ruiner le commerce vénète avec la Bretagne

(1) Merlat (P.), *César et les Vénètes*, dans *Annales de Bretagne*, 1954, p. 154 à 183.

(2) Emmanuelli (P.), *César et les Vénètes : combat naval de 56 av. JC*, dans *Annales de Bretagne*, 1956, p. 55.

insulaire. Ce furent surtout les villes et les grosses bourgades qui subirent d'importantes transformations et un réseau routier fut installé pour les relier entre elles.

Les îles, surtout celles du sud, reprirent leur activité commerciale : des amphores datant de la République romaine ont été trouvées au large de Belle-Isle (1) et de Groix. Leur présence prouve l'existence d'un commerce important d'huile et de vin de la Méditerranée : ce commerce se faisait-il avec les Vénètes ou les Osismes ? Les îles servaient-elles d'escales pour le ravitaillement ? La salaison des poissons s'y pratiquait-elle ? De nombreuses cuves, à cet usage, ont été découvertes dans tout le sud du Finistère, vers Audierne et Douarnenez. Rien de semblable n'a été trouvé, à notre connaissance, à Belle-Isle ou à Groix. On peut donc imaginer que les îles étaient habitées par des pêcheurs et leurs familles, mais n'avaient pas assez d'importance pour être mises en valeur et leur position stratégique n'était pas encore reconnue. On trouve cependant dans ces sites insulaires des traces de l'implantation gallo-romaine : monnaies, poteries, tuiles et briques, ces deux derniers éléments montrant l'adoption des techniques romaines dans l'art de construire. A Sein, à Belle-Isle, à Houat et à Hœdic, des indices semblables ont été mis à jour, mais aucuns travaux de fortification puisque nous avons vu que « les camps de César » remontaient, en fait, à une époque antérieure.

Le troisième siècle s'ouvre sur une période d'incertitude et de menace car les invasions barbares terrestres et maritimes font leur apparition. La piraterie s'installe mais nous n'avons aucune preuve qu'elle ravagea les côtes sud de l'Armorique. Le littoral des Osismes abonde en trésors monétaires enfouis à la fin du III^e siècle, témoignant de l'insécurité des côtes. Les villes se protègent derrière des murailles à Nantes, Rennes, Vannes et les ports se fortifient à Brest, Alet.

Le IV^e siècle contraste avec la période précédente qui avait vu la ruine de beaucoup de paysans à la suite des dévastations des campagnes. Un accroissement de la fiscalité consacra leur faillite et les terres furent rassemblées en grands domaines sur lesquels

(1) André (J.), *Notes d'archéologie sous-marine*, dans *Annales de Bretagne*, 1961.

régnèrent de riches propriétaires fonciers qui se firent édifier de somptueuses villas en pleine campagne.

IV — Le haut Moyen Age

Cette ère de prospérité ne dura pas car, dès le début du V^e siècle, les invasions germaniques reprurent; l'Armorique se souleva pour assurer sa défense. Ce fut vers 406 que se situa l'arrivée des Bretons en Armorique : ils avaient été chassés de leur territoire par les Angles et les Saxons. Les récentes études des historiens ont établi que les premiers Bretons étaient originaires du Pays de Galles. Ces conclusions s'appuient sur des textes hagiographiques et surtout sur la toponymie : la répartition des « plou » correspondrait à la présence des Bretons qui s'étaient regroupés en paroisses « plou » suivies du nom du fondateur ou d'un nom commun. Le nord aurait reçu le flot des nouveaux venus qui se seraient installés sur le littoral et à l'intérieur de l'actuel Finistère où les agglomérations en plou abondent. Ces communautés se groupèrent en plusieurs régions dont le nom indique la provenance des émigrants : la Domnonnée, la Cornouaille, le Poher et le Bro-Werec. Ce dernier nom signifie « pays de Waroc », fameux chef breton qui s'établit le long des côtes du Morbihan actuel : malgré l'apport nouveau, le vannetais resta longtemps gallo-franc et ce ne fut qu'au IX^e siècle qu'il tomba aux mains des Bretons.

Les Bretons s'installèrent-ils dans les îles ? La toponymie de certaines agglomérations de Belle-Isle semble l'indiquer : Bangor est le nom d'une ville du Pays de Galles, c'est aussi le nom d'un monastère irlandais fondé au VI^e siècle et détruit par les Danois. Sauzon est peut-être la contraction de Saxon, peuplade unie aux Angles qui occupa, dès le V^e siècle, la Bretagne insulaire. L'installation des Bretons a été racontée à travers les vies de Saints écrites au Moyen Age. Il convient de ne pas accorder trop de crédit à leur vérité historique mais le fait demeure que c'est avec l'arrivée des Bretons qu'apparut en Armorique un monachisme de type celtique : saint Gildas, saint Lunaire, Saint Pol-Aurélien émigrèrent en Armorique; ces moines bretons s'installèrent à l'intérieur des terres dans le Porhoat « pays de la forêt » et aussi

dans les îles. L'île Maudez et l'île Layret reçurent des ermitages dont ils restent des traces conservées au cours des siècles.

Sur Groix s'établit saint Gunthiern, fondateur de la première abbaye de Quimperlé : Gunthiern, prince de Cambrie, tua, par mégarde, lors d'une partie de chasse, son neveu; il résolut alors de quitter le siècle et s'installa en ermite près de la rivière Tamar. Un ange lui ordonna de prendre la mer et, avec deux compagnons, il aborda à l'île de Groye où il fit tant de miracles que sa renommée parvint aux oreilles de Gradlon, comte de Cornouaille. Celui-ci fit venir le saint et lui fit don d'un terrain « Anaurot » situé au confluent de l'Isole et de l'Ellé où il fonda un ermitage. Pendant son séjour à Groix, Gunthiern avait été en contact avec d'autres anachorètes : saint Guenaël, abbé de Landévenec, s'y établit vers 550.

Saint Pol-Aurélien, fils d'une illustre famille du Pays de Galles, traversa aussi la mer et fit escale à Ouessant : il convertit l'île où le bourg « Lampaul » conserve son souvenir puis partit pour le Léon.

Ces moines fondèrent des abbayes comme Dol, Aleth, Tréguier, Saint-Briec, Landévenec. Le pays fut parsemé de monastères « lann » et d'ermitages « loc » : remarquons sur les îles « Locmaria » à Belle-Isle et à Groix, « Lampaul » à Ouessant indiquant à l'origine un groupement à caractère religieux. Saint Gildas débarqua en Armorique et fonda un monastère dans la presque île de Rhuis : il mourut en 570 à Houat où le bourg principal s'appelle toujours « port Saint-Gildas ».

L'avènement des Carolingiens, à la moitié du VIII^e siècle, eut pour conséquence une série d'attaques franques sur la Bretagne qui fut à plusieurs reprises complètement dévastée. Les chefs bretons devaient soumission et tribut à Charlemagne. Il fallut attendre la victoire de Ballon, en 845, de Nominœ sur Charles le Chauve qui assura de fait l'indépendance des Bretons. A l'intérieur, Nominœ travailla à l'unification du pays en remplaçant les évêques francs par des Bretons. Erispœ, son fils, lui succéda comme roi des Bretons. Il devait tenir compte des machtiern « maîtres des plous », petits aristocrates locaux qui s'étaient donnés des chefs, des « comtes ». L'abbaye de Redon fut fondée en 832 et, par la volonté des Carolingiens, les moines

durent se soumettre à la règle bénédictine qui se répandit dans les autres monastères.

Salomon agrandit son territoire en annexant une partie de l'Anjou, l'Avranchin et le Cotentin : à la fin de son règne, il s'était allié avec Charles le Chauve à qui il avait prêté main forte pour repousser les Normands à Angers. Cette alliance, et la politique centralisatrice qu'il menait à l'intérieur de la Bretagne, lui valurent l'hostilité des comtes qui organisèrent son assassinat. La Bretagne se trouva alors dans une situation critique car elle était divisée par la rivalité des comtes et les Normands en profitèrent pour lancer des expéditions. Les premières invasions normandes eurent lieu vers 819 : les Normands ravagèrent Noirmoutier et forcèrent les moines à se réfugier à Déas. En 843, une pénétration par la Loire provoqua le pillage de Nantes dont l'évêque fut assassiné. En 868, Redon fut mise à feu et à sang et les moines de l'abbaye se réfugièrent à Plelan. On peut penser que ce fût lors de cette attaque que les Normands pillèrent Belle-Isle, Houat et Hoëdic qui étaient sur leur trajet.

Le monastère d'Anaurot fut également détruit par les Normands : Dom Placide le duc raconte que les religieux emportèrent de nombreuses reliques et les cachèrent à Groix ; ce ne fut qu'au troisième quart du XI^e siècle que le trésor fut découvert *la découverte se fit par le moine Ocdrius, membre du prieuré de Saint Gunthiern : il y avait des reliques de saint Gunthiern avec sa vie écrite sur un cayer fort gasté de vieillesse, un partie du chef de saint Guénolé, des reliques des saints Paulennan Symphorien... Idunet et autres saints* (1).

P. du Chatellier releva à Groix en 1908 une sépulture à barque (2) : elle était située sur le tertre du Gruguel, au sud du village de Locmaria. La barque était employée comme cercueil et était brûlée sur un bûcher avec tout ce qu'elle contenait, cadavres, armes et objets divers. Les armes recueillies lui permirent de dater cette sépulture de la fin du IX^e siècle :...les

(1) *Histoire de l'abbaye de Sainte-Croix de Quimperlé par Dom Placide Le Duc, 1682, publiée par L. Maire et Berthier, s.d.*

(2) Chatellier (P. du), Paroiss (L.), *La sépulture scandinave à barque de l'île de Groix, dans Bulletin de la société archéologique du Finistère, 1908.*

frappantes analogies que présentent les dispositions du Gruguel avec celles des tombes à incinérations explorées sur les côtes de la Norvège, depuis le Romsdal (vallée centrale) jusqu'au Smaalene (département d'Osfoldt), portent à supposer que le ou les personnages ensevelis à Groix, étaient originaires du Vestland ou Vestfoldt; c'est par mille que se comptent les sépultures à barques dans la presqu'île scandinave, en Finlande et en Livonie...

Les Normands, venus du Danemark ou de la Norvège, déferlèrent surtout par la mer sur l'empire carolingien. Comprenant le danger, les comtes s'allièrent pour repousser l'ennemi commun sous la conduite d'Alain I qui repoussa les Normands et ramena la paix jusqu'à la fin de son règne en 907. Après sa mort, les rivalités reprirent et les invasions ravagèrent à nouveau le pays.

Les Normands poussèrent des raids à partir des côtes vers l'intérieur en remontant la Seine, la Loire ou la Garonne. Il est certain que les îles leur furent fort utiles comme bases d'opérations où ils trouvaient le nécessaire à leur subsistance : elles constituaient des points de départ pour lancer des expéditions de pillages sur les côtes. La sépulture de Groix tendrait donc à prouver qu'il y eut, à la fin du IX^e siècle, un établissement normand sur l'île.

La tradition veut que Belle-Isle fut ravagée au début du X^e siècle : Dom Morice rapporte que (1), de 905 à 910, les Normands occupèrent Belle-Isle contraignant les habitants à s'exiler et dévastèrent tout le pays.

L'exode des moines, les invasions normandes marquèrent profondément la Bretagne qui en sortit complètement désorganisée. 936 marque la prise de Nantes par Alain Barbetorte et le reflux des Normands. Alain Barbetorte essaya d'imposer son autorité sur un territoire beaucoup moins étendu qu'au temps des rois puisqu'amputé du Cotentin, de l'Avranchin et du Maine.

(1) Dom Morice, *Histoire ecclésiastique et civile de Bretagne composée sur les auteurs et les titres originaux, ornée de divers monuments et enrichie d'une dissertation sur l'établissement des Bretons dans l'Armorique et de plusieurs notes critiques, Paris 1750.*

Son autorité s'exerça surtout sur les comtés de Nantes, sur le Broerec et sur le Poher. Ailleurs, les seigneurs étaient les maîtres de leurs terres et des hommes vivant autour de leur château : la féodalité, caractérisée par l'existence de multiples fiefs et seigneureries et par un émiettement de l'autorité, apparut en Bretagne.

La mort d'Alain Barbetorte provoqua une série de conflits entre les maisons de Rennes et de Nantes avec, pour victoire finale, celle de la première à la fin du X^e siècle. Les ducs de Bretagne et les seigneurs protégeaient les différentes abbayes auxquelles ils imposaient leur volonté.

C'est encore l'histoire religieuse qui nous donne des détails sur les îles. Belle-Isle appartenait au comte de Cornouaille, Alain Cagnart; or, ce dernier s'opposant à Geoffroy I^{er}, duc de Bretagne, se vit dépouillé de ses biens et partit en exil à la cour du roi de France. Geoffroy fit don de l'île à l'abbaye de Redon et, dans la charte de donation de 992 (1), Belle-Isle porte le nom de Guedel. Catwallon, frère de Geoffroy, en reçut l'administration et le défrichement de l'île commença sous la direction des moines. Au début du XI^e siècle, Alain Cagnart eut l'occasion de rentrer en grâce auprès du successeur de Geoffroy, Alain III; en effet, celui-ci put épouser la fille du duc de Chartres grâce à Alain Cagnart qui recouvra, en récompense, toutes ses possessions. Il fit don en 1029 de Bella-Insula aux moines de l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé qu'il venait de fonder. Le conflit pour la possession de Belle-Isle devait renaître en 1117 entre les deux abbayes. Hervé, abbé de Redon, rappela la précédente donation et revendiqua l'île auprès du duc Conan. Il avait pris pour arbitre le légat du pape, Gérard, évêque d'Angoulême : voyant que les arguments juridiques n'étaient pas assez solides, il préféra recourir alors à la force plutôt qu'aux écrits et à la parole. Il alla à la cour du jeune duc qu'il couvrit de cadeaux en échange de quoi les soldats ducaux débarquèrent à Belle-Isle d'où ils chassèrent les moines de Quimperlé. Le légat du pape lui ordonna de retirer les troupes et les moines que

(1) Ogée (JB), *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, 1843.

l'abbé de Redon avait aussitôt installés. Se sentant soutenu par le duc, Hervé refusa. Irrité, le légat lança un interdit sur l'abbaye de Redon et sur toutes les églises qui en dépendaient et enjoignit l'évêque de Quimper de lancer le même interdit sur les domaines ducaux; il menaça aussi le jeune duc d'excommunication. En 1118, le duc Conan restitua publiquement Belle-Isle à l'abbaye de Quimperlé : ... *Je rends donc maintenant à perpétuité au monastère de Quimperlé et à tous les religieux qui y demeurent entre les mains de Gurband, abbé de la dite église, sans qu'ils en puissent être cy inquiétés ny par moy ny par mes successeurs, la dite isle avec tout ce qui luy appartient. Quiconque inquiètera davantage le monastère de Quimperlé sera frappé de l'autorité apostolique et brisé par notre sévérité de comte...* (2).

L'abbé Hervé fut obligé de céder et retira ses moines mais refusa de rendre compte des revenus qu'il avait perçus sur Belle-Isle pendant un an; il fut alors cité au concile de Reims en 1119. Il persista dans son refus et, d'après Dom Lobineau, le pape enjoignit (3) l'évêque de Vannes de frapper Hervé des censures ecclésiastiques s'il ne rendait pas à Quimperlé, dans le terme de l'octave de l'Épiphanie, tout ce qu'il avait touché des revenus de Belle-Isle : ... *On dit que l'abbé de Redon aima mieux demeurer privé de l'exercice de sa charge et de l'usage des sacrements que de satisfaire à des ordres si justes...*

Le conflit ne fut résolu qu'en 1172 lors du concile d'Avranches : là, en présence d'Albéric et de Théodoric, légats du Saint Siège, les moines de Quimperlé, pour demeurer maîtres de Belle-Isle, abandonnèrent à ceux de Redon, à titre compensatoire, un prieuré qu'ils avaient à Nantes. Il faut remarquer que, dès 1078, le pape Grégoire VII accepta la demande de l'abbé de Sainte-Croix de Quimperlé qui mit sous le patronage direct du Saint Siège son monastère ainsi que Belle-Isle.

L'abbaye Sainte-Croix exerçait également son influence sur l'île de Groix : celle-ci appartenait à la famille Kemene-Heboec

(1) Dom Placide le Duc, *ouvr. cité.*

(2) Dom Lobineau, *Histoire de Bretagne composée sur les titres et auteurs originaux*, Paris, 1707.

que des liens unissaient à Huelin seigneur d'Hennebont dont ils étaient vassaux. En 1037, Huelin fit don à l'abbaye de Sainte-Croix de l'île Saint-Michel (dans la rade de Lorient) et des églises de Saint-Gunthiern et de Saint-Méloir dans l'île de Groix avec leurs dépendances (1). Sous l'impulsion des moines, Saint-Gunthiern devint un prieuré très actif autour duquel des habitants se fixèrent. En 1120, Guillaume, seigneur d'Hennebont, accepta que les moines soient chargés de tout le service spirituel de l'île; de plus, ils achetèrent des terres à ce seigneur et leurs acquisitions eurent lieu dans la partie est de l'île (Locmaria, le Méné) qui connut dès lors une plus grande activité que l'ouest : Primiture s'opposait déjà à Piwisy.

C'est de l'abbaye Saint-Gildas de Rhuis que dépendaient les îles d'Houat de Hœdic : d'après Ogée (2) l'abbé de Saint-Gildas s'en était prétendu le seigneur et, à ce titre, y entretenait un prêtre et y prélevait sa dîme. De Saint-Gildas, dépendaient aussi les îles de Glénan.

Un prieuré fut fondé en 1118 en « l'isle des Saints » par Robert, évêque de Quimper qui le donna ensuite à l'abbaye de Marmoutier (3). D'autres sources (4) affirment que ce prieuré dépendait de l'abbaye de Landevenec.

Quant à Ouessant, elle faisait partie du domaine des comtes-évêques du Léon qui y prélevaient la dîme au profit de l'abbaye Saint-Mélaine de Rennes. Sur Molène, un prieuré dépendait de l'abbaye de Saint-Mathieu.

Ainsi, à l'aube du Moyen Age, nous pouvons constater sur les îles la présence d'un prieuré dépendant d'une abbaye importante qui y prélève ses dîmes; on peut avancer l'idée que le peuplement augmenta à partir de cette époque car la présence des moines s'accompagna d'un défrichement et d'une mise en valeur des îles. En dépit des invasions qu'elles avaient toutes

(1) Rosenzweig (L.), *Cartulaire général du Morbihan: recueil de documents authentiques pour servir à l'histoire des pays qui forment ce département*, Vannes, 1895.

(2) Ogée, *ouvr. cité*.

(3) Lobineau, *ouvr. cité*.

(4) Richard (RP), *L'île de Sein*, 1970.

subies et du rôle stratégique qu'elles avaient joué, en tant que bases des Normands ou des pirates, les îles ne reçurent alors aucun élément de défense. Pourtant, sur le continent, des défenses avaient été dressées pour tenter d'endiguer le flot des envahisseurs : des ponts fortifiés devaient interdire la remontée des rivières, les villes, les monastères s'entouraient de murailles tandis que, dans les campagnes, la population pouvait se réfugier dans l'enceinte des châteaux à motte qui s'élevèrent un peu partout.

La situation des îles avant le XVI^e siècle

I. — Le Moyen Age ancien

4. La politique locale

Le XI^e siècle avait vu la difficulté croissante des deux bretons pour imposer leur autorité sur les grands fiefdoms. Conan II, duc de Bretagne, et Conan III le Gros consolidèrent le pouvoir en soumettant progressivement les seigneurs locaux.

A ces luttes internes s'ajouta le danger croissant des invasions normandes. Le duc de Normandie, qui avait conquis le Maine et le Poitou, se dirigea vers la Bretagne. Le duc de Bretagne, Conan III, se réfugia à l'étranger et fut remplacé par son fils, Conan IV, qui mourut en 1141. Le duc de Normandie, Louis VI, envahit la Bretagne et y resta jusqu'en 1144. Les ducs bretons furent donc soumis à la suzeraineté des ducs normands.

Les ducs bretons furent donc soumis à la suzeraineté des ducs normands. Les ducs bretons furent donc soumis à la suzeraineté des ducs normands. Les ducs bretons furent donc soumis à la suzeraineté des ducs normands.

CHAPITRE II

La situation des îles avant le XVI^e siècle

I — Le Moyen Age breton

a. La politique ducale.

Le XI^e siècle avait vu la difficulté constante des ducs bretons pour imposer leur autorité sur les grands féodaux. Conan II, Alain Fergent, Conan III le Gros consolidèrent le pouvoir en soumettant progressivement les seigneurs rebelles.

A ces luttes intestines s'ajouta la menace extérieure : par sa situation géographique, la Bretagne, coincée entre les royaumes de France et la Normandie, déployant ses côtes entre l'Atlantique et la Manche, escale indispensable pour les navires de commerce, fut doublement convoitée par ses puissants voisins. Elle fut, tout au long du XII^e et du XIII^e siècles, l'objet d'une double influence entre le roi de France et les Plantagenet conscients de l'intérêt d'avoir la Bretagne dans leur mouvance.

Les ducs bretons jouèrent, avec plus ou moins de bonheur, sur les deux tableaux, s'appuyant sur l'un ou sur l'autre pour venir à bout de leurs conflits intérieurs. De 1116 à 1189, la Bretagne passa sous l'administration d'Henri II Plantagenet roi d'Angleterre. Ce fut une période extrêmement troublée où s'affrontèrent les partis hostiles aux Plantagenet et ceux hostiles

aux sympathies françaises : Eon de Porhoet, Raoul de Fougères, Guiomar de Léon menèrent les révoltes contre la tutelle anglaise ; le fils d'Henri II, Geoffroy, devenu duc de Bretagne, essaya de réprimer les troubles intérieurs du pays et de discipliner la féodalité.

La question de la succession de Geoffroy fut l'occasion pour Philippe-Auguste de s'immiscer dans les affaires bretonnes ; sa politique habile triompha puisque ce fut un prince capétien, Pierre de Dreux, qui épousa l'héritière du duché. Pierre de Dreux, dit Mauclerc, avait prêté hommage lige à Philippe Auguste et se comporta en fidèle vassal tout au long du règne de ce roi, puis sous celui de Louis VIII. Cependant, lors de la régence de Blanche de Castille, il vit l'occasion de réaliser ses ambitions en se rangeant au côté des mécontents. Par deux fois, les séditions échouèrent et humilié, mais s'entêtant, Mauclerc se tourna vers l'Angleterre pour chercher du secours. Il prêta hommage à Henri III et reçut le comté de Richmond. Il devint donc vassal de l'Angleterre et un projet d'invasion de la France fut décidé. Cependant, à l'intérieur de la Bretagne, les seigneurs, mécontents de l'autorité et de la politique centralisatrice de Pierre Mauclerc, en profitèrent pour demander secours à la France : l'expédition anglaise fut un échec et Mauclerc, soutenu de plus en plus mollement par Henri III, dut reconnaître sa défaite et se soumit haut et bas au roi de France en 1234.

Ses successeurs, Jean I^{er} le Roux, Jean II, Arthur III et Jean III, prêtèrent hommage lige au roi de France. Ils se comportèrent toujours fidèlement à l'égard de leur suzerain mais leur politique garda toujours une porte ouverte vers l'Angleterre en dépit des conflits entre France et Angleterre, prémices de la guerre de Cent Ans. Les motivations de cette attitude étaient d'ordre politique et économique : les interventions françaises se faisant de plus en plus précises en Bretagne, il était nécessaire d'y opposer la possibilité d'aide d'une puissance étrangère ; les ducs espéraient aussi récupérer le comté de Richmond, ce qui fut fait en 1334. La politique de bon voisinage avait aussi l'avantage de protéger le commerce maritime qui se développait alors. Malgré tout, en cas de conflit déclaré entre France et Angleterre, la Bretagne suivait son suzerain et les côtes bretonnes furent ravagées sans merci aux XIII^e et XIV^e siècles.

b. La guerre de succession de Bretagne 1341-1381.

Le problème de la succession de Jean III occasionna une série de troubles graves en Bretagne qui se trouva divisé en deux partis montfortistes et blésistes. Charles de Blois étant favorisé par le roi de France, Jean de Montfort se tourna tout naturellement vers Edouard III, roi d'Angleterre : ce conflit local devenait un épisode de la guerre de Cent Ans. Il n'est pas de notre propos de retracer ici les péripéties de cette lutte qui se termina par la victoire du parti de Jean de Montfort. Son fils, en devenant duc de Bretagne sous le nom de Jean IV, après le second traité de Guérande en 1381, s'engageait alors à lutter au côté du roi de France contre les ennemis du royaume et, en particulier, contre les Anglais.

c. Le XV^e siècle.

Ce ralliement de 1381 à la France ne dura pas. La politique de Jean V reprit celle de ses ancêtres avec la même volonté de ne pas s'engager trop avant dans l'alliance française. Les ducs de Bretagne s'efforcèrent, par tous les moyens, d'éviter l'engagement du duché, au côté de la France, dans la tourmente de la guerre de Cent Ans. Des intérêts économiques dictaient cette conduite et aussi une volonté d'indépendance de plus en plus marquée vis-à-vis du roi de France. La contestation de l'hommage lige, la lutte contre l'ingérence française dans les affaires bretonnes aussi bien judiciaires, que militaires et financières, manifestait la volonté de secouer et de briser les liens vassaliques. A l'intérieur du duché, le pouvoir ducal se renforça grâce à la mise en place d'une administration centralisatrice : il n'est pas de notre propos de nous étendre sur ce sujet et nous étudierons seulement les mesures qui intéressèrent les îles.

Cependant, cet équilibre de la politique ducal n'était que précaire et les conditions de guerre où la France se débattait, avaient été pour la Bretagne autant de circonstances favorables. La fin du règne de François II fut marqué d'intrigues au sein même de l'entourage du duc. Le mécontentement régnait parmi les seigneurs breton et la régente Anne de Beaujeu sut habilement l'exploiter au profit de la France : une armée française pénétra en

Bretagne avec succès d'abord puis, les seigneurs rebelles, prenant conscience du danger de l'intervention royale, se rallièrent au duc mais trop tard. La victoire française de Saint-Aubin du Cormier, le 28 juillet 1488, porta un coup fatal à la cause bretonne : le traité du Verger fut signé, mettant fin à tous les espoirs de l'indépendance bretonne.

La succession de François II s'avéra difficile : la jeune duchesse Anne n'avait que douze ans et fut en conséquence placée sous la tutelle du maréchal de Rieux. Fidèle aux buts poursuivis par son père, Anne ne se laissa pas intimider par les prétentions du roi de France : les hostilités reprirent ; Anne fut successivement abandonnée par le maréchal de Rieux et par le vicomte de Rohan qui, à la tête des troupes françaises, pénétra en Bretagne, s'emparant de Tréguier, Guingamp et Concarneau. Anne demanda du secours à l'Angleterre ; Henri VII le lui accorda sous certaines conditions. En acceptant d'épouser Maximilien d'Autriche, en 1490, elle manifestait son opposition à la France en se rangeant délibérément au côté de ses ennemis rassemblés dans la ligue formée par Maximilien d'Autriche, Henri VII d'Angleterre et Ferdinand de Castille. Elle en reçut des secours en hommes : des mercenaires étrangers, des soldats anglais débarquèrent mais ne lui furent pas d'une grande utilité car ils étaient davantage préoccupés de piller les campagnes que de repousser l'ennemi.

La guerre avait provoqué un état de désordre dans tout le duché où la situation était dramatique : des bandes de brigands infestaient le pays ; des mouvements de jacqueries agitèrent la basse Bretagne. Devant cette situation, la duchesse dut se rendre et signa le traité de Laval en novembre 1491. Le 6 décembre, elle épousait Charles VIII : aux termes du contrat, les époux se faisaient réciproquement cession et donation de leurs droits sur la Bretagne. Au mois de janvier 1499, Anne épousait Louis XII et les mêmes garanties furent prises pour maintenir les libertés du duché.

II — Les conséquences : l'insécurité des îles

En dépit de la politique de bons rapports avec l'Angleterre, les côtes de la Bretagne ne furent pas épargnées lors des conflits :

elles étaient régulièrement dévastées ainsi que les îles ; l'insécurité régnait sur terre et sur mer où les convois marchands étaient attaqués. En 1242, d'après Dom Lobineau (1) : ... *Louis IX avait ordonné au duc de Bretagne et aux habitants des costes de Bretagne, aux gardes de La Rochelle, d'Ouessant, de Calais et de Normandie, de donner la chasse aux Anglais ce qui fut fait...*

La défense était donc l'affaire des habitants qui, dans le cas des îles, n'avaient à espérer aucun secours extérieur. Aussi, furent-elles fréquemment ravagées au cours des XIV^e et XV^e siècles.

En 1313, des Anglais enlevèrent des moines et des habitants de Belle-Isle : il est symptomatique que les religieux de l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé se tournèrent vers Philippe le Bel pour demander du secours : Dom Placide le duc cite la lettre adressée au roi d'Angleterre par Philippe le Bel le 21 octobre 1313 : ... *estant arrivé ainsi que nous avons appris par la plainte qui nous a esté portée de la part de nos biens aimés l'abbé et couvent de Sainte Croix de Quimperlé du diocèse de Cornouaille qui est en nostre garde spéciale que quelques malfaiteurs de vostre royaume ont abordé depuis peu à une certaine isle des dits religieux nommée vulgairement Belle-Isle et qu'ils ont enlevé des biens qui étaient en ladite isle et qui appartiennent aux religieux et aux habitants et les ont amenés par force avec eux l'on ne sait où et font souffrir sans cesse aux mesmes habitants et aux moines des violences et des pertes... nous requerrons votre Grandeur Royale et la prions de faire dire par un cry public dans tous les ports de votre royaume que nul sous peine de punition corporelle et confiscation des biens, ne fassent aucune peine et dommage dans la dite isle aux habitants et aux religieux et que vous renvoyez sous fidèle et sûre garde ceux que vous connaîtrez avoir commis... (2).*

(1) Dom Lobineau, *Histoire de Bretagne composée sur les titres et les auteurs originaux*, Paris, 1707.

(2) *Histoire de l'abbaye de Sainte-Croix de Quimperlé par Dom Placide le Duc* 1682, publiée par L. Maire et Berthier, s.d.

En 1388, Ouessant, Batz, Oléron furent ravagées par les Anglais (1) : en 1393, les destructions étaient si importantes à Ouessant que le pape accorda, par indult du 14 octobre, des indulgences à ceux qui contribueraient à réparer l'église. Le procédé était courant puisque nous savons, par les actes du Saint Siège concernant les évêchés de Quimper et du Léon, que les indulgences étaient accordées à ceux qui contribueraient à restaurer le prieuré de Lochrist (Le Conquet) ravagé par les Anglais en août 1389 (2). Cette intervention papale se retrouve dans les mesures prises à l'encontre des pirates dévastant les côtes et les îles.

Les aventures et prouesses d'un capitaine castillan et d'un chevalier français sur les costes de Bretagne, Normandie et Angleterre (3), nous apprennent que : *...en l'an de grâce 1405, Don Pedro Nuno doubla avec ses galères Belle-Isle dont les habitants ne portent pas d'armes assurés qu'ils sont par le pape lequel frappe des foudres de l'excommunication quiconque leur voudrait faire du mal...*

Cette affirmation est attestée par Dom Placide le duc qui cite la bulle de Nicolas V excommuniant les pirates qui ravagèrent Belle-Isle en 1454.

Ces foudres papales n'effrayaient personne, ni Anglais, ni Français : Dom Placide nous apprend que deux habitants de Belle-Isle conduisant un bateau chargé de froment, d'avoine et de poissons secs, furent abordés au large de l'île de Ré par *... un certain Jacques Passagier et Colin Fenny avec d'autres complices des Sables d'Olonne, diocèse de Luçon, abordèrent le dit navire avec une pinasse et le pillèrent. Aussi, l'évêque de Vannes demanda à celui de Luçon de faire afficher des lettres apostoliques et de les excommunier. On fit publier la bulle à*

(1) Dom Lobineau, *Histoire de Bretagne composée sur les titres et auteurs originaux*, Paris, 1707.

(2) *Actes du Saint-Siège concernant les évêchés de Quimper et du Léon du XIII^e au XIV^e siècle*, dans *Bulletin d'histoire et d'archéologie, diocèse de Quimper et du Léon*, 1913.

(3) *Gronica de Don Pedro Nuno*, rapportée par A. de Courson (*Annuaire du Morbihan*, 1854, p. 169).

Saint-Martin de Ré, car il y avait des habitants des Sables d'Olonne, et à Saint-Pierre de Tallemont...

En 1455, le cardinal Alain de Coativy se plaignit auprès du pape Calixte III des ravages commis par les pirates à Ouessant : le pape y répondit en frappant d'excommunication les coupables par bulle du 12 septembre 1455 ; notons que, dans cette lettre, Ouessant est nommée « Heussanff » Leonem diocesis (1).

Cette pratique de l'excommunication, à la fois comme menace et sentence, semble être la seule mesure prise pour protéger les îles : ces pieuses intentions ne suffisaient pas comme le démontrèrent les événements. Pourtant, les ducs de Bretagne avaient pris quelques mesures préventives pour la sécurité des côtes. Ils portèrent attention à la richesse que représentait l'activité maritime et aussi, favorisèrent ce qui s'y rapportait. Ils firent exécuter des travaux dans les ports et protégèrent les convois de navires marchands : en effet, la mer était infestée de pirates jerséens, biscayens qui attaquaient les marchands ; ils connaissaient aussi bien les côtes que les pêcheurs et se basaient sur les îles d'où ils tiraient leur subsistance.

Dès 1406, Jean V avait organisé des convois protégés pour éviter pilleries et roberies que font de jour en jour plusieurs écumeurs de mer : le duc recourait à des navires privés que devaient payer les marchands. De nombreux traités de commerce et de navigation furent conclus avec l'Angleterre, le Portugal et les villes de la Biscaye pour assurer aux marins et aux marchands la sécurité ; mais le système ne fut pas très efficace et la piraterie sévissait à l'état endémique, les marchands s'improvisant en pirates quand l'occasion s'en faisait sentir.

La défense des côtes reposait uniquement sur les habitants s'autodéfendant sans espoir de secours ; les ports se fortifient, les villes s'entourent de remparts. En ce qui concerne les îles, aucuns travaux de fortifications ne furent entrepris. L'inventaire de l'artillerie de Bretagne dressé en 1495 par Girardin de Billy ne

(1) Peyron et Abgrall, *Notices sur les paroisses du diocèse de Quimper et du Léon*, dans *Bulletin d'histoire et d'archéologie, diocèse de Quimper et du Léon*, 1913.

cite pas Belle-Isle ni Ouessant, les plus importantes (1). La tradition veut pourtant que cela soit au XIV^e siècle que les moines de Quimperlé construisirent un château à Belle-Isle : en 1408, ils demandèrent secours d'hommes de guerre commandés par un capitaine qui s'installèrent dans le « château ». Pourtant ces îles étaient déjà peuplées et présentaient une activité économique indiscutable.

III — La situation économique des îles

Belle-Isle, par la sûreté de ses mouillages, servit très tôt de port de relâche. Sa situation géographique face au Vannetais, escale des navires marchands remontant vers l'Atlantique, ses ressources naturelles, attirèrent l'attention du duc Jean III qui voulut en faire l'échange avec l'abbaye de Quimperlé (2). Il argumenta que l'île était devenue un repaire de brigands qui s'adonnaient à la course et tuaient les marchands qui avaient le malheur de tomber entre leurs mains; ils terrorisaient les Bellilois, dévastaient leurs maisons, violaient les femmes et étendaient leurs exactions au continent. A cet état de choses, les moines ne pouvaient remédier, faute de moyens. En plus, jaloux de leur juridiction sur l'île, ils empêchaient quiconque d'intervenir. Aussi, le duc se proposa-t-il d'en devenir le maître car, par sa puissance, il pourrait y rétablir l'ordre. Jean III adressa sa supplique au pape, car rappelons que l'île dépendait directement du Saint Siège. Certes, le duc avait noirci volontairement le tableau mais sa description reposait sur une réalité. Le pape chargea les évêques du Mans, de Chartres et d'Angers d'aller enquêter sur place, mais leur mission fut suspendue car le pape se laissa convaincre par la prière des moines de Quimperlé qui déclarèrent qu'un tel échange leur serait

(1) *Inventaire de l'artillerie de Bretagne fait en l'an 1495 par Girardin de Billy par commission du Roy (Archives de Bretagne, tome 2, 1884, p. 123)* [villes citées : Rennes, Vitré, Fougères, Dol, Saint-Malo, Dinan, Moncontour, Morlaix, Brest, Quimpercorention, Conq, Hennebont, Auray, Vannes, Guerrende, le Croisic, Redon, Nantes].

(2) Mollat (Abbé), *Études et documents sur l'histoire de Bretagne XIII^e, XVI^e siècles*, Paris, 1907.

extrêmement préjudiciable, car ils tiraient la quasi totalité de leurs revenus de Belle-Isle. Pourtant, ce revenu ne devait pas être élevé car Belle-Isle était exposée au pillage des écumeurs de mer du Poitou, de la Saintonge, de l'Aunis, des Anglais et des Espagnols.

Déjà au XIII^e siècle, l'abbé de Quimperlé avait revendiqué des droits sur la sécherie de Belle-Isle (1) : il réclamait une somme d'argent même lorsque les « sécheurs n'envoient pas pour sécher ». Il semble qu'il y ait eu également une sécherie aux îles d'Houat et Hoëdic sur lesquelles l'abbé de Saint-Gildas de Rhuys prélevait des droits.

Ouessant, en dépit de son éloignement attira des Bayonnais (2) qui, comme à la pointe Saint-Mathieu, installèrent au début du XIV^e siècle une sécherie dans l'île. Or, Ouessant appartenait au domaine temporel des évêques du Léon qui l'avaient acquise des comtes du Léon, en proie à des difficultés financières. L'évêque Pierre Bernard, s'opposa à cette exploitation de l'île par des étrangers et s'adressa au pape. Une lettre du pape Jean XXII datée de 1331 nous donne les noms de ces négociants bayonnais : Pierre Guillaume de Merita, Bernard de Gaverette, Jean Pamiretiti associés à Pétronille Gangesse, Jeanne de Pivano, Marie de Lano, Dominique de Cornelian. Ceux-ci firent appel au pape pour garder leurs possessions. Anaut de Poyana, chanoine de Tours, prit l'affaire en mains car l'évêque de Saint-Briec, à qui l'enquête avait été tout d'abord confiée, était, d'après les Bayonnais, parent de l'évêque de Léon. Finalement, les Bayonnais durent quitter l'île.

Par ailleurs, Ouessant et ses voisines, Molène, Trielen, avaient très tôt pris part au trafic international qui se développa au XIV^e siècle. Le Conquet, Saint-Mathieu étaient d'indispensables escales aux navires qui y attendaient les vents favorables pour gagner la Manche. Ils s'intégrèrent aux échanges commerciaux y prenant une part active et ne se contentant pas d'être de simples

(1) Arch. dép. Loire-Atlantique, E 72.

(2) Peyron et Abgrall, *ouvr. cité*.

escales. Les études de H. Touchard donnent les chiffres suivants (1) :

Ports d'armement bretons fréquentant l'Angleterre :

— De 1381 à 1400 : Ouessant 12 bateaux - Trielen 1 - Groix 1 ;

— De 1481 à 1500 : Ouessant 47 - Molène 24 - Groix 9 - Belle-Isle 12.

Ces chiffres montrent l'importance d'Ouessant malgré la difficulté d'accès et l'absence de bons mouillages. Dès 1360, des bateaux d'Ouessant et de Trielen chargeaient du sel à Guérande à destination d'Exeter, Dartmouth. En 1496, Touchard signale un bateau de Groix chargeant des fruits en Andalousie à destination d'Arnhemuiden.

Ainsi, à l'aube du XVI^e siècle, nous voyons la situation des îles évoluer tout doucement. Elles appartiennent toujours aux moines qui, de défricheurs, deviennent décimateurs : des habitants s'y sont installés et en tirent leur subsistance. Leur position entre Manche et Atlantique, sur la route des navires marchands, en fait des ports de relâche, en dépit de la présence des pirates, et bientôt des ports d'armement. Leur situation stratégique et le rôle qu'elles peuvent jouer ne sont pas encore ressentis, sauf peut-être par le duc Jean III. On ne peut pas encore parler d'une défense des îles car, à part « les pieuses intentions », elles sont, plus encore que les côtes, laissées totalement livrées à elles-mêmes.

(1) Touchard (H.), *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age*, Paris, 1967.

CHAPITRE III

Le XVI^e siècle

I — Les événements extérieurs et leurs conséquences

a. L'insécurité dans les îles.

Au cours du XVI^e siècle, la Bretagne fut mêlée aux conflits qui opposèrent la France à l'empire de Charles-Quint et à l'Angleterre. Dès 1512, Henri VIII d'Angleterre entra dans la coalition formée contre la France par le pape Jules II qui regroupa Ferdinand d'Aragon, la Suisse et Venise : les côtes bretonnes furent menacées ; une croisière anglaise aboutit au célèbre combat de la Cordelière en 1513 ; deux mille Anglais remontèrent la rivière de Morlaix et mirent la ville à feu et à sang en 1522.

Pendant toute la période qui vit l'opposition des rois de France à Charles-Quint, puis à Philippe II et ses alliés, les descentes dans les îles et sur les côtes bretonnes se multiplièrent. Leur portée était bien sûr limitée et n'eût pas d'action déterminante dans le cours des événements mais, sur le plan local, outre les dévastations et les pillages des populations maritimes, elles provoquèrent des mesures importantes dictées par la nécessité.

Le mariage d'Anne de Bretagne avec Charles VIII entraîna une plus grande ingérence du roi de France dans les affaires

bretonnes; cette intervention fut à l'origine de l'envoi à Belle-Isle-en-Mer d'une garnison de cent hommes soldés par le roi : arquebusiers et piquiers que commanda André de Sourdeval, sieur de Beauchesne et que passa en revue, en 1509, M. de Bouillé, lieutenant du roi. Mais aucune organisation défensive n'était en place, pas plus qu'une fortification efficace, et l'île resta la proie des pirates et des ennemis avec parfois la complicité des habitants pour lesquels c'était aussi une question de survie puisqu'ils étaient livrés à eux-mêmes. C'est ainsi qu'en 1536, François I^{er} apprit que les Bellilois avaient conclu ce que nous appelons aujourd'hui « un gentleman's agreement » avec l'ennemi. Stanislas Paris (1) cite une lettre extraite des archives du château de Brissac et datée du 7 février 1536 : ... *Pour ce que nous avons été avertis que les vaisseaux de nos ennemis sont venus et viennent par chaque jour ou souventes fois, prendre rafraîchissements de vivres, munitions, équipages et autres provisions en nos îles de Belle-Isle et de l'île Dieu et encore soit par crainte, profit ou commodité, les habitants des dites îles baillent et prêtent vivres, munitions et marchandises aux dits ennemis, nous vous mandons que vous fassiez faire après commandement de part nou et à son de trompette et cri public à vous et chacun des habitants des dites îles, de quelques états et conditions qu'ils soient, sous peine de confiscation de corps et de biens et d'être réputés envers nous rebelles et désobéissants, que dedans quinze jours après la publication de la présente, ils aient à se retirer avec leurs biens, denrées, marchandises, bétail et autres choses, des plus proches villes en terre ferme ou autres lieux de notre obéissance que bon leur semblera pendant les guerres et divisions et sans qu'il soit loisible aux dits habitants ou autres quelconques de retourner et aller aux dites îles jusqu'à ce que par nous en soit autrement ordonné...*

Cette lettre, adressée aux gouverneurs et lieutenants généraux des pays de Guyenne et de Bretagne, demandait en fait l'abandon de l'île par ses habitants : cette mesure radicale ne reçut aucune application car les insulaires n'étaient, de toutes les façons, pas assez riches pour quitter leur terre.

(1) Paris (S.), *Histoire de Belle-Isle-en-Mer*, Lorient, 1870.

Ces acommodements de la population avec l'ennemi n'empêchaient pas le pillage de l'île : c'est ainsi qu'en 1545 les habitants de Belle-Isle réclamèrent une réduction des fouages parce que *les Angloys y sont encore de présent, prennent et emportent leurs biens et myes parties deulx à ranczon* (1).

En 1548, Houat et Hoedic connurent la désolation à la suite d'une descente anglaise. Dix ans plus tard, une descente anglaise au Conquet, à Locmariaquer, à Belle-Isle, à Houat et à Hoedic renouvela les mêmes désastres.

b. Les conséquences pour la défense des îles.

Tous ces événements, joints à la crainte que les îles soient occupées par l'ennemi, entraînèrent la décision de fortifier la plus importante, c'est-à-dire Belle-Isle. En 1549, Henri II ordonna qu'on bastit un fort pour repousser les ennemis et leur empêcher l'entrée de l'île afin que les habitants y fussent en sécurité de leur personne et de leurs biens. Il en donna commission à François de Rohan, seigneur de Gié, son chambellan ordinaire et son lieutenant général en Bretagne, qui s'y rendit avec un ingénieur; François de Rohan utilisa l'emplacement où était établi le château des moines et nomma un gouverneur Robert d'Avaugour, seigneur de Trômeur, capitaine de 120 hommes d'armes qui devaient tenir garnison dans le fort de Pallays dont la construction fut entreprise : elle traîna en longueur et la descente de 1558 prouve que le fort n'était pas en état de supporter un coup de main. Le choix du site de ce qui deviendra plus tard la citadelle fut déterminé aux alentours de 1550 sur le plateau dominant, au nord le havre du Palais; cet emplacement avait l'avantage d'être naturellement défendu à l'est par la mer et au sud par l'escarpement du port : celui-ci s'ouvrant sur la rade du Palais, mouillage à l'excellente tenue face à la côte morbihannaise, permettait le contrôle et la protection du principal débouché de l'île et était aussi le mieux situé pour assurer la liaison avec le continent. Cette position

(1) Arch. dép. Loire-Atlantique, B575, f° 171 (livre des audiences).

n'était pas stratégiquement forte car, au-delà de la coupure du port, le terrain s'élève rapidement à une hauteur sensiblement égale à celle du plateau du nord : avec l'augmentation constante des portées de l'artillerie, l'organisation défensive allait devenir très vulnérable de ce côté. Ce choix ne fut certainement pas le fait d'un homme de l'art et peut être imputable aux moines : pour eux, il s'agissait de protéger un groupement humain très restreint et de contrôler l'activité économique de l'île : lorsque François de Rohan vint à Belle-Isle, il lui parut plus logique et plus économique de continuer le chantier des moines plutôt que de définir un nouvel emplacement.

Henri II réitéra, en 1559, l'ordre de construction du fort et d'utiliser les matériaux provenant du château d'Auray démoli cette même année (1) ; les moines ne mirent aucune hâte dans l'exécution de cet ordre car ils prétendaient tirer de l'île un trop faible revenu pour pouvoir assurer les frais de transport.

Un plan non daté, conservé à la Bibliothèque du Génie, paraît être la plus ancienne représentation du fort de Pallays que nous connaissons (un calque conservé aux archives du Morbihan est attribué au duc de Retz). Le fort se présente comme un quadrilatère accosté de trois bastions pentagonaux et d'une plate-forme ronde ; le bastion D (du dauphin, puis n° 2) est précisé comme « enveloppé d'un fer à cheval » ; un fossé entoure le fort sur deux côtés au nord et à l'ouest tandis qu'un redan interrompait la courtine ouest. Des pièces d'artillerie sont figurées sur les terre-pleins des bastions, du côté de la mer. Ce plan assez simpliste donne un aperçu grossier du fort de Pallays et présente plutôt un intérêt anecdotique sans grande valeur historique.

Reconnaissant la valeur stratégique de l'île et les possibilités qu'elle offrait, Charles IX imposa aux moines de Quimperlé de l'échanger avec le maréchal Albert de Gondi, duc de Retz ; les moines, ne voulant pas renoncer aux avantages qu'ils en tiraient, entamèrent un procès à Gondi, procès qui se solda en 1584

(1) *Idem*, B 982 (domaine d'Auray).

seulement : le maréchal devait donner aux moines, en échange de Belle-Isle, les terres de Callac et d'Houzillé (1).

En 1572, l'île fut érigée en marquisat en faveur d'Albert de Gondi mais à condition que, pour la sûreté de l'île, il y fit construire un fort à ses dépens, qu'il y entretiendrait une garnison et un état-major et que ses successeurs pourraient, comme lui, faire l'union de l'île à la couronne quand bon leur semblerait (2). Cette dernière clause est fort importante car elle témoigne de l'intérêt que porte le roi à cette île qu'il entend pouvoir contrôler.

II — Les événements intérieurs

Au mois d'août 1573, Jacques de Montgomery, comte de Lorges, s'empara de Belle-Isle à la tête d'un groupe de protestants et avec l'aide d'Anglais ; il l'abandonna au mois de juin suivant quand il vit les armements considérables faits par Bouillé pour l'en déloger. Ce fait témoigne de la faiblesse de la fortification et de sa garnison qui d'ailleurs déserta. C'était un avant-goût des guerres de la Ligue qui devaient se développer, surtout à partir de 1588, en Bretagne. Ce conflit n'eût guère d'écho dans nos îles. Vincent signale cependant que des Espagnols s'implantèrent à Groix à cette époque et fondèrent des familles qui y ont fait souche et dont il a retrouvé les noms (3) (Frollo, Rollo). Ce n'est pas impossible vu la situation géographique de cette île, face à Blavet où Don Juan d'Aquila s'était retranché dans un fort puissant. Par ailleurs, les Espagnols s'étaient installés à Roscanvel et au Croisic. Pour riposter à cette alliance du duc de Mercœur, Henri IV avait fait appel à l'Angleterre qui envoya des soldats qui débarquèrent à Paimpol. Il n'est pas de notre propos de décrire les péripéties de cette lutte qui dura une dizaine d'années ; la Bretagne en sortit dévastée par les Anglais, Espagnols, Royaux et Ligueurs. Des bandits

(1) Adema, *Bulletin de l'association pour l'histoire de Belle-Isle-en-mer*, n° 36, janvier-mars 1973.

(2) *Idem*.

(3) Vincent, *ouvr. cité*.

ajoutèrent encore aux misères des campagnes : La Magnanne et Fontenelle pillèrent Penmarc'h et Pontcroix et toute la basse Bretagne. Le terrain de ce conflit fut essentiellement terrestre et les îles connurent une relative tranquillité car éloignées des combats.

III — La défense des îles

La descente de Montgomery à Belle-Isle avait montré la nécessité de perfectionner la fortification existante afin de lui donner une réelle valeur défensive. Le duc de Retz nomma un gouverneur en 1576; Guitton Goué de la Valette était responsable de la fortification, de la surveillance et de la défense en temps de guerre. Le duc obtint pour les insulaires l'exemption de toutes espèces d'impôts, à condition qu'ils participent aux travaux de fortification entrepris et à la défense de l'île. D'après le père Le Gallen *ces franchises et immunités ne contribuèrent pas peu à grossir leur nombre d'où s'ensuivit l'amélioration de la terre et l'augmentation du commerce* (1). Il obtint également l'autorisation de nommer lui-même le commandant de la place, l'état-major et les officiers de la garnison qu'il était tenu d'y entretenir. Des travaux d'amélioration furent aussitôt entrepris et se poursuivirent au siècle suivant qui vit le perfectionnement du fort des Gondy et que nous étudierons au chapitre suivant.

Par l'exemple de Belle-Isle, nous voyons comment les pillages et les descentes ennemies, en temps de paix comme en temps de guerre, ont amené progressivement l'idée de la mise en état de défense de l'île : elle fut d'abord l'affaire des moines dont elle dépendait; devant les piètres résultats, le roi se mêla du sort de cette île lointaine. On peut avancer l'hypothèse que la défense des sites maritimes fut une des conséquences de l'annexion du duché à la France : en effet, les attaques n'avaient pas manqué sous les ducs de Bretagne qui avaient vu les inconvénients d'implantation étrangères dans les îles, véritables bases pour les

pirates et les ennemis qui en tiraient en plus leur subsistance. Pourtant aucune mesure n'avait été encore prise si ce n'est les pieuses exhortations papales. Le passage des îles bretonnes, jusqu'alors domaines religieux, en des mains profanes fut l'élément décisif et correspondit à un tournant de l'histoire de ces îles dont la vocation militaire apparut de plus en plus évidente.

Un processus semblable entraîna la défense de l'île d'Ouessant à la fin du XVI^e siècle. Comme nous l'avons déjà dit, celle-ci appartenait aux comtes-évêques du Léon. Or, en 1589, par contrat du 26 juin, Rolland de Neufville, évêque de Léon, échangea avec René de Rieux, marquis de Sourdéac, lieutenant général et gouverneur de Brest, « l'île d'Oixant contre la terre de Portleach en Tregarantec » : échange avantageux puisque Portleach rapportait une rente de 300 livres, 8 sols, 1 denier et une somme de 2958 écus alors que l'évêché ne tirait d'Ouessant que 97 livres, 7 sols, 11 deniers. Ces impôts rentraient mal ce qui faisait écrire à Rolland de Neufville, dans un mémoire du 18 janvier 1599 : *en outre, il faut un homme d'épée et non de bréviaire pour gouverner tels insulaires qui sont ordinairement rudes et peu civils...* (2).

Dès que Sourdéac entra en possession de l'île, il leva une compagnie de soldats pour sa défense, la garnit de canons et les habitants demandèrent à être exemptés de la grande dîme. De même qu'à Belle-Isle, l'abandon d'Ouessant par l'évêché de Léon au profit d'un représentant du roi, homme de guerre de surcroît, entraîna une mise en défense de l'île qui, ici, vit l'envoi d'une garnison et de canons, mais ne connut pas encore de réalisations architecturales d'importance.

Les livres des Mandements des années 1571-74, 1581-86, 1586-93 (3), renferment des lettres *d'exemption de fouages aux habitants de l'île de Groie, continuations des faveurs et des privilèges au profit des habitants de l'île de Groys*. Le fouage était primitivement destiné, au temps des ducs de Bretagne, à l'entretien des troupes pour la campagne. Cet impôt militaire

(1) *Histoire de Belle-Isle-en-mer* par le RP Galen, finis en 1759, laquelle histoire m'a été donnée à présent par le RP gardien des capucins de Vannes pendant mon séjour dans cette ville en 1762.

(1) Peyron et Abgrall, *ouvr. cit.*

(2) Arch. dép. Loire-Atlantique, B 57, 61, 62 (mandements royaux).

devint par la suite une imposition directe levée par feu. Belle-Isle en était aussi exemptée et d'une façon générale cette pratique s'étendait aux paroisses gardes-côtes et aux îles, à charge pour les habitants de se garder eux-mêmes. C'était un moyen aussi de développer la population maritime.

A partir de la moitié du XVI^e siècle, le peuplement de Groix s'accrût considérablement : l'île appartenait alors au prince de Rohan qui affermais ou vendait les terres qui n'avaient pas été données aux moines. Les habitants payaient des dîmes seigneuriales, perçues par un prévôt habitant l'île, et des dîmes ecclésiastiques dues aux prieurs de Saint-Gunthiern, de Saint-Guenaël en Caudan, de Saint-Michel des Montagnes et à l'abbé de Saint-Maurice en Carnoët (1). Il existait alors 17 chapelles dans l'île; les terres étaient divisées en sillons, longues bandes de terre disséminées partout où on plante du froment et de l'avoine. Ici, cette mise en valeur ne s'accompagne pas d'une mise en état de défense. Nulle part, nous n'avons trouvé mention d'un envoi de troupes ou d'armes.

En conclusion, le XVI^e siècle apparaît comme une période-clé en ce qui concerne les îles : de religieuses, elles sont devenues roturières et leur rôle stratégique étant pressenti, elles reçoivent un embryon d'organisation défensive qui ira en se développant au cours des siècles suivants. L'intérêt du roi et de ses conseillers s'est éveillé et a entraîné des mesures en faveur des insulaires qui sont exemptés d'impôt : ces deux éléments — défense et privilège — avaient pour but de maintenir en place la population et entraîna un accroissement démographique et une mise en valeur des terres.

(1) Vincent, *ouvr. cité*.

Troisième partie

La défense des îles au XVII^e siècle

CHAPITRE PREMIER

La conjoncture nouvelle

Le XVII^e siècle vit la naissance de la Bretagne comme province maritime de première importance : cette nouvelle orientation se dessina à la fin du siècle pour s'accroître et se développer pleinement au XVIII^e. Elle fut la conséquence logique de toute une série d'événements à la lumière desquels apparut la nécessité de fortifier la péninsule et d'en exploiter toutes les possibilités.

I — Les opérations militaires

Les guerres de la Ligue avaient mis en évidence le danger d'installations étrangères en territoire français : le duc de Mercœur avait fait appel aux troupes du roi d'Espagne qui avait

donné fort volontiers son concours car il avait pressenti que c'était là le moyen de s'assurer quelques positions clés en France. Lorsque le traité de paix fut signé, Henri IV dut le rémunérer fortement pour se débarrasser des soldats qui, sous le commandement de Don Juan d'Aquila, s'étaient retranchés à Blavet où ils avaient construit une forteresse. Ce fut la seule installation étrangère durable sur un littoral qui ne connut par ailleurs que des attaques sporadiques mais menaçant constamment sa sécurité. Ainsi, pendant la guerre de Trente Ans, au moment où les Espagnols étaient vainqueurs à Corbie, l'île de Sein fut attaquée en 1636, puis en 1638. De plus, même en dehors des périodes de guerre, la sûreté était des plus précaires : des corsaires jerséens ou hollandais, montés sur des chaloupes légères leur permettant de s'approcher des côtes, opéraient des descentes ou effectuaient des prises fructueuses sur les navires de commerce lourds et peu manœuvrants.

Ces événements n'avaient d'intérêt que pour l'histoire locale : la Bretagne ne jouait encore qu'un rôle insignifiant dans les conflits de l'époque; sa position géographique la laissait encore trop éloignée des champs de bataille du nord et de l'est du pays. La situation devait changer dès le gouvernement personnel de Louis XIV : c'en était fini de la tranquillité de la péninsule qui devenait, pour longtemps, la cible de la rivalité franco-anglaise.

G. Toudouze (1) a distingué deux périodes dans la guerre des côtes au XVII^e siècle : de 1661 à 1682, une guerre à caractère simultanément défensif et offensif et, après le désastre de la Hougue en 1692, une guerre à caractère strictement défensif.

Ce nouveau rôle de province stratégique de première importance, en plus des ruines et désastres provoqués par les descentes ennemies, entraîna un bouleversement dans la vie des habitants sur lesquels reposa le poids de la guerre, dont nous étudierons les conséquences à travers l'exemple des îles.

En 1663, les Anglais opérèrent une descente à Groix qui se traduisit l'année suivante par une baisse sensible de la natalité.

(1) Toudouze (GG), *La défense des côtes de Dunkerque à Bayonne au XVII^e siècle*, Paris, 1900.

En 1674, la menace d'une attaque hollandaise jeta l'alarme sur les côtes bretonnes : les flottes hollandaises croisèrent au large de Brest provoquant des concentrations de troupes, mais ce fut à Belle-Isle qu'eut lieu le débarquement. La flotte de l'amiral Tromp mouilla en rade de Palais et une députation fut envoyée à la citadelle pour une première sommation de se rendre : le commandant de la place, Louis du Poulet, seigneur de Logeril, refusa; le lendemain, un important corps de troupe (800 hommes selon le R.P. Le Gallen) sous la direction du comte de Hoorn débarqua et, repoussant sans peine les quelques défenseurs, s'avança jusqu'à la citadelle. Là, il se heurta à une résistance inattendue et, au bout de quatre jours, reprit la mer après avoir pillé quelques hameaux.

Pendant ce temps, l'amiral Tromp avait donné aux habitants l'autorisation de sortir pêcher; cette attitude pleine de mansuétude peut s'expliquer par le fait que les Hollandais voulaient peut-être faire diversion en longeant les côtes bretonnes, afin de convaincre le roi de France d'envoyer des troupes pour la défense des côtes et dégarnir ainsi les frontières du nord. Cette même flotte mouilla ensuite dans les courreaux de Groix : une compagnie d'infanterie débarqua sur l'île et, la trouvant déserte, crut les sources empoisonnées : elle brûla quelques cabanes et s'empara du bétail. L'île de Noirmoutier fut également pillée par la flotte hollandaise au mois de juillet de cette même année 1674.

Avec les guerres de la Ligue d'Augsbourg, les agressions devinrent plus fréquentes et systématiques : Saint-Malo, Brest et le golfe du Morbihan devinrent les principales cibles de l'attaque. Une première tentative eut lieu à Camaret en 1691; l'année suivante vit le désastre de la Hougue qui consacra la prééminence de la flotte anglaise et marqua le renoncement de Louis XIV à tout projet d'expédition en Angleterre : la guerre navale prenait une forme nouvelle.

Constatant que jamais la Marine française ne pourrait rivaliser avec celle de l'Angleterre qui n'ayant pas de frontières terrestres à défendre pouvait y consacrer toutes ses forces, Vauban vit dans la Câprerie (la course) le seul moyen de lutter efficacement : le but de la course était de perturber le commerce, principale richesse et soutien économique des ennemis de la France : ...*Ce ne peut être*

que par la course qui est une guerre de mer subtile et dérobée, dont les coups sont d'autant plus à craindre pour eux qu'ils vont droit à leur couper le nerf de la guerre... tous les grands armements sont inutiles (1).

Les idées de Vauban furent écoutées, en particulier par Jean Bart dont il avait d'ailleurs signalé lui-même au roi les exceptionnelles qualités. De nombreux bâtiments, armés en course, partirent de Saint-Malo et Dunkerque. Aussi, les Anglais se décidèrent-ils à concentrer leurs attaques sur ces ports.

En mai 1694, Louis XIV fut mis au courant d'une action sur le port de Brest destinée à brûler les vaisseaux qui y étaient basés. Il écrivit à Vauban, alors à Saint-Malo, de se rendre à Brest et d'y organiser la défense; Vauban fit établir des retranchements dans la presqu'île de Quclern et dans l'anse de Cama et : les Anglais y débarquèrent le 18 juin 1694 et subirent une défaite écrasante sous les feux des retranchements et de la fameuse tour alors inachevée. A cette occasion, des prisonniers anglais révélèrent alors qu'ils avaient l'intention d'effectuer des descentes à Belle-Isle et à La Rochelle (2) : en conséquence, M. de Lavardin (3) fit passer sur l'île 500 hommes de la milice des villes dont 250 de la milice de Vannes (4). De plus, à l'occasion de cette alerte, on s'aperçut qu'il n'y avait pas cent livres de poudres sur les côtes de Nantes à Brest et que les entrepôts de Vannes et de Quimper étaient vides; aussi, profitant du recul des Anglais, 500 barils de poudre furent convoyés de Brest au Port-Louis par la mer, au mois de juillet 1694 (5).

Au cours de l'été 1696, une flotte anglo-hollandaise croisa au large de la Bretagne : le 14 juillet, 45 vaisseaux de ligne mouillèrent devant Belle-Isle, entre la pointe des Poulains et de Taillefer, tandis que 12 à 15 autres vaisseaux s'en détachaient

(1) Vauban, *Les Oisivetés*, tome 2, novembre 1695.

(2) Arch. nat., Marine B³86.

(3) Henri, Charles de Beaumanoir, marquis de Lavardin, lieutenant général des armées.

(4) Arch. nat., Marine B³96.

(5) Marine B³86.

pour cingler vers La Rochelle. Nous connaissons le détail des événements grâce au récit du commandant de Belle-Isle, la Ferrière (1). Des chaloupes ennemies abordèrent Houat où le lieutenant et ses 12 hommes du régiment de Navarre se retirèrent dans la tour : les cabanes des pêcheurs furent brûlées. Le lendemain, une partie des vaisseaux levait l'ancre pour se diriger vers Port-Louis mais les vents étant contraires, ils rebroussèrent chemin et regagnèrent leur mouillage. Ils reprirent la route pour Port-Louis le 16 juillet où il ne se passa rien de grave. Par contre, l'île de Groix, sans défense, fut complètement pillée et ravagée. Houat et Hœdic subirent à nouveau des attaques mais les tours tintrent bon. Le 17 juillet, des descentes ennemies furent tentées sur les côtes de Quiberon et du golfe du Morbihan, mais sans succès, car elles étaient bien défendues. Plusieurs tentatives de débarquement eurent lieu à Belle-Isle, au port Andro, au port Maria et au port Blanc mais les 25 compagnies d'infanterie qui défendaient l'île repoussèrent les assaillants qui ne purent mettre pied à terre. Le 20 juillet, la flotte appareillait et croisa quelques temps dans les parages d'Ouessant pour guetter la flotte du maréchal Châteaurenault; plusieurs barques furent brûlées à Molène et des pêcheurs enlevés. Au mois d'août, les ennemis stationnaient devant Bréhat et Tréguier puis, avec l'arrivée de la mauvaise saison, ils regagnèrent l'Angleterre. Les dégâts avaient été si importants à Groix, à Houat et à Hœdic que des secours furent accordés à leurs habitants (2).

De cette énumération des opérations navales effectuées sur les côtes et les îles bretonnes au cours du XVII^e siècle, on peut déduire les principaux objectifs de l'ennemi : ils étaient de trois ordres. D'une part, Brest, Lorient, grands centres portuaires et arsenaux : d'autre part, Saint-Malo, Port-Louis, en tant que ports de course et enfin les îles. Les avantages qu'auraient tirés les Anglais de l'occupation des îles étaient nombreux : leur utilisation comme bases où ils trouvaient le ravitaillement nécessaire à leur subsistance face à des points importants. Ouessant, face à Brest; Groix, face à Port-Louis; Belle-Isle, face

(1) Serv. hist. Armée de Terre, vol. 1428, pièces 106-107 (cité dans *Bulletin de la société polymathique du Morbihan*, 1927).

(2) Arch. nat., Marine B³117.

au golfe du Morbihan et base de départ pour aller vers la Rochelle, Rochefort et Bayonne. C'étaient, en outre, par leur position géographique, d'excellents postes d'observation pour contrôler les navires entrant ou sortant de la Manche ainsi que les navires au long cours utilisant les îles comme points d'atterrissage. Enfin, ces îles « couvraient » une zone où le cabotage était particulièrement actif.

Le résultat de toutes ces opérations navales entreprises par les Anglo-Hollandais pouvait paraître négatif dans la mesure où l'ennemi n'avait réussi à se maintenir en aucun point du littoral et des îles. Ce jugement serait valable si l'on raisonnait en termes de batailles terrestres : cependant dans ce cas précis de défense côtière, il ne devait pas faire illusion. Dès 1691, les Français avaient perdu l'initiative et la défense devait se modeler sur l'attaque : les Anglais pouvaient attaquer où bon leur semblait. Ils obligeaient la France à rester sur le qui-vive, à mobiliser des troupes en état permanent d'alerte et surtout à mettre en place, tout au long de la côte, un réseau défensif extrêmement coûteux.

II — Un état d'esprit nouveau

Ce ne furent pas seulement quelques événements d'ordre militaire qui attirèrent l'attention sur la vulnérabilité de la Bretagne et sur la nécessité d'intégrer la défense des îles dans le programme général de défense côtière. En effet, au XVII^e siècle, se développa une nouvelle notion, celle de nation, dont les implications étaient surtout d'ordre militaire : étendre et renforcer le territoire ; les instruments de cette ambition, le pouvoir et l'armée, devaient être solidement organisés. Aussi, la France, en rivalité avec les pays voisins, dut-elle s'équiper d'une flotte et d'une défense côtière : ce processus très lent avait commencé au XVI^e siècle mais s'affirma surtout au siècle suivant.

a. La mise en place d'une structure administrative.

L'Édit de Nantes, gage de paix religieuse et civile, marqua la fin des troubles en Bretagne : le démantèlement de nombreux châteaux-forts, ordonné par le roi et réclamé par les états,

témoigna de la volonté du pouvoir royal d'assurer lui-même l'ordre dans la province. Cette politique fut suivie par Richelieu et Louis XIII dans leur lutte pour établir la monarchie absolue et pour combattre le protestantisme. Richelieu signa, en 1629, la commission d'Infreville : Louis Leroux d'Infreville, commissaire général de la Marine, fut chargé de visiter les côtes du Ponant pendant que Séguiran s'occupait de celles de la Méditerranée.

Rappelons qu'en 1626, Richelieu avait aboli la charge de grand amiral de France et avait pris le titre de « Grand Maître de la navigation et du commerce ». Les Bretons avaient toujours refusé que l'amiral de France s'ingérât dans la direction de la Marine de leur province qui, selon eux, constituait un droit ducal transmis au gouverneur considéré comme remplaçant le duc. Richelieu contourna le problème en se faisant nommer gouverneur de Bretagne : il s'intéressa surtout à la situation de Brest et aux avantages offerts par sa rade et y entreprit l'aménagement d'un puissant arsenal. Pour assurer une meilleure politique de navigation, le cardinal créa sept tribunaux d'amirauté mais, à sa mort, cette institution fut abandonnée pour n'être reprise qu'à la fin du siècle. La politique de Richelieu se heurta à des résistances farouches à propos de la question des « intendants de justice, police et finances » qui d'ailleurs soulevait les passions dans tout le royaume.

La monarchie administrative leur réservait un rôle de contrôle dont les Parlements prenaient ombrage : ces représentants du pouvoir royal venaient en missions extraordinaires pour régler des problèmes précis. Au cours des années 1647-48, le Parlement de Bretagne manifesta violemment son opposition à la nomination d'un de ses conseillers, Louis de Coëtlogon de Mejusseume, à la qualité d'intendant de justice, police et finances. Désarmé devant cette résistance acharnée, le gouvernement royal céda (1). Avec le gouvernement personnel de Louis XIV commença pour la Bretagne une ère nouvelle : le ton fut donné par l'arrestation du surintendant général des Finances, le 5 septembre 1661 à Nantes, au cours de la session des états. Le roi signifiait ainsi sa volonté de ne souffrir aucun rival susceptible d'entamer son autorité.

(1) Fréville (H.), *L'intendance en Bretagne*, Rennes, 1953, tome I.

Rappelons que Fouquet travaillait alors à la mise en valeur, aussi bien militaire qu'économique, de Belle-Isle dont il était propriétaire depuis 1658.

Le pouvoir royal développa le pouvoir de ces commissaires extraordinaires et habitua progressivement la Bretagne à l'ingérence de ses représentants dans les affaires de la province. Il préparait ainsi l'instauration de l'intendance en Bretagne comme institution permanente, organe indispensable d'un pouvoir centralisateur. L'arrivée en 1689 d'Auguste-Robert de Pomereu « commissaire départi pour l'exécution des ordres de sa majesté » coïncida avec le départ du duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne. Cet éloignement, soigneusement calculé, laissait les mains libres à l'intendant. Désormais, le titre de gouverneur ne recouvrit plus qu'une fonction honorifique au rôle effacé, puisque les successeurs du duc de Chaulnes ne résidèrent pas en Bretagne. Le gouverneur était assisté de deux lieutenants généraux dont les départements recouvraient, l'un les huit évêchés de Rennes, Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Saint-Pol, Quimper et Vannes et l'autre l'évêché de Nantes. Ces lieutenants généraux, secondés par des lieutenants du roi, jouèrent un grand rôle dans la première moitié du XVII^e siècle; par la suite, leur importance décrût alors que, sous l'impulsion de Louvois, l'institution de commandant en chef se développait : celui-ci était investi d'attributions militaires mais il participait aussi à l'administration civile; il fut le collaborateur direct de l'intendant.

Ainsi, à la fin du siècle, la mise en place d'une administration provinciale avec l'installation de l'intendance mit un terme à une époque dominée par la politique des clientèles et porta un rude coup au parlement et, par ricochet, à la noblesse bretonne.

L'organisation des bureaux de l'intendance se fit progressivement dans une atmosphère d'hostilité et nous étudierons, dans la partie suivante, le rôle que joua le bureau de la Guerre dans la défense des côtes bretonnes.

L'établissement d'une structure administrative en Bretagne ne fut pas seulement l'acte d'autorité d'un pouvoir centralisateur : la politique extérieure et la lutte contre l'Angleterre posa la question de la sécurité et de la défense des côtes de la péninsule.

L'arrivée de l'intendant coïncidait avec la mise en application des projets de Seignelay concernant l'utilisation des ports et havres de la province dans la lutte contre l'Angleterre et la Hollande (1).

Ce fut cette même année 1689 que le roi décida de construire des navires de guerre à l'Orient car les arsenaux de Brest et de Rochefort n'y suffisaient plus. Cela posa un problème de cohabitation avec la compagnie des Indes qui y était établie depuis 1666 : il fut résolu par la nomination du directeur local de la compagnie, M. de Ceberet, au grade de commissaire général de la Marine à l'Orient. Le XVIII^e siècle verra d'ailleurs se développer une étroite collaboration entre la Marine et la compagnie des Indes dans le cadre des « fournitures réciproques ».

La mise en état de défense des côtes bretonnes et les moyens financiers qu'elle exigeait fut une part importante des préoccupations des intendants qui se succédèrent en Bretagne, à partir de 1689.

b. L'organisation de la défense des côtes.

L'organisation de la défense des côtes fut la résultante des opérations militaires et d'un état d'esprit nouveau.

a. La création du département des fortifications.

Nous avons vu qu'au siècle précédent la défense des côtes n'existait que dans la mesure où les habitants prenaient eux-mêmes les armes pour repousser l'assaillant. La défense des côtes existait alors de fait sinon de principe : chaque ville se défendait elle-même sans se préoccuper de ce qui se passait hors de sa vue. En Bretagne, les ducs avaient, en quelque sorte, coordonné les défenses locales par l'appui de leurs troupes et de leurs vaisseaux.

Depuis le rattachement de la Bretagne à la France, la volonté royale de surveiller au plus près les fortifications se renforça au cours des siècles se manifestant par le démantèlement ou la construction des places suivant les circonstances. Le roi, voulant

(1) Fréville (H.), *L'intendance en Bretagne*, Rennes, 1953, tome 1.

être responsable de la défense de son royaume, en finançant la construction ou les réparations : Charles VIII avait nommé en 1445 des trésoriers chargés de visiter toutes les forteresses, d'ordonner les réparations essentielles et de dresser l'inventaire de l'artillerie qui s'y trouvait. Girardin de Billy fut chargé de l'inventaire de l'artillerie de Bretagne en 1495 par commission du roi (1). Cette institution de trésorier prit de l'importance avec le renforcement de l'autorité royale qui nécessitait que le roi assumât la plus grande partie des dépenses pour être en mesure de combattre les particularismes locaux.

Henri IV confia à Sully la charge de « grand maître des fortifications » : l'ordonnance de 1604 mit de l'ordre dans les travaux qui jusqu'alors avaient été abandonnés à l'arbitraire des gouverneurs de province. Il substitua à ces derniers des contrôleurs des fortifications assistés d'ingénieurs. Ceux-ci « agents locaux attachés à une circonscription territoriale donnée et dans laquelle ils doivent travailler » (2) devaient dresser des plans, toisés et devis des travaux.

A la mort de Louis XIII (1643) la charge de surintendant des fortifications fut rattachée au secrétariat d'état à la Guerre; Michel Le Tellier fit signer au roi un édit créant la charge « d'intendant des fortifications », « première tentative de décentralisation après le régime éminemment centralisateur de Sully » (3). Ces intendants étaient en effet chargés d'une ou plusieurs provinces avec, sous leurs ordres, des ingénieurs.

En 1661, Louis XIV partagea la surintendance des fortifications en deux départements confiés, l'un à Le Tellier, l'autre à Colbert. Le premier fut chargé de la Flandres, Artois, Hainault, rive droite du Rhin, Alsace, Roussillon, c'est-à-dire les acquisitions territoriales récentes (son fils Louvois lui succéda dans cette fonction). Le second, surintendant des bâtiments du roi, secrétaire d'état à la Marine, fut responsable de toutes les places

(1) *Archives de Bretagne*, tome 2, 1884, p. 123.

(2) Blanchard (A.), *Les « ingénieurs du Roy » de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, 1979, p. 34.

(3) Lazard (P.), *Vauban*, Paris, 1934.

de l'ancien domaine du roi, c'est-à-dire Picardie, Champagne, trois évêchés, Provence, Languedoc, Pyrénées et les côtes de l'Océan (ce fut Seignelay qui prit la suite).

La coordination de ces deux départements était assurée par un « commissaire général des fortifications » qui fut le chevalier de Clerville que Vauban remplaça en 1678.

A la mort de Seignelay et de Louvois, Louis XIV fit, en 1691, de l'administration des forteresses, un département unique qu'il confia à Michel Le Peletier de Souzy qui reçut le titre de « directeur général des fortifications de terre et de mer » assisté de Vauban, premier commissaire général.

Le Peletier divisa le service en vingt-trois directions confiées à vingt-trois directeurs (1) (la charge d'intendant des fortifications avait été supprimée en 1692). Ces directeurs résidaient dans les villes les plus importantes et recevaient copie des mémoires des ingénieurs qu'ils apostillaient; ils avaient surtout un rôle technique, les finances étant du ressort de l'intendant de la province et du trésorier des fortifications. Chaque direction était divisée en chefferies composées d'une ou plusieurs petites places aux ordres d'un ingénieur en chef assisté d'un ou plusieurs ingénieurs ordinaires.

A Belle-Isle résidait un ingénieur en chef ayant sous ses ordres un ingénieur ordinaire; il adressait au directeur un mémoire comprenant la description de la place, les travaux projetés (ouvrages neufs ou réparations), l'estimation des dépenses et les propriétés militaires de la place; un ou plusieurs plans accompagnaient ce mémoire sur lesquels, conventionnellement, les ouvrages anciens ou terminés étaient colorés en rouge, les travaux projetés, ou en cours, en jaune.

b. Les tournées d'inspection des côtes.

La volonté de Colbert de doter la France d'une puissante flotte de guerre eut des conséquences sur la défense des côtes dans la mesure où la marine de guerre devait y suppléer, autant sinon plus qu'une organisation fixe de fortifications côtières. Il

(1) Blanchard, *ouvr. cité*.

convenait de défendre les ports et arsenaux qui devenaient des cibles potentielles des puissances maritimes, notamment l'Angleterre menacée dans sa suprématie. Colbert appliqua sa méthode habituelle d'enquêtes en envoyant des missions inspecter les côtes de la Manche et de l'Atlantique.

En 1664, Louis XIV ordonna qu'une commission allât reconnaître les côtes de l'Océan pour créer plusieurs grands ports susceptibles de recevoir les navires de guerre : Colbert de Terron, Blondel et le chevalier de Clerville la composaient. Ce dernier fut le premier commissaire général, inspecteur général des fortifications en 1658 (il joua un rôle important dans la création du port de Rochefort et, en 1671, il fut nommé gouverneur de l'île d'Oléron qu'il fortifia). On peut penser que ce fut à l'occasion de cette tournée en 1664 que Clerville visita Brest et sa « vedette avancée », Ouessant. En effet, la Bibliothèque nationale conserve une carte (1) de la « baye de Rambolle dans l'isle d'Ouessant » par le chevalier de Clerville : sur cette carte est figurée la baie de Lampaul avec, au fond, la cale où *eschouent ordinairement les bastiments des habitants laquelle peut se creuser, élargir et alonger tant qu'on voudra*. Il signale aussi la cale de « Fontaine Velin » (an aod prad) où *l'on peut faire un lieu plus propre à eschouer et à carénner des frégates qu'en celle où eschouent ordinairement les bâtimens des habitants*. Au niveau du Porz Goret, il projetait un môle rejoignant le rocher du Corce au moyen duquel on pourrait mettre plus de trente navires en assurance.

L'année suivante, en 1665, le frère du grand Colbert, Colbert de Croissy, inspecta les côtes bretonnes pour déterminer les ports les plus aptes à recevoir la marine royale et les arsenaux : c'était l'un des aspects de sa mission qui comportait, en outre, une enquête sur l'administration sociale, juridique, sur l'état de la noblesse, du clergé, etc. (2). Il est intéressant de remarquer avec quel luxe de détails sont dépeintes les côtes des évêchés de Saint-Malo et de Saint-Brieuc où la garde-côte est décrite avec une

grande précision alors que cette institution n'est pas évoquée pour les côtes du sud. Colbert de Croissy visita l'île de Bréhat où il compte « 700 bons hommes portant armes » ; il mentionne également le « château du Thureau » et les problèmes de sa défense ; Ouessant et Molène ne sont citées que comme paroisses dépendant de Brest. Passant par Concarneau, il évoque les îles Glénan ... *à trois lieues de la ville, il y a une isle appelé de Grenand où les vaisseaux se mettent à couvert de tous vents, et les corsaires des ennemis s'y retirent du temps de la guerre avec l'Espagne* (1). Du port-Louis, il signale les mouillages de l'île de Groix ... *ces entrées (de Port-Louis) sont couvertes de l'isle de Groiedz esloignées de deux lieues des Errants dont le terrain est fort eslevé gisant est et ouest sur la longueur de deux lieues sous laquelle il y a par tout bon mouillage et abry pour tous les vents d'aval jusqu'au nordouest...* (2).

Une lacune paraît étonnante : Belle-Isle n'est mentionnée qu'en tant qu'atterrissage pour entrer dans la Loire. Pourtant, l'importance stratégique de l'île avait été une des causes de l'arrestation de Fouquet. Peut-être Belle-Isle constituait-elle une entité, un domaine à part qui n'avait pas sa place dans le procès-verbal de cette tournée.

Vauban n'arriva dans la province qu'en 1683, date tardive quand on considère sa carrière et qui mérite qu'on s'y arrête. Le chevalier de Clerville étant mort en 1678, Vauban l'avait remplacé dans la fonction de commissaire général des fortifications. Il s'occupa alors prioritairement de la construction du port de Dunkerque et n'alla en Bretagne que l'année de la mort de Colbert. Ceci n'est pas seulement un hasard de date : les fortifications maritimes étant entre les mains de Colbert, celui-ci ne pouvait les confier qu'à l'un de ses agents d'exécution ; le chevalier de Clerville fut cet homme et on peut dire que Vauban remplit le même rôle vis-à-vis de Louvois et en conséquence se consacra à son département. Il effectua donc une première tournée bretonne en 1683 et son intérêt se porta sur les îles : en 1683, il était à Belle-Isle, Houat, Hoëdic, en 1685 à Ouessant.

(1) Bibl. nat., cartes et plans, S.H. port. 46, div. 5 pièce 1D.

(2) Kethervé (J.), Roudaut (F.), Tanguy (F.), *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy (Cahier de Bretagne occidentale n° 2, 4^e trim. 1978)*.

(1) *Idem*, p. 212.

(2) *Idem*, p. 225.

Nous reviendrons un peu plus loin sur les projets et réalisations exécutés sous ses ordres.

Groix, par contre, ne reçut pas la visite de Vauban : un plan de l'île lui fut envoyé et, comme aucun port n'y était alors aménagé, il ne la jugea pas assez importante pour y construire une fortification et se contenta de conseiller aux habitants de faire passer leurs bestiaux sur le continent pendant les mois de juin, juillet, août et, ensuite, lorsque les vents ne permettent plus aux ennemis de se risquer à une descente, chacun ramènera ses bêtes sur l'île (1).

L'intérêt stratégique des îles étant compris, des travaux de fortifications furent entrepris dans les plus importantes; dans les autres, on se contenta de faire passer des canons en temps de guerre.

CHAPITRE II

La défense des îles

I — La défense mobile de terre

Les milices garde-côtes.

Comme les paroisses garde-côtes, les habitants des îles étaient astreints à la milice garde-côtes : l'institution des paroisses sujettes au guet de la mer avait été réglementée par l'ordonnance de 1681 et ce fut dans le règlement du 12 mai 1696 qu'elle reçut le nom de « milice garde-côtes » (1). Il s'agissait, en fait, d'enrégimenter les habitants pour assurer la surveillance des côtes, en temps de guerre comme en temps de paix : ce service était obligatoire pour tous les hommes entre seize et soixante ans, excepté les pêcheurs dont l'activité était nécessaire à la survie de la province. L'ordonnance précisait leur attribution : observation de la mer, service des batteries, opposition au débarquement en cas d'attaque, service de courrier, construction et entretien des corps de garde.

Le rapport de Colbert de Croissy fournit des détails concernant l'organisation de la garde-côtes en Bretagne : elle était composée d'escouades d'une centaine d'hommes qui montaient la garde, jour et nuit, pendant vingt-quatre heures; en cas

(1) Arch. nat., Marine B¹ 117.

(1) Hennem (L.), *Les milices garde-côtes*, dans *Annales maritimes et coloniales*, janvier-mars 1886, p. 509.

d'apparition de voiles ennemies, ils devaient faire sonner le tocsin et la nuit allumer des feux pour prévenir les paroisses voisines. Ces hommes appartenaient tous à des paroisses situées à l'intérieur d'une bande côtière de deux lieues de profondeur (1). Tous les habitants soumis à la garde-côtes devaient avoir chez eux un mousqueton ou un fusil, une épée, une demi-livre de poudre et deux livres de balles sous peine d'amende; en contre-partie, interdiction était faite aux huissiers de les saisir pour dettes, même deniers royaux. Ces charges pesaient lourdement sur les paysans qui en demandaient la suppression pendant les périodes de paix car les cultures en souffraient. Cette milice était placée sous les ordres d'un capitaine, assisté d'un lieutenant chargé de l'inspection.

Le littoral était divisé en capitaineries dont les limites varièrent au cours des années — en 1689, quinze capitaineries — (2) — en 1695, treize.

En février 1689, Vauban écrivait au sujet de la milice de Belle-Isle *... on trouvera dans cette isle six cents hommes forts et puissants pour porter les armes; il en faudrait faire autant de compagnies qu'il y a de paroisses, leur donner des officiers choisis entre les plus honnêtes, leur distribuer des armes, leur apprendre à s'en servir. On pourra trouver parmi eux cinquante hommes propres à servir le canon de la côte et il faudrait faire venir quarante canonniers de la terre ferme* (3)...

Les vœux de Vauban ne furent pas exaucés puisqu'en 1695, M. de Lavardin, lieutenant général des Armées, écrivait *... il y a la milice de l'île et du bourg qui forment un médiocre bataillon mais peuvent aider à garder quelques postes: il y a environ six cent vingt paysans sur les bidets de l'île en guise de dragons* (4)...

L'efficacité de cette milice garde-côtes reposait sur la loi du nombre et non sur des qualités militaires: mal armée, indisciplinée, trop nombreuse, elle ne pouvait servir que

(1) Kerhervé, Roudaut, Tanguy, *ouvr. cité*, p. 56.

(2) Toudouze, *ouvr. cité*, p. 173.

(3) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33f.

(4) Arch. nat., Marine B°92.

d'appoint à des troupes régulières et on ne pouvait compter sur elle pour repousser une attaque en règle. Qu'on se rappelle le sévère jugement de Vauban dans une lettre adressée, de Brest, au roi le 15 juillet 1695 (1). *... cette milice est sur un très mauvais pied, peu obéissante et très ignorante de toutes les fonctions militaires y ayant très peu de gens qui ayent servi...*

A noter cependant que, dans un cas précis, le débarquement de Camaret du 18 juin 1694, Vauban n'avait pas manqué d'unir dans un même éloge les troupes régulières, le ban et l'arrière-ban.

En cas d'alarme, c'était la milice qui, par des signaux côtiers et par des messagers, devait prévenir les troupes régulières, dragons et cavalerie et l'arrière-ban. Le régiment de dragons de Bretagne, qui avait été mis en place en octobre 1609 (2) et était employé à la défense des côtes sous les ordres de M. de Cambout, fut révoqué en 1698 pour être rappelé en 1702. L'ordonnance de 1635 de Richelieu avait ranimé une institution féodale, la convocation de l'arrière-ban: « les gentilhommes » des provinces étaient tenus de fournir un nombre déterminé de cavaliers armés suivant l'importance de leur fief. Le rôle de cet arrière-ban n'ayant guère été efficace, sa réorganisation fut décidée, à l'échelon provincial, pour servir, sinon à l'offensive, du moins à la défensive. Vauban écrivit plusieurs mémoires sur l'organisation du ban et de l'arrière-ban. Mais, la plupart du temps, celui-ci fonctionnait mal; en ce qui concerne l'arrière-ban de Cornouaille, il était convoqué à Quimper pour être passé en revue. Il devait, à l'apparition des signaux d'alarme, se porter en masse au point attaqué afin de secourir la milice. Leur manque d'entraînement et la faiblesse de leur armement inspira ce jugement à Vauban, toujours dans cette lettre de juillet 1695 (3) *... Les bans des cinq évêchés, dont il vous a plu de me donner le commandement sont tous faibles les uns comme les autres. Ce sont autant de*

(1) Bibl. Génie, Vauban, Brest 1683 à 1704, F° 33f.

(2) Berenger (J.), Meyer (J.), *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après le mémoire de Béchameil de Nointel*, Paris, 1976: « il est entretenu [le régiment] aux dépens de la province qui lui fait tous les ans, pour cette dépense, un fond de 131490 livres » (p. 99).

(3) Bibl. Génie, Vauban, Brest 1683 à 1704, F° 33f.

régiments de noblesse composés de plusieurs compagnies, les unes fortes, les autres faibles, les unes à pied par impuissance d'être mieux, et les autres à cheval sur roussins, chevaux de charrettes et bidets ce qui joint au peu de subordination fait le plus mauvais composé et à mon avis les plus méchantes troupes du royaume, car il n'y a pas d'escadron qui se puisse former en une heure de temps ni qui puisse marcher 200 pas sans se rompre... l'arrière-ban de Bretagne est au plus mauvais rang des troupes du royaume...

II — La défense mobile de mer

Au siècle précédent, nous avons noté l'existence de « convois armés » pour la protection des navires marchands; la nécessité se faisant de plus en plus sentir par suite de la recrudescence de la course et de la piraterie, Richelieu donna un caractère officiel à cette institution. Il acheta à des puissances voisines, comme la Hollande, des navires qu'il transforma en vaisseaux de guerre qui devaient escorter les marchands : les résultats ne furent guère probants puisque ces garde-côtes se comportèrent parfois en pillards. Il fallut attendre l'arrivée de Colbert pour que cette institution des garde-côtes reçut une forme définitive. Avant de l'étudier, nous devons noter que cette protection de la marine royale n'était pas gratuite et les états de Bretagne tergiversèrent longtemps devant la dépense.

Les flottes de guerre tenaient la mer l'été et étaient désarmées quand venait l'hiver. Aussi, les pirates en profitaient-ils pour multiplier leurs attaques à la mauvaise saison : pour pallier cet inconvénient, dès l'automne, des navires de faible tonnage, qui pouvaient se rapprocher suffisamment des côtes, quittèrent les arsenaux. Puis, Colbert inaugura le système des « croisières permanentes » et diversifia la tâche des escadres : elles étaient réparties en divisions et chacune devait comporter quelques bâtiments spécialement affectés au convoiage des navires marchands; ainsi, en juillet 1684, l'ordre de croiser entre Portland et Ouessant, pour assurer le retour des vaisseaux de la Compagnie des Indes, fut-il donné aux capitaines des vaisseaux et

frégates garde-côtes, car des corsaires ostendois et biscayens avaient été aperçus aux alentours de Belle-Isle (1).

Les navires utilisés devaient pouvoir rivaliser avec la rapidité de ceux des corsaires et on employa surtout des petites frégates et des galiotes. Ces dernières étaient des bateaux de faible tirant d'eau et particulièrement manœuvrants car ils étaient gréés en sloop (grand voile et foc). Pour connaître leur répartition le long du littoral, nous citons un extrait du mémoire sur les vaisseaux garde-côtes pendant l'hiver (2) ... au mois d'Août 1674, sa Majesté ayant résolu de faire désarmer les grands vaisseaux qui auraient été tenus armés aux ports de Brest et Rochefort pendant la campagne de la dite année, fit mettre en mer deux escadres de cinq vaisseaux chacune, l'une commandée par le chevalier de Chateaurenault avec ordre de tenir les mers depuis Nantes jusqu'à la côte de Biscaye, l'autre commandée par le sieur Gabaret avec ordre d'entrer dans la Manche. À la fin de Novembre de cette année, les deux escadres furent réunies en une seule sous le commandement du dit sieur de Chateaurenault et le nombre de vaisseaux réduit à dix et depuis ce temps elle a toujours navigué ou de l'entrée de la Manche vers Ouessant ou le long des côtes de Bretagne et fait les différents détachements qui se sont trouvés nécessaires pour la sûreté du commerce. Comme l'expérience a montré que la disposition de cette escadre a été fort utile, je crois qu'il n'y a rien à changer quant au présent; il faut seulement examiner quels sont les vaisseaux pouvant continuer à servir et lesquels il faudra changer...

Les navires furent répartis de la façon suivante : deux à Rochefort pour garder le secteur de Belle-Isle-Bayonne et l'arsenal de Rochefort, deux à Brest pour l'arsenal et la protection de la côte sud et deux au Havre pour la côte de Normandie et celle de la Picardie. Malgré les efforts conjugués de Chateaurenault et de l'intendant Chertemps du Seuil, les méfaits des corsaires et pirates ne cessèrent jamais tout à fait profitant du moindre relâchement de la surveillance. En 1690, M. Ceberet, commissaire au Port-Louis, insistait sur la nécessité de faire escorter les

(1) Arch. nat., Marine B² 50.

(2) Mélanges Colbert (cité par Toudouze, *ouvr. cité*).

bâtiments marchands car les corsaires flessinguois et espagnols rôdaient autour du port (1) : aussi, en avril 1691, la frégate *La Lutine* fut-elle armée pour les chasser ainsi que des corsaires biscayens (2). L'année suivante, la corvette *la Commode*, chargée de la surveillance des côtes, partit en croisière, entre Belle-Isle et Groix, pour guetter et observer le passage des ennemis; d'autrepart cette corvette était employée avec « la felouque ou brigantin à rame » à chasser les corsaires biscayens ... ces deux bâtiments partiront pour garder la coste du Port-Louis à Nantes et la Charmante et la Lutine garderont avec la double chaloupe la Cosquette depuis icy (Port-Louis) aux isles Glénans (3)...

Malgré ces précautions, en 1692, le commandant de Belle-Isle, La Ferrière, se plaignait des « désordres » occasionnés par les corsaires biscayens. Leurs repaires favoris étaient les îles de Glénan et Dumet. ... le 16 May 1693, sept à huit pinasses doubles entre la rivière de Nantes et celles de Lorient dont deux prirent hier une gabarre qui venait du Port-Louis à Auray pour charger les bois destinés pour la construction des vaisseaux du Roy laquelle se croyait en sûreté étant à l'embouchure du Morbihan... le commerce est arrêté car il y a vingt cinq corsaires dehors... (4).

En juillet 1694, un brigantin *la Résolue* croise du côté de Dumet et de l'île du Pilier et un autre entre Port-Louis et Nantes pour prendre en chasse les corsaires espagnols et flessinguois. Les capitaines des brigantins mirent au point un système de signaux que devaient hisser les pêcheurs pour se faire connaître de loin et éviter ainsi une perte de temps aux garde-côtes.

En dépit de ces mesures, l'audace des corsaires ne diminuait pas, semant la panique dans les courreaux, perturbant le passage des îles au continent. Les vaisseaux garde-côtes ne pouvaient, malgré leur vigilance, assurer la sécurité de la navigation ni empêcher les corsaires d'attaquer et de rançonner les bateaux à portée de canon du rivage.

(1) Arch. nat., Marine B³ 60.

(2) Marine B³ 65.

(3) Marine B³ 69.

(4) Marine B³ 76.

Vauban, devant l'inefficacité de ces escadres, avait préconisé l'utilisation, pour les côtes du Ponant, de galères en invoquant la maniabilité de ces bateaux qui ne sont pas dépendants du vent et qui peuvent entrer facilement dans les rivières (1). Il en démontra tous les avantages dans un mémoire de décembre 1695 (2) ... on évitera ainsi les moyennes et petites descentes qui se peuvent faire le long des côtes pour piller les petites villes et lieux non fermés dont toute la rade est remplie... Les galères seront réparties, ... sur les côtes septentrionales et méridionales de la Bretagne, environ les îles de Batz et Bréhat d'une part, les îles Glénans, Port-Louis et le Morbihan d'autre-part, parce que là, elles sont dans les parages les plus avantageux, étant le milieu des côtes presque également à portée des deux extrémités du royaume...

Outre la protection du commerce côtier, Vauban leur assignait une mission d'éclaireur et de patrouilleur d'escadres : elles devaient les appuyer pour menacer éventuellement les côtes anglaises, afin d'obliger la marine anglaise à garder des troupes pour défendre leur côte, insulter tant qu'on voudra Jersey, Guernesey, Aurigny.

Pour prouver l'intérêt que Vauban portait à la défense des côtes, nous citons à titre anecdotique une de ses idées à la Léonard de Vinci, le projet de « tour flottante en forme de hérisson » conservé, ainsi que les deux plans correspondants, dans une collection privée : il s'agit d'une « galère », en forme de couronne circulaire, évidée au centre et comportant sur son pourtour des lignes de sabords. A l'intérieur, les rameurs déterminent la rotation de la tour au fur et à mesure que les coups sont tirés, de façon à ce que les pièces aient le temps de refroidir et d'être rechargées sans que cela nuise à la cadence du tir : cela palliait l'inconvénient des bordées. Cette tour est propulsée par une galère axiale mais, il est évident qu'elle ne peut naviguer loin des côtes auxquelles elle peut d'ailleurs être

(1) Notons au passage les conséquences désastreuses qu'auraient eues pour les flottes conjuguées anglo-hollandaises l'arrivée à temps des galères demandées par Vauban lors du débarquement de Camaret de 1694 où, après avoir dû embarquer, les navires ennemis sont restés immobilisés plusieurs jours à proximité immédiate du goulet, par manque de vent.

(2) Vauban, *Les Oisivetés*, tome 2.

retenue par des câbles. On mesure l'efficacité qu'aurait pu avoir, pour autant qu'elle ait été alors réalisable, une tour flottante en avant d'un port ou à l'entrée d'une baie ou d'une rade (en travers du goulet de Brest par exemple).

Dans le domaine des idées originales, on peut également citer les câbles (1) qu'auraient tendus les pirates en travers des passes étroites des Glénan, sorte d'extrapolation des chaînes interdisant l'entrée des ports.

III — Les conditions de la défense des îles

a. Financement.

Maintenant que la Bretagne devenait un front d'attaque important, la monarchie devait se préoccuper de la sécurité des côtes et des îles : la question principale était la réunion des ressources financières à cet usage. Pour supporter le poids des guerres, le gouvernement s'était vu obligé de recourir à une augmentation de la fiscalité, notamment en 1675, ce qui avait provoqué une crise grave en Bretagne « la révolte du papier timbré ». A partir de 1695, pour faire face aux dépenses écrasantes de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, puis de la guerre de Succession d'Espagne, la capitation fut rétablie une première fois en 1695, supprimée après le traité de Ryswick, puis rétablie en 1701.

Par ailleurs, existaient des impositions militaires : le fouage avait été accordé aux ducs de Bretagne dès le XIV^e siècle pour l'entretien des troupes, pour être ensuite transformé en impôt direct. En plus des fouages ordinaires, le roi exigeait, en cas de nécessité, des « fouages extraordinaires » qui devinrent annuels dès la seconde moitié du XVII^e siècle et qui augmentaient régulièrement à chaque nouvelle guerre.

Certaines paroisses en étaient exemptées : Albert de Gondi en avait obtenu la suppression pour les habitants de Belle-Isle à charge pour eux de défendre leur île et de travailler sans salaire

(1) Arch. nat., Marine G 155.

aux fortifications. Mais cette exemption n'était valable que pour une période déterminée et devait être renouvelée. C'est ainsi qu'en 1614, les Bellilois payaient les fouages, puisqu'un délai leur fut accordé pour les acquitter (1). En 1621, certains habitants furent emprisonnés devant leur refus de payer les fouages et un édit ordonna « qu'ils paieront leurs fouages depuis leur dernière exemption » (2). En 1644 nouvelle exemption « à charge d'en faire la garde jour et nuit et travailler aux réparations des remparts et garder la côte sans pour cela demander aucun salaire » (3). Fouquet, en devenant propriétaire de l'île, obtint le maintien de ces privilèges en 1658. L'intendant Pomereu demanda en 1689 au contrôleur général des finances « la continuation de l'exemption des tailles, fouages dont elle jouissait, à charge pour ses habitants de travailler aux réparations des ports et fortifications, de faire la garde le long des côtes, de transporter les lettres de la garnison ou de faire le passage des troupes... » (4).

L'intendant voulait étendre cette franchise à toutes les îles bretonnes et aux paroisses garde-côtes pour provoquer ainsi une augmentation importante de la population côtière et insulaire, gage de prospérité mais aussi de sécurité pour la province.

Cette exemption de taxe, à condition que les habitants se chargent de la défense des îles, était pratique courante : René de Rieux avait conclu un accord avec les Ouessantins, exempts de dime seigneuriale à condition qu'ils gardent leur île. Par contre, en 1685, ils payaient les fouages ordinaires et extraordinaires, les garnisons et l'impôt des cabarets ce que déplorait vivement Vauban dans son mémoire sur l'île (5).

Dès 1603, les habitants de Groix ne payaient que demi devoirs d'impôts et de billots (6) : Henri IV en 1601 et Louis XIV

(1) Arch. dép. Loire-Atlantique, B 184.

(2) *Idem* B 622.

(3) *Idem* B 78.

(4) Fréville, *ouvr. cité*, tome 1.

(5) Serv. hist. Armée de Terre, MR 1805, août 1685.

(6) Arch. dép. Loire-Atlantique, B 147.

en 1610 les avaient supprimés (1). Rappelons que cet impôt, établi originellement sur les boissons, eut par la suite une destination très différente puisqu'il fut employé aux fortifications et réparations des villes et places fortes. Malgré ces avantages, et par suite de multiples descentes ennemies, les Grésillons abandonnaient peu à peu leur île. Louis XIV, dans le but d'arrêter cet exode, rendit une ordonnance le 6 avril 1691, ... voulant que la dite île soit habitée par ses sujets pour y demeurer, labourer, la défendre contre tout ennemi, le roi leur donne décharge de la somme de 388 livres, 2 sols, 4 deniers dus pour impôts, maintenant toutes exemptions accordées par ses prédécesseurs... (2).

La situation insulaire provoquait un surcroît de corvées particulières : c'est ainsi que les habitants de Belle-Isle devaient faire passer tous les mois, sur leurs chaloupes, le détachement de soldats relevant celui de Houat, aller chercher les lettres ou passer les troupes lorsqu'elles changeaient de garnison.

Rappelons qu'aucun navire ne pouvait sortir d'un port sans être muni d'un congé ou permission de l'amiral sous peine de confiscation. En 1693, les maîtres chaloupiers de Belle-Isle, qui dépendaient du siège de Vannes, devaient payer à chaque voyage 4 sols, 7 deniers et s'en plaignaient beaucoup, disant (3)... *qu'ils valaient mieux mourir de faim à Belle-Isle que de venir ici (au Port-Louis) se ruiner puisqu'il leur coûte près de trente sols à chaque voyage soit en passeport, brieux ou autre...*

Ces droits d'amirauté étaient prélevés par un greffier.

En plus du fardeau des milices, s'ajoutait le recrutement des équipages de la flotte : dans chaque paroisse était dressé un état des noms de tous les capitaines, pilotes, charpentiers, calfateurs, matelots et marinières : ce service des classes, instauré à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle, incombait aussi aux îles. Vauban, dans son mémoire de 1685 sur Ouessant (4), déplorait

(1) Arch. nat., Marine B³ 128.

(2) Vincent, *L'île de Groix autrefois*, Lorient, 1893.

(3) Arch. nat., Marine B³ 76.

(4) Serv. hist. Armée de Terre, MR 1085.

cet état de choses ... de plus ils sont obligés aux classes de la Marine et à faire réglementairement guet et garde à la côte ce qui a achevé de les ruiner d'une part et les expose extrêmement de l'autre car il y a des temps où il n'y a pas soixante hommes valides dans l'île qui, de cette façon, n'est nullement défendue que par la difficulté de ses accès et l'extrême pauvreté de ses habitants...

A Groix également, les pêcheurs étaient enrôlés sur les vaisseaux du roi ou sur ceux de la Compagnie des Indes ce qui laissait à peine une vingtaine d'hommes portant les armes (5).

Ces levées posaient parfois un problème : ainsi, en août 1676, le commissaire de Brest, Isarn de Varaigne, reçut l'ordre de lever deux cents matelots à Belle-Isle pour servir aux équipages des vaisseaux du roi armés à Brest : deux matelots seulement se présentèrent, les autres s'étaient enfuis grâce à la complicité de quelques bourgeois de l'île qui les employaient à la pêche (6).

Tout cela entraînait une profonde misère des habitants des îles qui, comme leurs voisins du continent, supportaient les conséquences de l'état de guerre mais que leur situation d'insulaires condamnait à plus de corvées et à une vie plus difficile du fait des attaques fréquentes.

Vauban ramena de ses tournées dans les îles des descriptions de la vie de ces insulaires qui lui parut plus misérable que celle des habitants de Ré ou d'Oléron ... *tous (à Belle-Isle) demeurent dans de malheureuses chaumières bâties de boue et de crachats ressemblant plutôt à des étables à cochons qu'à des maisons de chrétiens. Ils ne vivent que de bouillies d'avoine cuite à l'eau et au sel dans laquelle ils mettent quelques cuillerées de lait en la mangeant pour en ôter l'amertume...* (7).

... tous bonnes gens de mer (à Ouessant) mais d'une si grande pauvreté que dans toute l'île il ne s'y trouvera peut-être pas une demi-douzaine de lits. Tous couchent sur la paille ou sur

(1) Arch. nat., Marine B³ 117.

(2) Marine B³ 21.

(3) Serv. hist. Armée de Terre, MR 1085.

la terre. A peine ont-ils une méchante couverture, peu ou pas de meubles, pas même de la vaisselle en terre... (1).

b. Fluctuation de l'armement des îles.

L'armement des îles dépendait du propriétaire de l'île et du roi mais, les caisses de l'extraordinaire des Guerres étant souvent vides, c'étaient les paroisses qui assumaient les dépenses.

Groix appartenait à la famille de Guémené qui en tirait un revenu annuel de 1000 écus. Différentes relations du pillage de 1674 mentionnent que les Hollandais s'emparèrent des canons qu'ils trouvèrent sur les lieux de leur descente. Ce faible armement ne fut pas remplacé et une lettre de M. Desgravières, gouverneur du Port-Louis, signale que ... *M. le prince de Guémené n'a pas voulu aider à contribuer à avoir des armes à ces pauvres insulaires* (2). Construire une fortification fut estimé trop onéreux et, au début du XVIII^e siècle, une mission, dont faisait partie l'ingénieur Traverse, décida de ne point fortifier l'île ce qui entraîna un exode des habitants.

Ouessant fut armée dès son acquisition par le marquis de Sourdéac; par la suite, le comte de Rieux la fit armer, à ses frais, de trente canons et y entretint une compagnie franche d'arquebusiers (3).

A l'île des Saints (Sein), ce fut le roi qui prêta aux habitants quelques canons au moment de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : une lettre de Pontchartrain du 8 septembre 1691 confirme que ... *le Roy trouve bon qu'ils les gardent (les canons) aussy longtemps que la guerre durera, mais de les rendre aussitôt la paix rétablie* (4)...

Dumet et les îles de l'archipel de Glénan ne reçurent aucun armement et restèrent un repaire de corsaires et de pirates.

(1) *Ibid.*

(2) Arch. nat., Marine B³ 117.

(3) Arch. dép. Loire-Atlantique, B 104 (mandements royaux).

(4) Arch. port de Lorient, 1 E³, f^o 129.

L'importance stratégique de Belle-Isle entraîna un armement et des travaux de fortification réalisés par ses différents propriétaires. Nous connaissons l'armement de Belle-Isle, à l'époque où elle appartenait à Fouquet, grâce à « l'inventaire des munitions de guerre trouvées dans Belle-Isle et autres meubles, dressé lors de la prise de possession par le roy (1) » : il consistait en 106 canons de tous calibres dont trois pièces étaient placées à l'entrée du havre de Sauzon et une à Locmaria (Port-Maria). Ensuite l'île fut successivement armée et désarmée suivant les circonstances de la guerre. En 1666, 101 canons de fer en furent retirés et transportés à La Rochelle sur l'ordre de Colbert de Terron (2). En 1674, devant la menace hollandaise, six cents fantassins et quatre-vingts gentilhommes passèrent dans l'île pour la défendre (3). Vauban nous apprend qu'en temps de paix en 1683, elle était gardée par treize compagnies d'infanterie et soixante-deux hommes de l'état-major. Au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, quatre cents hommes des gardes françaises et suisses allèrent à Belle-Isle qu'ils quittèrent pour les mois d'hiver (4). Au mois de mai suivant, quarante-quatre canons provenant de Rochefort augmentèrent les batteries de l'île. En juin 1694, craignant un coup de main des Anglais en représailles de leur échec à Camaret, M. de Lavardin fit passer cinq cent cinquante hommes des milices des villes (5). En juin 1695, vingt-cinq compagnies de différents régiments y stationnaient dont un bataillon complet du régiment de Navarre. La Marine envoya de Brest 30000 livres de poudre qui furent emmagasinées dans la citadelle (6). En 1696, il y avait toujours les vingt-cinq compagnies d'infanterie et deux compagnies de milice à cheval. En 1698, l'intendant Béchameil de Nointel mettait la citadelle de Belle-Isle au premier rang des places fortes, devant le château de Brest, la citadelle de Port-Louis et le château de Saint-Malo ... *la place où sa Majesté entretient la plus grande garnison est la*

(1) Arch. nat., Marine B³ 3.

(2) Marine B² 4.

(3) *Histoire de Belle-Isle-en-mer par le RP Galen, finis en 1759, laquelle histoire..., ouvr. cité.*

(4) Arch. nat., Marine B³ 55.

(5) Marine B³ 86.

(6) Marine B³ 92.

citadelle de Belle-Isle... la garnison en est présentement de vingt-deux compagnies et elle a été augmentée jusqu'à vingt-cinq en 1695. Le Roy entretient un état-major, un commissaire d'artillerie et un garde-magasin... (1).

(1) Berenger, Meyer, *ouvr. cité*, p. 98.

CHAPITRE III

Les organisations défensives

Dans ce chapitre, seules les îles d'Ouessant, Belle-Isle, Houat et Hœdic seront évoquées : Sein, les Glénan et Groix ne reçurent en effet aucune infrastructure défensive.

I — Ouessant

En septembre 1681, l'ingénieur de la Voye se rendit à Ouessant et entreprit le repérage, l'étude et le sondage des différents mouillages : seul celui de la baie du Stiff lui parut convenir pour l'aménagement d'un port ... *à moins que sa Majesté ne voulut tenter de faire un môle dans le port du Stiff, qui est le lieu le plus propice pour ce sujet, lequel prendrait depuis la Pierre Meur jusqu'au travers de Bennilis et pourrait contenir une escadre de dix-huit à vingt vaisseaux. J'ai dit tenter parce que, quoique ce môle ne semble pas impossible, il est cependant de très difficile exécution tant à cause de la grande profondeur de la mer qu'à l'impétuosité des coups de mer de mauvais temps...* (1).

Cette escadre dont il est question, devait reconnaître les mouvements des vaisseaux entrant et sortant de la Manche.

A la même époque, le chevalier de Tourville écrit dans le même sens à Seignelay et ébaucha également un projet de môle

(1) Arch. Génie, Art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 2.

pour la baie du Stiff, mais d'un coût moins élevé que celui de la Voye : en effet, ce dernier envisageait la construction d'un môle de 500 toises de long, alors que celui de Tourville ne devait pas dépasser 180 toises car il utilisait la pointe de Loslogot comme point de départ ⁽¹⁾. Ces projets ne furent pas exécutés, mais Vauban les reprit lors de sa visite à Ouessant en août 1685 : il agréa le choix du Stiff pour l'aménagement du port car, en plus des avantages locaux, il était géographiquement situé en face de celui de l'Aberwrac'h ... *tous les vents qui donnent entrée dans ce port donnent la sortie à celui de l'Aberwrach et ceux qui donnent sortie à celui de l'Aberwrach donnent entrée dans le Stiff et comme on ne saurait passer entre ces deux ports sans être découvert de l'un ou de l'autre, il s'en suivrait que rien de tout ce qui voudrait passer entre les deux ne leur échapperait...* ⁽²⁾.

L'orientation des ports était un point capital à une époque où les navires manœuvraient exclusivement à la voile : la possibilité de pouvoir sortir vent arrière de l'un ou l'autre port, suivant les vents, constituait, en effet, un avantage appréciable car c'est l'allure la plus rapide d'un voilier et celle qui permettait de pourchasser un ennemi éventuel avec le plus de chance.

Cependant, des difficultés techniques venaient s'opposer à la construction du port en raison de la violence du ressac et des courants de la baie. Vauban émit les mêmes réserves que de la Voye ... *ainsy, mon avis serait qu'il faut se réduire premièrement à la fabrique de ce port, partie par encaissement et partie par jetée (si le Roy veut bien s'exposer au risque de la manquer...* ⁽³⁾.

La jetée devait s'étendre perpendiculairement à la pointe de Loslogot et abriter ainsi l'anse de Ligoudou : Vauban avait prévu de la réaliser avec « cent caisses de charpenterie emplies de maçonnerie » disposées en pyramide sur laquelle reposerait l'extrémité du môle; des quais devaient être aménagés le long de la pointe de Loslogot ainsi qu'un échouage et une fontaine citernée. Une tour, avec batterie de cinq à six pièces de canon à l'extrémité de la pointe défendrait l'accès au port. Vauban

(1) *Ibid.* n° 1.

(2) *Ibid.* n° 3.

(3) *Ibid.*

envisagea aussi la protection des principaux mouillages de l'île : une batterie avec redoute sur la pointe de « Calcrach » (Pen ar Rumeur) pour battre la baie de Béninou, une batterie avec redoute sur la « pointe de Penillon » (Beg Piniglou) pour battre port Yusin et deux batteries sur le rocher du Corce au milieu de la baie de Lampaul. Nous connaissons en détail ce dernier projet grâce au plan dressé par de la Voye : ces deux batteries occupaient les extrémités du rocher, l'une orientée vers l'entrée de la baie pour en défendre l'accès, l'autre vers le fond pour battre le mouillage de Lampaul; entre elles et reliés à la première, un corps de garde, un magasin à poudre, un magasin à vivres, une citerne et des hangars entourés de parapets de maçonnerie percés à droite et à gauche de créneaux pour la mousqueterie; deux petites montées de part et d'autre du rocher, coupées de traverses, permettaient d'y accéder. Trente hommes pouvaient y monter la garde; cet ensemble défensif devait donc protéger l'accès à la baie car des frégates pouvaient mouiller à l'entrée et détacher des chaloupes qui pouvaient facilement aborder en plusieurs endroits de la baie présentant de bons mouillages d'accès commode. C'était le cas du Porz Goret qui avait déjà retenu l'attention du chevalier de Clerville : Vauban en proposa aussi l'aménagement en le creusant et en y construisant une jetée. Il préconisa aussi un fanal précédé d'une batterie sur la « pointe de Lorclas » (pointe de Pern), d'un corps de garde au « tombeau de Behault », point le plus élevé de l'île (pointe de Bachaol), et d'une tour sur la chapelle Saint-Michel, butte au milieu de l'île. De ces points les plus remarquables, tous les vaisseaux passant au large d'Ouessant seraient inmanquablement reconnus ... *aucun vaisseau ne viendrait reconnaître l'île qu'il n'en fut découvert quatre ou cinq lieues sur l'avant et autant sur l'arrière d'où s'ensuivrait que sa route étant reconnue avant qu'il puisse doubler la pointe, les Câpres ou corsaires qui seraient dans le Stiff auraient appareillés et, poussés au large par le même vent et à couvert de l'île, ils pourraient se mettre en état de lui gagner les devants ou de le joindre en peu de temps qui est un avantage considérable et qui contribuerait infiniment à la ruine du commerce ennemi...* ⁽¹⁾

(1) *Ibid.*

De l'étude des projets de Vauban, nous pouvons dégager le rôle qu'il attribuait à cette île : il s'agissait avant tout d'un rôle d'observation reposant sur la position éminemment stratégique d'Ouessant, au confluent de la Manche et de l'Atlantique et face à Brest. Pour tirer parti de ce poste avancé, il fallait y aménager un port, point de départ des navires de course pour perturber le commerce anglais, et des points d'observation pour éclairer les mouvements de la flotte ennemie. Le souci d'éviter un débarquement entraînait enfin la nécessité de fortifier les trois mouillages possibles, le reste de la côte étant défendu naturellement par les récifs et l'escarpement du littoral.

Le projet de « corps de garde » au tombeau de Behault fut repris quelques années plus tard mais sous un autre aspect : en 1689, le chevalier de Tourville demanda l'édification d'une tour à feu sur les îles d'Ouessant et de Sein pour la sécurité des navires dans ces parages dangereux; en 1692, sur le clocher de l'abbaye de la pointe Saint-Mathieu, fut établi un foyer à charbon de terre pour signaler les dangers de la côte.

À la même époque, une lettre de M. des Grassières (1) apprend qu'un plan et devis pour un fanal à l'île d'Ouessant ont été établis par l'ingénieur Mollard sous la direction de M. de Bouridal, directeur des fortifications des places de Bretagne, et sans doute avec le concours de Vauban. Cependant, selon des Grassières, un seul fanal ne suffirait pas car, sur les îles Sorlingues (Scilly), il n'y en avait qu'un seul ce qui entraînerait un risque de confusion, les navires au long cours risquant de confondre le phare des Sorlingues avec celui d'Ouessant. En dépit du bien fondé de cette observation, un seul fanal fut allumé sur la pointe de Bachaol en 1699 (2). Ce phare, toujours en place, est composé de deux tours accolées; la principale renferme les magasins auxquels on accède par la tour d'escalier. Cet escalier sous voûte aboutit à une plate-forme à mâchicoulis, d'où part un escalier à ciel ouvert donnant accès à une petite tour où était établi le

(1) Des Grassières, collaborateur de l'intendant Béchameil de Nointel, chargé des questions maritimes, sa charge principale étant receveur général des finances.

(2) Arch. nat., Marine B² 148 f 161 bis; B² 149, f 278.

réchaud à charbon de terre [planche XV]. Dès 1700, des articles étaient insérés dans les gazettes de Hollande et d'Angleterre pour informer les nations intéressées de la construction d'un fanal à Ouessant à ne pas confondre avec celui des Sorlingues. La nécessité d'allumer un second fanal à Ouessant fut soulignée à plusieurs reprises, notamment par Châteaurenault, mais sans succès. Le phare du Stiff fut la seule réalisation effectuée au XVII^e siècle et il fallut attendre le XVIII^e siècle pour constater la mise en place de travaux de fortification.

II — Belle-Isle

a. Le « chasteau » des Gondi.

Belle-Isle resta en possession de la famille Gondi durant quatre-vingts ans : ce fut pendant cette période que les éléments principaux de la fortification furent mis en place et déterminèrent ce qui deviendra plus tard la citadelle.

Un plan du « chasteau de Pelé en Belle-Isle appartenant au duc de Retz » (1) permet de connaître l'aspect de la future citadelle au XVII^e siècle : la datation de ce plan peut être assez justement précisée car le « logement de M. de Bois David » y est figuré; or, dans la liste des commandants et gouverneurs de Belle-Isle, dressée par le R.P. Le Gallen, à partir des registres paroissiaux, le commandement de « Charles de Montagu sieur de Bois Davy » s'est exercé entre 1610 et 1640. Nous pouvons compléter les renseignements donnés par le plan grâce à une lettre adressée à l'érudit Pereisc par le duc de Retz, le 25 mars 1636 (2) : ce dernier avait été mis en relation avec M. de Pereisc par l'intermédiaire de Saint Amant. Ce document contient une description très précise du « fort » de Belle-Isle qui est exactement illustrée par le plan cité plus haut et y apporte de l'authenticité. Nous l'utiliserons pour donner des détails supplémentaires.

(1) Bibl. nat., cabinet des Estampes, Va 56.

(2) Lebègue (R.), *Saint-Amant et l'homme marin de Belle-Isle*, dans *Annales de Bretagne*, 1961, p. 216.

Les éléments principaux de la fortification étaient alors en place : le corps de place comporte trois bastions et une plate-forme; la toponymie de ces bastions changera plus d'une fois et nous l'indiquons dès à présent dans l'ordre chronologique :

- « Plate-forme » - bastion de la mer - du gouverneur - n° 1;
- Bastion du cul-de-lampe - Saint-Nicolas - du Dauphin - n° 2;
- Bastion de Retz - de Bourgogne - Royal - n° 3;
- Bastion de Poulerec - Royal - de la mer - n° 4;
- Pour plus de facilité, nous avons adopté la numérotation qui a été établie au XIX^e siècle.

Le bastion n° 1 a une forme irrégulière, arrondi du côté de la mer et retiré en orillon du côté du havre : un corps de garde y est mentionné avec un escalier pour descendre « au flanc de la poterne », redoute sise au-dessus du havre pour *... loger à un besoin du canon et empêcher l'entrée d'icellui et où toutes les fois qu'il arrive un bateau, chaloupe, barque ou navire, la sentinelle qui est sur la plate-forme les fait demeurer jusqu'à ce qu'ils aient été visités par l'un des sergents qui est de garde... (1)*.

Au flanc gauche du bastion 2 est greffé un éperon au-dessus du port. Le tracé du bastion 3 correspond au tracé actuel avec le flanc droit retiré en orillon. Au flanc droit du bastion 4 apparaît un autre éperon, le « flanc du Poulerec » donnant sur la mer. La courtine 1-4 présente un tracé tenaillé avec corne : dans la partie rentrante étaient aménagés des jardins et potagers.

... tous les bastions, pointes et courtine du côté de l'isle et du havre ont par le dedans des cavaliers ou terrain qui commandent à la campagne...

Un fossé entoure le corps de place sur trois côtés; l'enveloppe paraît déjà organisée en tracé tenaillé (redans, places d'armes, demi-lunes) en particulier en avant de la principale porte d'entrée s'ouvrant au milieu de la courtine 3-4 : ces dehors, d'après le

plan, sont revêtus de pierres et de briques. Un fossé général et un chemin couvert terminent cet ensemble.

A l'intérieur de la place est disposée, sur le pourtour, toute une série de bâtiments ménageant une place d'armes centrale; la porte est encadrée d'un corps de garde et de la « chapelle neuve capable de tenir cinq cents hommes à ouïr la messe ». A la suite du corps de garde, le long de la courtine 2-3, s'étend un long bâtiment, *... une longère de logements de soldats de 160 pieds de long au derrière desquels sont des magasins y adossés de la même grandeur...*

Perpendiculairement se dresse une autre caserne. Notons qu'entre ces bâtiments et la courtine, un passage est ménagé pour aller sur les terre-pleins et pour la libre circulation. Un magasin d'armes et une vieille chapelle sont indiqués à la gorge du bastion 2; tous les deux sont de plan rectangulaire ce qui exclut l'hypothèse d'une tour englobée dans le bastion datant des origines. Une autre caserne s'étend le long de la courtine 1-2 avec toujours, un passage, une « rue ». Le logement du seigneur, du « Donjon », se trouve à la gorge du bastion 1 *... il est fait en rond entouré d'un terrain revêtu lequel a plus de dix huit pieds d'épaisseur; dans icellui, il y a huit chambres, une salle, une cave, cuisine, sommelierie, bûcher et une écurie et un jardin de fleurs dans une terrasse qui a quelques quarante pieds de long et autant de large et est élevée de quelque vingt tout autour et commande à tous les autres terrains de la place...*

Les logements des officiers sont adossés à la courtine 1-4 jusqu'au redan; ensuite vient le logement de M. de Bois Davy près duquel sont installés les moulins, à cheval et à bras, ainsi que l'écurie. Ici aussi, des passages sont aménagés le long de la courtine. Cela justifie la comparaison du duc de Retz *... il semble à voir cette place que ce soit une petite ville qui ait ses rues séparées...*

Le duc mentionne aussi cinq fontaines de « très excellente eau » et aussi un très bon puits taillé dans le roc et « qui ne peut tarir » (situé à la gorge du bastion 2). Notons aussi des guérites à tous les angles des bastions et demi-lunes. Les modifications de la terminologie indiquent l'évolution de cette première fortification : nous sommes partis d'un « chateau » c'est-à-dire d'une

(1) Les citations en italiques sont empruntées à la lettre de M. de Pereise.

demeure seigneuriale vraisemblablement fortifiée puis d'un fort, place-forte contenant une garnison : ce dernier terme renferme en outre l'idée d'un système de défense dont le fort serait le réduit (1).

Le deuxième marquis de Belle-Isle, Henri de Gondi, fit de longs séjours à Belle-Isle où il organisa une vie de cour brillante et fastueuse à laquelle il conviait de nombreux invités parmi lesquels le poète Saint Amant. Bientôt criblé de dettes, il fut obligé d'envisager la vente de son marquisat. Déjà, en 1625, les états de Bretagne avaient proposé à Louis XIII de réunir Belle-Isle au domaine royal, s'offrant de l'acheter à condition qu'on leur en laissât les revenus pendant trois ans; le duc de Retz signa la promesse de vente et reçut un acompte de 50 000 livres, mais l'affaire n'eut pas de suite. En 1654, la question de la vente de l'île se posa à nouveau et les Fouquet, possesseurs de gros intérêts en Bretagne, signalèrent à Mazarin ... *un bruit courant qu'un ennemi du gouvernement veut acheter Belle-Isle, domaine sur lequel le Roi aurait tout intérêt à mettre la main...* (2).

... je n'y vois guère d'apparence — répondit le cardinal — en tous cas il ne faut omettre aucune diligence pour l'en empêcher. S'il faut quelqu'ordre du Roi pour cela, il le donnera... (3).

Le 20 avril 1658, Louis XIV invita Nicolas Fouquet à acquérir ce domaine, pour éviter qu'il ne tombât en des mains suspectes ... *en y mettant tel gouvernement, tels officiers et telle garnison qu'il voudrait... d'y faire travailler aux fortifications et aux ouvrages à l'exemple des Gondi... à n'y faire pas moins que ces prédécesseurs pour assurer à sa Majesté ce poste important...* (4).

L'achat du marquisat de Belle-Isle fut conclu le 5 septembre 1658, non par Fouquet, mais par un prête-nom, Fleurio, pour éviter que soit invoqué par les Gondi le droit de « retrait lignager » s'ils connaissaient le nom de l'acquéreur

(1) Notons que l'emploi du mot « chasteau » subsista à l'époque de Gondi où cependant le terme « fort » s'imposa de plus en plus.

(2) Cité dans Adema, *Bulletin de l'association pour l'histoire de Belle-Isle-en-mer*, n° 37, janvier-mars 1973.

(3) *Idem.*

(4) *Idem.*

véritable. Le contrat fut rectifié le 16 décembre 1660, après expiration du délai de retrait.

b. La citadelle de Fouquet.

Avec l'arrivée de Fouquet, la défense de Belle-Isle fut, pour la première fois, envisagée dans son ensemble : il était dans ses intentions, de faire de l'île un centre commercial important. De grands travaux furent entrepris pour l'aménagement du port du Palais. Les ingénieurs Daigremont et Dieulaman séjournèrent à Belle-Isle et en levèrent une carte (1) sur laquelle tous les mouillages furent recensés. Le château des Gondi devint la « citadelle » : cette dénomination traduit une nouvelle conception de la défense de l'île. Au XVII^e siècle, l'emploi du terme « citadelle » implique un ensemble : c'est une forteresse faisant partie d'une place de guerre (dont elle constitue le réduit) et servant d'arsenal et de caserne.

La tâche accomplie, par le surintendant, à la citadelle peut être établie par un document jadis conservé à Belle-Isle, écrit pour la défense de Fouquet et retranscrit par le R.P. Le Gallen ... *c'est à relever le corps de garde qui était tombé et qui était une réparation indispensable; à accommoder les logements de soldats et des officiers qui avaient été négligés; à accommoder ces logements de soldats et officiers qui étaient très mal logés; à achever les murs de l'enveloppe commencée par le duc de Retz et restée imparfaite; à achever de même le bastion Saint Nicolas qui était un ouvrage commencé et imparfait; à faire trois moineaux, l'un vis à vis le bassin de Retz, l'autre vis à vis de la demi-lune de la porte avancée; à bâtir le mur qui soutient la terrasse proche la porte avancée; à construire la courtine entre les cavaliers de Retz et de Poulerec et d'autres courtines entre le cavalier du bastion de Retz et celui de Saint Nicolas; à bâtir ce cavalier de Saint Nicolas, le mur depuis la chapelle jusqu'en montant au cavalier de Poulerec, le plan du mur servant à couvrir le chemin qui monte au cavalier Poulerec avec des petites serres à enfermer*

(1) Bibl. nat., cabinet des Estampes, Va 56.

les boulets de canons, un mur derrière la chapelle avec ces contre-forts, la muraille derrière le magasin neuf, le parapet du chemin couvert avec sa banquette qui est un ouvrage de terre, le ravelin du havre, le ravelin du fer à cheval, le ravelin de l'église, le mur qui était entre le fer à cheval et le ravelin de l'ancienne église, un flanc bas qui flanquait le fossé du ravelin de l'église, les parcelles de murailles depuis la pointe du ravelin de l'église jusqu'à la porte avancée...

La comparaison d'un plan signé Daigremont avec celui de l'époque Gondi étudié précédemment, permet de noter les transformations : si le tracé du corps de place reste inchangé, par contre la surface intérieure a subi des modifications et est maintenant encombrée par deux corps de bâtiments rectangulaires, parallèles. La vieille chapelle et le magasin d'armes du bastion 2 ont été remplacés par un magasin à poudre de plan circulaire.

Un plan, plus récent, portant les armes de (1) Fouquet, est accompagné d'une légende qui permet d'identifier les nouvelles constructions : les deux bâtiments encombrant la place d'armes sont l'arsenal et une caserne qui a remplacé celle de la courtine 3-4 où apparaît maintenant la maison du lieutenant du roi. Les vieilles casernes de la courtine 4-1 ont été réunies en un seul bâtiment auquel est accolée la maison du major ; les anciens logements de M, de Bois Davy ainsi que ceux des moulins, à bras et à cheval, subsistent en avant de ces nouvelles constructions ; le système défensif a été renforcé sur le front nord par la construction d'une grande demi-lune et d'un chemin-couvert comportant des « esplanades », places d'armes au tracé bizarre que Vauban qualifiera plus tard de « colifichets ».

L'arrestation de Fouquet à Nantes, le 5 septembre 1661, mit fin aux grands travaux. Le chevalier de Fourilles et deux compagnies de gardes vinrent prendre possession de la citadelle que le gouverneur leur remit sans résistance, le surintendant lui ayant donné l'ordre d'obéir aux volontés du roi.

(1) *Ibid.*

En plus des travaux à la citadelle, Fouquet avait fondé, en 1659, « l'hôpital royal de Saint-Louis » qui fut servi par les sœurs de Saint-Vincent-de-Paul ainsi qu'une résidence, le « château Fouquet » à proximité de la Haute-Boulogne. D'après le R.P. Le Gallen, aucuns travaux de fortification ne furent entrepris sur les côtes. Pourtant, « l'inventaire des munitions de guerre trouvées à Belle-Isle lors de la prise de possession par le roy » (1) indique que l'armement de l'île comprenait 106 canons de tous calibres dont 3 pièces à l'entrée du havre de Sauzon et une à Locmaria : cette première défense des côtes avait pour mission de protéger deux excellents mouillages où une organisation portuaire se mettait en place.

A partir de 1661, ce fut le roi qui, par brevet, nomma les commandants de la place : en 1661, le chevalier de Chevigny, en 1663, Esnard de Chouppes. Le premier gouverneur du roi fut nommé en 1666 en la personne de Louis du Boulet, seigneur de Logeril (2). L'île passa sous la souveraineté royale par la confiscation de la place mais la famille Fouquet conservait la jouissance de leur marquisat et ce ne fut qu'en 1719 que l'île entra dans le domaine royal. De 1661 à 1682, aucuns travaux d'importance ne furent réalisés ; on se borna à un entretien courant.

c. Vauban à Belle-Isle.

Un plan de Belle-Isle de 1682 montre l'état de la citadelle à l'arrivée de Vauban (3). Il correspond à la description que nous avons faite de la citadelle de Fouquet, les aménagements de la surface intérieure sont les mêmes : la « tenaille ou jardin » est signalée de même que sur le plan de la citadelle de l'atlas de Louis XIV (4). Le magasin à poudre circulaire de la gorge du bastion 2 apparaît bien sur ces deux documents.

(1) Arch. nat., Marine B³3.

(2) Paris (S.), *Histoire de Belle-Isle-en-mer*, Lorient, 1870.

(3) Bibl. nat., cartes et plans, S.H. port. 51 div. 5 pièce 2.

(4) Bibl. Génie, atlas de Louis XIV, A. 108³.

Un « plan particulier de la citadelle, bourg et havre de Belle-Isle » daté du 30 mars 1683 accompagne le mémoire que rédigea Vauban lors de sa première visite dans l'île. La comparaison de ces documents avec le plan relief de la citadelle, exécuté après les travaux ordonnés par Vauban, nous permettra de déterminer l'apport du grand ingénieur; ses écrits nous donneront les détails supplémentaires [planches XVI et XVII].

Vauban arriva à Belle-Isle au mois de mars 1683 : il procéda à une visite en règle de la citadelle et rédigea un mémoire descriptif et critique (1). Le défaut majeur de la citadelle résidait, à ses yeux, dans la situation même de la fortification commandée sur trois côtés par les hauteurs du sud et du nord; en plus de cela, le tracé du corps de place, de son enveloppe et des dehors lui parut complètement étranger aux règles de la fortification... *la figure est des plus bizarre et beaucoup de caprice et très peu de raison en ont dirigé le dessin...* (2).

Une refonte totale aurait été nécessaire, mais trop onéreuse, d'autant plus que certaines parties venaient d'être refaites et étaient en bon état. Aussi se limita-t-il à une correction des plus graves défauts et à un achèvement. Il fit, en outre, le projet d'une enceinte devant englober le bourg du Palais sur le plateau du sud et se prolonger au nord-ouest. Cet élément défensif lui paraissait absolument indispensable pour pallier la faiblesse de la citadelle.

... il faut pourtant avouer que ce serait tout autre chose si le bourg était fortifié et revêtu de maçonnerie et comme il est marqué au plan sur un profil réduit de cinq toises cubes par toise courante, terrassé d'un rempart et d'un parapet à preuve avec un fossé alentour de neuf toises de large sur quatorze à quinze pieds de profondeur accompagné de trois demi-lunes et d'un chemin couvert qu'on pourrait y ajouter à loisir, réduisant les entrées de cette place du côté de terre à deux portes et du côté mer à celle du havre qu'il faudrait nettoyer et accommoder la dite entrée d'un musoir de maçonnerie de quelques trente toises d'épaisseur, y faire des quais du côté du bourg fort simples, fortifier sa

(1) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33f.

(2) *Ibid.*

digue, y faire une petite écluse pour entretenir la netteté du havre et empêcher les sables de s'y amasser... cette ville et ses fossés deviendraient un refuge assuré pour tous les habitants de l'île qui pourraient y retirer le meilleur de leurs effets, leurs personnes et leurs bestiaux en sûreté ce qui les rendraient plus affectionnés à sa défense et ôterait à l'ennemi le moyen de pouvoir y subsister commodément...

Cette enceinte ne sera réalisée qu'au XIX^e siècle, à la lumière des événements de 1761 qui démontrèrent l'utilité qu'aurait eu cet élément de la défense lors du siège de la citadelle.

Dans le mémoire de 1683, Vauban dressa la liste des remaniements à opérer en 76 articles que nous résumons :

1^{re} enceinte :

— Fondre le corps de place et la fausse braie qui l'entoure en une enceinte unique plus haute et mieux revêtue en réutilisant les vieux matériaux;

— Redresser la face droite du bastion 1, rehausser le parapet et faire deux embrasures rampantes à son flanc et sur la face gauche au-dessus du port;

— Refaire la courtine 1-2 et le flanc gauche du bastion 2, car ils sont en mauvais mortier; rebâtir un revêtement plus solide sur le même fondement et l'élever à la hauteur suffisante, démolir les latrines de la courtine;

— Reculer le flanc droit du bastion 2 et y couper deux embrasures rampantes, la hauteur du parapet sera réglée de façon à ce qu'il ne soit pas vu de la seconde enceinte, y établir des cavaliers et traverses en terre pour se défilier des hauteurs voisines;

— Revêtir tous les saillants en pierre de taille, abattre les vieilles guérites des angles flanqués et en faire de nouvelles;

— Installer des cavaliers sur les bastions 3 et 4;

— Faire des « portes secrètes » au milieu des courtines 2-3 et 3-4;

— Élargir le fossé devant la face gauche du bastion 4;

— Rectifier le tracé de la courtine 1-4 en supprimant le redan du centre, supprimer la fontaine située en avant de cette courtine.

2^e enceinte ou enveloppe de la citadelle :

— Achever la face droite de la contregarde 7 en rectifiant le tracé des traverses et en installant des banquettes d'infanterie;

— Hausser le parapet du redan 7 ainsi que la moitié de celui de son flanc droit;

— Prolonger le flanc gauche de l'angle 24, c'est-à-dire le redan 8 : percer la communication avec le fossé et la vouûter;

— Revêtir le redan 26 qui n'est que gazonné et démonter celui qui le précède et en faire un seul redan avec parapet et embrasures (contregarde 9), escarper le rocher à son pied;

— Élargir le fossé devant la porte de secours et faire une traverse à son extrémité;

— Faire des guérites au saillant des redans;

— Élargir le terre-plein de cette enveloppe partout où il n'y a pas la largeur suffisante.

Les dehors :

— Défaire complètement la face gauche de la demi-lune 10, y faire une traverse en maçonnerie en capitale.

Le chemin couvert.

... (il est) d'une largeur extraordinaire et fort enfoncé et son parapet est si peu élevé qu'il n'a aucune vue sur la campagne; d'ailleurs les petits colifichets de ses pointes le défigurent et fournissent autant de logements à l'ennemi qui lui seront très faciles... (1).

Il faut donc en réduire la largeur, supprimer les redoutes et les « colifichets », les remplacer par des places d'armes, traverses et sorties. Elles seront revêtues et gazonnées au sommet. Ce chemin couvert doit être réglé de façon à avoir le commandement sur les alentours. Le glacis, inachevé, doit être aplani de sorte qu'il puisse être vu de l'enveloppe.

Ces deux éléments achevés, Vauban donnait l'ordre de raser les maisons du bourg avoisinant qui formaient le quartier de la

(1) *Ibid.*

Haute-Boulogne (par rapport à la Basse-Boulogne située de l'autre côté du port), de déplacer le cimetière, de démolir la résidence de Fouquet ainsi que deux moulins à vent « à cause que ce sont autant de tours de pierre qui commandent la place ».

Il fallait donc araser et dénuder tout le terrain environnant la citadelle côté nord, afin que l'ennemi ne trouvât aucun endroit où se couvrir et d'où il pourrait avoir commandement sur la place.

Les bâtiments militaires.

L'intérieur du corps de place étant très encombré, Vauban ne put proposer que des réparations ou des surélévations : c'est ainsi qu'il proposa de hausser d'un étage les magasins à blé, à munitions et les moulins à bras afin d'augmenter leur capacité; il demanda aussi de réparer les souterrains, situés sous les bastions, et les caves sous les bâtiments qui constituaient des abris précieux à l'abri de la bombe. Le casernement en 1683 consistait en « une caserne neuve contenant vingt-quatre chambres de quinze à seize pieds en carré capable de trois lits chacune » (courtière 3-4), en « la caserne du Four contenant huit chambres à trois lits chacune » (courtière 4-1), « toutes ces casernes ensemble contiennent soixante-douze chambres à soldats dans lesquelles il y faut loger les officiers ».

Ce casernement lui paraissant insuffisant, il projeta la transformation du magasin à blé en caserne, en y pratiquant seize chambres à trois lits. Il prévoyait aussi la construction de deux casernes neuves (à démolir en cas de siège) de huit et douze chambres dans le redan 9 et dans la contregarde 9 : elles ne furent jamais réalisées.

Sur le plan de 1683, un bâtiment lavé en jaune est indiqué le long de la courtière 4-1 dans sa partie sud, de la gorge du bastion 1 au petit redan du milieu de la courtière : il s'agit de la première partie de la caserne du Grand Quartier que le R.P. Le Gallen décrivait ainsi ... il [Vauban] en fit faire une nouvelle (caserne) dont la façade regarde la rade et qui est d'une grande beauté; celles de dessous, en égard aux fins auxquelles elles sont destinées, sont vouûtées à l'épreuve de la bombe...

Dans le prolongement de cette caserne subsistait le logement

du major « contenant deux chambres, un cabinet, une cuisine et le magasin des outils et moulins à cheval ».

L'emmagasinement des poudres fut également jugé insuffisant : le magasin à poudre du corps de place pouvait contenir trente milliers de kilos et Vauban décida de transformer en magasin à poudre la tour des prisonniers, située entre le logis du gouverneur et les casernes ; il prévoyait aussi la construction d'un magasin dans le redan 8 de l'enveloppe.

Les portes d'entrée étant toutes en mauvais état, il ordonna les réparations urgentes ainsi qu'à leurs pont-levis.

L'approvisionnement en eau, problème vital en cas de siège, nécessita la réparation de la citerne : en effet, les cheneaux en bois étant complètement pourris, Vauban en préconisa le remplacement par des cheneaux en plomb. Il demanda aussi la construction d'une nouvelle citerne devant le pavillon des officiers *... refaire une autre citerne de quatre toises de diamètre dans œuvre sur cinq de profondeur entre les trois corps de caserne N, M, H, avec des cheneaux fabriqués comme ci-dessus et ne pas oublier d'y faire un grand et bon citerneau de six pieds de diamètre et quatre de profondeur bien cimenté...*

Pour plus de précautions, il prévoyait aussi *... des viviers grands et spacieux dans tous les endroits des fossés où se rencontrent des sources capables de les remplir et de leur donner toute l'étendue qu'on voudra...*

Ils étaient prévus pour abreuver les animaux et, éventuellement, les hommes et aussi pour servir de lavoir.

Les travaux commencèrent aussitôt et progressèrent rapidement puisqu'en septembre 1685, les chemins couverts étaient pratiquement achevés, ainsi que la demi-lune 11 et les traverses des fossés également (1). Mais tout serait allé beaucoup plus rapidement sans les contre-temps entre les ingénieurs et les entrepreneurs dont se plaignait Vauban (2).

(1) *Ibid.*, instructions des ouvrages de Belle-Isle qui ont besoin de quelques corrections, 12 septembre 1685.

(2) *Ibid.*, lettre du 17 septembre 1685.

En février 1689, Vauban revint à Belle-Isle inspecter le cours des travaux : les nouveaux souterrains (sous-sol du Grand Quartier) étaient presque achevés *... quant aux casernes qui doivent être bâties au-dessus, elles ne seront faites que vers la fin Août; comme les souterrains sont aussi secs que les casernes au-dessus, on pourra fort bien loger et cela fera du logement pour deux cents hommes de plus qu'il n'y aurait : bien entendu qu'en cas de siège, il faudra les employer à d'autres choses (1).*

En ce même mois de février, on travaillait au chemin couvert et au revêtement de l'enceinte.

Dans « l'abrégé instructif des ouvrages à faire aux fortifications de Belle-Isle pendant l'année 1689 » (2), Vauban résume les ouvrages à faire *... faire une façade à la principale entrée de la citadelle (porte du Donjon) de pierre de taille conforme à celle du dessin de la troisième feuille et l'accompagner des fermetures marquées au plan de la même...*

Il décidait aussi la transformation du logis du gouverneur « des plus simples et mal construits du royaume la maison du Gouverneur avec quelques petits couverts et un jardin qui occupe mal à propos un grand espace par quantité de mauvaises pièces toutes vieilles et plus mal disposées l'une que l'autre, le bâtiment corrigé suivant le dessin qui en sera donné et réduit à l'espace qui lui sera nécessaire, donnera lieu à une place d'armes raisonnable où le Gouverneur pourra voir monter la garde de ses fenêtres...

En février 1689 *... on travaille à la démolition du gros pavillon de feu Fouquet et non du petit parce qu'il est assez éloigné pour ne pouvoir faire du mal...*

Pour dégager ce même côté de la citadelle, la destruction du quartier de la Haute-Boulogne était nécessaire mais n'allait pas sans poser de problèmes *... il faut compter d'abattre tout ce qu'on appelle la Haute-Boulogne qui est le plus bel endroit du bourg... cela va mettre près de 90 ménages sur le pavé avec leurs bestiaux qui sont tous pauvres gens qui ne savent où donner de*

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

la tête ni où et comment se rétablir. Faites, s'il vous plaît, Monseigneur, que ces estimations soient faites avec justice et charité autrement ce pauvre monde est perdu et pour peu que vous vous en rapportiez à M. de Bercy, le Roi sera fort bien traité, mais aux dépens de ses sujets ce qui serait très mal le servir...

La Haute-Boulogne fut donc rasée pour permettre la continuation des glacis de la citadelle en 1689, mais les propriétaires des maisons eurent beaucoup de mal à se faire indemniser et en 1706, la question n'avait toujours pas été réglée. M^{re} Fouquet adressa un mémoire au roi « état de ce qui a été pris dans Belle-Isle sur la dame Fouquet » : trois cents barriques de chaux qui lui appartenaient, des poutres, des solives, des pierres de taille, de la terre nécessaire pour terrasser la place, tirée de champs lui appartenant, la démolition d'un grand pavillon en bon état (1).

A la fin du siècle, les travaux préconisés par Vauban dans la citadelle s'achevaient : la caserne du Grand Quartier s'étendait jusqu'à l'angle d'épaule du bastion 4, isolée de la cour centrale par une cour anglaise franchie par un pont-levis; cette nouvelle construction s'appuyait sur le tracé rectifié de la courtine 1-4 où le petit redan avait été supprimé; la citerne, à côté du pavillon des officiers, ainsi que les viviers des fossés de l'enveloppe étaient achevés. Par contre, le logis du gouverneur présentait toujours le même plan irrégulier de bâtiments groupés autour d'une petite cour. Les dehors étaient bien organisés. Le plan relief, réalisé en 1704, témoigne de ces transformations nouvelles.

Les batteries côtières.

Pour faire face aux descentes ennemies, des batteries avec retranchements en terre furent établies sur tous les points stratégiques du littoral : ce réseau défensif fut mis en place à la hâte pour faire face à une situation d'urgence, imposée par les événements. Ces installations provisoires devaient être réalisées en « dur » au siècle suivant. Les promontoires se hérissèrent de postes d'observation comportant des mâts de pavillon pour avertir la

(1) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C1018.

marche des ennemis. C'est ainsi que les signaux d'Ouessant étaient transmis au continent par l'intermédiaire du mât de signaux de Molène. Des retranchements en terre furent édifiés sur les îles, mais c'est seulement à Belle-Isle que nous pouvons en avoir la confirmation grâce à un mémoire de Vauban de 1689 lors de sa visite « les accès par où on peut aborder à Belle-Isle et ce qu'on peut faire de mieux pour la mettre en état de défense » (1).

Il signale, dans la plupart des endroits susceptibles de descentes, la présence de « vieux retranchements » à réparer ou à rectifier. En février 1699, Vauban fit le tour de l'île, par terre et par mer, afin de déterminer les principaux accès à protéger; il releva trente-six échouages dont seulement dix-neuf justifiaient selon lui l'établissement d'une batterie. Les travaux devaient commencer dès le printemps et Vauban en estima le coût à 26100 livres. C'est à travers son mémoire que nous pouvons étudier les travaux entrepris (2).

Ces dix-neuf batteries étaient prévues pour se croiser sur les principales descentes et battre le mouillage des vaisseaux :

— Pointe de Ramonet : batterie fermée à la gorge, de quatre pièces de canon de seize ou dix-huit avec trois embrasures à la mer et deux de chaque côté vers les anses. Croise avec Taillefer et Gros Rocher;

— Gros Rocher en mer : batterie fermée à la gorge, de six pièces de seize ou dix-huit ... *l'enfoncer tant qu'on pourra dans le rocher, l'épauler du côté de la mer par le roc même et soutenir les murs de côté par des maçonneries; il faut y construire un corps de garde et un magasin à poudre...* Croise avec celles de Ramonet et du Bugull et prend à revers l'anse de Bordardoué et protège le port Yorck;

— Pointe du Bugull : batterie fermée à la gorge, de trois pièces de huit entre la pointe et le port ... *isoler la pointe et y faire une autre batterie de six pièces bien épaulée du côté de la mer, les embrasures ouvertes du côté des anses; la séparer de la terre ferme par un fossé de quatre toises de large sur quinze à dix-huit pieds de profondeur...*

(1) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33^f.

(2) *Ibid.*

Prend à revers les Grands Sables et l'anse du Gros Rocher;

— Grands Sables de Samzun : Vauban y signale la présence de deux redoutes qu'il propose de convertir en redans, fermés à la gorge par un mur de clôture, de les environner de fossés et de les rejoindre par un retranchement ...occuper les hauteurs par d'autres retranchements le long des bords, ériger des batteries de trois pièces de douze pour enfiler le débarquement, escarper les endroits retranchés sur la largeur de l'échouage et murer à pierres sèches les coulées et ravins...;

— Pointe de la Biche : batterie de quatre pièces ... revêtue avec parapets à preuve percés d'embrasures du côté de la mer et bien épaulée et à barquette du côté des anses; bien la fermer à la gorge n'y laissant qu'une petite porte avec un pont couplé d'une planchette, l'accommoder d'un corps de garde, d'un petit magasin à poudre et des plates-formes nécessaires; cette batterie qui peut être de quatre pièces servira à la défense des Grands Sables de Samzun...;

— Pointe de la Ferrière : « une batterie de quatre pièces pour éloigner le mouillage »;

— Port Andro : ... faire une batterie de trois pièces sur la presqu'île de droite avec un corps de garde; l'isoler tout à fait, l'escarper aux endroits qui en auront besoin, élever sa superficie au niveau des endroits les plus élevés, revêtir son circuit de maçonnerie...;

— Port Locmaria : sur la pointe à gauche, faire une batterie de trois pièces;

— Port Blanc (d'Arzic) : batterie de deux pièces sur la pointe de Kergolay;

— Pointe d'Auborch (Deuborch) et Bordery : batterie de trois pièces sur la pointe qui les sépare;

— Pointe du Cardinal : batterie de quatre pièces, épaulée par devant et fermée par derrière par un fossé;

— Sauzon (rive droite) : batterie de trois pièces fermée à la gorge;

— Pointe de Taillefer : batterie de quatre pièces de dix-huit ... la bien épauler par devant, y percer trois embrasures à la mer et deux de part et d'autre sur les anses et la fermer par derrière

comme celle de Ramonet. Comme cette batterie ne voit pas l'entrée du Palais ni même la place, en faire une autre de trois pièces sur une autre pointe entre Taillefer et Saint Julien...

Ces batteries devaient protéger les mouillages, les « ports », et devaient être armées de soixante-huit pièces de canon (tirées de Brest et de Rochefort). Ces « ports » étaient, pour la plupart, fermés déjà par des retranchements en terre lors de la tournée de Vauban : il les fit rétablir et prolonger des deux côtés des anses. Pour empêcher le débarquement des chaloupes ennemies, des palissades furent dressées sur tous les échouages à la laisse de haute mer. Il fit aussi escarper artificiellement les endroits de la côte qui auraient pu faciliter une pénétration ennemie à partir de la mer. En outre, il prévoyait la construction de trente corps de garde dans l'enceinte des batteries et aussi dans d'autres endroits : il préconisait la construction :

... de logements d'hommes à la pointe de Kerso en Locmaria pour six hommes, au port Cauter (à l'abri de la pointe du Squeul) à la pointe de Kerel, deux logements au havre du Tonnant (port Donnant), deux logements au havre de Borderun, deux logements à la pointe des Poulains...

De ces points, les hommes pouvaient monter la garde et prévenir en cas d'apparition de voiles ennemies.

Tels étaient les projets que Vauban adressait à Seignelay en 1689. Une « carte particulière du gouvernement et isle de Belle-Isle, faite à Belle-Isle le 28 janvier 1691 » (1) nous montre que les batteries proposées par Vauban sont en place à cette date sauf celles de la pointe d'Arzic, de Deuborch et de Taillefer. Par contre, de nouvelles batteries sont signalées au port du Moulin destinées à protéger l'aiguade construite sur les ordres de Vauban, à Bordardoué et au port Yorc'h.

La carte que dressa De Fer en 1705 du « marquisat et gouvernement de Belle-Isle » (2) nous permet de vérifier l'état des réalisations : toutes les batteries proposées par Vauban sont cette fois réalisées avec, en plus, celles du Moulin, du port Yorc'h et

(1) Bibl. nat., cartes et plans, S.H. port. 51 div. 4 pièce 4D.

(2) Arch. dép. Morbihan, cartes et plans n° 344.

une nouvelle à la pointe du Grand Village. Des corps de garde sont signalés à la pointe de Pouldon, sur la rive gauche du port d'Herlin à la pointe du « Nom », sur la rive droite du port Goulphar, sur la pointe du Grand Guet, sur la rive droite du port du Vieux Château. Notons que ces nouveaux corps de garde sont rassemblés sur la côte sauvage.

III — Houat et Hœdic

Lorsque Vauban revint à Belle-Isle, en septembre 1685, il visita les îles d'Houat et Hœdic et décida de les fortifier en raison du danger que leur occupation par l'ennemi entraînerait pour Belle-Isle : celles-ci présentaient en effet de bons mouillages qui étaient constamment utilisés par les corsaires ennemis guettant le passage des navires de commerce allant de Nantes à Port-Louis.

Au mémoire qu'il rédigea sur Belle-Isle en 1685 (1) est annexé le plan d'une tour fortifiée portant la mention « fait à Belle-Isle le 14 septembre 1685 » signé Vauban. On peut avancer que ce plan illustre le projet de Vauban pour ces deux îles [planche XVIII].

Un mémoire de l'hydrographe Chazelles (2), daté de 1690, décrit les mouillages de ces îles en notant sur la pointe sud-est de Houat et sur la pointe est d'Hœdic, la présence de tours et batteries chargées de les défendre. A cette date, les tours étaient donc achevées. D'ailleurs, dans la lettre adressée à Seignelay en 1689 (3), Vauban demandait trois pièces de canon à la batterie de Lescudel, quatre à celle d'Houat et autant à celle d'Hœdic. La construction de ces tours se situent donc aux environs de cette date. Un plan de la tour d'Houat, daté de 1745 (4), un an avant sa destruction, correspond au plan signé par Vauban et nous prouve que cet ouvrage fut exécuté conformément aux intentions

(1) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33^f.

(2) Arch. nat., Marine 3JJ 160, f° 12-13.

(3) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33^f.

(4) Arch. nat., Marine G 210, n° 4.

de 1685 : il se composait d'une tour à trois niveaux casematés, couronnée de mâchicoulis; elle était isolée par un fossé franchi par un pont-levis, d'une batterie également circulaire avec des embrasures; l'enceinte comportait aussi un corps de garde et était entourée d'un fossé. Vauban avait adopté ce type de tour casematée pour les batteries côtières principalement, car l'artillerie des vaisseaux manquait de précision. Un mémoire de 1741 les décrivait ainsi (1) ... elles sont fortifiées de deux tours à mâchicoulis avec un fossé de douze pieds de large sur six de profondeur, entouré d'un parapet percé d'embrasures tout autour; en outre, un avant-fossé de quatre toises de large sur six pieds de profondeur revêtu d'une contrescarpe à pierres sèches; dans celle d'Houat, il y a une redoute...

L'emplacement de ces tours et redoutes, aujourd'hui disparues, peut être établi assez précisément grâce aux mémoires de la seconde moitié du XVIII^e siècle rédigés par les ingénieurs, car les mêmes sites furent réutilisés pour les nouvelles fortifications. D'autre-part, le « recueil des plans des places du royaume divisé par province » de 1693 (2) contient des plans des tours et des cartes des îles d'Houat et Hœdic. La tour de la première île était située au pédoncule de la « pointe de Jalhan » (En Tal) et une batterie circulaire avec redan à la gorge à la pointe de Lescudelle « battant le mouillage de Porz Chudell ». Une tour de même plan est indiquée sur la pointe de « Pellurant » (Beg Lagad) d'Hœdic.

Au cours du XVII^e siècle, Belle-Isle, Houat et Hœdic reçurent une infrastructure défensive qui correspondait à ce que Vauban écrivait en novembre 1693 ... il faudrait fortifier les grandes îles comme Belle-Isle, Ré, Oléron par des villes et citadelles, les moyennes par des châteaux et les petites par de grosses tours avec des batteries revêtues au pied moyennant quoi la côte serait bien armée et ces peuples seraient merveilleux pour nettoyer les côtes des corsaires et aller en course... (3).

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n° 20.

(2) Bibl. nat., cartes et plans, Res. Ge DD 4585-72-74.

(3) Bibl. Génie, Vauban, Belle-Isle, F° 33^f.

Ce plan fut partiellement appliqué à Belle-Isle où Vauban remania la citadelle et pourvut le littoral de batteries. Il fit également le plan d'une enceinte englobant le bourg du Palais avec, pour réduit, la citadelle : aucuns travaux ne concrétisèrent ce projet. Pourtant, à la même époque, des réalisations de ce type étaient entreprises dans les îles de Ré et Oléron. En 1681, était posée la première pierre de la citadelle de Saint-Martin-de-Ré : les travaux furent menés activement et une enceinte compléta le système défensif de la place ; cette enceinte enveloppait largement l'agglomération et un espace était ménagé intentionnellement pour que, en cas d'alerte, la population de l'île viennent se réfugier (camper) entre les maisons et le rempart.

À Oléron, Vauban apporta quelques modifications à la citadelle et surtout y ajouta une enceinte de ville, achevée à la fin du siècle. Dans ces deux îles, la protection du groupement humain était envisagée ; c'était là une disposition tactique car la population, en cas d'alarme, était tenue de prendre les armes (dans le cadre de milice garde-côtes notamment). Vauban remarquait que les populations d'Oléron et de Ré étaient proportionnellement beaucoup plus importantes que celle de Belle-Isle : cette dernière, par ses ressources naturelles aurait pu subvenir aux besoins d'un nombre d'habitants plus élevé. Il notait que les Bellilois étaient beaucoup plus misérables que les habitants de Ré ou d'Oléron alors qu'ils n'ont payé jusqu'ici ni taille, ni sel, ni aucune sorte d'impôt, que l'île est partout fertile en blé, en pâturages, elle le serait en fruits et en vigne (1). La cause profonde de cette mauvaise mise en valeur de l'île provenait, d'après Vauban, de ce que l'île appartenait à un seigneur qui louait à bail, les terres à des paysans : ceux-ci n'avaient pas intérêt à accroître la valeur de leurs champs s'ils ne voulaient pas voir leur loyer augmenter ... toutes ces îles ne devraient point avoir d'autre maître que le Roi parce que les seigneurs particuliers ne sont pas assez riches pour les faire peupler ni assez forts pour les maintenir... (2).

La valeur stratégique de Belle-Isle était reconnue mais il ne semble pas que cet argument ait été d'un grand poids :

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

l'exemple de Groix le prouve. Cette île occupait alors une situation privilégiée face à l'Orient - Port-louis où la Compagnie des Indes, fondée par Colbert, s'était installée en 1666. La compagnie connaissait un grand essor en construisant et en armant des vaisseaux pour le commerce avec la Chine ; ce port arma en course pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. En dépit de sa position stratégique, Groix resta sans ouvrage de fortification : cet état de fait témoigne qu'au XVII^e siècle, la défense des îles n'était pas considérée en fonction de la côte qu'elles précédaient quand celle-ci en était trop éloignée : Groix est distante d'une dizaine de kilomètres du continent ; les navires pouvaient passer impunément dans le courreau sans être importunés par les feux des batteries de l'île, ni par ceux des batteries du continent qui ne pouvaient se croiser (rappelons qu'à cette époque, la portée théorique d'un canon était de 1000 mètres pour une portée utile de 400 mètres environ (1)).

Par contre, Oléron n'est séparée du continent que par un étroit bras de mer, le courreau d'Oléron, qu'un goulet, le pertuis de Maumusson, met en communication avec la mer. L'île de Ré s'étend à environ un demi-mille de La Pallice ; entre ces deux îles s'étend le large pertuis d'Antioche au fond duquel s'ouvre l'estuaire de la Charente. La création de l'arsenal de Rochefort, en 1665, destiné à remplacer celui de Brouage, compromis par un ensablement inéluctable, entraîna la mise en état de défense de ces îles, véritables défenses avancées d'un important arsenal.

Il semble donc qu'à une époque où la portée du canon ne dépassait pas 500 mètres, le facteur distance ait été important dans l'optique d'interdire un passage par le croisement des feux des batteries. La défense de Belle-Isle, Houat et Hœdic, Ouessant (entrant dans la catégorie de îles éloignées) était envisagée dans un état d'esprit différent : il fallait les défendre pour elles-mêmes, les occuper pour que l'ennemi n'y prit pas pied. Un problème important se posait alors : les travaux de fortification « valorisaient » en quelque sorte l'île qui, si l'ennemi s'en emparait, pouvait devenir très dangereuse du fait même de ces installations défensives. Cela explique que Groix, l'archipel de

(1) Rocolle (P.), *2000 ans de fortification*, Paris 1973.

Glénan et même Ouessant n'aient pas été fortifiés au XVII^e siècle. En schématisant, on peut dire que Belle-Isle au lieu de défendre directement le continent, s'est efforcée de se défendre elle-même afin que île et continent encadrent et protègent un courant de navigation plaqué au littoral et couvrant localement les entrées et les sorties des unités de la Marine Royale basées à Brest ou à Lorient.

Ainsi, à l'aube du XVIII^e siècle, la défense des îles de Nantes à Brest n'intéressait encore que Belle-Isle, Houat et Hoëdic; l'importance d'Ouessant avait été reconnue mais les travaux de défense n'y furent entrepris que lentement. La présence militaire s'inscrivait dans le paysage de Belle-Isle où le port du Palais était dominé par la citadelle que les remaniements ordonnés par Vauban avaient rendue plus impressionnante même si sa valeur militaire était douteuse !...Le littoral de l'île était resté inchangé : la défense de la côte était constituée d'ouvrages de campagne en terre, si bien que batteries et retranchements s'intégraient parfaitement au site et n'en modifiaient en rien la topographie. Il ne s'y trouvait aucun ouvrage en maçonnerie de l'importance du fort de la Prée ou des redoutes de Martray ou des Sablanceaux à l'île de Ré. Seuls, les travaux de défense entrepris sur la plage des Grands Sables laissaient présager qu'une infrastructure défensive d'importance allait se mettre en place. A proximité, les tours d'Houat et d'Hoëdic se détachaient avec netteté sur ces îles plates et dominaient les mouillages de leurs étages casematés.

Quatrième partie

Le XVIII^e siècle

et

La défense systématique des îles

CHAPITRE I

Recrudescence de la guerre maritime

Depuis 1688, début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, avait commencé entre la France et l'Angleterre une lutte implacable qui ne devait se terminer qu'au XIX^e siècle. Pendant toute cette période, les guerres, aussi bien européennes que coloniales, mirent en lumière l'importance de posséder la maîtrise des mers dans le déroulement des conflits. Bien que le théâtre des guerres se déplaçât au loin, dans les colonies, les côtes françaises restèrent dans un état constant d'insécurité.

I — Les opérations en Bretagne

Cette tactique de coups d'épingle, inaugurée pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg, se continua pendant la guerre de Succession d'Espagne : dès 1703, une grande expédition anglaise fut préparée pour attaquer Brest et Rochefort. Le 31 mai 1703, une flotte anglaise mouillait devant Belle-Isle, de la pointe de Taillefer à celle de Locmaria, et y stationna pendant quinze jours sans rien tenter. Au mois de juin, des vaisseaux s'en détachèrent pour aller vers Groix. Pour défendre l'île, le recteur Uzel eut recours à un stratagème : les femmes et les enfants se déguisèrent en soldats et, à califourchon sur le bétail, se postèrent aux endroits les plus élevés (1) donnant ainsi, de loin, l'illusion que l'île était gardée par une compagnie de cavalerie. Le 14 juin, l'escadre quittait le mouillage de Belle-Isle pour regagner la Manche. Ces manœuvres avaient pour but, non pas de s'emparer des îles, mais plutôt de surveiller et de bloquer les vaisseaux français qui auraient voulu passer au secours de l'Espagne.

En 1713, avec le traité d'Utrecht, s'ouvrait une période de paix : En Bretagne, l'état d'esprit était à la détente et on ne pensait pas que le littoral puisse devenir le théâtre d'une attaque anglaise ; ce sentiment trouvait sa justification dans la politique de conciliation avec l'Angleterre que poursuivait le Régent. Sous l'impulsion de son conseiller, l'abbé Dubois, il accepta les exigences de Georges I^{er} dont la plus funeste, pour l'avenir, fut la destruction des travaux de fortification de Mardyck près de Dunkerque. Le cardinal de Fleury poursuivit cette même politique étrangère symbolisée par son amitié avec le ministre Walpole. Pendant cette période, des officiers anglais vinrent tout à fait officiellement visiter les ports français, Brest et Rochefort, entre autres, si bien qu'au moment de la rupture ils possédaient une parfaite connaissance de leurs situations militaires.

La France déclara la guerre à l'Angleterre en 1744, mais il s'avéra rapidement que la Bretagne n'était pas prête à faire face à des attaques anglaises, comme le montra « l'affaire de Lorient ».

(1) Arch. nat., Marine B² 169, f^o 225, 582; B² 173, f^o 53; B² 181, f^o 68; B² 181, f^o 68; B² 182, f^o 25.

En septembre 1746, une armée de 50000 hommes, commandée par le général Saint-Clair, embarquée sur l'escadre de l'amiral Lestock, vint menacer la Bretagne : le plan était d'investir Lorient et, à partir de ce port, de s'infiltrer à l'intérieur du pays. Aucun ouvrage militaire sérieux ne défendait l'accès à l'estuaire du Scorff et du Blavet, ni Lorient, port en pleine expansion et siège de la Compagnie des Indes. Cependant, croyant la région mieux défendue, l'état-major anglais décida de prendre la ville à revers en débarquant dans l'anse du Poullu : l'armée anglaise marcha sans encombre jusqu'à Lorient mais, à la suite d'un quiproquo, fit demi-tour sans exploiter l'avantage de la situation.

La même année, au mois d'octobre, un second débarquement eut lieu à Quiberon, où la milice ne fut d'aucun secours pour refouler l'ennemi. Toute la presqu'île fut pillée : cette opération fit craindre une attaque de Belle-Isle; aussi, des secours en hommes et munitions furent-ils envoyés, en dépit des difficultés de passage. Le commandant de l'île, M. de Saint-Sernin, fit planter cent palissades sur la plage des Grands Sables pour pallier la mauvaise qualité des retranchements ... *dès que l'ennemi paraîtra, je ferai mettre cent chaloupes derrière ces palissades que je ferai percer pour les faire couler bas; je ferai mettre des charrettes derrière les chaloupes car j'en ai 230...* (1).

Le 20 octobre, trois vaisseaux anglais mouillèrent dans la rade d'Houat et, après une heure de canonnade, l'officier de la tour se rendit avec les 36 hommes de la milice de Mayenne qui composait la garnison; l'officier d'Hœdic se rendit de la même manière, attitude qui fut sévèrement jugée à l'époque. Le 26 octobre, les tours et batteries de ces deux îles étaient détruites par la mine. Puis, les Anglais, craignant de voir arriver des renforts, levèrent l'ancre et regagnèrent l'Angleterre.

Au mois de mai de l'année suivante (1747), un vaisseau anglais mouilla devant Houat, où 100 hommes débarquèrent et s'emparèrent de tout le bétail de l'île; à Hœdic, ils déposèrent une cinquantaine de malades ... *tous les habitants de ces deux*

(1) Arch. Génie, art. 8, sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n^o 31².

îles ont abandonné et sont venus se réfugier à la côte de Rbuis... (1).

Jusqu'à la fin de la guerre, la flotte anglaise navigua tout au long des côtes de la Manche et de l'Atlantique avec mission de surveiller les agissements de la flotte française et d'essayer d'intercepter les convois en provenance des colonies. Ces opérations mirent en lumière l'insuffisance de la défense des côtes et entraînèrent toute une série de mesures que nous étudierons plus loin.

La guerre de Sept Ans provoqua une recrudescence des attaques sur la Bretagne qui entraînait dans le plan d'opérations de Pitt dont nous rappelons brièvement les trois grandes lignes générales :

— Empêcher la jonction des flottes du Ponant et du Levant en maintenant une croisière devant Gibraltar;

— Bloquer les principaux ports de la Manche et de l'Atlantique pour prévenir toute tentative sur l'Angleterre;

— Harceler les côtes et les maintenir sous la menace constante de descentes.

Pour réaliser ce plan, les Anglais étaient aidés par une bonne connaissance des côtes françaises, acquise pendant la période d'alliance, et aussi par un service d'espionnage bien organisé. L'application de ce programme se traduisit par l'adoption de la tactique de blocus : les mouvements du port de Brest furent constamment observés par une escadre anglaise stationnant à la hauteur d'Ouessant, position stratégique à la charnière de la Manche et de l'Océan. Cette tactique de blocus par croisière allait être systématiquement appliquée au cours des guerres suivantes. Dès le début de la guerre, 17 vaisseaux (2) commandés par les amiraux Hawke, Knowles et Broderick parvinrent sans encombre dans les eaux du pertuis d'Antioche : ils se rendirent facilement maîtres de l'île d'Aix, où des travaux de fortification venaient d'être commencés, mais ils n'osèrent attaquer Rochefort. Cette

(1) Arch. nat., Marine B³454.

(2) Lacour-Gayet (G.), *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, 1910, p. 306.

flotte patrouilla sans arrêt d'Ouessant au cap Finisterre, interceptant les convois marchands sortant des ports.

En juin 1758, une armée commandée par Marlborough débarqua à Cancale et poussa sa marche jusqu'à Saint-Servan : la campagne environnante fut ravagée et surtout la flotte malouine, mouillée dans la Rance, fut détruite; l'objectif final, la destruction de Saint-Malo, n'avait cependant pas été atteint.

Aussi, en septembre de la même année, un second débarquement fut organisé à Saint-Briac où la population affolée reflua vers l'intérieur : cependant, une tempête s'étant levée, les Anglais durent abandonner leur mouillage pour celui, plus abrité, de l'anse de Saint-Cast. Les troupes, sous les ordres du général Bligh, s'avancèrent jusqu'à la Rance mais, là, devant les difficultés de la traversée du fleuve, rebroussèrent chemin; ils furent alors retardés dans leur marche par les volontaires du Guildo, ce qui permit au duc d'Aiguillon de rassembler les troupes et de lancer une offensive victorieuse sur la plage de Saint-Cast, au moment du rembarquement des Anglais.

Cette victoire insuffla un nouveau courage et le gouvernement français décida de reprendre l'offensive et de tenter un débarquement en Angleterre. Sous l'instigation de Choiseul, le comte de Conflans prit la tête de l'escadre qui devait aller chercher les troupes que le duc d'Aiguillon rassemblait dans le golfe du Morbihan : cette flotte devait débarquer, en Écosse ou en Irlande, 18 à 20 000 hommes de troupes escortés de toutes les forces navales disponibles; le chef d'escadre de Toulon reçut l'ordre de regagner Brest mais le désastre de Lagos, ruinant la flotte du Levant, retarda l'exécution d'un plan que les Anglais avaient eu le temps de connaître. Ils étaient d'ailleurs en croisière permanente devant Dunkerque, Brest et le Morbihan. Le 14 novembre 1759, la flotte française composée de 21 vaisseaux, 3 frégates et 2 corvettes, quittait enfin Brest avec pour équipages un fort pourcentage de soldats n'ayant aucune expérience des combats maritimes. Cette flotte, commandée par le comte de Conflans sur le *Soleil Royal*, se dirigeait vers le golfe du Morbihan : la saison était déjà bien avancée et des vents contraires interdirent l'accès à la baie de Quiberon. Le 20 novembre, une escadre anglaise de 23 vaisseaux et 10 frégates,

sous les ordres de l'amiral Hawke, parut à l'arrière de la flotte française; au lieu d'accepter le combat, Conflans voulut entraîner l'ennemi à l'intérieur de la baie de Quiberon car il espérait que les Anglais, effrayés par la navigation délicate dans les passes d'entrée, n'oseraient pas le suivre. Les navires anglais le suivirent sans hésiter et, favorisés par les vents, attaquèrent l'arrière garde française qui se défendit vaillamment; le vaisseau amiral vira de bord pour lui prêter main forte, mais trop tard; les erreurs et la confusion du commandement entraînèrent des malentendus ce qui provoqua la dispersion de l'escadre française. L'arrière garde était perdue, trois vaisseaux avaient coulé, un seul avait pu s'échapper⁽¹⁾. Au soir de cette journée, Conflans avait encore sous ses ordres une bonne partie de l'escadre mais le lendemain, par une manœuvre inexplicable, les vaisseaux se dispersèrent, les uns se réfugiant à Rochefort, dans la rade de l'île d'Aix, les autres dans la Vilaine, un autre dans la Loire où il coula. Le *Soleil Royal*, intact et sans perte humaine, rallia le port du Croisic, où il fut brûlé sur les ordres du marquis de Conflans. Les pertes françaises avaient été de 6 vaisseaux dont le vaisseau amiral; de son côté, l'Angleterre avait perdu 2 vaisseaux⁽²⁾ sur les récifs du plateau du Four. La flotte anglaise resta stationnée dans cette zone, au sud-ouest de l'île Dumet, jusqu'en décembre, interdisant toute tentative de sortie des vaisseaux bloqués dans la Vilaine.

L'année suivante (1760), trois vaisseaux de ligne anglais qui gardaient l'embouchure de la Vilaine s'approchèrent de l'île Dumet : une chaloupe s'en détacha pour porter la sommation de se rendre à l'officier qui commandait une garnison de 50 hommes du régiment de Bourbon; puis, les vaisseaux tirèrent chacun trois bordées sur le fort qui riposta faiblement et hissa le drapeau blanc. Les Anglais débarquèrent, firent prisonnier le chevalier de Franval et ses hommes et mirent le feu au fort qui fut partiellement détruit. L'escadre anglaise resta mouillée au large de la baie de Quiberon et devant l'embouchure de la Vilaine; le

(1) Barthélemy (A. de), *Notes inédites sur la défaite du maréchal de Conflans à Belle-Isle*, dans *Annales de Bretagne*, 1886.

(2) Nicollière - Teijero, *Combat de Belle-Isle ou des Cardinaux*, dans *Annales de Bretagne*, 1878.

ravitaillement des îles était périlleux et on craignait pour leur sécurité. Le capitaine du fort d'Houat, Pascal, écrivait, le 18 septembre 1760 ... *l'exemple de l'île Dumet n'en sera sûrement pas un pour Hœdic, je crois pouvoir le certifier; quant au fort d'Houat, comme ma tête en répond et qu'il se trouve probablement en meilleur état que les autres, vous pouvez compter, Monsieur, qu'une canonnade ne le fera jamais rendre, dura-t-elle non dix minutes mais dix jours... (3)*.

La conquête de Belle-Isle fut la démonstration de l'incapacité de la flotte française à assurer la sécurité des îles.

Le siège de Belle-Isle.

La conquête de Belle-Isle entraînait depuis longtemps dans les vues de Pitt mais il fallut attendre 1761, et une conjoncture plus favorable, pour faire adopter son projet par Georges III. Au mois de février, une flotte anglaise quittait Sainte-Hélène et arriva devant Belle-Isle le 7 avril. Les opérations étaient dirigées par l'amiral Keppel et, cette fois-ci, il ne s'agissait plus de menace ou de diversion : le but final était la conquête de l'île qui devait venger l'Angleterre de la prise de l'île de Minorque par les Français, en 1756. Nous connaissons le détail des opérations grâce aux relations laissées par Detaille commandant la garde-côte de l'île⁽⁴⁾, par l'ingénieur Bouchet⁽⁵⁾, par le duc d'Aiguillon⁽⁶⁾ et par la correspondance des officiers anglais⁽⁷⁾.

Le 7 avril, deux vaisseaux, deux galiotes à bombes et quinze bâtiments de transport doublèrent la pointe des Poulains et mouillèrent devant Sauzon. Le reste de la flotte, composé de huit vaisseaux, douze frégates et cent « autres voiles de toute espèce de grandeur » (Detaille), contourna l'île par le sud-est et mouilla entre la pointe de Kerdonis et la plage des Grands Sables. Le commandant de l'île, le chevalier de Sainte-Croix, ordonna aux

(1) Serv. hist. armée de Terre, A. 357.

(2) Arch. nat., Marine B¹ 799, G76; Bibl. mun. Quimper, ms. 11 D.

(3) Extrait des papiers du chevalier Sevin (*Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1880, p. 25 à 56). Arch. Génie, art. 15 sect. 2 siège de Belle-Isle.

(4) Arch. nat., Marine B¹ 550-552.

(5) Bibl. mun. Quimper, ms. 11 F.

différents régiments de se porter aux postes désignés en cas d'alarme et fit canonner les vaisseaux qui s'approchaient à portée des batteries.

Le lendemain, 8 avril, les troupes anglaises embarquèrent sur quarante-cinq chaloupes et, sous la protection de l'artillerie des vaisseaux, se dirigèrent vers l'anse du port Andro : deux régiments s'y embusquèrent aussitôt ... *dès cet instant, il vit paraître sur les sommets à la droite du port Andro une tête assez considérable des ennemis qui avait débarqué dans une partie qu'on avait jugée comme inaccessible et qui, après avoir gravi par des rochers extrêmement escarpés, se formait en bon ordre sur les derrières du régiment de Bigorre qu'elle dominait entièrement...* (Detaille).

Mais deux piquets du régiment réussirent à les repousser et les ennemis, malgré l'avantage de leur position, furent tous tués ou repoussés à la mer, ainsi que ceux qui prenaient pied sur la plage. Cette première attaque se solda par un échec et de grosses pertes humaines pour l'ennemi.

Du 9 au 21 avril, la flotte anglaise resta au mouillage sans tenter aucune action, le temps et l'état de la mer ne s'y prêtant guère.

Le 22 au matin, quatre vaisseaux de guerre et vingt et un bâtiments de transport parurent à l'ouest et relevèrent la division mouillée devant Sauzon qui rejoignit le reste de la flotte. A 10 heures du matin, toute la flotte mit la voile et cinquante vaisseaux et frégates doublèrent la pointe de Locmaria et Kerdonis ... *les bateaux sur lesquels les troupes étaient, vinrent les débarquer au pied de l'escarpement de la pointe de Locmaria et elles gravirent sur la sommité par des endroits qui avaient été regardés comme inaccessibles...* (Detaille).

Le chevalier de Sainte-Croix réussit, en un premier temps, à les repousser mais rapidement il fut débordé par le nombre des ennemis qui débarquaient à Kerdonis ; il dut ordonner la retraite, tandis que les troupes anglaises se reformaient. Le chevalier établit un camp au milieu de l'île.

Le lendemain 23 avril, les ennemis s'avancèrent sur trois colonnes de trois mille hommes chacune. Sainte-Croix se replia dans le vallon de Port Halan et fit travailler à des redoutes pour défendre les approches de la ville et de la citadelle.

Le 24 avril, l'ennemi poussa une reconnaissance vers Sauzon. Le 25, il tenta de s'emparer du village de Bordilia où il fut repoussé. Les 26 et 27 avril, les redoutes du plateau sud furent perfectionnées. Le 28, l'artillerie ennemie fut débarquée sur la plage des Grands Sables. Le 29 avril, trois galiotes à bombes bombardèrent la citadelle et le Palais, mais sans grand effet.

Les 4 et 5 mai, les troupes du chevalier de Sainte-Croix tenaient toujours les redoutes en avant de la ville, mais le 13 mai ils furent contraints de les abandonner et de se réfugier dans la citadelle. Les Anglais s'emparèrent de ces positions et y établirent de l'artillerie pour pilonner les remparts de la citadelle. A l'intérieur de la citadelle, la défense s'organisait et les travaux de consolidation furent exécutés sous la direction de l'ingénieur Bouchet. Ce dernier note que, dès le 23 avril, « on travailla à jeter bas les couvertures de la citadelle pour prévenir un incendie » (1).

Du 13 mai au 7 juin, le bombardement se poursuivit sans répit, incendiant une grande partie des bâtiments. Les brèches les plus importantes furent faites dans le front sud au niveau de la contre-garde 7 et de la tenaille 8 ainsi qu'à l'angle d'épaule droit et à la face droite du bastion 1 ; les défenseurs tentèrent de les colmater et d'enrayer l'écroulement du rempart qui, en cet endroit, couvrait l'hôpital. Devant l'ampleur des dégâts, et aussi pour sauver la vie des blessés, Sainte-Croix capitula le 7 juin (2).

Pendant ce temps, sur le continent, le duc d'Aiguillon multipliait les efforts pour venir au secours de Belle-Isle. Il fondait ses espoirs sur les deux escadres de Brest et de Rochefort qui devaient se joindre devant Belle-Isle et contraindre la flotte de Keppel à lever l'ancre et à libérer ainsi le courreau entre l'île et le continent. Des chasse-marées chargés de troupes pourraient

(1) Extrait des papiers du chevalier Sevin, *ouvr. cité.*

(2) Arch. nat., Marine G80 (texte de la capitulation de Belle-Isle).

ainsi, partant de Quiberon, prendre pied et chasser les Anglais (1). Malheureusement, rien ne put être tenté. Les forces navales anglaises étaient ainsi réparties : neuf vaisseaux de ligne devant Belle-Isle, huit devant Rochefort et six devant Brest et aucune opération de secours ne parut possible. Les escadres françaises étant bloquées, Belle-Isle fut occupée jusqu'au traité de Paris, en novembre 1762, où elle fut échangée contre Minorque (2). Jusqu'à la fin 1762, quatre vaisseaux de ligne, deux frégates, deux galiotes à bombes, deux sloops et dix-neuf bâtiments de transport stationnèrent dans la rade du Palais... *les deux frégates vont tous les soirs aux parages de Groix et les Anglais font une ronde tous les soirs le long des côtes de l'île avec des grands bateaux à voiles ou à la nage (rame)...* (3).

Désormais, les Anglais circulaient en toute liberté, perturbant la pêche et le cabotage, interrompant les communications entre

(1) Marine, B³552.

(2) *État des pertes subies par les habitants depuis l'arrivée des Anglais, comprenant une liste des villages détruits en totalité ou en partie* (1763) :

Commune de Locmaria : Borderhouat, La Métairie, Arnaud, Borduro, Borménahic, Borsarazin, Borchudan, Borthero, Kerdavid, Kerzo, Kerouarth, Le Cosquet, Pouldon, Tibain, Ty Seveno.

Commune du Palais : Kervin, Andrestol, Antoureau, Bordardoué, Bordustar, Borgrouager, Borthelo, Bordilia, Bordeneo, Kersablen, Kervin, Keespern, Kerviniéc, Kerdenet, Loctudy, Linigour? Le Guerc'H, Merezal, Nanscol, Port Halan, Port Salio, Rozerière.

Commune de Bangor : Borlagadec, Bordenec'h, Bortémont, Calestren, Kerlan, Kerourdé, Keriero, Kervarijeon, Gouelan, Marta, Parlavan.

Commune de Sauzon : Deuborh, Bordery, Kerguech, Lanno.

(Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C5126).

Belle-Isle-en-Mer. État des personnes, édifices, bestiaux et ustencilles de labour existans avant et depuis le siège (juillet 1763) :

	AVANT	APRÈS	MANQUE
Nombre de colons	2 310	2 012	298
Idem édifices	1 741	703	1 038
Idem chevaux	920	2	668
Idem bœufs	872	0	872
Idem vaches	888	383	505
Idem moutons	24 265	0	24 265
Idem charettes	407	86	321
Idem chartrues	1 125	132	993
Idem ustencilles de labour	2 603	826	1 777

(Arch. Génie, Art. 15 sect 2 Belle-Isle.)

(3) Arch. nat., Marine B³554.

les ports de Brest, Nantes et Rochefort. Cette guerre, en plus des conséquences politiques, économiques et coloniales, avait coûté à la France sa flotte qui en sortit réduite aux trois quarts.

Nous n'insisterons point sur les importantes réformes entreprises par Choiseul pour redresser la Marine, ni sur les mesures de réorganisation du commandement et du recrutement car cela dépasserait le cadre de notre étude : nous nous bornerons à examiner, dans un paragraphe suivant les mesures prises pour la défense des côtes. Le résultat de cette politique se fit sentir et, dès 1770, la France disposait de soixante vaisseaux de ligne et de cinquante frégates : la guerre d'Amérique consacra le réveil de la Marine et la revanche sur la guerre de Sept Ans. Cette guerre se déroula au loin, mais les premières opérations eurent lieu au large des côtes bretonnes. Le 17 juin 1778, le glorieux combat de la *Belle Poule* commandée par la Clochetterie contre L'*Aréthusa*, au large des côtes du Léon, eut un retentissement dans tout le royaume; la même année, au mois de juillet, le comte d'Orvilliers livra à l'amiral Keppel un combat au large d'Ouessant auquel prit part Guichen : le résultat fut indécis mais l'effet moral considérable. L'année suivante, en octobre 1779, le commandant du Couedic, sur la *Surveillante* rencontra en mer d'Iroise la frégate *Québec* de George Farmer : il rentra à Brest victorieux, pour y mourir quelques mois plus tard. La France, alliée avec l'Espagne dans sa lutte contre l'Angleterre, arrêta un projet d'invasion à l'aide des deux flottes combinées; le comte d'Orvilliers fut chargé du commandement de la flotte française, mais l'expédition tourna court par suite du retard accumulé pour rejoindre la flotte espagnole. Déjà l'eau et les vivres manquaient; au sein des équipages, le nombre des malades augmentait et, devant Plymouth, l'escadre fit demi-tour. Cet immense armement avait été inutile, mais la panique avait été grande sur les côtes anglaises (4).

Le succès des combats d'escadre renforça le prestige de la Marine française, mais masqua momentanément le danger anglais : celui-ci devait renaître dès 1792. Pendant tout ce temps le littoral et les îles ne furent pas désarmés et restèrent la cible

(4) Levot (P.), *Projets de descentes en Angleterre sous Louis XV et Louis XVI*, dans *Bulletin de la société académique de Brest*, 1876-1877.

des pirates et des corsaires. Aucune tentative ne fut tentée sur les îles autour desquelles rôdèrent des vaisseaux anglais. C'est ainsi qu'en 1792 ... *une escadre anglaise de douze vaisseaux de ligne et quatre frégates étaient en croisière, formant une chaîne ininterrompue depuis Ouessant à Belle-Isle; il y a même sous Penmarc'h deux ou trois frégates ou cutters. Il est bien à présumer que les ennemis croisent dans ces parages pour tâcher de rencontrer les bâtiments qui peuvent arriver d'Amérique...* (1).

II — Un problème non résolu : la course

Avec l'arrivée de l'hiver et de la mauvaise saison, les risques de descentes ennemies diminuaient car les flottes regagnaient alors leurs ports d'attache. Par contre, les corsaires tenaient toujours la mer et, au cours du XVIII^e siècle, complétèrent l'action anglaise pour bloquer les îles et perturber totalement le cabotage. Leurs retraites favorites restaient les îles : un mémoire de Garengneau, du mois d'octobre 1704 (2), révèle l'existence d'un établissement de câpres aux sept îles; ils avaient aménagé une jetée à l'île aux Moines et y firent même des cultures. Ils jouissaient ainsi, face à une région commerçante, d'une base d'où ils tiraient toute leur subsistance. En conséquence, l'ingénieur réclamait deux frégates pour les chasser et l'établissement d'un fort sur ces îles.

Les corsaires de Jersey et Guernesey rôdaient journellement autour de Belle-Isle, Houat et Hoëdic, pour guetter les barques des pêcheurs ou les petits bâtiments de transport venant du continent et chargés du ravitaillement des îles. En 1704, deux brigantins furent armés pour les chasser; en 1707, le commissaire des classes de Belle-Isle, Roger, signalait la présence continue des corsaires de Jersey et Guernesey sur les côtes de l'île : un navire des Sables d'Olonne fut même capturé dans la rade du Palais par deux flessinguois de 26 et 34 canons (3). Aucune

mesure efficace n'était vraiment prise; l'armement des vaisseaux garde-côtes restait aux frais du port qui l'armait, le roi payant seulement la subsistance de l'équipage auquel les prises appartenaient. Les corsaires venaient parfois de très loin : c'est ainsi qu'entre 1720 et 1723 des corsaires algériens rôdèrent autour d'Ouessant, attendant les navires hambourgeois, suédois ou danois revenant de Bordeaux, La Rochelle ou Nantes et qui embouquaient la Manche pour rallier leurs ports d'attache. Ils violaient là le traité que le roi avait renouvelé avec les puissances d'Alger, notifiant ... *que les corsaires ne devaient pas faire de prises dans l'étendue de 10 lieues des côtes françaises...* (4).

En 1737, ils étaient toujours signalés du côté d'Ouessant.

Des corsaires de Salé firent leur apparition entre Belle-Isle et l'île d'Yeu en 1725. Les directeurs des chambres de commerce de Guyenne et de La Rochelle demandèrent ... *qu'une croisière soit organisée sous Belle-Isle pour protéger le commerce...* (5). Ils appréhendaient pour le sort de leurs vaisseaux qui revenaient d'Amérique ou de Hollande. En juin 1725, une frégate du roi, la *Thétis*, fut armée pour chasser les corsaires saltins

Le commissaire des guerres à Belle-Isle, Dalion, demanda à plusieurs reprises que des mesures soient prises au sujet des corsaires jerséens et guerneséens qui empêchaient la navigation des bâtiments destinés à l'approvisionnement de l'île. A la même époque, en mars 1746, le commandant de la Marine au Port-Louis, Ravenel, réclamait deux frégates pour croiser entre Penmarc'h et Belle-Isle (6). En avril 1747, la *Mutine* et la *Galathée* croisèrent au large des côtes du Morbihan jusqu'à la Loire (7).

Les navires marchands se faisaient escorter par une ou deux frégates qui leur permettaient d'arriver à bon port. Mais ce moyen d'action était limité aux convois marchands et le danger demeurait pour les bâtiments isolés, les caboteurs ou les pêcheurs.

(1) Arch. nat., Marine B⁷27.

(2) Arch. Génie, art. 4 sect. 3 § 2 cart. 18.

(3) Arch. nat., Marine B¹46.

(1) Maine, B²58.

(2) Marine, B³798.

(3) Marine, B³446.

(4) Marine, B³454.

Seule une croisière permanente aurait pu résoudre le problème, mais les finances et les besoins de vaisseaux pour la guerre ne laissaient pas de bâtiments disponibles. La correspondance des ports de Lorient, Port-Louis, Brest avec le département de la Marine abonde en relations des méfaits des corsaires et en réclamations de bâtiments pour les chasser : tous les commandants de Belle-Isle se plaignirent des difficultés de communiquer avec la « grande terre » l'hiver où les corsaires attaquaient les chasse-marées chargés d'approvisionnements ; ces plaintes s'échelonnèrent tout au long du XVIII^e siècle.

CHAPITRE II

La réorganisation de la défense des îles

La maîtrise des mers appartenant aux Anglais, les projets offensifs de débarquement en Écosse, en Irlande ou même à Jersey, se transformèrent peu à peu en plan de défense : le pillage de l'île d'Aix, l'occupation de l'archipel de Chausey (1), la prise de Belle-Isle démontrèrent l'incapacité de la Marine française d'assurer la sécurité des îles frontalières ainsi que la faillite du système défensif adopté jusqu'alors.

Par une extrapolation des idées de Vauban, les officiers chargés de la défense des côtes, s'étaient bornés à un renforcement des résistances locales : il s'agissait à tout prix d'éviter le débarquement en multipliant les batteries et les retranchements sur tous les points où une descente était possible. Pour cela avaient été créées les capitaineries garde-côtes regroupant un certain nombre de batteries et corps de garde isolés les uns des autres. Mais aucunes mesures générales n'étaient envisagées pour assurer la sécurité en cas de succès d'un débarquement. La milice garde-côte n'était pas d'un grand secours, car composée d'un nombre énorme de miliciens, ni exercés, ni encadrés.

Ce n'était pas là des faits nouveaux, mais ils se posèrent alors avec encore plus d'acuité que par le passé ; ils entraînent toute une série de mesures concernant la défense mobile, c'est-à-dire la

(1) Juillet 1756.

milice garde-côte, et la défense fixe, par la remise en état et l'amélioration du dispositif côtier et par la création d'une « défense avancée » dans les îles.

I — Le rôle du duc d'Aiguillon : Organisation et conception

Dans toutes ces réalisations, un nom revient constamment, celui du duc d'Aiguillon : il fut commandant en chef de la province de 1753 à 1768 et travailla à la mise en état de défense de la Bretagne. L'organisation militaire se partageait entre le commandant en chef, investi du commandement des troupes, et l'intendant de qui relevaient les milices provinciales et garde-côtes, les transports militaires, la subsistance des troupes et les paiements : le bureau de la guerre de l'intendance se développa surtout à partir de 1744 sous l'impulsion de Védier, subdélégué général (1) des Finances. L'administration militaire relevait des états de Bretagne, dont les prérogatives dans ce domaine s'étaient considérablement accrues depuis que le roi leur avait accordé, en 1734, l'administration de l'imposition de la capitation et celle de la solde des milices. La création de la commission intermédiaire des états, en octobre 1734, leur donnait droit de regard et de contrôle sur les activités de l'intendant et du commandant en chef puisqu'elle s'occupait du rôle de la capitation et du dixième, répartissait les sommes imposées pour l'entretien des milices, l'imposition du casernement ; elle dirigeait aussi le service des étapes et prenait part à l'administration des grands chemins.

Si l'entente était totale entre l'intendant et le commandant en chef, les conflits naissaient régulièrement avec les états : la poursuite des guerres entraînait de lourdes charges financières et l'établissement de nouvelles impositions contre lesquelles protestaient les états. L'organisation technique de la défense appartenait cependant au bureau de la Guerre et ce fut avec l'arrivée en Bretagne du duc d'Aiguillon qu'elle se développa par l'étroite collaboration du commandant en chef et de Védier, commissaire des guerres.

(1) Fréville (H.), *L'intendance en Bretagne*, Rennes, 1953.

Devant l'imminence du conflit en 1755, un plan de défense fut mis sur pied : il reposait sur une bonne connaissance des sites maritimes fortifiés en fonction de leur importance et surtout sur la liaison établie entre tous ces points : l'installation d'un réseau routier était nécessaire pour le déplacement des troupes et pour leur concentration rapide au point menacé. Le noyau de la défense était constitué par des troupes réglées et cantonnées dans chacune des régions menacées. Les bataillons de milices garde-côtes devaient leur prêter main forte. Mais les troupes réglées n'étaient pas en assez grand nombre et il fallait attendre la réorganisation de la milice garde-côte pour compter sur une défense effective.

La défense des îles était posée en termes nouveaux : dans un mémoire du mois d'août 1755 (2), le duc d'Aiguillon les faisait entrer dans la « défense du local » concernant ... *les précautions nécessaires à prendre pour mettre à l'abri d'insultes les places, forts ou postes qui pourraient être attaqués par les ennemis, soit dans les îles qui avoisinent les côtes et qui méritent d'être occupées pour elles-mêmes, soit dans la terre ferme...*

Belle-Isle appartenait à cette catégorie ... *la citadelle est une des plus mauvaises places et des plus défectueuses que je connaisse et quelque résolution qu'eut l'officier qui la commande, on ne pourrait pas se flatter qu'il s'y défendit plus de dix à douze jours s'il y était attaqué sérieusement ; d'ailleurs, l'ennemi débarqué dans l'île se rendrait maître aisément de la citadelle sans l'attaquer en la bloquant, ce qu'on ne pourrait empêcher, n'ayant pas la supériorité sur mer ; c'est donc à prévenir le débarquement qu'on doit s'attacher uniquement pour défendre Belle-Isle... ce plan passe donc par l'achèvement et le perfectionnement des batteries, de les armer de gros calibres, et des approvisionnements nécessaires en poudre, affûts etc. et d'y faire passer un officier et des canonnières de la Marine pour dresser ceux de la garde-côte... (2).*

Aux îles de Glénan, Groix, Houat, Hoëdic, Dumet, Ouessant s'appliquait la notion de « défense de protection extérieure »

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 46.
(2) *Ibid.*

consistant à ... établir des batteries dans les endroits les plus convenables pour favoriser le commerce de port à port qu'on appelle le cabotage, éloigner des côtes les bâtiments corsaires et assurer un asile sous leurs feux aux vaisseaux de guerre ou navires marchands qui pourraient être attaqués par des forces supérieures... (1).

C'était donc pour lutter contre la mainmise des corsaires sur les archipels comme les Glénan et Dumet, et même Houat et Hoëdic, où les ennemis descendaient pour faire provision d'eau. Il faisait entrer Groix dans cette catégorie, en dépit de son étendue, car elle ne possédait pas de port aménagés ... les plages où on pourrait débarquer n'étant ni assez étendues ni d'un accès assez facile pour y aborder en force, on peut se contenter des batteries qu'on a établies pour les défendre et protéger les mouillages... (2).

Ces mouillages étaient importants, puisque les navires de la Compagnie des Indes y attendaient la marée et les vents favorables pour entrer dans la rade de Lorient.

Ce type de défense avait été esquissé au siècle dernier mais rapidement et de façon précaire pour faire face à une situation d'urgence; aussi, des tournées d'inspection révélèrent-elles des batteries en mauvais état, mal entretenues ou mal situées. Ces tournées d'inspection furent faites, soit par le duc lui-même, soit par ses représentants assistés d'ingénieurs et d'officiers d'artillerie et de la Marine. Quelques années plus tard, en 1771, le comte d'Hérouville, directeur général des camps et armées fut chargé d'effectuer la reconnaissance des côtes de France: il délégua Carlet de la Rozière pour la Bretagne. Celui-ci fit le relevé topographique des côtes et des ports (il visita Belle-Isle, Houat, Hoëdic, Sein en 1771) (3): il établit un plan de défense des côtes de la province, centré sur Saint-Malo, Brest et Lorient, objectifs principaux des ennemis, selon lui. Il proposa un plan, extrêmement précis, de répartition des troupes destinées à

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Serv. hist. armée de Terre, MR 1091.

défendre ces points. Il accordait une certaine importance aux îles dont il fallait renforcer la garde-côte par des garnisons.

II — La réorganisation de la milice garde-côte

Au XVIII^e siècle, les ordonnances concernant la milice garde-côte se multiplièrent: la nécessité du bon fonctionnement de cet organe de la défense se faisait de plus en plus sentir depuis que la France avait perdu la maîtrise des mers. Pour améliorer le recrutement, l'ordonnance de 1701 établit une distinction dans la milice qui fut partagée en « troupes d'avis », chargées de l'observation de la mer et des signaux, et en « troupes de défense »: ces dernières constituaient les « compagnies franches » ou « détachées », commandées par des officiers et exercées tous les dimanches (1).

Le règlement de 1716 confirma cette ordonnance et précisa l'armement obligatoire qui n'avait (2) pas changé depuis l'ordonnance de 1696; il maintint cependant que les paroisses garde-côtes seraient exemptées de fournir un homme à la milice de terre. Malgré la création des compagnies détachées, un grand nombre de miliciens restèrent mal armés, mal instruits et l'attaque de Lorient, de 1746, fut l'illustration de l'incompétence de cette milice. L'idée directrice du duc d'Aiguillon fut (3) de substituer à la quantité la qualité; le nombre des capitaineries et leur étendue furent fixés, non pas en fonction des possibilités de recrutement, mais en fonction du nombre d'unités susceptibles d'être encadrées. Les capitaineries étaient divisées en compagnies détachées et en compagnies de paroisses: les premières avaient un effectif fixe composé des paysans les plus aptes à porter les armes et avaient mission d'aller là où le besoin l'exigeait; les secondes rassemblaient le reste des habitants c'est-à-dire les plus

(1) Binet (H.), *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Vannes, 1913.

(2) Durand (C.), *Milices garde-côtes en Bretagne 1716-1792*, Rennes, 1927.

(3) Binet (H.), *La guerre de côtes au XVIII^e siècle, le commandant du duc d'Aiguillon au début de la guerre de Sept Ans*, dans *Annales de Bretagne*, tome 26 (1910-1911), p. 307.

âgés : elles étaient chargées du guet. Dans le cas de Belle-Isle, les compagnies de paroisses s'occupaient de la côte sauvage, la moins exposée à un débarquement.

En avril 1754, le duc d'Aiguillon réorganisait la milice de Belle-Isle : il désirait lever mille deux cents hommes répartis en douze compagnies de cent hommes ; cinq de ces compagnies seraient attachées au service du canon et parmi ces cinq cents hommes, cent seraient sélectionnés, en fonction de leur entraînement, pour former la première compagnie de canonniers-chefs. Les sept autres seraient seulement fusiliers ; ces compagnies devaient être commandées par un capitaine, un enseigne, choisis parmi les « bougeois les plus notables de l'île » (1). En temps de guerre, des bataillons de troupes réglées venant du continent étaient prévus pour renforcer la défense. En 1775, la revue de la milice garde-côtes de Belle-Isle faite par M. de Curzay donnait :

— Cinq compagnies de canonniers de cinq cent dix-huit hommes, dont cent six chefs ;

— Cinq compagnies de fusiliers de quatre cent vingt-neuf hommes réparties dans les quatre paroisses ;

— Quatre compagnies d'invalides de deux cent trente et un hommes pour servir « à la découverte ».

Au total, mille cent soixante-dix-huit hommes en compagnies portant le nom de leurs paroisses (2). L'armement consistait en un fusil et une baïonnette délivrés par le magasin du roi, à la charge du soldat de les entretenir ou de les remplacer en cas de perte. Ces compagnies devaient s'exercer tous les dimanches, de mai à novembre, au maniement des armes et aux évolutions militaires et une seule fois pendant l'hiver. Les gens de mer, matelots et inscrits maritimes, étaient exemptés du service de la milice dont le poids retombait sur les paysans.

Toutes les ordonnances (celle du maréchal de Belle-Isle, par exemple) révèlent un souci identique de diminuer le nombre des miliciens, afin de leur donner une instruction militaire valable. L'ordonnance du 30 juin 1759 fixa à vingt le nombre de

capitaineries, non compris les îles (Belle-Isle constituait une capitainerie garde-côte ainsi que Groix). Cette milice concourut utilement à la défense des côtes et son action, lors de la descente de Saint-Cast en 1758, donna la preuve que son organisation déjà appliquée dans ce secteur, était maintenant au point. Elle fut pourtant supprimée en 1778 : les compagnies détachées furent remplacées par des compagnies de canonniers, rattachées aux directions d'artillerie ; il y en eut sept pour tout le littoral français : un inspecteur général exerçait le commandement de chaque direction sous les ordres de l'amiral (3). La Révolution supprima en 1792 cette institution et confia la garde des côtes à des gardes nationaux réquisitionnés par les commandants en chef des provinces maritimes.

III — Les obligations militaires dans les îles

En plus du service du guet, les paysans étaient accablés de corvées militaires : ils étaient chargés de l'entretien des corps de garde, de la construction ou de la réparation des retranchements et des batteries. C'est ainsi que, durant l'hiver 1746, les « corvoyeurs » de Belle-Isle travaillèrent aux revêtements des parapets de toutes les batteries... *ce qui rend la charge des habitants encore plus insupportable, c'est que la personne sous la direction de laquelle ils ont travaillé pendant la plus part de l'hiver, ait fait faire des ouvrages qui ont été regardés non seulement comme inutiles mais encore préjudiciables à la défense...* (4).

A Groix, la même mésaventure survint, au mois de mai 1756, aux habitants qui approfondissaient une « espèce de tranchée » qu'à son arrivée le duc d'Aiguillon jugea parfaitement inutile : il décida de les faire travailler aux retranchements et demanda à M. de Clairambault, commissaire ordonnateur du port de Lorient, de leur donner du pain car leur misère était extrême (5).

(1) Arch. nat., Marine G154.

(2) *Idem*, G157.

(1) Durand, *ouvr. cit.*

(2) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C1027.

(3) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Groix.

Les périodes de guerre étaient particulièrement critiques pour les insulaires auxquels, en plus de la garde-côte, était demandé un certain nombre de fournitures d'urgence qui, par suite de l'isolement des lieux et de la surprise d'une attaque, étaient réquisitionnées sur place : en octobre 1746, la crainte d'une descente à Belle-Isle avait contraint le commandant de l'île à des mesures d'urgence qui furent durement ressenties par la population. C'est ainsi qu'en février 1747, les Bellilois adressèrent *... une requête à l'effet d'être déchargés du dixième et de la capitation pour forme d'indemnité des pertes qu'ils ont essuyées au mois d'octobre dernier par rapport aux fournitures qu'on leur a demandées pour se précautionner, à Belle-Isle, contre la descente qu'on y appréhendait... (1).*

Ce mémoire illustre bien les conséquences du « poids de la guerre » sur la population locale, conséquences valables aussi bien pour la Bretagne côtière qu'insulaire mais, dans ce dernier cas, plus pénibles car reposant sur un groupement humain restreint et isolé : en résumé, les habitants avaient été employés à la garde-côte; ils avaient travaillé au relèvement des retranchements et aux ouvrages extraordinaires des Grands Sables; les charrettes, les bœufs et les chevaux avaient été réquisitionnés pour le transport de l'artillerie sur la côte; le gazonnage des batteries avait été prélevé sur des pâtures maintenant détériorées; les propriétaires des chaloupes de pêche à sardines avaient fourni leurs bateaux pour barrer les Grands Sables et d'autres ports : la plupart furent coulés et, devenus inutilisables, remplacés par des barriques et des barres de presse à sardines qui furent également endommagées. Pendant cette période, les Bellilois avaient donc été privés de pouvoir pêcher et faire du commerce. Pour toutes ces raisons, ils demandaient une somme de 4048 livres et la suppression du dixième et de la capitation. Seule leur première revendication fut acceptée, mais la somme tarda à être versée. L'année suivante, on leur demanda de constituer des approvisionnements pour six mois alors que *... la plus grande partie des habitants est réduite à la plus grande misère et qu'ils*

(1) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C3807.

n'ont même pas de pain pour monter journallement la garde le long des côtes... (2).

La paix revenue, la situation ne s'améliora pas puisque le receveur du domaine du roi à Belle-Isle, le Bescond de Kermarquer, dressait un tableau lamentable de la situation des insulaires qui ne pouvaient plus payer leurs redevances, ni nourrir leur famille et leurs bestiaux. Dans leurs mémoires, les ingénieurs, les commissaires employaient tous le même vocabulaire lorsqu'ils parlaient de la situation économique des insulaires : « ils sont tous dans une affreuse misère », « état de dépérissement » sont des expressions couramment employées au sujet des Bellilois, Grésillons ou Ouessantins, surtout à partir de 1745 c'est-à-dire au moment de la guerre de Succession d'Autriche.

L'occupation anglaise de Belle-Isle, pendant trois ans, aggrava encore la situation : un grand nombre de hameaux avaient été détruits et, au lendemain du siège, les habitants auxquels « on a enlevé leurs chevaux et leurs ustensiles n'ont aucun moyen pour leur récolte » (3). Au départ des Anglais fut dressé *... un état général des sommes dues aux États de la province de Bretagne, tant pour la fourniture faite par les colons de Belle-Isle aux troupes du Roi pendant le siège, le prix des matériaux qu'ils ont fait passer dans l'île et la valeur d'un moulin détruit par ordre de M. de Sainte-Croix, que pour l'indemnité de non jouissance pendant deux ans... (3).*

Le montant des fournitures faites par les colons aux troupes du roi s'élevait à 51000 livres pour la valeur des bœufs, vaches, moutons consommés et pour la valeur des chevaux tués aux attaques des 8 et 22 avril et ceux dont se servait le régiment de Nice, 436 livres pour les charrettes. Les habitants réclamèrent une somme de 33363 livres pour *... cause de démolition et dégradations faites par les troupes après la conquête de l'île aux maisons, que pour la perte de leurs chaloupes, ustensiles de*

(1) *Idem*, C3808.

(2) *Idem*, C5126.

(3) *Idem*, C5127.

commerce et autres effets enlevés et à l'indue perception et jouissance des loyers et rentes de leurs biens fonds...

Cette dernière somme ne fut pas versée et les autres réclamations satisfaites plusieurs années plus tard.

Les levées de matelots.

Les autorités militaires hésitaient à recourir aux levées de matelots dans les îles, pour ne pas supprimer la ressource appréciable que la pêche apportait aux habitants. Cependant, sous la pression de la nécessité, des levées eurent lieu au cours du XVIII^e siècle, augmentant encore la misère des îles. En décembre 1749, les Grésillons adressèrent à Clairambault un placet pour protester contre la levée autoritaire de matelots pour former les équipages des vaisseaux de la Compagnie des Indes, armés à Lorient. Les habitants menaçaient de quitter l'île mais cela n'impressionna pas le commissaire ordonnateur qui répondit qu'on continuerait à faire des levées ... *ce n'est que par défaut de subordination qu'ils ont pris le parti d'agir et ces menaces n'auront pas lieu...* (1).

En 1754, une nouvelle levée eut lieu à Groix ... *il faut leur faire comprendre qu'ils ne sont pas dispensés du service des vaisseaux du Roi qui, en considération de celui qu'ils sont censés devoir rendre sur ceux de la Compagnie des Indes comme les gens du quartier du Port-Louis...* (2).

Les levées dans les îles se multiplièrent au moment de la guerre de Sept Ans, où la demande en matelots fut particulièrement importante. Le ministre de la Marine, Berryer, écrivait au duc d'Aiguillon ... *on a usé de ménagement à leur égard tant qu'on a pu, mais les besoins du service rendent absolument indispensables aujourd'hui les secours que cette île est en état de fournir pour les vaisseaux du Roi, dont l'armement est ordonné. Vous n'ignorez pas que les différents départements et quartiers des classes ont été épuisés par les levées considérables*

(1) Arch. nat., Marine B³478.

(2) Arch. port de Lorient, 1E⁴48, f^o 23.

et réitérées qu'on a été obligé de faire... j'ai réduit à 90 hommes à tirer de Belle-Isle... (3).

En décembre 1746, le chef d'escadre de La Jonquière fit escale à Belle-Isle et dépêcha un officier pour demander des secours en hommes pour compléter ses équipages. A cette nouvelle, les matelots se cachèrent dans la campagne mais les soldats de la garnison en trouvèrent tout de même une cinquantaine (4).

IV — Fin des privilèges « insulaires » à Ouessant et Belle-Isle

Nous avons vu que, en échange des services que rendaient les habitants des îles et des corvées auxquelles ils étaient astreints, ils jouissaient d'un certain nombre de privilèges que nous avons énumérés dans le chapitre précédent. Au cours du XVIII^e siècle, Ouessant et Belle-Isle entrèrent dans le Domaine royal, situation nouvelle aux conséquences fâcheuses pour les habitants.

Choiseul passa, au nom du roi, contrat d'acquisition de l'île d'Ouessant suivant l'arrêt du Conseil d'État du 4 février 1764 : le contrat fut conclu le 30 avril 1764 « moyennant 30000 livres d'argent et 3000 livres de pension au comte de Rieux, reversible à la comtesse de Rieux et à leur fils » (5). L'île fut payée sur les fonds de la Marine (6) : les Ouessantins espéraient conserver les privilèges dont ils jouissaient pendant le marquisat des Rieux ; ils en réclamèrent, à plusieurs reprises, le maintien auprès du ministre de la Marine et, en 1778, l'affaire fut portée devant Necker par l'intermédiaire de Sartine : celui-ci conclut (7) ... *les habitants qui, avant 1764, trouvaient leur bonheur à jouir en commun sont actuellement victimes du défaut de propriété particulière; le pillage est réciproque et impuni. On ne pourra rétablir l'ordre qu'en suivant le même plan que les États de*

(1) Arch. nat., Marine G160.

(2) *Idem*, B³446.

(3) Arch. dép. Finistère, B1498.

(4) Arch. nat., Marine B³68.

(5) *Ibid.*

Bretagne avaient adopté à Belle-Isle et qui consistait à afféager toutes les terres qui appartiennent au Roy dans cette île aux différents colons, par lots de journaux...

Mais, l'affaire en reste là et les Ouessantins n'obtinrent aucun allègement de leurs charges.

Belle-Isle fut réunie au Domaine royal en 1719; l'année suivante, elle fut inféodée à la Compagnie des Indes, au prix d'une redevance annuelle de 50000 livres : le roi en conservait la suzeraineté et se chargeait de la défense et des fortifications. A la suite des abus de la Compagnie, le contrat fut résilié trois ans plus tard et l'île passa aux fermiers généraux. Le montant du bail fut ramené à 30000 livres et les fermiers la sous-fermèrent, moyennant la somme de 28000 livres plus quelques charges, à Nicolas Terrier en octobre 1731, puis Sébastien Chevalier, puis Lartois Desbrieux, etc. (1). Ce bail comprenait 23 articles définissant les devoirs des paysans bellilois et était renouvelable tous les neuf ans. Or, le prix de la ferme étant trop élevé, par rapport à la valeur réelle de l'île, les fermiers avaient le plus grand mal à faire rentrer leurs redevances; ils n'hésitaient

(1) *Bail consenti en 1731 à Nicolas Terrier par les Fermiers Généraux* (extraits).

Article Premier : Les baux durent neuf ans.

Art. 2 : Tous les fermiers et laboureurs sont solidaires par corps les uns avec les autres.

Art. 3 : Ils paieront le prix de leurs fermes en froment et avoine aussitôt après la récolte sans différer le jour indiqué par N. Terrier; ils les conduiront dans les magasins du Domaine où ils seront mesurés.

Art. 4 : Ils paieront leurs autres redevances les deniers certains, les agneaux et toisons de laine en mai et juin, les poulets en juin, juillet avec supplément de dix sols d'argent s'ils ne les fournissent pas à temps.

Art. 5 : Ils feront les charrois, corvées et labourages qui leur seront commandés pour les réparations des moulins, bâtiments et défrichements des terres et autres besoins de la seigneurie.

Art. 6 : Si un village est abandonné par mort ou par désertion, les autres colons voisins le cultivent.

Art. 7 : Ils gardent leurs bestiaux de sorte qu'ils n'abiment pas les résoltes en paissant.

Art. 8 : Ils entretiendront les ponts.

Art. 10 : Ils ne sèmeront ni seigle, ni orge, ailleurs que dans le jardin clos autour de leur village, sans permission.

(Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C5124).

d'ailleurs pas à faire appel à la troupe et à réquisitionner les blés en semence : il en résulta une misère chronique des colons (2) qui se trouvèrent endettés de père en fils. Ils avaient également perdu leurs anciens privilèges et furent soumis aux mêmes impositions que les habitants du continent; malgré cela, ils étaient toujours astreints aux corvées de la garde des côtes, de la surveillance et de l'entretien des retranchements, du passage des soldats de la garnison des îles d'Houat et d'Hoëdic et de leur approvisionnement; une fois par semaine, ils devaient fournir deux chaloupes pour porter les lettres du commandant de la garnison en terre ferme, corvée pour laquelle ils avaient obtenu depuis 1720 une maigre rétribution (3). En outre, les maîtres de chaloupes devaient payer un congé (droit de sortie) au bureau du greffe de l'amirauté de Vannes, pour pouvoir se rendre sur le continent pour l'approvisionnement. Une ordonnance de juillet 1713 obligeait même tous les pêcheurs à prendre des passeports et à les faire enregistrer au greffe de l'amirauté (4). Toutes ces mesures, de caractère vexatoire pour les habitants, entraînent un dépeuplement progressif de l'île qui, bien sûr, était préjudiciable à sa défense. En 1759, l'île fut aliénée aux états de Bretagne : ceux-ci l'afféagèrent aux colons, aux pêcheurs « gourdiecs » et aux Acadiens qui arrivèrent à Belle-Isle en 1759 et en 1763. La situation ne s'améliora pas, les tenanciers ne pouvant jamais acquitter leurs redevances et la correspondance des différents commissaires des guerres, en résidence à Belle-Isle, fait état de la misère des habitants et des quantités de blé à leur donner pour leur subsistance (5).

(1) « Ce sont les fermiers-généraux de ce domaine qui les ont appelés de ce nom qui dérive des habitants qu'on fait passer dans les colonies pour faire les labours et les défrichements », Lettre de Le Bescond de Kermarquer (Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C5123).

(2) Cinq livres pour le maître de chaloupe qui passait le détachement à Houat et Hoëdic et un sol par lettre (Arch. nat., Marine B^o 423).

(3) Arch. nat., Marine B^o 212.

(4) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C5125-5126.

V — La défense des îles

a. L'armement des îles.

En temps de paix, comme en temps de guerre, des détachements de troupes réglées venaient tenir garnison dans les îles afin de renforcer la milice garde-côte locale, comme à Ouessant, Groix, Belle-Isle, Houat ou Hœdic, ou occuper un fort isolé comme aux îles Glénan et Dumet. L'importance des garnisons variait suivant les circonstances. Malgré les tentatives d'invasion dont Belle-Isle avait été l'objet au cours du siècle précédent, les efforts pour la défendre ne furent pas très énergiques et la garnison, prévue par Vauban, jamais envoyée. Aussi, en 1746, la descente des Anglais à Lorient sema la panique et détermina à y faire passer d'urgence deux cents hommes, dont un détachement de l'arrière-ban de Bretagne (1).

En avril 1747, une nouvelle alerte provoqua un renforcement de la garnison de Belle-Isle : un bataillon du régiment de Ponthieu, un autre du régiment de Wittmer, deux bataillons des milices provinciales d'Angers et de Mayenne, trois cents dragons à cheval du régiment d'Asfeldt y stationnèrent et y campèrent jusqu'au mois de novembre. En 1748, la garnison fut aussi importante puis diminua pour être de deux bataillons de 1749 à 1751, puis d'un seul de 1752 à 1755.

Pendant la guerre de Sept Ans, le duc d'Aiguillon, inquiet pour la sécurité des îles, les fit occuper par d'importants détachements :

— En juillet 1756, deux cents hommes, tirés des régiments de Berry, Brie, Cambrésis, Orléans et de la milice de Nantes, passèrent à Ouessant (2) : ce nombre ne varia pas de 1756 à 1762 ;

— Les Glénan reçurent un détachement de cinquante soldats tirés, en mai 1756, du régiment de Cambrésis sous les ordres

(1) Binet (H.), *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle (études et documents)*, Vannes, 1913.

(2) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1065.

d'un capitaine et d'un lieutenant (1). A partir de 1759, cette garnison fut portée à quatre-vingts hommes jusqu'en 1760 ;

— A Groix, en 1756, un détachement de cent hommes, du régiment de la Sarre en garnison au Port-Louis, vint protéger les ouvriers chargés des travaux de défense de l'île ; au mois de juillet, sur l'ordre du duc d'Aiguillon, cette garnison atteignit le chiffre de deux cents hommes. En 1757, elle retombait à cent mais, de mai à octobre 1758, M. de Balleroy l'augmenta de deux cents hommes dont la moitié était fournie par deux bataillons du régiment de Penthièvre et les cent autres par le 3^e bataillon du Corps des volontaires étrangers, ce qui porta à trois cents hommes la garnison de Groix (2). Le maximum fut atteint en mai-juin 1761, au moment de l'attaque de Belle-Isle : le duc d'Aiguillon fit envoyer deux mille hommes à Groix pour parer à toute éventualité (3). En 1762, cette garnison retombait à deux cents hommes ;

— A Belle-Isle, à partir de 1756, le nombre des bataillons augmenta chaque année : quatre en 1756, cinq en 1757, huit en 1758, le maximum fut atteint en 1760 où stationnèrent deux bataillons du régiment de Saint-Chamont, deux bataillons du régiment de Dinan, un bataillon du Royal Corse, jusqu'en Novembre relevé par huit piquets de l'armée d'Aiguillon, savoir trois du régiment de Penthièvre, trois du Limousin, un de l'ancien Brie et un de Quercy... (4).

En 1761, l'effectif des troupes détachées était de deux mille deux cent soixante-quinze hommes plus cent trente-deux officiers, celui de la milice garde-côtes mille deux cent quarante miliciens plus quarante officiers, soit au total trois mille cinq cent quinze hommes et cent soixante-douze officiers. A titre de comparaison, notons que le corps expéditionnaire anglais comportait dix-sept bataillons de neuf cents hommes chacun, quatre cents canonniers du Corps royal, deux bataillons de la Marine et trois cents

(1) *Idem*, C 1054.

(2) *Idem*, C 1060.

(3) *Idem*, C 1061.

(4) Arch. nat. Marine, D² 56 f^o 519-520.

dragons, soit au total dix huit mille hommes ⁽¹⁾. Pendant la période qui suivit, un bataillon, relevé chaque année, vint renforcer la garde-côtes belliloise. En 1778, à la suite de la déclaration de guerre, les régiments de Castella et de Courtens, une division de canonnières, trois compagnies de dragons à pied du régiment de Penthievre, une compagnie du Corps royal d'artillerie y stationnèrent jusqu'en 1780 ⁽²⁾.

b. Les problèmes posés dans les îles par les garnisons.

La présence de ces troupes constituait un élément important de sécurité et déchargeait aussi la garde-côtes des charges militaires, mais elle posait aussi des problèmes matériels encore plus aigus que sur le continent.

Le logement de la troupe se fit à Belle-Isle, en 1746, chez les habitants qui se trouvèrent expulsés de chez eux et contraints de coucher où ils pouvaient : *...les habitants ont été contraints de loger 350 hommes de garnison plus les officiers, qui n'ont pu être logés dans la citadelle...* ⁽³⁾.

L'année suivante, pour éviter à la fois les inconvénients pour la population et la dispersion des troupes, un camp fut établi au milieu de l'île; la dépense fut à la charge des états de Bretagne responsables de la location et de l'entretien du terrain. En 1748, une commission d'experts estima les dommages causés aux laboureurs, par le campement de la troupe, ainsi que la valeur du terrain pris par M. de Grossoles pour servir de cimetière aux morts de la garnison ⁽⁴⁾.

A Groix, *...les habitants couchent tous dans de mauvaises maisons sur de la paille bâchée...* ⁽⁵⁾.

La compagnie de « Cent bas officiers d'Invalides » dut s'en contenter, en 1747, avant que la communauté de Concarneau leur fournisse des lits.

(1) Bibl. mun. Quimper, Ms 11 B.

(2) Arch. nat., Marine D² 56, f^{os} 519-520.

(3) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 3807.

(4) *Idem*, C 2517.

(5) *Idem*, C 3807.

A Houat et à Hœdic, les conditions d'hébergement de la troupe étaient particulièrement mauvaises : ils logeaient dans des baraques couvertes de paille dont le délabrement les contraignit à loger chez l'habitant en 1758 ⁽¹⁾. De là naquit, d'ailleurs, le conflit pour savoir qui paierait le loyer, le département de la Guerre ou celui de la Marine ?

Lors de la visite à Ouessant, en juillet 1756, le duc d'Aiguillon envisageant d'y faire passer deux cents hommes, étudia les possibilités de cantonnement : *...les maisons de l'île sont des huttes dispersées dans la campagne sous lesquelles les habitants couchent pêle-mêle avec leurs bestiaux. Il serait de toute impossibilité d'y loger des troupes; elles périraient promptement et on ferait désertir les gens du pays qu'il est essentiel de ménager et de conserver. Il faudra donc construire des logements pour celles qu'on y établirait...* ⁽²⁾.

Le campement s'avérait en effet impossible à cause de la violence des vents dominants. Finalement, la dépense d'une caserne étant estimée trop onéreuse, la troupe fut logée dans les chapelles de Saint-Hilarion et de Saint-Nicolas, auxquelles on ajouta des cheminées, et un hôpital aménagé dans la chapelle Saint-Michel ⁽³⁾. A Groix, en 1791, une chapelle reçut la même attribution.

La fourniture des casernes incombait aux habitants des villes et des gros bourgs qui achetaient un certain nombre de lits et les louaient à la province à la place de l'indemnité qui devait être versée. Les lits étaient fournis à Belle-Isle par les Bellilois eux-mêmes et, d'ailleurs, la commission intermédiaire y entretenait un entrepreneur. Dans les îles trop pauvres, peu peuplées ou désertes, la fourniture des lits incombait aux communautés voisines : pour les Glénan, de 1756 à 1758, à la communauté de Concarneau ⁽⁴⁾ et aussi à celle de Pont-l'Abbé, puis à celle de Lanriec et Beuzec ⁽⁵⁾.

(1) *Idem*, C 1064.

(2) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 6.

(3) *Ibid.* n° 8.

(4) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1054.

(5) *Idem*, C 1059.

En octobre 1756, Nantes fournit vingt lits pour Dumet, Auray vingt lits pour Houat et Hœdic, Brest quatre-vingts lits pour Ouessant; le loyer et le transport de ces lits étaient payés par le trésorier de l'extraordinaire des guerres.

L'approvisionnement.

Les îles récoltaient à peine de quoi nourrir leurs habitants, aussi fallait-il faire venir du continent la quasi totalité des approvisionnements. Des marchés étaient passés par adjudication avec des négociants pour la fourniture de seigle, froment, viande, bois, fourrage, dont le prix renchérisait à cause du transport par « voitures de mer » et des risques encourus en temps de guerre. Aux îles Glénan, il fallait même faire venir l'eau douce en octobre 1756 puisque la citerne n'était pas achevée : un marché fut passé jusqu'en 1780 pour cette fourniture et pour les barriques (1). Les vivres devaient être en quantité suffisante pour assurer la subsistance, non seulement des soldats, mais encore des habitants, en cas de blocus ou de tempête. Théoriquement, les insulaires devaient faire des approvisionnements pour quelques mois d'avance (six mois) mais, dans la pratique, c'était impossible vu leur pauvreté. A Belle-Isle furent achetés des hameçons pour pêcher en cas de blocus (2) !

Les mauvaises conditions d'hygiène dans lesquelles vivaient les soldats provoquaient des maladies qui n'épargnaient pas la population.

En octobre 1756, de grandes quantités de médicaments passèrent à Houat et à Hœdic (3) à cause des maladies qui y sévissaient. Le rapport du chirurgien Pernet, en 1757, accusait les mauvaises conditions d'hébergement des soldats qui couchaient sur de la paille pourrie; les exhalaisons nauséabondes des marais d'Hœdic provoquaient des fièvres; l'eau des puits était polluée et les soldats souffraient de « flux dysentériques » et de scorbut. L'année 1761 ne vit pas la situation s'améliorer et le nombre des

malades augmenta encore (4) : il était impossible de les transporter dans un hôpital du continent en raison du blocus anglais.

A Ouessant, une épidémie sévit en 1759 et Bigot de Saint Simon écrivait au mois d'avril : *...j'ai vu la misère où sont réduits tous les habitants de cet endroit qui vient d'essuyer une maladie contagieuse qui en a enlevé une bonne partie...* (5).

A Groix, de 1778 à 1779, une épidémie fit un grand nombre de victimes (6). A Belle-Isle en 1779, une partie de l'escadre du comte de Grasse relâcha dans la rade du Palais et vingt et un malades furent débarqués pour être admis à l'hôpital militaire de l'île : *...on n'a pas pu en débarquer davantage, en raison du grand nombre de soldats de la garnison attaqués d'une maladie qui règne en cette île depuis deux mois...* (4).

(1) *Ibid.*

(2) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C2517.

(3) *Idem*, C1063.

(1) *Idem*, C1064.

(2) *Idem*, C1066.

(3) Arch. nat., Marine B³725.

(4) Marine, B³640.

CHAPITRE III

L'infrastructure défensive

L'effort entrepris au siècle précédent se poursuivit par un perfectionnement, une intensification des travaux déjà commencés et par de nouvelles réalisations dans des sites jusqu'alors non équipés défensivement. Nous étudions les travaux réalisés en respectant un ordre géographique du nord au sud, sauf pour l'archipel des Glénan et Dumet que nous avons rassemblés en fin de chapitre, en raison de leur caractère commun d'île déserte.

I — Ouessant

Les projets de Vauban n'avaient pas tous été réalisés : les fortifications prévues sur le rocher du Corce notamment ne furent pas exécutées; des canons avaient été placés dans les principaux sites stratégiques relevés par Vauban, c'est-à-dire sur le pourtour des baies de Lampaul, du Stiff, de Beninou. Ces batteries et retranchements, œuvres des habitants, ne répondaient guère aux règles de la fortification. L'éloignement et la réputation du caractère inexpugnable de l'île, en raison de ses accès particulièrement dangereux, avaient été les principales raisons de l'abandon de la défense d'Ouessant.

Un mémoire de 1742 énumérant les sites fortifiés et leur armement, que nous résumons, nous servira de point de départ pour établir des comparaisons avec les travaux qui furent exécutés au cours du siècle (1) :

- Baie de Porspaul : deux canons de 8, un magasin à poudre;
- Pen Rojet (Beg ar Roget) : un canon de 6;
- Saint-Guignolet (rive droite de Porz Goret) : un canon de 6;
- Pointe de Pen ar Viler : un canon de 6;
- Roch ar Charo : un canon de 4;
- Pointe de Veilgoz : un canon de 6;
- Port d'Arland : quatre canons de 8, une batterie de signaux;
- Pointe de Beneillic (Stiff) : un canon de 5;
- Anse du Stiff : un canon de 4;
- Pointe de Lostlogod : un canon de 6;
- Pointe de Pen ar Mindu (Cadoran) : un canon de 6;
- Baie de Beninou : Bastiblatt : un canon de 8 - Galgrach : un canon de 5;
- Anse de Guyousen (Yusin) : un canon de 6;
- Pointe de Pern : un canon de 8;
- Pointe de Roch Kroum : un canon de 6.

L'auteur de ce mémoire réclamait, pour un grand nombre de ces batteries, la construction de « plates-formes en pavé ». Ces améliorations ne durent pas être entreprises, car le comte de Rieux écrivit, en 1746, au secrétaire d'état à la Marine pour lui faire part du mauvais état des batteries de l'île et de la nécessité de fortifier l'archipel (2).

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 28.

(2) Arch. nat., Marine B³ 329.

Dix années plus tard, la situation n'avait pas évolué lors de l'arrivée du duc d'Aiguillon : il visita Ouessant à la fin du mois de mai 1756 et resta bloqué six jours sur l'îlot de Keller, par des vents contraires. Il procéda à un examen détaillé de la côte qui l'amena à décider un certain nombre de mesures pour mettre l'île en état de résister à un débarquement. L'enjeu lui paraissait d'importance : *...c'est un poste avancé qui découvre tout ce qui sort de la Manche et qui, par le moyen de ses signaux et de ses feux, en fait promptement passer la connaissance sur la côte et dans Brest où sans ce secours, on pourrait voir arriver des ports d'Angleterre une flotte considérable avant qu'on sût qu'elle est sortie... nous serions privés de tous ces avantages en la perdant et nous nous trouverions de plus exposés tous les jours aux désagrèments qu'un établissement ennemi, si proche de Brest, nous donnerait immanquablement... (1).*

Si les Anglais n'avaient encore fait aucune tentative de débarquement, c'était, d'après le duc, en raison de la mauvaise réputation des abords de l'île et de l'ignorance qu'ils avaient de l'existence de mouillages pour les vaisseaux : *...il serait à désirer qu'ils n'en prissent jamais de meilleure connaissance (des mouillages) que celle qu'ils ont, mais il est à craindre que, parmi les matelots d'Ouessant prisonniers en Angleterre, il ne s'en trouve quelqu'un qui enseigne aux Anglais une route qu'ils ont heureusement ignorée jusqu'à présent... (2).*

Il peignait un tableau assez sombre de la condition des Ouessantins, extrêmement pauvres et écrasés d'impôts ce qui lui faisait craindre qu'ils ne défendissent pas l'île avec tout le patriotisme voulu : à ce propos, il relate une anecdote montrant les tentatives de persuasion des Anglais pour se rendre maîtres - diplomatiquement - d'Ouessant : un pilote anglais prisonnier déclara : *...qu'ils ne leur voulaient point de mal et qu'au contraire, ils leur procureraient tous les avantages qu'ils pourraient désirer; ils (les Anglais) ont répété ces mêmes promesses dans des billets qu'ils ont mis dans des bouteilles sur quelques petites îles désertes aux environs d'Ouessant; j'ai (le*

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 6.

(2) *Ibid.*

duc) vu avec peine qu'elles avaient fait un très mauvais effet sur eux et qu'ils n'ont ni frayeur ni antipathie pour les Anglais. La différence de religion est la seule chose qui les retient encore... (1).

Pour pallier ce danger, il jugeait nécessaire de faire passer deux cents hommes de garnison; la construction de nouvelles batteries revenant trop cher, il limita la dépense à quinze mille livres pour construire des retranchements au fond des baies et pour bâtir des baraques pour la troupe.

Au mois d'août 1756, l'ingénieur Le Bœuf fit le relevé des fortifications existantes (2) et la carte que Villemillot dressa, au même moment, en donne exactement la position et l'armement qui correspond d'ailleurs au mémoire de 1742 : ...25 pièces de canons placés autour de cette île... quelques retranchements ont été déjà faits mais trop en arrière. Les batteries construites n'ont pour ainsi dire aucun épaulement et il est nécessaire d'en construire en règle... (3).

Il proposa aussi d'augmenter le calibre des canons de la baie de Lampaul; des nouvelles batteries lui paraissaient indispensables au Porz Goret où six canons croiseraient leurs feux au niveau de la passe d'entrée; une pièce de 24 sur la pointe de Pen ar Viler battrait l'accès de la baie de Lampaul. Pour renforcer le mouillage de la baie du Stiff, une pièce de 24 sur la pointe de Bachaol et une de 6 sur la pointe de Pen Arland seraient utiles. Il prévoyait aussi le renforcement de l'armement de la pointe de Cadoran de deux pièces de 24 protégeant la baie de Béninou,

(1) *Ibid.*

(2) Observations sur l'état actuel de l'île d'Ouessant au 1^{er} mai 1759.

Porspaul 2 c de 8; Roc'h Heskek 1 c de 12; Roc'h Kromm 1 c de 6; Pointe de Pern 1 c de 8; Beg Piniglou 1 c de 6; Palud Meur (?) 1 c de 8; Galgrach 1 c de 6; Basseplatte 1 c de 8; Porz Biliek 1 c de 6; Pen ar Men Du 1 c de 8; Lost Logod 1 c de 12; Stiff 1 c de 6; Beneulik 1 c de 6; Becrum 1 c de 8; Arland 4 c de 8; Roc'h Arro 1 c de 6; Pen ar Viller 1 c de 6; Pors Goret gauche : 1 c de 36, 1 c de 24, fond de l'anse : 2 c de 12, droite : 2 c de 6; Saint-Guenolé 1 c de 6; Beg Roget 1 c de 6; Pors Kejou 2 c de 6; Saint-Nicolas (plage du Corce) 2 c de 4; chapelle Saint-Michel 1 coulevrine.

(Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 12. Nous avons rectifié la toponymie car celle du document était fantaisiste; c = canon).

(3) *Ibid.*

également défendue par une pièce de 6 sur la pointe de Galgrach. Enfin, il proposait de placer deux mortiers de 12 pouces l'un sur le rocher du Corce, l'autre en arrière de la pointe de Bachaol. Les travaux entrepris en 1756 réalisèrent une partie de ces projets : les plus rapides concernèrent l'hébergement de la troupe pour laquelle on répara les chapelles (*cf supra*). Les principales anses de l'île furent fermées par des retranchements : baie de Lampaul, port Kerjean (Kejou), port d'Arland, port du Stiff, port Milin (Beliek), port Nangmeur (an aod meur), port Noan (droite de porz Paul), treize plates-formes à canon en maçonnerie placées aux batteries de la baie de Lampaul, Port Feunten, d'Arland, du Stiff. A proximité de ces batteries, seize dépôts à poudre furent construits. Les « observations sur l'état actuel de l'île d'Ouessant au 1^{er} mai 1759 » (1) confirment que l'armement a été renforcé aux batteries de Lostlogod, Stiff, Beneillic, Roch Charo; en outre la baie du Stiff était maintenant défendue par les canons installés au Porz Goret qui protégeait également ce petit port naturel (2).

En 1771, le comte d'Hérouville en qualité de directeur général des camps et armées, effectua la reconnaissance des côtes de France : il avait sous ses ordres, pour la Bretagne, Carlet de la Rozière qui laissa des mémoires détaillés : en 1772, ce dernier visita Ouessant et dressa un « état et emplacement des trente-six pièces de canon et dix-sept poudrières qui sont autour de l'île d'Ouessant » (3) par lequel nous ne constatons aucun changement survenu depuis 1759. La Rozière proposait, en outre, de réparer les batteries et retranchements et d'escarper les parties des côtes qui étaient abordables. Il demandait aussi l'établissement d'une batterie de 6 pièces de canon et de deux mortiers sur le rocher du Corce ainsi que l'aménagement d'un port dans la baie de Lampaul; la fortification de l'îlot de Keller lui paraissait également souhaitable.

La plupart de ces batteries ne furent pas entretenues et se dégradèrent peu à peu; une grande partie des sites fut abandonné et l'effort de la défense se porta sur les baies de

(1) Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Ouessant n° 2.

(2) Serv. hist. armée de Terre, MR 1011.

Lampaul et du Stiff : nous étudierons au chapitre suivant cette concentration des fortifications, résultat d'une nouvelle conception de la défense des côtes.

II — Molène

Au XVII^e siècle, Molène ne possédait pas de port aménagé et, seuls, les barques des pêcheurs et les bâtiments de faible tonnage pouvaient y relâcher; l'importance stratégique de l'île résidait dans le fait qu'elle servait d'intermédiaire entre Ouessant et le continent pour la répétition des signaux.

Le duc d'Aiguillon, en 1756, fit armer les habitants pour qu'ils fussent en mesure de se défendre contre les corsaires qui y effectuaient de fréquentes descentes pour se ravitailler. Il n'envisagea cependant aucuns travaux de fortification.

En 1762, le rapport du comte de la Noue (1), adressé au duc d'Aiguillon, indiquait l'armement de l'île : un canon de 12 sur la pointe est, en bon état, un de 4 hors d'usage au nord et un autre sur la pointe sud : *...les plates-formes sont bonnes mais les trois affûts sont caducs; il n'y a ni poudrières ni corps de garde; les munitions sont enfermées dans une chambre du village que loue le garde-magasin... (2).*

Ces munitions consistaient en : *...223 livres de poudre pour les canons de 4 et 40 pour celui de 12 et 260 cartouches à fusil; 2 fusils boucaniers et 30 fusils à baguettes de bois et baïonnettes, tous en mauvais état; le garde-magasin entretient une chaloupe pour la communication avec la terre, il est en même temps garde des signaux... les habitants l'ont demandé pour lieutenant commandant et ont dit qu'ils ne prendraient pas les armes si on ne les établissait pas en troupes garde-côtes, dans la crainte d'être pendus comme habitants armés si l'ennemi s'emparait de l'île... (3).*

(1) Arch. nat., Marine G76. Gabriel-François, comte de La Noue - Vieuxpont, inspecteur des milices garde-côtes de Bretagne, mort en 1779.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

La Noue proposait d'y établir une compagnie franche de trente canoniers garde-côtes commandés par un lieutenant, deux sergents et deux caporaux. Enfin, il remarquait que tous les habitants étaient classés et que le bureau des classes faisait souvent des levées dans l'île : cette mesure accroissait encore la misère des habitants. L'armement de l'île fut augmenté au cours du siècle puisqu'en 1800, le rapport de Moulut (1) indiquait quatre canons de 18, deux de 8 et deux petites caronnades de fer de 16.

III — L'île des Saints (Sein)

Au cours du XVIII^e siècle, l'île de Sein reçut des canons pour sa défense : en 1747, trois canons de 8 (2) armaient cette île. La population s'élevait alors à 300 habitants environ, chiffre qui varia peu tout au long du siècle : les conditions de vie étaient difficiles, la pêche au congre constituait la principale ressource de l'île. Les pêcheurs faisaient en outre fonction de pilotes pour guider les vaisseaux au long cours, dans ces parages dangereux.

En 1762, le comte de la Noue, lors de son inspection, décrivait ainsi l'armement de l'île : *...trois pièces de canon de 8 dont deux sur la pointe qui défend le chenal du port à l'opposite de la petite île Érot (c'est-à-dire sur la pointe ar Gador face à l'île Nerrot). La troisième est une batterie au sud, le seul point où l'on puisse aborder. Comme il n'y a ni corps de garde ni poudrière dans l'île, le curé garde dans son presbytère les munitions, ustenciles d'artillerie et tout ce qui est nécessaire pour le service des trois canons dont deux sont en bon état, 50 boulets de 8 et un baril de 100 livres de poudre. Il y a dans l'île, au même presbytère, 50 fusils qui ont été fournis par la Marine en 1756 de même que 50 baïonnettes... Les fusils à baguettes de bois sont en mauvais état et ayant tous besoin de réparations... (3).*

(1) Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Ouessant n° 13.

(2) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 41.

(3) Arch. nat., Marine G76.

Aussi proposa-t-il de les remplacer par 80 fusils en bon état et baguettes de fer et douze fusils boucaniers : ...ils en ont besoin pour éloigner les corsaires ennemis qui viennent à leur côte, de sauver par là les barques françaises qui viennent se réfugier sous leur île : ils ont environ 800 cartouches d'infanterie; ils en avaient reçu 1000 en 1761; ils en ont employé 200 pour sauver, dans le mois d'août dernier, deux chasse-marées français qui étaient poursuivis par un corsaire anglais; les trois bâtiments étaient à portée de fusil de l'île...

Enfin, il proposa, pour compléter la défense de l'île, une compagnie franche de quatre-vingt dix canoniers et un capitaine. Aucune suite ne fut donnée à cette dernière proposition et l'armement de l'île resta inchangé au cours du siècle.

IV — Groix

Au début du XVIII^e siècle, la situation de Groix était lamentable : ses habitants l'avaient abandonnée à la suite des attaques répétées qui leur avaient coûté leurs maisons. Pourtant, lors de sa visite dans l'île, en août 1702, en compagnie de l'ingénieur Traverse, M. Desgraviers n'envisageait pas encore de la fortifier : ...on n'a jamais voulu risquer du monde, de crainte qu'il fût enlevé à moins que sa Majesté n'y fit un fort, ce qui serait d'une grosse dépense dans un lieu où les ennemis ne peuvent faire aucun établissement et qui est tout à fait ruiné, les maisons n'étant pas rétablies depuis l'incendie... (1).

Aussi, réitéra-t-il les mêmes conseils aux habitants, faire passer leurs bestiaux sur le continent pendant la belle saison.

L'année suivante, le curé de Groix, Uzel, réclama dix-huit canons pour la défense de l'île; sa demande ne fut pas prise en considération, mais elle attira cependant l'attention du maréchal d'Estrées qui, étudiant la carte de l'île, envisagea l'établissement de deux batteries de deux canons pour défendre la principale descente de l'île (le port Tudy) et une distribution d'armes aux insulaires. Mais l'argument pour ne pas fortifier l'île restait

toujours le même : ...n'y ayant pas assez de monde dans l'île pour empêcher que les ennemis ne se rendissent maîtres de cette artillerie et vu le grand nombre de petites descentes qu'on peut y faire, il était plus à propos de n'y point attirer les ennemis par une médiocre défense... (2).

La situation parut changer à la fin de l'année 1703 : sur l'ordre de Le Peletier de Souzy, Robelin, (directeur des fortifications et des places de Bretagne) accompagné de l'ingénieur Langlade, fut chargé d'inspecter l'île pour évaluer les travaux nécessaires à sa mise en état de défense; les projets se résumèrent ainsi (3) : ...fermer les anses par les retranchements garnis de canons pour en défendre l'accès, placer deux ou trois mortiers de chaque côté du port Tudy pour croiser avec une batterie établie sur la pointe du Talut et protéger ainsi le courreau...

Si, en dépit de ces précautions, l'ennemi réussissait un débarquement, les défenseurs se replieraient derrière un vaste retranchement établi au milieu de l'île sur le point le plus élevé : ...un grand retranchement de mur à pierres sèches de 9 à 10 pieds de hauteur, surmonté d'un parapet de gazon de 7 à 8 pieds. Le dit retranchement conduit en bastion avec un bon fossé au devant et comme le vidange des fossés serait plus que suffisant pour former les parapets, faire tout à l'entour de ce retranchement un chemin couvert avec un glacis... (4).

En cas de descente, les habitants se réfugieraient à l'abri de ce retranchement. Robelin envisageait même que les habitants, dont les maisons avaient été détruites, les reconstruisent à l'intérieur de cette fortification : ...et c'est dans cette vue que M. de Robelin a tracé des rues dans son plan afin que ceux qui voudront bâtir s'assujettissent aux alignements...

Ce projet devait coûter une somme minimum au roi puisque les habitants devaient faire les excavations, voiturier les pierres et gazonnages par corvées. Malgré cela, aucune suite ne fut donnée à ce projet.

(1) Marine, B^o 117.

(2) Marine, B^o 120.

(3) *Ibid.*

(1) Marine, B^o 117.

En août 1704, les habitants prenaient les choses en main et, par l'intermédiaire de leur curé, adressaient, dans une lettre au département de la Marine, une liste des fournitures nécessaires pour défendre leur île (1) : *...de vieux bordages pour construire des plates-formes à canon, des planches pour isoler leur arsenal, de la vieille toile pour faire une tente pour les sentinelles car il n'y a pas de corps de garde, de nouveaux mâts de pavillon et des pavillons neufs, 10 canons supplémentaires, de la poudre, des affûts, un canonnier entretenu et un chirurgien...*

Le commissaire du port de Lorient, Clairambault, refusa les bordages pour plates-formes, leur suggérant de les faire en pierres du pays; la tente non plus ne leur fut pas accordée : « faire une guérite de pierre à la place »; au lieu du mât de pavillon, on leur conseilla de faire les signaux avec de la fumée; quatre canons seulement leur furent consentis : *...un de 12 qui n'a plus de boulons et trois pièces de 6 qu'on pourra prendre dans la flûte « la colombe » vu qu'ils servent de lest... (2).*

Un canonnier leur fut accordé sous la condition que son salaire fût payé moitié par le roi, moitié par les habitants; par contre, la présence d'un chirurgien fut refusée. Les canons n'arrivèrent pas avant avril 1705 : *...il faut que vous les preniez parmi ceux qui ne sont pas propres pour le service de sa Majesté... (3).*

L'île conservera ce faible armement de quatorze canons jusqu'en 1744 où, avec la guerre de Succession d'Autriche, une nouvelle politique fut adoptée pour la défense de Groix.

En 1705, un mémoire sur les ressources que présente l'île de Groix au point de vue du ravitaillement en eau des navires (4) mit en valeur les possibilités des sources situées dans l'anse du port Tudy : le projet d'un réservoir et d'un système pour amener l'eau jusqu'à la mer fut élaboré, mais sans suite. La communication de Groix avec Lorient se faisait au moyen de signaux, dont

(1) Marine, B¹ 124.

(2) *Ibid.*

(3) Arch. port de Lorient, 1 E¹ 11.

(4) Arch. nat., Marine D² 55.

l'établissement (sur le continent) était à Kernevel. La compagnie des Indes, pour laquelle il était indispensable pour la sécurité de ses vaisseaux, l'entretenait (1).

a. La campagne de 1744.

Les avantages stratégiques de l'île étaient reconnus depuis longtemps : sa situation face à la rade de Lorient - Port-Louis où relâchaient les vaisseaux de la compagnie des Indes, ses points d'où l'accès au courreau pouvait être battu avantageusement, les ressources naturelles de l'île, étaient autant d'éléments favorables qui pouvaient pousser l'ennemi à s'en emparer et à s'y établir durablement. L'escarpement des côtes empêchait la descente sur les côtes sud et sur une partie de la côte nord-ouest; cependant, la partie est présentait un grand front de débarquement et ce fut à cet endroit que se concentrèrent les travaux de défense.

Les batteries avaient pour mission de protéger l'île d'un débarquement, mais surtout de battre le mouillage du courreau de Groix (mouillage situé entre Groix et la pointe du Talut) et interdire l'accès à la rade du Port-Louis. Concurrément, des batteries installées sur les pointes de Gâvres de Larmor et du Talut devaient croiser les feux avec celles de l'île. Le devis des travaux fut dressé par Frézier sur les plans et mémoires de l'ingénieur Marolles, l'adjudication des travaux passée le 19 mai 1744 avec un certain Guillaume Le Roy du Port-Louis pour les ouvrages suivants (2) :

— Une batterie de dix pièces de canons sur la pointe de La Croix avec corps de garde et magasin à poudre; elle serait fermée à la gorge par un mur avec merlons et embrasures : *...au-dedans de la batterie serait un bâtiment en fer à cheval de contour elliptique lequel contiendra une grande chambre servant de caserne avec lits de camp, une plus petite pour le corps de garde des soldats, une moindre pour celui des officiers, un magasin à poudre voûté, un autre pour les vivres, le tout en maçonnerie de moellons à mortier de chaux et de sable... le mur convexe de ce bâtiment sera crénelé dans toute l'étendue qui correspond à*

(1) Marine B¹ 665.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E¹ 41, f^o 181.

l'intérieur de la courtine; devant le pont de l'entrée, on fera une petite place d'armes en forme de demi-lune, sur une des faces de laquelle sera la barrière d'entrée avec guêrite de maçonnerie... (1);

— D'autre part, plusieurs batteries de deux ou trois canons ouvertes à la gorge, en terre et gazon, avec plates-formes de maçonnerie furent prévues dans toutes les anses où le débarquement était possible;

— Enfin, deux corps de garde avec magasin à poudre devaient être construits au port Tudy et à la pointe de Grogno.

Les habitants chargés de relever, à leurs frais les anciens retranchements, furent cependant payés pour les travaux de remblai et de gazonnage qu'ils effectuaient aux parapets des batteries. Au moins de juin suivant, toutes les dispositions étaient prises pour envoyer de Lorient l'artillerie prévue : cette fourniture était faite par la compagnie des Indes qui se chargeait également de la fourniture aux batteries de l'entrée du Port-Louis (2). C'était là une pratique courante dans le cadre des fournitures réciproques faites par la compagnie des Indes pour le service de la Marine et celles faites par la Marine à la dite compagnie. La compagnie fournissait également Belle-Isle en « ustenciles et munitions » en septembre 1745 (3).

Un mémoire de septembre 1745 indique l'emplacement des pièces d'artillerie (4) :

— Port Tudy : huit canons, distribués en plusieurs petites batteries qui ont le retranchement pour épaulement (un canon de 12 - quatre canons de 8 - un canon de 4 - deux canons de 2);

— Port Lay : deux canons de 6;

— Port de Stanverec : un canon de 8, un canon de 12;

— Port Melin : deux canons de 6 (rive droite);

— Pointe de Grogno : quatre canons de 24, un corps de garde, un magasin à poudre et un mât de signaux;

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*, f^o 81, 153.

(3) *Idem*, 1 E^o 42, f^o 403.

(4) Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Groix n^o 2.

— Port Saint-Nicolas : trois canons de 6 sur la pointe séparant l'anse en deux parties;

— Locmaria : batterie de Saint-Gildas ou de Loqueltas (à droite) : deux canons de 6 et 8 - batterie de Locmaria (à gauche) : deux canons de 6;

— Port Polièrre : un canon de 8;

— Plage des Grands Sables : retranchement tout au long du rivage - batterie de Nosterven : quatre canons de 6 - batterie du nord-ouest : quatre canons de 6 - fort Lacroix : quatre canons de 24 et six canons de 8 - batterie du Sable du nord de la Croix : trois canons de 6, un canon de 24 - batterie de la Fontaine du Grand Sable : deux canons de 8, un canon de 6;

— Port Mérite : deux canons de 8 - un canon de 6.

Le fort Lacroix avait été terminé en 1745 et la description, donnée par le mémoire, correspond à celle du marché d'adjudication et nous apprend que le fort renfermait une caserne pour soixante hommes, un logement d'officiers, un pour les canonnières et un magasin à poudre (planche XIX).

Un état « des batteries de canons et de mortiers dans toute la côte de Bretagne », dressé en 1747 (1), indique l'armement et l'emplacement des batteries de Groix inchangés depuis 1744, sinon deux mortiers renforçant les batteries de la pointe de Grogno et du fort Lacroix.

b. 1755-1757.

En 1755, l'armement des batteries d'une manière générale, diminue; par contre, de nouvelles batteries furent construites pour compléter la défense des Grands Sables : une batterie avec un canon de 6 au port « Melo » (port Costic) et une de quatre canons de 6 au « Gouyave » (première pointe au sud de la pointe de Lacroix). La toponymie avait subi des modifications : la batterie du nord-ouest devenait « petit sable » ou Stenal, celle du

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2 §3 cart. 1 n^o 41.

Sable du nord de la Croix « bousseau » et la Fontaine du Grand Sable « stanouil » (1).

Au mois de mai 1756, le duc d'Aiguillon visitait l'île dont il décrivait ainsi les fortifications : ...j'ai vu avec douleur que toutes les précautions qu'on a prises pour sa défense se sont réduites à construire un assez mauvais petit fortin sur une des pointes de l'île et à faire faire dans les anses, par les habitants, des parapets

(1) Arch. nat, Marine G 154.

ARMEMENT DE GROIX 1745-1756

	1745	1756
Port Tudy	1c de 12 4c de 8 1c de 4 2c de 2	1c de 24 1c de 12 3c de 8 1c de 6 2c de 4 1c de 2
	} 8 canons	} 9 canons
Grip		1c de 24
Port Lay	2c de 6	1c de 24
Stanverec	1c de 12 1c de 8	2c de 6 2c de 12
Port Melin	2c de 6	2c de 6
Pointe de Grogno	4c de 24	2c de 24
Port Saint-Nicolas	3c de 6	3c de 6
Loqueltas	1c de 6 1c de 8	2c de 6
Port Maria		2c de 6
Bazeau (Les Chats)		2c de 8
Port Polière	1c de 8	1c de 8
Port Melo		1c de 6
Nosterven	4c de 6	1c de 8 2c de 6
Bie du nord-ouest	4c de 6	4c de 6 (le Goyave)
Fort Lacroix	4c de 24 6c de 8	4c de 24 4c de 8
	} 10 canons	} 8 canons et 1 mortier
Petit Sable	3c de 6 1c de 4	4c de 6
La Fontaine du Grand Sable	3c de 6 1c de 4	4c de 6
Vieux Château du Port Méline	2c de 8 1c de 6	1c de 8 1c de 6

en terre qui sont entièrement détruits, les plates-formes étaient en madriers qui sont pourris et hors de service... (1).

Aussi, réclamait-il le rétablissement des plates-formes des batteries les plus importantes en pavé et la construction de poudrière jusqu'alors inexistante dans l'île. En 1757, deux redoutes en maçonnerie furent construites en arrière de la pointe des Chats.

c. Campagne de 1761.

Le duc d'Aiguillon revint en 1760 et chargea l'ingénieur Fourcroy des travaux : les efforts se concentrèrent sur la partie sud-est comprise entre la pointe de la Croix et celle des Chats. On conservera les redoutes construites en 1757 (indiquées sur la carte de du Revest de 1758); bien que mal conçues, elles servaient au nouveau plan de la défense.

Deux redoutes furent construites, la redoute de Bazeau à la pointe des Chats et la redoute de Kerosquique au port Costic. Les plans et le mémoire de Fourcroy nous permettent de décrire ces ouvrages (2) :

— La redoute de Bazeau, construite à l'extrémité de la pointe, était orientée à l'est, direction d'où pouvaient surgir les vaisseaux : elle présentait un « plan en bonnet de prêtre avec parapet revêtu de fascines et fraisé à la hauteur du cordon »; trois barbettes armées chacune de deux pièces de 12 battaient la mer à droite et à gauche; elle était entourée d'un fossé et précédée d'un chemin couvert utilisant l'ancien retranchement de la côte;

— La redoute de Kerosquique, ouvrage de plan pentagonal, présentant un saillant à la mer, fermé à la gorge; une barbette avec deux pièces de 8 était installée au flanc droit, enfoncée presque au niveau de la mer, pour être défilée de l'artillerie des vaisseaux. Une plate-forme, au saillant de l'ouvrage, était armée d'une pièce de 6.

(1) Arch. Génie, Art. 8 Places abandonnées Groix n° 4.

(2) *Ibid.*, n° 7-6.

Une seconde ligne défensive installée en arrière de la côte, sur le plateau, compléta le dispositif : la redoute de Pénénes, derrière le port Melo couvrait la côte de la pointe des Chats à celle de la Croix : de forme carrée, fermée à la gorge, deux barbottes aux extrémités de la face sud, armées de quatre pièces de 12 tiraient tout azimut grâce à leur position dominante; elle pouvait contenir deux cents hommes. Un retranchement également établi sur la hauteur, relia cette redoute au fort Lacroix : il pouvait abriter quatre cents hommes. Une nouvelle place d'armes renforça la batterie de Nosterven; enfin, on rectifia le tracé des anciennes batteries et on releva leurs épaulements afin de les mettre à couvert des feux des vaisseaux.

Le duc d'Aiguillon mit l'accent sur l'état de délabrement du fort Lacroix : un plan de 1756 montre qu'il n'a subi aucune modification depuis sa construction (1) : un front de mer semi-circulaire où étaient aménagées des batteries à barbette, un front de terre à deux bastions crénelés; un fossé entourait le fort et un pont-levis au milieu de la courtine permettait d'y accéder. Cette entrée était couverte par une demi-lune, elle-même précédée par un fossé.

Le mémoire de l'ingénieur Polchet (2) déplorait la mauvaise construction du fort, le manque de profondeur des fossés et la faiblesse de la capacité de la caserne, qui était de cinquante hommes. Il en demandait l'agrandissement et des travaux d'amélioration, requête reformulée en 1772 par Carlet de la Rozières (3) qui la plaçait en mesure d'urgence; mais, les fortifications de Groix restèrent en l'état jusqu'au siècle suivant.

V — Belle-Isle

A Belle-Isle, les réalisations architecturales portèrent sur deux objectifs, la mise en état de défense de la citadelle d'une part et celle de la côte d'autre part, que nous étudierons successivement.

(1) *Ibid.*, n° 3.

(2) *Ibid.*, n° 7.

(3) Serv. Hist. Armée de Terre, MR 1011.

a. La citadelle.

Les transformations préconisées par Vauban restèrent, après l'élan du début, longtemps à l'état de projet : en effet, du début du siècle à 1746 (ce qui correspond à une période de paix), on se contenta des réparations indispensables sur les bâtiments déjà existants : c'est ainsi qu'en 1706, les vieilles casernes furent réparées ainsi que le mur du jardin du gouverneur (1); en 1711, les flèches des ponts-levis, en 1718, les fleurs de lys des guérites d'angles des bastions (2). En 1746, Frézier décida la construction d'un petit magasin à bombes au pied du glacis de la citadelle, au nord du côté de la mer, mais des divergences de vue se déclarèrent avec M. de Saint-Sernin, commandant de la place qui, finalement, le fit démolir à peine construit.

En 1751, le prolongement de la caserne du Grand Quartier fut décidé et un marché passé avec l'entrepreneur Destailles pour l'exécution des travaux : en 1754, l'ossature et les toitures étaient achevées mais « tous les dedans restaient à faire » (3). On décida aussi, à cette époque, de remettre à neuf la caserne des Petits Quartiers située au milieu de la cour. Les seuls travaux notoires concernèrent donc le casernement, problème important puisqu'en ce milieu de siècle les garnisons stationnant dans l'île étaient de plus en plus nombreuses.

Les conséquences du siège de 1761.

En plus des brèches pratiquées au rempart, un grand nombre de bâtiments du corps de place furent détruits : le logis du gouverneur, le corps de garde voisin, la caserne du Petit Quartier, l'arsenal, le logement du major le long de la courtine 3-4, la chapelle et la sacristie. Par contre, le pavillon des officiers, la caserne du Grand Quartier et le magasin à poudre circulaire restèrent intacts. Plusieurs projets furent étudiés pour la reconstruction. L'ingénieur Verrier dressa un plan de l'intérieur de la citadelle où il marquait « les emplacements proposés »

(1) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1019.

(2) *Ibid.*

(3) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n° 45.

occuper pour remplacer les bâtiments détruits pendant le siège » (1) : il proposait une nouvelle disposition qui ménageait une place d'armes centrale révélant le souci d'augmenter les possibilités de casernement. C'est ainsi qu'il plaçait, le long de la courtine 1-2, un long bâtiment rectangulaire en biais avec un petit retour à angle droit destiné à loger le gouverneur, le lieutenant du roi, le major, huit officiers et cent trente-cinq soldats. Le long de la courtine 3-4, un autre bâtiment était destiné à loger trois cents soldats; l'arsenal, la salle d'armes, l'aumônerie, les logements du chirurgien, du garde-magasin, de l'armurier et du casernier seraient tous rassemblés dans une construction en forme de T, en avant du Grand Quartier. A côté, les magasins à l'usage de l'artillerie et des fournitures de literie, de l'aubergiste et d'une partie du gouvernement occuperaient un bâtiment rectangulaire.

Frézier, alors directeur des fortifications, critiqua ce projet (2) : il protesta contre la jonction des bâtiments destinés au logement du gouverneur, du lieutenant, du major des officiers et des soldats car d'une part, en cas d'incendie le feu se propagerait d'un édifice à un autre très rapidement et, d'autre-part, une telle disposition était : *...contre la bonne police qui est de disperser l'inspection des officiers majors pour que les différentes parties d'une place soient mieux éclairées sous leurs yeux...*

Il voulait conserver l'ancien emplacement pour reconstruire le logis du gouverneur, car les souterrains subsistaient en bon état.

En septembre 1763, le duc d'Aiguillon trancha le débat (3), estimant « bien entendus » les projets de Verrier critiqués mal à propos par Frézier. Pour le moment, le duc estimait que les projets concernant la citadelle devaient passer après les travaux de défense des côtes de l'île : *... (car) il serait impossible de faire de la citadelle une place de troisième rang à moins d'y dépenser plusieurs millions, les défauts de son emplacement ne pouvant être corrigés que par des dépenses immenses et avec une somme très modique, on mettra la côte à l'abri de toute insulte... (4).*

(1) *Ibid.*, n° 56^a.

(2) *Ibid.*, cart. 1 bis n° 57^b.

(3) *Ibid.*, n° 58^b.

(4) *Ibid.*

Ce fut cette politique qui fut suivie les années suivantes par l'affectation des crédits, aux travaux de défense de la côte : batteries, retranchements, escarpements et aussi construction de chemins militaires. Au mois d'octobre 1766, les brèches de la citadelle n'étaient toujours pas réparées. Un mémoire, du mois d'octobre 1771, du duc d'Aiguillon fait le point sur les réparations qui ont été effectuées depuis 1763 (1) : le pavillon des officiers et le corps de caserne (peu endommagés d'ailleurs) ont été remis en état mais : *...les autres parties du projet sont restées en souffrance, par le défaut de finance : elles sont dans le même état où elles étaient après le siège...*

Il insistait sur l'urgence de réparer les brèches du front d'attaque qui s'écroulaient de plus en plus, surtout à la saison des pluies, et qui s'éboulaient dans les eaux du port qu'elles comblaient. La remise en état des souterrains devait également être entreprise, car les chapes avaient beaucoup souffert de l'ébranlement causé par les bombes. Sa conclusion était cependant toujours la même : on pouvait renvoyer l'exécution des travaux des bâtiments de la citadelle : *...à des temps plus heureux, attendu qu'on peut loger, dans le corps de caserne et le pavillon des Officiers, une garnison d'un bataillon ce qui est suffisant pour la garde en temps de paix...*

En novembre 1773, un *extrait du projet général des ouvrages à faire pour mettre la citadelle dans l'état désirable* (2), rédigé par Dajot, résumait les réparations :

- Reconstruire les deux brèches de la courtine 1-2;
- Réparer les deux brèches de l'enveloppe en avant du front 1-2;
- Réparer les brèches du couronnement du mur et le parapet de la face gauche du bastion 2 et reboucher le trou de mineur à son enveloppe, rétablir le revêtement de son cavalier;
- Rétablir les dix-sept angles dont les guérites en pierre ont été abattues pendant le siège;
- Refaire les chapes en ciment des souterrains.

(1) *Ibid.*, cart. 2 n° 13^a.

(2) *Ibid.*, n° 15^a.

En 1775, on répara les brèches des remparts, le cavalier du bastion 2 et les guérites. En août 1777, l'ingénieur Polchet notait dans un mémoire (1) la remise en état récente des courtines, des bastions et de l'enveloppe ainsi que la restauration des bâtiments militaires (Grand Quartier et pavillon des officiers).

En 1778, les ponts des portes du bourg, du corps de place et de l'avant-porte du Donjon furent réparés; en 1779, ce fut le tour des chapes de souterrains; cette même année vit la construction d'un arsenal au milieu de la cour : une fois les plans approuvés par Gribeauval, l'entrepreneur Loréal obtint le marché pour l'exécution des travaux à la condition de les terminer l'année suivante; les délais furent respectés et l'ingénieur de la Barrère écrivait en 1785 : *...un arsenal construit en 1780 qui occupe fort inutilement un superbe terrain faisant regretter l'argent qu'on a dépensé pour l'élever... (2)*.

A partir de 1794, on ébaucha des projets d'ouvrages sur les hauteurs environnant le Palais : aussi, se borna-t-on, pour la citadelle, à un entretien courant et aux réparations indispensables. La construction d'une enceinte autour du bourg justifia alors son nom de « citadelle », car elle jouait désormais le rôle de réduit.

La comparaison des plans de la citadelle des années 1750 avec ceux de 1780 fait ressortir le contraste entre l'occupation maximale de la surface intérieure pour les premiers et le vide d'une vaste place d'armes pour les seconds; sur les quatorze bâtiments militaires, on en restaura six et l'arsenal fut la seule réalisation effective.

b. Les batteries côtières.

Du début du siècle à 1746, l'état d'esprit général était à la détente : en 1713, les batteries avaient été désarmées (3) et les crédits accordés fort maigres, car réservés à la défense des frontières terrestres. Les batteries, élevées à la hâte au siècle précédent, se dégradèrent rapidement.

(1) *Ibid.*, n° 231.

(2) *Ibid.*, n° 45.

(3) Arch. nat., Marine B³ 212.

Un mémoire de Des Ferrands de 1741 (4) sur les accès par où on peut aborder à Belle-Isle et ce qu'on peut y faire de mieux pour la mettre en état de résister aux descentes de l'ennemi rend compte des mouillages de l'île et de leur système de défense : pour tous, l'ingénieur réclamait le relèvement des vieux retranchements éboulés sous l'action de la mer; les plates-formes en pierre remplacèrent progressivement les plates-formes en bois des batteries (5). La déclaration de guerre avec l'Angleterre, en 1744, provoqua une campagne de travaux pour la défense du littoral de l'île.

La campagne de 1746.

En juin 1746, le trésorier des fortifications maritimes accorda un fonds de 12000 livres pour les travaux extraordinaires entrepris à Belle-Isle (6) en 1747, 10000 livres en février, 8000 en mars, 6000 en mai et 3000 en septembre (7). Les efforts se concentrèrent surtout sur la plage des Grands Sables de Samezun, principal lieu de descente en raison de son étendue et de l'excellente tenue de son mouillage : elle était déjà défendue par les deux batteries et redoutes de Kerdavid et de Saint-Laurent, au niveau de la plage; elles communiquaient de l'une à l'autre par un retranchement. Cette première ligne était renforcée par une seconde ligne défensive formée de retranchements établis sur la hauteur dominant le rivage. Les débouchés des vallons de Kerdavid et de Saint-Laurent étaient fermés par des murs en mauvais état en 1731 (8).

Pour augmenter la valeur défensive de ce front, une grande batterie fut construite entre celles de Kerdavid et Saint-Laurent et porta le nom du commandant de l'île, La Ferrière.

En 1746, Frézier chargea l'ingénieur de la Sauvagère des travaux. Ce dernier ébaucha un projet qu'il soumit au directeur des fortifications : il proposait l'établissement d'un « grand mur »

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n° 20.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E⁴ 42, f° 209.

(3) *Idem*, 1 E⁴ 10, f° 267.

(4) *Idem*, 1 E⁴ 44.

(5) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n° 18.

bastionné barrant l'intervalle existant entre la redoute de Kerdavid et la batterie de La Ferrière, pour servir de place d'armes et croiser les feux avec les deux batteries; un redan était prévu de l'autre côté de la batterie de la Ferrière pour en défendre l'accès (1). Frézier rejeta le bastion plat comme étant contraire aux règles de la fortification par son tracé et surtout par sa trop grande proximité avec les deux batteries, d'où il résulterait que les coups de fusils se croiseraient de très près et : *...qu'on s'y tuerait réciproquement pour peu qu'on manquât d'attention à les bien diriger...* (2).

Enfin, le redan lui semblait mal situé. Finalement, les travaux exécutés suivirent les plans de Frézier : un petit redan à feux rasants entre les batteries de la Ferrière et de Kerdavid, un autre entre celles de Saint-Laurent et de la Ferrière reliés par de solides retranchements en maçonnerie. Les vallons de Kerdavid et de Saint-Laurent devaient être barrés par des murs avec aqueduc pour l'écoulement des eaux et portes de communication. La seconde ligne du plateau fut abandonnée. Les travaux commencèrent et en 1747 ils occupaient trois articles dans « l'état des ouvrages que le roi a ordonnés être faits à Belle-Isle pour la défense de la côte pendant l'année 1747 » (3). Nous le résumons :

— Revêtir en maçonnerie les retranchements du bord de la mer à la plage des Grands Sables;

— Refaire à neuf le corps de garde de la redoute de Kerdavid et le magasin à poudre;

— Construire à la gorge de la batterie de la Ferrière un corps de garde et un magasin à poudre; défendre la gorge de l'ouvrage et fermer la communication aux deux retranchements;

— Faire vingt-huit plates-formes à canon outre les 66 qui sont faites;

— Relever le quai vis-à-vis le corps de garde du havre;

(1) Arch. nat., Marine G 210, n° 46.

(2) *Ibid.*, n° 47.

(3) Arch. port de Lorient, 1 E° 44, f° 25.

— Faire un soubassement en bonne maçonnerie à la jetée du port;

— Réparer le corps de garde du Port Blanc de Sauzon;

— Entretenir les corps de garde et autres bâtiments dépendant des fortifications maritimes;

— Pour 4200 palissades;

— Construire trois batteries neuves à Donnant, Goulphar, Vieux-Château et percer une embrasure à celle du Gros Rocher;

— Construire trois corps de garde et trois magasins à poudre dans ces trois batteries;

— Construire un corps de garde et un magasin à poudre à Port Jean et Port Fouquet.

La somme accordée par le roi s'élevait à 50000 livres distribuées à mesure des travaux; le marché fut passé avec l'entrepreneur Detailles et les habitants chargés, par corvées, des travaux aux retranchements. L'année suivante vit la reconduction des mêmes articles avec, en plus, l'achèvement des parapets à barquette des nouvelles courtines et redans des Grands Sables. L'escarpement des rochers au-dessus des ports était entrepris, ainsi que la fermeture des anses par des murs en maçonnerie plus efficaces que les palissades.

L'état des batteries de canons et mortiers à Belle-Isle, de l'année 1747 (1), indique les positions utilisées : les anciens sites du XVII^e siècle et ceux indiqués sur la carte de de Fer de 1705, étaient toujours occupés, mais de nouvelles batteries apparurent sur la côte sauvage dont la défense n'avait jamais été envisagée auparavant : l'organisation défensive se limitait aux corps de garde d'observation et à des batteries signalées à Goulphar, Donnant, Vieux-Château.

En 1749, les ouvrages des Grands Sables s'achevaient ainsi que les plates-formes des principales batteries du pourtour de l'île (2).

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 41.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E° 46, f° 49.

A partir de 1750, les crédits diminuèrent, ce qui coïncidait avec la période de paix, pour atteindre seulement 500 livres en 1752, si bien que les ouvrages prévus ne purent être réalisés : d'ailleurs, les « états des ouvrages ordonnés par le roi » se bornaient, à partir de cette date, à « des menues réparations et entretien des batteries, corps de garde ». L'extrémité de la courtine à la droite de la batterie de Kerdavid, entreprise depuis 1748, n'était toujours pas achevée en 1753.

La campagne de 1756.

Une seconde campagne de travaux débuta avec l'arrivée du duc d'Aiguillon et surtout avec la menace d'une nouvelle guerre avec l'Angleterre, qui éclata en 1756. En septembre 1755, une somme de 26163 livres était accordée par le roi pour les nouveaux travaux exécutés sous les ordres de l'ingénieur Decombles et approuvés par le duc d'Aiguillon; la défense des Grands Sables absorbait la moitié des crédits (1) :

— Pour fermer, avec des murs de gorge avec aqueduc et portes de communications, les vallons qui aboutissent à droite et à gauche de la redoute de Bordadoué;

— Pour construire, à la gorge de la batterie de la Ferrière, un corps de garde et un magasin à poudre avec un retranchement qui les enferme et qui défend la gorge de la batterie (demandé depuis 1747);

— Pour continuer, jusqu'au rocher, le mur neuf joignant au sud-est la batterie de Kerdavid aux Sables de Samezun;

— Pour former des parapets et des banquettes, dans toutes les parties où ils manquent, aux Grands Sables, c'est-à-dire sur le mur qui ferme la gorge du vallon de Samezun et sur celui à droite de la batterie de Kerdavid;

— Pour escarper et aplanir une tête de rocher joignant au nord-est le petit dépôt dans la batterie du Gros Rocher et y former une barbette dont la mission sera de battre au large et de croiser, sur les ports de Bordadoué et du Moulin à l'eau, avec la batterie du port Guen;

(1) Arch. nat., Marine G 153.

— Pour l'entretien des corps de garde et magasins à poudre, le long de la côte.

L'exécution des travaux s'étendit de la fin 1755 au milieu de 1756. L'année suivante, on équipa de nouvelles plates-formes les batteries du Port-Blanc en Sauzon, Goulphar, Vieux-Château et Gros Rocher (2).

Un projet de mur crénelé barrant le pédoncule de la pointe des Poulains devait empêcher toute communication entre elle et l'intérieur de l'île.

En 1759, des réparations furent nécessaires aux ouvrages neufs de la côte : en effet, sous l'effet de l'écoulement des eaux du vallon à la gauche de la batterie de Bordadoué, une partie du mur de gorge s'écroula et sa reconstruction fut entreprise (3). Aux Grands Sables, des terres s'éboulaient journellement sur le pignon du nouveau magasin à poudre de la batterie de la Ferrière, car une source minait le terrain en cet endroit : la construction d'un mur de soutènement et d'une fontaine pour capter les eaux démarra. Enfin, la mise en place d'une digue, en pierres sèches, à la laisse de haute mer fut décidée au port Andro, sous la batterie, pour empêcher une descente ennemie : à marée basse, elle servirait de retranchement. Enfin divers « bricolages » améliorèrent tant bien que mal la défense des endroits les plus stratégiques. L'occupation anglaise interrompit ces travaux et montra la faillite du système défensif, puisque les Anglais débarquèrent en un point non fortifié car jugé jusque-là inaccessible.

1763-1789.

Un projet général pour la remise en état de défense de l'île fut dressé en 1763 : il s'agissait d'établir des retranchements en maçonnerie à tous les ports et havres, de faire des escarpements à toutes les parties accessibles de la côte, de réparer les batteries, corps de garde et magasins à poudre. En 1765, Larcher rédigea un mémoire relatif au *projet général de la dépense à y faire en*

(1) Marine, G 158.

(2) Marine, G 160.

retranchements en maçonnerie et escarpements de rocher pour les rendre inaccessibles à l'ennemi (1) : il passa en revue tous les mouillages possibles et pour chacun envisagea escarpement et retranchement en maçonnerie et batteries, là où il n'y en avait pas encore. Mais, en 1771, les réparations essentielles n'avaient pas encore été faites : au mois d'octobre, le duc d'Aiguillon notait (2) que seuls les retranchements en maçonnerie avaient été rétablis aux ports York, Andro et Locmaria : *...les autres parties du projet sont restées en souffrance par le défaut des finances; elles sont actuellement dans le même état où elles étaient après le siège...*

En ce qui concernait la défense de la côte, le système de retranchements en maçonnerie établis systématiquement au fond de chaque anse lui paraissait trop onéreux à la construction et à l'entretien : *...on pense que la défense particulière de tous ces différents points dépend moins des retranchements en maçonnerie qu'on propose que de ceux en terre qui sont déjà sur les flancs à droite et à gauche et qu'il est très aisé de réparer et d'augmenter au moyen de gazon et de la terre qu'on trouve partout sur les lieux...*

Les escarpements représentaient aussi un travail considérable : *...cet ouvrage n'aurait point de fin et la dépense serait sans borne...*

Aussi proposa-t-il la construction de « puits » sur toutes les pointes de l'île : *...ces puits doivent avoir cinq à six pieds de diamètre sur six à sept de profondeur, disposés de manière à ce qu'un homme y étant caché puisse voir et découvrir par la droite, la gauche et devant, toute la partie qui est confiée à sa garde; dès qu'il apercevrait un navire ennemi, il avertirait à l'aide d'un pavillon hissé à une perche; ces gardiens seraient choisis dans la population locale. Ils seront surveillés par les hommes des corps de garde qui préviendront aussitôt les troupes...*

La défense de l'île devait reposer plus sur une défense mobile que sur un éparpillement de batteries côtières qui ne pouvaient

éviter un débarquement ennemi, en dépit de leur multiplicité. Pour faciliter la circulation des troupes dans l'île, une route en relia les extrémités dans les deux sens. Les conseils du duc d'Aiguillon restèrent lettre morte et le « projet général des ouvrages à faire pour mettre les côtes de l'île dans l'état désirable » (1) rédigé par Dajot en 1775 témoigne de la fidélité au passé car cet ingénieur passe en revue tous les points qu'il juge accessible en préconisant escarpement et retranchement pour leur défense; la construction ou la réparation des retranchements perfectionna le système défensif aux anses des ports Hallan, Guen, Yorck, Andro, Locmaria, Squeul, Jean et dans un même état d'esprit, on répara les corps de garde et magasins à poudre de Ramonette, Bordadoué, Guen, Kerdavid, La Biche et Taillefer.

Campagne de 1778.

Une nouvelle campagne démarra sous l'impulsion de M. de Behague, commandant à Belle-Isle.

Les batteries de Ramonette, Saint-Julien, Bugull, Taillefer et Cardinal devinrent des redoutes fermées à la gorge; les batteries « non fermées à la gorge » équipant les autres sites présentaient un épaulement semi-circulaire, plus ou moins arrondi suivant la configuration du terrain : des pièces de canons et parfois un mortier armaient ces barbottes.

En 1779, la construction de retranchements commença aux anses de Deuborh, Bordery et Kerledan mais le manque d'argent en recula l'achèvement jusqu'en 1784 (2). En 1782, la décision fut prise d'interrompre les travaux d'escarpement en raison du coût de cette opération.

Campagne de 1782.

En 1782, huit corps de garde furent installés aux pointes de Kerdonis, Kerel, Poulains, Saint-Marc, Donnant, Saint-Julien et Gros Rocher (3). Des batteries équipèrent des sites nouveaux :

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 bis n° 59¹.

(2) *Ibid.*, cart. 2 n° 13¹.

(1) *Ibid.*, n° 15¹.

(2) *Ibid.*, n° 26¹.

(3) Arch. port de Lorient, 4 S¹48 (toisés pour 1782).

— Pointe de Kerouarch : en terre et gazon avec redan à la gorge et fossé ;

— Pointe des Galères : terre et gazon, en forme d'étoile avec fossé ;

— Pointe de Kerdonis : terre et gazon, redoute carrée avec redan au milieu de ses côtés, fossés, corps de garde et poudrière ;

— Pointe de Kerzo : terre et gazon, hexagonale ;

— Pointe d'Arzic : terre et gazon, fermée à la gorge par un redan, corps de garde, poudrière, mât de pavillon, logement de canonier ;

— Pointe de Pouldon : terre et gazon, redoute carrée avec fossé ;

— Pointe de Saint-Marc : redoute carrée avec redan rentrant sur un de ses côtés ; corps de garde, poudrière, logement de garde, mât de pavillon et une nouvelle batterie en fer à cheval, fermée à la gorge par un redan ;

— Pointe de Grand Village : batterie en fer à cheval avec fossé ;

— Pointe de Goulphar : batterie trapézoïdale avec redan à la gorge ;

— Port Donnant (rives droite et gauche) ; batteries avec deux flancs et deux faces fermées à la gorge par un redan saillant, corps de garde et poudrière ;

— Pointe des Poulains (à gauche) : batterie pentagonale à l'intérieur, arrondie à l'extérieur, redoute en forme d'étoile, avec corps de garde ;

— Pointe de Kerzo (en Sauzon) : carrée, fermée à la gorge, arrondie sur la face de devant et saillante à l'arrière avec fossé.

Ainsi, du début du siècle à l'aube de la Révolution, le nombre de sites fortifiés n'avait cessé de croître avec les années : des batteries avaient été installées sur la côte sauvage dans les sites de Pouldon, Saint-Marc, Grand Village, Goulphar, Donnant et toutes ces positions garnies d'artillerie. En 1778, le nombre de batteries s'élevait à trente-huit, armées de cent trente-six canons et mortiers ; à titre de comparaison, rappelons qu'en 1705 il y avait vingt et une batteries et en 1755, vingt-cinq.

Cet éparpillement de la défense correspondait aux conceptions de l'époque en matière de fortification des côtes : le débarquement anglais, en un point apparemment inaccessible, avait pourtant démontré de façon cuisante l'échec de ce système. La multiplication des batteries était un facteur de faiblesse, car elles ne pouvaient pas toutes être entretenues et armées continuellement. Cependant, la leçon qui fut tirée de cette expérience alla dans le sens du passé puisqu'on fortifia, dès lors, partout, systématiquement. C'est ainsi que la côte sauvage, où un débarquement en forces restait hypothétique, en raison de l'absence de mouillage et d'abri sûrs, fut jalonnée de batteries.

VI — Houat - Hœdic

Les deux tours de ces îles et la batterie de Lescudell à Houat avaient été détruites au mois d'octobre 1746. L'importance stratégique de ces îles à proximité immédiate de Belle-Isle, dont elles commandaient la rade, et le danger qu'aurait représenté leur occupation, n'entraînèrent pas pour autant leur remise en état de défense. En 1748, Cordier de la Houssaye écrivait que : *...le rétablissement des tours et batterie d'Houat et Hœdic ne saurait empêcher l'ennemi de s'en emparer et que la dépense qu'il conviendrait d'y faire pouvait être différée jusqu'au temps où toute la côte de Belle-Isle soit en état de défense... (1)*.

Pourtant, dès 1747, dans « l'état des ouvrages ordonnés par le roi pour la mise en état de défense de Belle-Isle (2) » le dernier article concernait les deux îles : *...art. 14 : relever les revêtements et éboulements faits par les mines des ennemis aux batteries circulaires de Houat et Hœdic et fort Lescudell. Déblayer les matériaux des tours, mettre le corps de garde en état d'y loger des soldats, rétablir les ponts, faire un petit dépôt pour les poudres à Houat...*

Cet article fut de nouveau proposé l'année suivante, puis abandonné jusqu'en 1755.

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 bis n° 39.

(2) Arch. port de Lorient, 1 E^o44, f° 25.

Les projets de 1756.

Le duc d'Aiguillon écrivait, en août 1755 (1) : *...la position des îles d'Houat et Hoëdic est si intéressante, la nécessité de les occuper si claire et si aisée à démontrer que je ne conçois pas qu'on ait négligé d'y rétablir les forts que les Anglais ont détruits pendant la dernière guerre...*

Plusieurs ingénieurs étudièrent la possibilité de reconstruction des forts à l'économie en utilisant les matériaux sur place et les fondations.

Frézier arrêta un projet considérable : il conservait la batterie circulaire dont la plate-forme était toujours en bon état et proposait, au centre, la construction d'une tour de plan quadrilobé, à machicoulis, dont les souterrains renfermeraient citerne, magasin à poudre, magasin à vivres; elle serait séparée du terre-plein de la batterie par un fossé. Un autre fossé isolerait la batterie d'un vaste ouvrage à corne très allongé, destiné à couvrir la redoute et batterie du côté terre et à renfermer les logements nécessaires : à l'intérieur, étaient prévus des corps de bâtiments rectangulaires, parallèles les uns aux autres et destinés au logement de la troupe et de l'état-major. Un fossé entourait l'ouvrage à corne, dont l'entrée était protégée par une place d'armes (2).

Le projet de La Sauvagère était de proportions plus modestes : il conservait l'ancienne batterie et y accolait un ouvrage à corne : *...un corps de bâtiment bastionné et flanqué dans son pourtour, voûté au rez-de-chaussée et en dessous, qui servira de magasin et de logement et une garnison de soixante-dix hommes, couronné d'une plate-forme sur laquelle on pourra, par la disposition des embrasures, établir deux pièces de canon de 24 et deux de 12... (3).*

Ce fut ce dernier projet qui l'emporta pour la défense des deux îles en mars 1756 : le duc d'Aiguillon demanda que des pièces de canon y fussent envoyées pour protéger les ouvriers et aussi qu'une frégate croisât dans les parages (4). La Sauvagère

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 46.

(2) Arch. nat., Marine G 210, n° 82.

(3) *Ibid.*, n° 83.

(4) Marine, G 158.

avait également prévu deux redoutes sur les pointes principales de Houat, ainsi que le rétablissement de la batterie de Lescudel mais ce projet n'eut pas de suite. Les travaux allèrent bon train jusqu'en 1760 où ils ralentirent. Le fort d'Houat était terminé, celui d'Hoëdic resta inachevé et les voûtes des souterrains se dégradèrent rapidement sous l'action des intempéries. En 1783, un mémoire décrivait ainsi les fortifications des deux îles : *...La batterie circulaire en avant du fort d'Hoëdic n'est pas fermée mais on y a mis un petit canon de 12 pour faire peur; les voûtes des souterrains ne sont pas couvertes et dépérissent, le corps de garde élevé dans la batterie a besoin de réparations. Le fort de Houat est achevé, en bon état sauf les portes, fenêtres dont les bois sont pourris; la plate-forme a besoin d'être rejointoyée... (5).*

VII — L'extension de la défense aux îles désertes : Glénan et Dumet

Depuis longtemps ces îles servaient de retraite aux corsaires et aux pirates, en temps de guerre comme en temps de paix. Ils y relâchaient en toute tranquillité et la position stratégique de ces îles avait déjà attiré l'attention des ingénieurs; pourtant, il fallut attendre 1756 pour que des travaux de fortifications fussent entrepris.

a. L'archipel de Glénan.

Il appartenait depuis longtemps aux religieux de l'abbaye de Saint-Gildas de Rhuis : les îles étaient fort peu peuplées si ce n'est - épisodiquement - Saint-Nicolas qui présentait l'avantage d'être facile d'accès et de renfermer de l'eau douce et un sol relativement fertile. Cependant, malgré la richesse du goémon et l'attrait de la pêche, les îles demeuraient désertes, par peur des pirates et corsaires qui relâchaient dans leurs mouillages. Des ermites y vécurent puis, à partir de la paix de la Haye en 1717, Saint-Nicolas fut affermé à des habitants de Concarneau qui y installèrent une presse à sardines.

(5) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 2 n° 37.

L'ingénieur Robelin visita l'archipel en juin 1717 (1) : il releva une carte en y mentionnant les passes et les mouillages. Cela détermina son choix pour l'établissement d'une batterie : il choisit l'îlot de Cigogne à cause de sa position centrale qui lui permettait de battre les deux mouillages (la « chambre », entre Cigogne et Saint-Nicolas, et un autre entre Cigogne et le Loch) et les principales passes d'entrée. Les projets des ingénieurs suivants concernèrent tous Cigogne, oubliant l'excellent mouillage, à l'est de l'île de Penfret, hors de portée des canons de Cigogne.

Les projets 1717-1755.

La topographie particulière de l'île Cigogne devait être prise en considération pour l'établissement d'un ouvrage militaire : le tracé devait s'adapter au terrain et bénéficier des avantages de la situation. Le système de la fortification rasante n'était pas applicable ; en effet, à basse mer, le lagon se vide à demi et la profondeur d'eau n'excède pas trois mètres ; un vaisseau de ligne ne pouvait pas y pénétrer, seules peut-être des petites frégates. Un bombardement de gros calibres n'était donc pas à craindre ; par contre, des chaloupes pouvaient être détachées et débarquer des troupes ; aussi, fallait-il revenir à un type plus traditionnel de rempart suffisamment élevé pour être à l'abri de l'escalade et posséder un commandement sur les alentours.

Pour répondre à cette dernière nécessité, Robelin (2) utilisait la butte s'élevant au nord-est de l'île : il préconisait une batterie de plan circulaire entourée d'un fossé franchi par un pont-levis. Au centre, un « donjon » de trois ou quatre toises de diamètre était, lui aussi, isolé par un pont-levis afin de former le dernier réduit de la défense ; les parapets de la plate-forme étaient crénelés pour pouvoir défendre l'approche de la batterie à coups de mousquets : *...il faudra pouvoir y mettre quinze pièces de canons, y loger aisément une compagnie de 36 à 40 soldats avec les canonnières nécessaires pour le service de la batterie...*

(1) *Idem*, art. 8 Places abandonnées Iles de Glénan n° 2.

(2) *Ibid.*

Les projets des années 1745 à 1748 reprirent les idées de Robelin : le tracé n'avait pas été modifié, le module étant toujours le cercle, un « donjon » ; des corrections de détails concernant l'aménagement des dehors et l'accroissement des proportions étaient les seules variantes. La capacité envisagée passa d'une trentaine d'hommes en 1717 à deux cents hommes en 1748 dans le projet grandiose de la Sauvagère (1). Ces projets restaient tous très théoriques car, à part Robelin, les autres ingénieurs n'étaient pas allés sur le terrain.

La décision.

De 1748 à 1753, les projets des Glénan connurent une éclipse. Le 26 juillet 1755, le duc d'Aiguillon se rendit dans l'archipel : la décision de le fortifier entraînait dans son programme de « défense de protection » de la partie méridionale de la Bretagne. Villeminot dressa une carte de l'archipel. Il en comparait la situation avec celle des « Sept îles », où la récente construction d'un fort avait contribué à débarrasser Tréguier et ses environs des razzias effectuées par les pirates et corsaires.

Pourtant, la construction d'un fort dans l'archipel ne ralliait pas tous les suffrages : c'est ainsi qu'en août 1754, le chevalier des Roches (2) contestait vigoureusement la fortification de l'île Cigogne ; les Glénan n'avaient, à son avis, aucune valeur stratégique car les bateaux de fort tonnage ne pouvaient y pénétrer ; de plus, les batteries du fort Cigogne avaient une portée limitée qui ne pouvait atteindre les vaisseaux passant dans le courreau. Il suffisait de défendre l'accès de l'archipel par des corvettes ou des frégates garde-côtes. Il redoutait aussi que la présence d'un fort valorisât l'archipel aux yeux de l'ennemi, sa prise constituant un danger plus grand que naguère.

Le duc d'Aiguillon considérait qu'en cas d'attaque et de prise du fort, les ennemis ne pourraient le soutenir car ils seraient obligés de se ravitailler depuis l'Angleterre. Il reconnaissait cependant que les batteries de Cigogne ne sauraient battre toutes

(1) Arch. nat., Marine G210, n° 71.

(2) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Iles de Glénan n° 6.

les passes et tous les mouillages, comme celui de Pen a Men au nord de Penfret; aussi, prévoyait-il la construction d'un fort sur cette dernière île. Les lettres du duc révélait son impatience : *...je vous supplie d'envoyer 4 pièces de canon de 22 et 2 de 8 avec leurs affûts, armements et munitions, afin que le détachement puisse s'y établir et être en état de protéger les ouvriers...* (1).

Il demandait aussi qu'une frégate croisât dans l'archipel.

De nouveaux projets furent soumis à l'approbation du duc et du directeur des fortifications qui s'accordèrent pour retenir celui de l'ingénieur La Sauvagère : ce plan est complètement original par rapport aux projets initiaux : plus de donjon, ni d'ouvrages avancés compliqués, mais une simple batterie en fer à cheval où le logement des hommes était prévu dans des casemates voûtées sur tout le pourtour de l'enceinte (2). Il prévoyait également la construction d'une batterie sur l'île de Penfret : il voulait l'établir sur la hauteur de Pensec pour battre les mouillages des parties de l'est et de l'ouest accessibles aux frégates; il indiquait les cinq directions de feux qui avaient fait choisir le pentagone pour le plan de la redoute. La réalisation d'un ouvrage défensif sur Penfret ne commença qu'au XIX^e siècle en dépit de son intérêt stratégique incontestable.

Les étapes de la construction du fort Cigogne.

Elle fut fort lente puisqu'elle s'échelonna sur près de soixante ans et ne fut jamais terminée. Les ouvriers, ainsi que les soldats, logeaient à Saint-Nicolas dans une caserne prévue spécialement à cet usage : la construction alla bon train malgré quelques alertes corsaires qui entraînèrent la fuite et l'abandon momentané du fort puis le chantier se ralentit peu à peu (planche XX). En 1768, une lettre de l'afféagiste de Saint-Nicolas demandait que le gardien du fort résidât à Cigogne et non à Saint-Nicolas pour : *...veiller aux dégradations auxquelles il ne peut obvier par son éloignement d'un quart de lieue, étant privé de chaloupe...* (3).

(1) *Ibid.*, n° 12.

(2) *Ibid.*, n° 11.

(3) *Ibid.*, n° 14.

En 1782, le mémoire de reconnaissance de Gaultier (4) signale que la caserne établie sur Saint-Nicolas était en ruine, mais que subsistait toujours le mât de pavillon établi pour annoncer les escadres ennemies aperçues en mer au signal de la pointe de Trévignon. Cette île était armée de quatre canons sur affûts marins, dont deux battaient le courreau et les deux autres rouillaient, abandonnés sur la plage; à Cigogne, Gaultier rendait compte de l'état du fort où les parapets étaient restés inachevés et où la citerne n'avait pas encore été contruite ! Oubli impardonnable ! Trois pièces de canon de 18 étaient dirigées sur le mouillage de la Chambre, un quatrième sur l'éminence naturelle de l'est vers Penfret. La garnison de Cigogne consistait, en temps de paix, en un détachement de quinze à vingt gardes-côtes (sous les ordres d'un lieutenant) et du double en temps de guerre.

En 1788, un état de l'armement précisait qu'il y avait quatre pièces de 22 et quatre pièces de 18 à Cigogne (5).

En 1793, les travaux reprirent au moment des guerres de la Révolution et le journal d'inspection des côtes de Brutus David nous apporte quelques éléments intéressant la construction du fort (6) : *...les fortifications, restées imparfaites jusqu'à la paix de 1763 et négligées pendant la guerre dernière, ont été rétablies en partie l'année dernière : on a élevé et continué le pourtour des parapets avec rampes et escaliers de communication; plusieurs casemates ont été achevées et on a construit une superbe citerne, ainsi qu'une magnifique boulangerie. Les canons qui étaient à Saint-Nicolas ont été transportés à Cigogne qui est doté de huit pièces de 18 et d'un mortier de fonte de 10 pouces...*

b. Dumet.

L'île Dumet constituait, depuis longtemps, une base idéale pour les corsaires et les pirates, dans une zone où le cabotage prenait de l'importance car elle était située au débouché de la Vilaine et à proximité de Piriac et du Croisic. En conséquence,

(1) Serv. hist. armée de Terre, MR 1093.

(2) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cat. 2 n° 25.

(3) Serv. hist. Armée de Terre, MR 1237.

elle avait été très fréquentée les siècles précédents sans que cette situation provoquât pour autant la décision d'y installer une fortification. En 1744, l'ingénieur Touros envisageait ainsi la fortification de l'île (1) : *...pour en chasser les pirates guernesiens qui s'y mettent à l'abri pour courir sur les bâtiments qui sortent ou entrent dans les rivières de Loire ou de Redon... on m'a assuré que le dessus du terrain de cette île était en terre : si cela était, pour éviter la grande dépense d'un fort en maçonnerie, tel qu'au Pilier, on pourrait y établir une redoute en terre d'environ trente toises en quarré vis-à-vis de la grande baie, y établir une batterie de 8 pièces de 12, y construire des baraques dans l'intérieur pour y loger cent hommes avec un magasin à poudre et, à l'égard de la petite baie du côté de la mer, on pourrait y faire un retranchement au-devant et une batterie de 4 pièces de canons de 12 avec deux guêrites en maçonnerie pour y avoir journellement deux sentinelles. L'inconvénient que je trouve en cette île est qu'il n'y a point d'eau douce et qu'il faudrait y porter tout, à l'exception de la pierre...*

Il fallut attendre 1756 pour que commencent les travaux à la suite de l'intervention du duc d'Aiguillon qui, dès 1755, avait compris Dumet dans la « défense de protection extérieure de la côte méridionale de la Bretagne ».

En 1756, le duc adressait les cartes et les plans du projet arrêté et demandait qu'une corvette croisât aux alentours de l'île pour protéger les ouvriers travaillant sur le chantier, en attendant de recevoir les quatre pièces de canons et les soixante hommes prévus (2). En un premier temps, des baraques furent construites pour abriter ouvriers et soldats (planche XXI). Les travaux débutèrent en mai 1756 sur la langue rocheuse de la pointe nord de l'île : le choix de ce site avait été déterminé par la position dominante qu'il exerçait sur les deux anses où un débarquement pouvait avoir lieu. Ce fort consistait en une batterie circulaire entourée d'un parapet percé de onze embrasures; au milieu s'élevait un réduit circulaire construit autour d'une petite cour intérieure : on accédait à ce réduit par un petit pont-levis

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 1 n° 32.

(2) *Ibid.*, n° 46.

franchissant un fossé. Un magasin à poudre, un magasin à vivres ainsi qu'une citerne occupaient le rez-de-chaussée, deux chambres pour le détachement de soixante hommes, l'étage. Le fort était entouré d'un fossé avec escarpe et contrescarpe, franchi par un pont-levis. En 1758, les travaux s'achevaient et une garnison de cinquante hommes s'y installait. Le 4 septembre 1759, les Anglais, maîtres de l'île, mettaient le feu au fort : une partie de la façade sur la cour du réduit s'écroulait, ainsi que la couverture, mais les parapets et les murs extérieurs, de même que le magasin à poudre, étaient épargnés.

En 1791, devant la menace de la guerre, la reconstruction du fort apparaissait urgente aux ingénieurs militaires qui l'envisageaient plutôt comme une restauration, occasionnant peu de frais (3). Un mémoire plus tardif, rédigé en 1803 nous donne des renseignements sur le fort du XVIII^e siècle : *...il régnait en avant de cette batterie un fossé de cinq mètres de large sur 2,60 mètres de profondeur; le magasin à poudre ayant 3,80 mètres de long sur 2,80 mètres de large est encore en parfait état, ainsi que la citerne qui a 4,70 mètres de long sur 3,40 mètres de large et 1,52 mètres de hauteur et peut contenir 24,28 m³ d'eau... (4).*

Le fort resta en ruines et la mise en état de défense de l'île Dumet ne reprit qu'un siècle plus tard.

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Dumet n° 4.

(2) *Ibid.*, n° 6.

Au XVIII^e siècle, l'élément le plus important de la défense des côtes fut la fortification avec son armement : l'impossibilité d'opposer aux tentatives ennemies des forces mobiles de terre suffisantes, ou des forces mobiles de mer efficaces, entraîna donc une défense fixe, disséminée tout le long du littoral. La batterie côtière, simple épaulement de terre, maçonnée ou non, ouverte à la gorge, en constituait l'élément de base : elle avait une action locale, limitée et uniquement dirigée vers la mer ; elle pouvait être efficace pour tirer sur les vaisseaux en bois, lents à manœuvrer ; elle assurait des abris aux caboteurs qui, à la merci des vents et des marées, devaient trouver des mouillages protégés tout au long de leur route.

La défense des îles ne s'en différençait pas et la prise de Belle-Isle, la destruction des forts d'Houat, Hœdic et Dumet montra la faillite du système adopté : une trop grande dispersion des forces au détriment des points essentiels.

L'objectif principal de la défense devait être d'empêcher à tout prix le débarquement, opération longue et délicate pour l'assaillant. Dans l'exemple de la prise de Belle-ISLE, LES OFFICIERS DU Génie du XIX^e siècle critiquèrent le chevalier de Sainte-Croix de s'être replié dans la citadelle qui ne pouvait tenir longtemps ; sa faute, selon eux, avait été de ne pas rassembler toutes les forces disponibles de l'île pour repousser les Anglais à la mer ou, si le débarquement avait réussi, à les harceler pendant cette opération pour les empêcher de mettre à terre leurs corps de troupe et leur parc de siège.

La défense des côtes devait reposer davantage sur des forces mobiles groupées en camps d'observation et prêtes à se rendre en masse sur le point attaqué : les voies d'accès devaient être aménagées le long du littoral pour faciliter les communications. Nous avons vu que ce fut la leçon que le duc d'Aiguillon tira de la prise de Belle-Isle, mais les campagnes de travaux entreprises à partir de 1763 illustrent bien qu'il n'en fut pas tenu compte.

Le XVIII^e siècle fut une période particulièrement difficile pour ces îles continuellement menacées par les flottes ennemies. Leur économie stagna et Belle-Isle se dépeupla alors que, par ses ressources naturelles, elle aurait pu rivaliser avec ses voisines, Ré et Oléron. L'explication est à chercher dans la surcharge de

corvées imposées par les fermiers généraux qui recherchaient davantage leur intérêt particulier que l'intérêt général de l'île. Roger, subdélégué à l'intendant à Belle-Isle écrivait : *...sans aucun forme de ménagement, on fait des établissements de bien des espèces et cependant les îles de Bouin, Oléron, Ré et d'Yeu, jouissent tranquillement sous la protection de leurs seigneurs particuliers quoiqu'elles soient riches et que le fonds des terres appartienne à des insulaires... (1).*

On aboutit donc à un résultat inverse du but recherché au siècle précédent qui était de peupler les îles, pour en garantir la conservation : ainsi, en 1716, les religieux de l'abbaye de Saint-Gildas de Rhuis proposaient d'installer des particuliers dans les îles des Glénan pour cette même raison. Ils posaient comme condition « qu'ils jouissent des privilèges des îles de mer et de l'exemption de toutes impositions » (2).

de l'Empire 1793-1815

CHAPITRE PREMIER

Le littoral de la France et de l'Angleterre
La guerre maritime

(1) Cité par J. Danigo, *Une fortune belliloise au XVIII^e siècle : Pierre-Philippe Roger, commissaire aux classes et subdélégué de l'intendance à Belle-Isle (1672-1746)*, dans *Bulletin de la société polymathique du Morbihan*, 1975, p. 42.

(2) Arch. nat., Marine B⁵.

Cinquième partie

Les îles
pendant les guerres de la Révolution
et
de l'Empire 1793-1815

CHAPITRE PREMIER

Le nouveau duel
de la France et de l'Angleterre :
La guerre maritime

I — La Marine au lendemain de la Révolution

L'émigration des commandants et des officiers de la Marine, nobles pour la plupart, commença dès 1790. Elle se poursuivit les années suivantes mais, en 1793, la flotte conservait encore un certain nombre d'officiers de l'ancien corps de la Marine recruté dans la noblesse : l'opposition d'un état-major aristocratique à des équipages patriotes ne pouvait provoquer que des conflits et

la discipline s'en ressentait. La nouvelle de l'occupation de Toulon par les Anglais en septembre 1793, mit le feu aux poudres. Les équipages de l'escadre de Morard de Galles, à Quiberon, se révoltèrent contre leurs officiers; la flotte regagna Brest où les représentants du peuple visitèrent chaque bâtiment et interrogèrent les matelots : l'arrestation et la destitution de la plupart des officiers porta un dernier coup à la flotte de l'Océan qui se trouva alors complètement désorganisée (1).

La Convention délégua Jean Bon Saint-André à Brest pour tenter de réorganiser la Marine : le temps de sa mission (septembre 1793 à mai 1796), il fit régner la terreur sur l'arsenal et sur la ville, terreur qui porta ses fruits puisqu'à son départ la flotte était à peu près remise en état avec, à sa tête, l'amiral Villaret de Joyeuse, en remplacement de Morard de Galles. Mais le représentant du peuple ne pouvait faire de miracle : les cadres manquaient, les équipages étaient complétés par des soldats n'ayant aucune expérience du combat naval; l'armement des vaisseaux laissait aussi à désirer, manquant de grément, d'artillerie et d'approvisionnements.

II — Les opérations navales

La Convention déclara la guerre à l'Angleterre le 1^{er} février 1793 : la rivalité commerciale, maritime et coloniale allait s'exacerber depuis la fin de l'Ancien Régime et l'exécution de Louis XVI fut le prétexte à la rupture définitive. Alors qu'en Méditerranée la flotte anglaise s'était assurée la suprématie en s'emparant de la Corse, sur l'Atlantique les escadres françaises arrivaient encore à se maintenir : l'amiral Villaret de Joyeuse fut chargé de la protection d'un convoi de blé en provenance d'Amérique : le 28 mai 1794, il rencontra l'escadre de l'amiral Howe dont les forces étaient largement supérieures; il réussit cependant à faire entrer le convoi sain et sauf à Brest, au terme d'une lutte incertaine qui fut pourtant célébrée comme une

(1) Tramond (J.), *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, 1916.

victoire par la Convention qui gonfla considérablement le « glorieux épisode du Vengeur », en omettant de parler des cruelles pertes humaines (1) côté français.

A peine rentré, Villaret de Joyeuse reçut l'ordre de croiser le long des côtes de Bretagne pour perturber le commerce ennemi, assurer le passage des divisions en provenance de la Méditerranée et surtout empêcher les Anglais de communiquer avec les Royalistes. Cette « croisière du grand hiver » fut entreprise en dépit des protestations des amiraux qui connaissaient la situation déplorable de la flotte : le mauvais état des bateaux et le manque de vivres ne permettaient pas d'affronter les dures conditions d'une navigation dans ces parages. Obéissant aux ordres, la flotte quittait Brest : les résultats de cette expédition furent catastrophiques; dès le départ, un vaisseau avait talonné la Roche Mingant dans le goulet de Brest; ensuite une tempête dispersa l'escadre qui chercha refuge dans différents ports. Des trente-deux navires partis en décembre, il n'en revint, au mois de mai 1795, que vingt-cinq, en piteux état (2).

Ces opérations, si désastreuses et si peu probantes, prouvaient néanmoins que la flotte française pouvait encore sortir des ports, naviguer et conserver une certaine liberté d'action. Aussi, les Anglais décidèrent-ils de resserrer leur dispositif naval : au moins de juin 1795, une escadre anglaise se trouva en mauvaise posture sous Belle-Isle, mais Villaret de Joyeuse ne parvint pas à la forcer au combat; les jours suivants, l'escadre anglaise de la Manche, sous le commandement de l'amiral Bridesport, la rejoignit dans les courreaux de Groix : les ordres de l'amiral français mal interprétés, il résulta des fausses manœuvres et une retraite désordonnée de l'escadre : quatre vaisseaux coulèrent, les autres se réfugièrent à Lorient où ils restèrent bloqués jusqu'à la fin de l'année. Cette opération anglaise était liée au débarquement des émigrés en Bretagne, organisé avec le soutien de l'Angleterre qui fournissait argent, escadre, munitions, uniformes. Le débarquement eut lieu à Carnac le 27 juin 1795, mais la discorde régnant entre les commandants de l'expédition et la faiblesse de

(1) Durtelle de Saint-Sauveur, *Histoire de la Bretagne des origines à nos jours*, Rennes, 1957.

(2) Tramond, *ouvr. cit.*

l'armée chouanne paralysèrent le déroulement de l'action; Hoche eut le temps de rassembler ses troupes qui refoulèrent chouans et émigrés dans le cul-de-sac de la presqu'île de Quiberon où ils furent massacrés (1).

Cette expédition avait démontrée, si besoin était, la collusion existant entre Angleterre et Royalistes : comme la France ne pouvait espérer rivaliser dans la guerre d'escadre, une nouvelle stratégie fut adoptée, celle de l'invasion de ce pays où l'on savait que la défense côtière était pratiquement inexistante. Avec le soutien des patriotes irlandais, une expédition française devait débarquer en Irlande, soulever l'île et, de là, passer en Angleterre. Hoche confia le commandement de cette mission à Morard de Galles, après le refus de Villaret de Joyeuse, conscient du caractère irréaliste de cette entreprise. Le projet tourna court puisque, peu après l'appareillage, une tempête provoqua une grande confusion parmi les vaisseaux : une partie de l'escadre franchit le raz de Sein, l'autre resta en Iroise, quatre navires furent jetés à la côte, un autre échoua dans la baie d'Audierne : la panique avait été grande sur les côtes anglaises puisque les vaisseaux, sous le commandement du contre-amiral Bouvet, mouillèrent dans la baie de Bantry au sud de l'Irlande et à l'ouest du cap Mizen; le mauvais temps contraignit ces vaisseaux à quitter le mouillage sans avoir pu tenter un débarquement. Après cette alerte, le gouvernement anglais renforça son action en Irlande où les insurgés furent écrasés en octobre 1798.

Le théâtre des guerres maritimes se déplaça ensuite en Méditerranée où Bonaparte jouissait d'une situation avantageuse par suite de ses conquêtes en Italie : la flotte ne put soutenir la campagne d'Égypte et fut écrasée à Aboukir, par Nelson, le 1^{er} août 1798. À la fin du siècle, la Méditerranée était entièrement contrôlée par la flotte anglaise; sur l'Océan, la situation de la flotte française n'était guère brillante, puisqu'elle était enfermée dans ses ports et le resta jusqu'à la paix d'Amiens, en 1802.

La reprise de la guerre navale avec l'Angleterre, en 1803, établit de façon définitive la supériorité de la Marine anglaise. La

(1) Durtelle de Saint-Sauveur, *ouvr. cité*.

France n'avait pas les moyens de soutenir la guerre navale : la flotte anglaise, supérieure numériquement, était maîtresse de la mer; les ports français furent bloqués et leur commerce interrompu. Napoléon reprit alors le projet d'invasion de l'Angleterre : ses deux plans échouèrent successivement et la guerre maritime se termina par l'écrasante victoire de l'amiral Nelson, sur la flotte franco-espagnole, à Trafalgar, le 21 octobre 1805. Désormais, Napoléon devait limiter ses ambitions au continent. L'importance de cette victoire de Trafalgar fut considérable car elle délivrait l'Angleterre de la menace d'invasion; d'autre part, les escadres anglaises détenaient le contrôle des routes commerciales et bloquaient ce qui restait de la flotte française dans les ports. Napoléon essaya, par la course, d'attaquer les communications maritimes des Anglais, mais les quelques succès ne compensèrent pas les pertes d'hommes et de vaisseaux : en 1815, 120 000 marins français étaient prisonniers sur les pontons anglais.

III — La situation des côtes bretonnes

La faillite de la politique maritime de la France provenait d'une méconnaissance, de la part des hommes au pouvoir, de l'état réel de la flotte et aussi d'une ignorance des conditions de la guerre navale qui ne se prépare pas de la même manière que la guerre terrestre.

Il n'est pas de notre propos de parler de la réorganisation de la Marine par Napoléon, mais il est nécessaire de préciser les grandes lignes de sa politique maritime car elle détermina la stratégie anglaise, dont les côtes bretonnes subirent les répercussions (1). La construction des vaisseaux de haut-bord fut relancée dès 1802, mais, ni par le nombre ni par l'état-major et les équipages, la flotte française ne pouvait espérer égaler sa rivale. Napoléon reprit le projet de la flottille de Boulogne, destinée à transporter des troupes pour envahir l'Angleterre; mais ces bateaux plats ne pouvaient franchir le Pas-de-Calais que par

(1) Delaunay (F.J.), *Napoléon et la défense des côtes*, Paris, 1890.

beau temps et mer plate, ce qui limitait beaucoup leurs possibilités. Ce projet, après modification, tourna court et l'armée d'Angleterre quitta Boulogne pour d'autres champs de bataille...

En réponse à cette menace, l'amirauté anglaise se servit de son meilleur atout, sa flotte de haut-bord : celle-ci comportait beaucoup de vaisseaux à trois ponts portant une nouvelle artillerie; les commandants et les équipages étaient beaucoup mieux entraînés que les français, enfermés dans les ports. Les escadres anglaises reçurent des instructions précises : elles devaient bloquer les ports et, au cas où les vaisseaux français sortiraient, la consigne était de rallier l'entrée de la Manche où se tenait l'escadre principale : une division stationnait à proximité de la chaussée des Pierres-Noires d'où elle surveillait Brest. En cas de gros temps, elle se réfugiait dans la baie de Douarnenez.

L'amiral Cornwallis reçut le commandement des forces de blocus de Brest, Lorient, Rochefort, du Ferrol et de Cadix. Il prit personnellement le commandement de « l'inshore squadron », division de trois vaisseaux (1) à trois ponts, briks et cutters qui stationnaient à l'ouest d'Ouessant : cette division avait pour mission de pourchasser tout bâtiment circulant dans les parages et de surveiller ce qui se passait dans la rade de Brest. Le nombre des bâtiments varia au cours des années et fut même parfois infime, mais la flotte française bloquée ne se risqua pas à sortir malgré les ordres réitérés de l'empereur.

L'amiral anglais était continuellement tenu au courant, par un bon service d'espionnage, des manœuvres des bâtiments enfermés dans la rade de Brest, de leur nombre, des armements, de l'effectif des soldats en garnison. Cornwallis utilisait les services d'un pilote français, le sieur Hamon, qui entraînait « comme il veut dans la rade de Brest pour voir le nombre de vaisseaux et de troupes » (2).

Les Anglais occupèrent les îles qui leur servaient de points d'appuis pour se ravitailler et pour débarquer les malades; c'est ainsi qu'ils prirent possession des îles Saint-Marcouf, de l'archipel

(1) Nicolas (L.), *La puissance navale dans l'histoire, du Moyen-Age à 1815*, Paris, 1968.

(2) *Le blocus de Brest*, dans *Revue maritime*, 1901, tome 2, p. 753 à 756.

Chausey, de celui de Molène, des Glénan, d'Houat et Hoëdic, et des îles d'Hyères en Méditerranée. Ils s'assurèrent également le mouillage de baies importantes comme Douarnenez, Quiberon, la rade de Fos.

Jusqu'en 1815, le littoral breton fut pratiquement bloqué par les escadres anglaises : le cabotage était difficile et dangereux et cet état de fait se traduisit par des conséquences économiques graves. La Bretagne se trouva en dehors de l'orbite du commerce international; l'activité des ports décrût : Nantes et Brest stagnèrent et Saint-Malo conserva une prospérité factice grâce à la course. La ruine de la pêche à Terre-Neuve porta un coup aux petits ports. La course ne pouvait guère remplacer le commerce régulier; pour y remédier, on élaborait des projets de canaux pour la navigation intérieure mais il fallut attendre la Monarchie de juillet pour en avoir la réalisation. La population côtière vivait dans l'insécurité et la pêche ne pouvait s'effectuer que dans des conditions dangereuses.

CHAPITRE II

La défense des îles

I — L'occupation des îles

a. Les descentes anglaises dans les îles.

Pour s'assurer un réseau de points d'appui, au long des côtes françaises, les Anglais ne s'attaquèrent pas aux îles fortifiées où ils savaient trouver une défense organisée qui aurait exigé un grand déploiement de forces. Aussi, s'en prirent-ils aux îles faiblement défendues ou à celles dont la défense avait été négligée. C'est ainsi qu'ils fréquentèrent l'archipel de Molène pour se ravitailler en eau : un mémoire de 1806 (1) signale qu'à la belle saison, les Anglais descendaient sur l'île de Béniguet pour y chasser le lapin et faire des provisions d'eau. ...un habitant de l'île Béniguet a fait un rapport qui m'est parvenu aujourd'hui : les Anglais sont descendus en armes à Béniguet; ils ont demandé s'il n'y avait pas au Conquet un convoi composé de quinze chasse-marées venant du nord et quel en était le chargement. Il a répondu qu'on n'en savait rien; ils ont répliqué qu'ils découvriraient de plus en ce port dix navires, en tout vingt-cinq. Un officier anglais a parié avec la femme d'un habitant qu'avant peu de jours ils auraient enlevé plusieurs canonnières : le pari était de dix louis contre une de ses vaches !... (2)

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 15.

(2) Lettre de Caffarelli à Decrès du 6 thermidor an XI, *Le blocus de Brest*, dans *Revue maritime*, 1901, p. 760.

L'île de Sein n'avait reçu aucun ouvrage de fortification et quelques pièces d'artillerie y étaient montées pendant les conflits. En 1802, Bonaparte décida d'y créer un poste militaire composé de dix vétérans et d'un officier supérieur. La population protesta énergiquement car cette garnison était de toute façon beaucoup trop faible pour défendre l'île; les insulaires préféraient conserver leur neutralité : une lettre du préfet maritime de Brest, datée du 30 décembre 1802 (1), en demanda la suppression au ministre de la Marine et des Colonies : ...*Ces habitants virent avec peine cet établissement; en effet, les Anglais en croisière dans la baie d'Audierne envoyaient fréquemment leurs canots sur l'île : ils y achetaient des volailles et des légumes et traitaient les habitants avec bonté et payaient exactement. Parfois, ils exigeaient d'eux de leur donner connaissance des dispositions militaires mais je dois dire, à la louange des insulaires, qu'ils ont constamment éludé les questions. Le Maire, Monsieur Thymeur, est placé dans l'alternative de ménager les ennemis dont il a tout à craindre ou de trahir les intérêts de son propre pays...*

En conséquence, le poste militaire fut supprimé en 1809 et l'île recouvrit sa neutralité.

Dès le début de la guerre, en 1793, une escadre anglaise stationna dans l'archipel des Glénan. Elle utilisait un mouillage (qu'elle avait d'ailleurs découvert) accessible aux frégates, situé à l'est de l'île de Penfret sous la hauteur de Pensec. Cette position présentait, en outre, l'avantage d'être à l'abri des feux du fort de l'île Cigogne et pendant toute la durée de la guerre, elle servit de base d'opérations pour bloquer la côte sud : cette position était privilégiée car elle était à proximité de la baie de La Forêt. Celle-ci connaissait alors une grande importance car, pour éviter le raz de Sein et l'entrée de la Manche, les navires de guerre et de commerce remontaient l'Odet jusqu'à Quimper, où ils déchargeaient munitions et vivres acheminées jusqu'à Port Launay et, de là, à Brest. Cette installation des Anglais à Penfret montra l'inutilité du fort Cigogne, dont la position n'était plus du tout stratégique; elle démontrait aussi la nécessité de construire un ouvrage défensif sur Penfret qui avait d'ailleurs été demandé à plusieurs reprises par les ingénieurs.

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ile des Saints n° 2.

La défense des îles d'Houat et Hœdic avait été négligée, en dépit de leur situation stratégique face à la baie de Quiberon et à proximité de Belle-Isle : les deux forts étaient délabrés et celui d'Hœdic inachevé. Aussi fut-il facile à l'ennemi de s'emparer de ces îles qui, dès juin 1795, servirent de bases d'opérations aux tentatives royalistes. Au lendemain des événements de Quiberon, les Anglais recueillirent les survivants et en débarquèrent une partie à Houat où ils restèrent jusqu'en 1800. Hœdic fournissait l'eau à l'escadre anglaise; celle-ci passa l'hiver dans les courreaux et une partie des troupes s'installa à Houat dans des tentes ...*Les bestiaux de l'île devinrent leur nourriture; on ne laissa vivre que ceux qui étaient absolument nécessaires à la culture...* (2).

A partir de 1800, les Anglais installèrent un camp et un parc d'artillerie à Houat et leur hôpital à Hœdic ...*Depuis le commencement de la guerre, les Anglais occupent la rade d'Houat, interceptant les convois de Bordeaux et de Nantes pour Brest et Lorient, en sorte que les prix de transport ont quadruplé...* (2).

Là aussi fut conclu un gentlemen's agreement : les insulaires houatais et hœdicais, ayant plusieurs fois porté secours à des équipages anglais en péril, pouvaient, avec un simple passe signé de leur recteur, pêcher sans crainte; de plus, ils recevaient parfois secours en vivres de l'ennemi, ce qui n'allait pas sans leur causer des ennuis.

L'île Dumet fut aussi un point de relâche pour l'escadre anglaise qui surveillait l'entrée de la Vilaine : le fort n'avait pas été réparé et elle renfermait un puits d'eau douce.

Ouessant, Belle-Isle et Groix ne subirent aucune tentative de débarquement pendant cette période : leur armement, plus ou moins important, la présence de garnisons auraient exigé un déploiement de forces trop disproportionné et, en cas de victoire, auraient mobilisé des troupes pour s'y maintenir. Aussi, les Anglais se contentèrent-ils d'y étendre la tactique de blocus qu'ils appliquaient aux côtes.

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 5.

(2) *Ibid.*

Belle-Isle fut constamment bloquée : tous les mois, le capitaine de Génie, qui y résidait rédigeait un « journal de Belle-Isle-en-Mer relatif à tout ce qui intéresse cette isle sous les rapports de l'état actuel de guerre » relatant « les événements passés sur la côte » et dressant la liste des bateaux signalés au jour le jour. Les journaux de l'hiver 1805 notent la présence de corvettes et de frégates anglaises croisant autour de l'île pendant la mauvaise saison; les chasse-marées chargés d'approvisionnements parvenaient irrégulièrement dans l'île : parfois, ils étaient interceptés par des navires anglais, basés dans la rade d'Houat. Le journal du 1^{er} au 15 vendémiaire an 14 raconte que *...le brick qu'on avait signalé comme américain était une corvette anglaise, dont les batteries étaient masquées; elle est mouillée depuis quelques jours derrière Houat : elle a pris deux chaloupes de Belle-Isle et un chasse-marées...* (1).

La flotte anglaise connaissait, dès la mauvaise saison, de grandes difficultés à se maintenir dans les parages d'Ouessant, où les violents coups de vent drossaient vers les roches les navires qui ne pouvaient plus conserver leurs postes. Lord Melville soumit à Lord Cornwallis un projet destiné à fournir un appui à la croisière : s'emparer des îles d'Ouessant et Molène et s'assurer le mouillage de la baie de Douarnenez. Le capitaine Hurd « dernièrement employé à faire de l'hydrographie des abords de Brest » fut chargé d'étudier *...si les mouillages en baie de Douarnenez sont capables d'assurer à votre flotte toute sécurité aussi bien que toute facilité de manœuvre dans toutes circonstances. Rechercher si Ouessant et Molène possèdent des troupes...* (2).

Le capitaine Hurd, sa mission achevée, fit le compte rendu suivant : *...ces deux îles (Ouessant et Molène) sont très importantes car elles permettent à l'ennemi de surveiller les mouvements de notre flotte et de renseigner l'amiral français par le télégraphe d'Ouessant à Molène, de Molène à Saint-Mathieu,*

(1) Arch. Génie, art.8 sect. 1 Belle-Isle cart. 3 n° 67³.

(2) Lettre de Lord Melville à Cornwallis du 26 octobre 1804, *Le blocus de Brest*, dans *Revue maritime*, 1903, p. 2557.

puis à Brest... Ouessant ne possède aucune fortification et est gardée par deux cents hommes nullement considérés comme troupes de défense et sont peu à craindre...

Il avait repéré le mouillage du Stiff « bon ancrage pour huit à dix vaisseaux dans le nord-est de l'île ». Quant à Molène : *...l'île ne possède aucun mouillage pour n'importe quel bâtiment, elle est défendue par 28 ou 30 soldats...*

Aussi déduisait-il de tout cela que les « marines » de la flotte suffiraient grandement à effectuer le coup de main, mais il serait nécessaire, par la suite, d'avoir un régiment de six cents à mille hommes pour être en mesure de résister aux attaques probables. *...En sus des avantages ci-dessus énoncés, Ouessant pourrait nous servir come tête d'une ligne de postes télégraphiques ainsi formée : Ouessant, les bâtiments de croisière en mer et restant en vue les uns des autres, le cap Land's end et des postes sur la côte jusqu'à Cawsand bay. En cas de brume, ou de coup de vent d'ouest, des petits navires mouillés à l'abri de l'île seraient toujours en mesure de gagner rapidement la côte anglaise. Ces îles serviraient de centres d'approvisionnement; une citerne pourrait même apporter de l'eau aux escadres...*

Ce projet, soumis à Cornwallis, en octobre 1804, ne connut aucune réalisation : l'amiral anglais, dans une lettre du 6 novembre 1804, adressée à Lord Melville, invoquait la violence des vents dans le secteur d'Ouessant et la difficulté pour les vaisseaux de tenir les mouillages de l'île, arguments réalistes d'un « marin ».

b. Les relevés hydrographiques anglais lors du blocus.

Les stations et les descentes anglaises le long des côtes bretonnes impliquaient une bonne connaissance des alignements, passes d'entrée et mouillages : la bataille des Cardinaux avait donné la preuve que l'amiral anglais connaissait le chenal de la Teignouse, aussi bien que les pratiques locaux. Jusqu'au XVIII^e siècle, les marins anglais utilisaient des copies des cartes françaises et, en particulier, le Neptune français; avec la recrudescence de la guerre navale, des hydrographes vinrent faire le relevé des côtes françaises.

En 1800, le capitaine John Knight fut chargé de dresser la « general chart of Iroise, passage or bay of Brest from Ushant to the isle of Saints including the bridge » (1). Lors du blocus de Brest, le capitaine John Hurd dressa des cartes de toutes les passes d'entrée dans la rade de Brest et, en particulier, du secteur d'Ouessant où l'hydrographie est si complexe. Un trait commun de ces cartes anglaises est la mention, sur la carte même, du naufrage du navire qui a permis l'identification du haut-fond : c'est ainsi que le naufrage du vaisseau-amiral de Cornwallis en 1804 entraîna la rectification des cartes de ce secteur où fut inscrit le « bouffoloc » au sud-ouest de l'île de Béniguet. Parfois, le nom du vaisseau restait attaché au récif où il avait fait naufrage : une carte de 1810, le « Theseus bank » indique un haut-fond découvert, le 4 novembre 1795, par W. Price, à l'ouest d'Houat.

Il est à remarquer que les batteries côtières étaient généralement indiquées : les positions de celles des îles d'Houat et Hœdic étaient notées avec précision de même que la citadelle et la plupart des batteries de Belle-Isle; par contre, aucun ouvrage de fortification n'était indiqué sur Ouessant.

II — La défense des îles

a. La conception.

Dès 1792, des commissions mixtes formées d'un officier d'artillerie, d'un officier du génie et d'un officier de Marine furent créées afin d'inspecter les côtes : elles devaient décider du maintien ou de la suppression des batteries côtières, dont la multiplicité entraînait un entretien onéreux, pour une utilité parfois contestable; chacune était chargée de la visite d'une partie du littoral qui fut alors divisé en sept arrondissements. Des réserves furent émises contre un excès d'économie provoquant la suppression des batteries : en effet, la conjoncture d'alors leur redonnait un rôle protecteur important. Les ports bloqués par les escadres ennemies, seul le cabotage restait praticable; les

caboteurs, pour se rendre d'un endroit à l'autre, cherchaient sur leur route des mouillages protégés où ils pouvaient attendre en sécurité la marée ou se réfugier en cas d'attaque. Les Anglais, en croisière permanente sur des vaisseaux de hauts bords, détachaient des péniches ou des chaloupes armées qui les guettaient, pour les piller ou les incendier.

En 1802, Dembarrère (2) réclamait la restauration du fortin de l'île du Pilier, dont la suppression avait été votée par la commission de l'an 3 : les batteries du fort devaient protéger les convois entrant dans la Loire. La reconstruction des forts des îles Dumet, Houat et Hœdic lui paraissait impérative pour les mêmes raisons.

En 1818, cette conception restait valable pour le premier inspecteur général du génie Marescot (3) : les frontières maritimes devaient être protégées par la Marine militaire mais la faiblesse de cette dernière rendait nécessaires les batteries côtières qui, en dépit de leurs défauts, constituaient un obstacle pour l'ennemi. Il les trouvait efficaces contre les petits bâtiments corsaires qui venaient rançonner les campagnes. Quant aux îles, elles devaient être fortifiées : *...avec un appareil proportionné à l'importance de chacune d'elles; si on les laisse sans défense, l'ennemi ne manquera pas de s'y établir en temps de guerre : les fortifications dont on arme des petites îles doivent rarement occuper une position centrale où un blocus les priverait de toutes communications avec le continent : elles doivent être établies sur quelques points du rivage...*

Ainsi subsistait toujours la notion « d'éparpillement de la défense » : chaque point vulnérable était considéré isolément et il fallait le défendre en y concentrant hommes et matériel. Le grand nombre de ces ouvrages formait obstacle à leur entretien et à leur armement. Ces batteries étaient pour la plupart ouvertes à la gorge et comportaient des parapets en terre; à proximité se dressaient le corps de garde et le magasin à poudre; leur armement était hétéroclite : on y employait tous les calibres et tous les modèles d'affûts. L'état sommaire des batteries des côtes

(1) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 5.

(2) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 1 cart. 9 n° 2.

(1) National Maritime Museum (Greenwich), G224 3/1 - 2/10 - 2/18.

de Groix de 1801 cite pour l'armement du fort Lacroix, un canon sur affût de siège, un sur affût de côte, un sur affût de campagne et un sur affût marin. Elles étaient, en général, en mauvais état : on les réparait au moment des guerres pour les laisser à l'abandon pendant la paix. Comme elles ne possédaient pas de magasin pour recevoir le matériel d'artillerie, il fallait, à la paix, le transporter dans les magasins des chefs lieux des directions, ce qui rendait leurs armement et désarmement longs et coûteux, surtout pour les îles.

b. Tentative d'organisation sous l'empire.

Napoléon voulut remédier au désordre de la défense des côtes en prenant des mesures en matière d'architecture et d'artillerie. Pour le premier point, il préconisa de réunir en un seul bâtiment, les magasins à poudre, à vivres et le logement des canonnières, bâtiment qui servirait de réduit défensif aux batteries. Il fit étudier plusieurs projets et adopta les types de tours modèles n° 1 - 2 - 3, de plan carré en maçonnerie : leur description est donnée dans les instructions du ministre de la Guerre de Feltre (juin 1811) (1) : *...elles sont voûtées à l'épreuve de la bombe et ont un fossé avec pont-levis et dormant; la hauteur totale depuis le fond du fossé jusqu'au-dessus de la plate-forme est de 27 pieds et seulement de 20 pieds depuis le sol des caves jusqu'au niveau de la plate-forme supérieure; elles s'élèvent de 18 pieds au-dessus du terrain naturel; les caves contiennent le magasin à poudre, le magasin à vivres et le magasin d'artillerie et la citerne. L'étage doit être habité pour le numéro un par soixante hommes, pour le numéro deux, trente hommes et le numéro trois, douze hommes...*

L'armement était situé sur la plate-forme et, aux quatre angles, des machicoulis, avec créneaux latéraux, étaient prévus pour défendre le pied des tours.

Pour des batteries secondaires, accessibles seulement à l'infanterie et où l'ennemi ne pouvait débarquer de canons, deux types de tours, n° 4 et 5, furent adoptés : il s'agissait de corps de garde défensif, crénelé, simplification de la tour n° 3, mais non

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2§ 1 art. 8 n° 12.

voûté à l'épreuve et sans plate-forme. La tour n° 4 comportait un étage avec logement de la troupe et du gardien de batterie et un rez-de-chaussée avec magasins à poudre, à vivres et citerne. La tour n° 5 n'était qu'un simple rez-de-chaussée renfermant le logement des troupes, celui du gardien de batterie, les poudres, mais ne possédait ni citerne, ni magasin à vivres. Ces deux tours, pour éviter les incendies et aussi par économie (entretien d'une charpente) étaient couvertes d'une voûte légère surmontée d'une toiture ordinaire (1).

Ces tours types devaient être défilées par un glacis, ou par des ouvrages en terre, car elles ne comportaient que des parapets en maçonnerie, ce qui limitait leur commandement sur l'extérieur et leur action. Aussi, l'empereur ordonna que : *...le Comité des fortifications fit l'étude d'une redoute modèle, avec parapets de terre et souterrains, qui put servir d'ouvrage détaché, de réduit ou de cavalier dans un grand ouvrage; avoir dans ces différents cas, le relief et le commandement ordinaires des ouvrages de fortification permanente...* (2).

Deux projets définitifs virent le jour : la redoute modèle n° 1, redoute bastionnée de 48 toises de côté extérieur, avec quatre souterrains dans chaque courtine; chacun pouvait loger 44 hommes, donc en tout sept cent quatre hommes sans magasin ou cinq cent vingt-quatre hommes en affectant trois souterrains à la conservation des poudres, vivres et liquides... Les bastions pouvaient recevoir trois pièces d'artillerie; les fossés étaient battus par les feux des casemates des flancs. Au centre de la cour, un cylindre de maçonnerie entourait le puits pour le protéger des éclats des bombes; sur les terre-pleins des bastions, des cylindres, formant guérites, abritaient les canonnières. La redoute n° 2 était conçue suivant le même plan mais de dimensions plus réduites

(1) Aperçu estimatif de la défense

	sans contrescarpe	avec contrescarpe
Tour modèle n° 1	44 000 F	60 000 F
Tour modèle n° 2	20 000 F	31 000 F
Tour modèle n° 3	15 000 F	25 000 F
Tour n° 4	12 000 F	
Tour n° 5	8 000 F	

(Arch. Génie, art. 21 sect. 4 cart. 1 n° 12).

(2) Arch. Génie, art. 21 sect. 4 cart. 1 n° 12.

(trente-trois toises de côté extérieur) : les courtines renfermaient chacune trois souterrains pouvant loger vingt-huit hommes, soit au total trois cent trente-six hommes.

Napoléon ordonna, en avril 1812, que la commission mixte établît la liste des tours à construire par degré d'urgence et en répartisse l'exécution sur une période de dix ans. La commission en proposa à Molène, Groix, Belle-Isle et Dumet. Les difficultés financières et la chute de l'Empire empêchèrent leur réalisation et un petit nombre de ces tours fut construit. Les batteries côtières devaient être entourées d'un fossé et fermées à la gorge par une tour modèle ou par une caserne défensive; l'élévation des parapets était calculée pour qu'elles possèdent l'avantage du tir à ricochet mais qu'elles soient à l'abri des batteries hautes des vaisseaux (1).

En matière d'artillerie, le même effort d'unification fut tenté par l'adoption des gros calibres (24-36) de préférence aux petits pour leur portée plus grande; des expériences furent faites pour augmenter la portée des pièces : les affûts de côte tiraient sous un angle de 10° alors que les affûts marins des vaisseaux tiraient sous 25°; la portée des premiers était environ de mille trois cent toises (2) et celle des seconds de mille six cent toises. Les affûts de place donnaient une portée intermédiaire puisqu'ils permettaient un tir sous un angle de 13°. Les batteries côtières étaient armées de canons, d'obusiers et de mortiers : ces derniers avaient un effet redoutable car une seule bombe détruisait un vaisseau, mais leur tir, difficile à ajuster, constituait plutôt une force de dissuasion. Napoléon préconisa le tir à boulets rouges dont il avait fait l'expérience lors du siège de Toulon; il fut adopté vers 1790 pour son efficacité à brûler les vaisseaux en bois.

La crainte d'un débarquement anglais sur le littoral breton décida la Convention d'ordonner la construction de fours à rougir les boulets dans les principales batteries des côtes et des îles. En ce qui concerne les îles qui nous intéressent, les fours à réverbères furent installés, en septembre 1793, à Belle-Isle, dans neuf

(1) *Mémoire sur la défense et l'armement des côtes avec plans et instructions approuvés par Napoléon concernant les batteries de côtes*, Paris, 1837.

(2) Une toise = 2 m environ.

batteries et à Groix, la même année, dans trois batteries (3). Ces fourneaux avaient été construits sur le modèle mis au point par Meunier à Cherbourg (4). Bâts en briques jointes par de l'argile, leurs dimensions variaient selon la quantité de boulets à faire rougir, mais le principe restait le même : un plan incliné, formé de briques, reposant sur une grande épaisseur de maçonnerie, était divisé, dans le sens de la longueur, en plusieurs « couloirs » destinés à recevoir les boulets à chauffer; une voûte d'une hauteur de 35 cm environ les recouvrait. Les boulets étaient introduits, de l'extérieur, par l'intermédiaire de clapets, au sommet de ce plan incliné auquel on accédait par quelques marches. A l'autre extrémité, au bas de la pente des couloirs, des heurtoirs stoppaient les boulets. Une fois les couloirs pleins, on les chauffait par un feu établi sur un gril, situé sur le côté du four, de sorte que la chaleur se dirige entre les boulets et la voûte; les fumées s'échappaient par une cheminée placée à l'autre extrémité. Les boulets, couleur cerise, étaient recueillis dans une conduite et, à l'aide d'une grande cuillère, portés à la pièce.

Les inconvénients de ce type de four résidaient dans la lenteur de la chauffe et dans la quantité de combustibles nécessaires. A Belle-Isle, des expériences furent faites (5) en brûlant de la lande à la place du bois, rare sur l'île et très onéreux. L'air de la mer dégradait rapidement les constructions; le maniement des boulets était très délicat et lent; aussi, ces fourneaux ne servirent-ils qu'exceptionnellement. Nous le voyons dans le cas de Belle-Isle où, rapidement dégradés, ils ne furent réparés que des années plus tard. Cependant, leur effet dissuasif était intéressant : d'après un mémoire de 1820 (6), il suffisait de les allumer pour que, à la vue des fumées s'échappant des cheminées, les vaisseaux prissent la fuite.

(1) Neuf fours à Belle-Isle, aux batteries de Ramonette, Bugull, Taillefer, La Biche, Kerdonis, Saint-Marc, Kerel, Poulains, Cardinal; trois à Groix, aux batteries du fort Lacroix, de Grogno et Grip (Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 3 n° 12).

(2) Arch. Génie, art. 21 sect. 8 § 3 cart. 1 n° 9.

(3) *Ibid.*, n° 9.

(4) *Ibid.*, n° 15.

La défense des côtes était complétée par un système de signalisation qui, jusqu'alors, était « flottant », c'est-à-dire un mât avec un jeu de pavillons et de flammes correspondant à un code bien précis. Le nombre de ces vigies allant en s'accroissant tout au long du XVIII^e siècle, une instruction de la Marine, de Brumaire an 7 (1) instaura un nouveau code de signaux composé de seize pavillons et quatre flammes : cette uniformisation de la signalisation ne se fit que progressivement en raison de la complexité du système. En 1805, l'amiral Decrès adopta un nouveau mode de signaux de côtes : *...aux pavillons actuellement en usage sera substituée une espèce de télégraphe auquel on a donné le nom de sémaphore qui permet de déplacer les vigies à des distances beaucoup plus éloignées...* (2).

Il s'agissait de remplacer les pavillons par des signaux rigides (ailes en bois) ou semi-rigides (ballons) qualifiés de « télégraphiques ». Ce perfectionnement résultait des inconvénients de la signalisation précédente (difficulté de distinguer les couleurs, usures, coût du tissu, etc). Un réseau sémaphorique fut installé à partir de la Hollande : un état de 1811 (3) mentionne l'existence d'un poste sémaphorique à Ouessant, un à Molène, deux à Belle-Isle et deux à Groix.

c. La défense mobile.

La défense fixe était complétée par une défense mobile : des canonnières ou des corvettes armées de canons et d'obusiers devaient croiser au large des côtes pour protéger les convois, le cabotage et la pêche. La Convention avait demandé que ces bâtiments fussent munis d'un four portatif à rougir les boulets. La commission de 1795 proposa qu'une chaloupe canonnière croisât en permanence dans l'archipel des Glénan : elle devait être mouillée sur un corps mort établi dans la chambre (4).

(1) Parlange (M.), *les signaux de la défense des côtes en Belgique, aux Pays-Bas, et en Allemagne sous l'occupation française 1794-1814*, Bruxelles, 1968.

(2) Arch. Génie, art. 21 sect. 12 § 2 cart. 1 n° 13.

(3) *Idem*, Pièces relatives aux batteries de côtes n° 1-2.

(4) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 1 cart. 4 n° 1.

En mars 1793, la *Nymphe* et l'*Éveillée* furent employées à la protection des convois de l'île d'Yeu à Penmarc'h après avoir assuré le passage des renforts des troupes à Belle-Isle. La *Semillante* fut chargée de la surveillance des côtes. La même année, le contre-amiral Rosily donna ordre de renforcer la chaîne de frégates et corvettes établie en croisière des pertuis à Brest, afin d'intercepter les communications des rebelles de la Vendée avec les Anglais (5).

En 1800, Marescot, dans la liste des lieux de stations des canonnières (6) en demandait une pour les Glénan, une devant Dumet, une devant l'entrée du golfe du Morbihan et une devant Groix. Napoléon estimait que les forces mobiles étaient le complément indispensable de la défense permanente : il entendait par « forces mobiles » les rassemblements de troupes à proximité des côtes et les croisières de canonnières. Ils proposait également des batteries flottantes devant les ports (7).

En réalité, ces rassemblements de troupes sur les côtes n'y stationnèrent jamais en permanence car il fallait faire face aux besoins de la guerre continentale et les canonnières, en nombre réduit, étaient peu efficaces. A partir de 1810, les troupes furent retirées des côtes pour renforcer la Grande armée et, en 1813, quittèrent les îles.

d. L'organisation de la défense des côtes.

La Révolution supprima les sept compagnies de canonnières qui avaient remplacé les compagnies détachées. La loi du 18 floréal, an III, les remplaça par quatorze milles canonnières volontaires, mais l'arrêté du 8 prairial an XI rétablit ce corps spécial sous le nom de « canonnières garde-côtes » : cent compagnies furent créées auxquelles vinrent s'ajouter vingt-huit compagnies de canonnières garde-côtes sédentaires : ces dernières étaient destinées aux îles ; l'article 7 stipulait qu'elles seraient ainsi réparties (8) : cinq à

(1) Lallemand, *Chronique du port de Lorient*, dans *Revue maritime*, 1901, tome 1, p. 485.

(2) Arch. Génie, art. 4 sect. 2 § 1 cart. 8 1800.

(3) Delaunay, *ouvr. cité*.

(4) *Ibid.*

Belle-Isle - un à Ouessant - deux à Groix - deux à Bréhat - un à Batz - un aux Sept-Iles - deux à l'île d'Yeu - deux à Noirmoutier - quatre à Ré - quatre à Oléron - quatre à l'île d'Elbe. ...ces compagnies seront toutes composées des habitants du pays et seront considérées comme gardes nationales : en temps de guerre maritime, elles feront le même service que les autres compagnies garde-côtes...

Ces canonniers chargés de la défense, de la garde et de l'entretien des batteries n'assuraient pas un service très efficace en raison de leur inexpérience à manier le canon. Pour y suppléer, Napoléon créa soixante-douze compagnies d'artillerie spécialement affectées au service des côtes. En 1811, des régiments, formés à l'aide de déserteurs et de conscrits réfractaires, furent répartis dans les îles. Mais, dès 1810, ils quittèrent les côtes pour subvenir aux besoins de la Grande armée.

CHAPITRE III

Projets et réalisations dans les îles

I — Les projets

Cette époque se caractérise par une abondance de projets de travaux de fortification. La conjoncture d'alors était défavorable à leur réalisation en raison du manque de finance; aussi, on para au plus pressé et ce fut à Belle-Isle qu'on travailla effectivement; ailleurs, les travaux restèrent ébauchés sur le papier et le chemin fut long des projets à l'exécution.

a. La défense d'Ouessant.

L'intérêt stratégique d'Ouessant se renforça au moment du blocus de Brest; des croisières anglaises stationnaient constamment dans les parages de l'île et, pour gêner ses évolutions, la décision fut prise d'éteindre le phare du Stiff : devant les inconvénients que cette solution présentait pour les navires français au long cours, il fut rallumé.

Les officiers du génie s'étonnèrent, à tour de rôle, que l'archipel d'Ouessant ne fût pas encore tombé aux mains de l'ennemi, vu ses faibles défenses. Pour les renforcer, ils présentèrent diverses solutions. En août 1800, Moulut, chef de bataillon du génie, demanda une augmentation de l'armement des batteries principales de l'île et une garnison de cinq cent trente hommes en été, dont deux cent cinquante stationnés dans

la baie de Porspaul ⁽¹⁾ : ...*Les chapelles de Saint-Pierre, Saint-Michel, Saint-Gildas, Saint-Nicolas, Saint-Guénolé n'offrent que l'emplacement d'environ 50 lits pour 100 hommes après y avoir fait les réparations convenables...*

Il résolvait ce problème de casernement en répartissant les soldats dans les différents hameaux de l'île.

Trois ans plus tard, le capitaine du génie Riverieux proposait de concentrer toute la défense de l'île dans la baie de Porspaul dont il voulait faire à la fois une retraite pour les bâtiments français et une base de départ pour des petites divisions qui empêcheraient l'ennemi d'entrer dans l'Iroise; pour cela, il fallait y aménager un port et renforcer les défenses déjà existantes. Il estimait qu'une fortification permanente devait être le système de défense adopté pour Ouessant ⁽²⁾ : une caserne défensive, entourée d'une enceinte casematée, s'élèverait sur la rive sud de la baie de Porspaul d'où elle battrait à la fois les passes d'entrée et le mouillage de la baie; elle devait être exactement située entre les Porz Goret et Rojet. Cette caserne pouvait loger « deux cent soixante-huit hommes avec des lits (ou quatre cent quarante huit sur des lits de camp) »; elle devait être armée de douze bouches à feu, canons et obusiers : une galerie à feux de revers, percée de conduits pour faire rouler des projectiles creux dans les fossés, devait l'entourer. Il répondait, par ce projet, aux intentions du ministre de la Guerre qui préconisait, pour la défense de l'île, une caserne défensive entourée d'une enveloppe et non pas une simple caserne crénelée.

Les travaux de déblaiement, entrepris dès l'hiver 1803, traînèrent en longueur; en 1806, Riverieux adressait, au premier inspecteur du génie, un mémoire sur l'archipel d'Ouessant; il signalait qu'une caserne avait été construite en l'an XI à Molène, aux frais des habitants, et que cette île était armée de sept pièces de canons; l'armement d'Ouessant n'avait pas varié depuis 1803 où l'on s'était borné à armer les points les plus stratégiques :

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 13.

(2) *Ibid.*

neuf pièces de canons réparties en diverses batteries et deux pièces de campagne; la caserne n'était toujours pas construite et les travaux de déblaiement stoppés ⁽³⁾.

En août 1807, Marescot posa au directeur des fortifications de Brest une série de questions concernant l'archipel d'Ouessant : impressionné par la situation stratégique d'Ouessant « vedette avancée qui observe commodément ce qui se passe à Brest » ⁽⁴⁾, « succursale de Brest dont il gênerait le blocus », il établit un plan complet de la défense de l'île, en préconisant la construction d'une redoute de cinquante hommes sur l'îlot de Keller pour défendre la baie de Beninou, deux autres redoutes de même type pour défendre les baies du Stiff et d'Arlan; il concentrait toute la défense sur la baie de Porspaul où serait installé un port; un petit fort pour quatre cents hommes armés de trente bouches à feu, battrait le mouillage et une redoute casematée, sur l'îlot du Corce, défendrait l'accès à la baie. Il complétait la défense d'Ouessant, par la protection de sa communication avec le continent : ...*une dernière mesure contribuerait peut-être efficacement à assurer la communication de l'île avec le continent, l'arrivée de secours en cas d'attaque et interdire le passage du Four à l'ennemi, ce serait l'établissement de redoutes revêtues, garnies de petits magasins pour 40 et 50 hommes et 4 ou 5 canons, chacune sur les îles de Balanec, Molène, Trielen, Queménès et Béniguet...* ⁽⁵⁾.

En 1808, Ouessant ne possédait toujours pas de bâtiment militaire et les travaux de l'ouvrage de la baie de Porspaul n'avançaient pas, faute de fonds; seuls, les fossés avaient été excavés depuis 1803. Riverieux écrivait alors : ...*L'île ne possède pas de bâtiments militaires que celui dit « le gouvernement » où logent le commandant de la place et l'inspecteur des signaux, deux magasins qui servent principalement à l'artillerie, une petite manutention de vivres, de grandes guêrites avec de très petits magasins à poudre en arrière des batteries; on y emploie, de*

(1) *Ibid.*, n° 15.

(2) *Ibid.*, n° 16.

(3) *Ibid.*

temps en temps, au logement de troupes, d'anciennes chapelles qui sont en très mauvais état, auxquelles on fait les réparations indispensables... (1).

Dans son rapport du 23 mars 1811 sur les îles et côtes de l'ouest de la France, la commission rejeta en bloc les projets de Marescot jugés trop onéreux; les travaux commencés depuis le début de siècle étaient maintenant effacés par le temps. La commission (2) proposa une solution intermédiaire: la dépense de la caserne avait été estimée à deux cent quatre vingt-cinq mille francs, la somme de cent quatre vingt dix mille francs fut jugée suffisante pour la défense de l'archipel: elle couvrait la construction d'une grosse tour pour Ouessant et d'une tour moyenne pour Molène; *...on pourrait se borner à construire une tour qui servirait de réduit aux retranchements provisoires que l'on disposerait selon la force de la garnison et qui, par la suite, remplirait le même but que le fortin que l'on construit pour occuper ce point d'une manière stable... (3).*

La tour de Molène était destinée à protéger les batteries et le signal qui correspondait avec Ouessant; son armement était, en outre, prévu pour protéger la communication d'Ouessant avec le continent. A Molène, la troupe logeait chez l'habitant. La commune avait fait construire, à ses frais, un corps de garde pour lequel elle réclamait une indemnité. Faute de poudrière, les

(1) Armement d'Ouessant en 1808 :

1° Côtés nord :

Batterie de Galgrach : 1 pièce de 18 ;

2° Côte est :

Batterie de Bechol (Bachaol) : 1 pièce de 6 ;

Batterie de Lost Logod : 1 pièce de 18 ;

3° Côte sud :

Batterie d'Arilan : 1 pièce de 18 ;

Batterie de Porsguen : 1 pièce de 6 ;

4° Côte ouest :

Batterie de Bec-ar-Viller (Pen ar Viller) : 2 pièces de 36 ;

Batterie de Pen Armen (Lampaul) : 1 pièce de 18 ;

4 pièces de campagne stationnées au fond de la baie de Porspaul et à la chapelle Saint-Michel, point culminant de l'île.

(Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 17.)

(2) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Ouessant n° 19.

(3) *Ibid.*

poudres étaient stockées dans un petit réduit près de l'église (1). Ce dernier projet de tours-types resta également sur le papier. Ainsi, nous constatons qu'aucune réalisation architecturale ne fut exécutée à Ouessant au cours de la période de 1790 à 1815; tous les projets tournèrent court, faute de fonds et aussi, peut-être, de motivations sérieuses: les défenses naturelles de l'archipel - courants violents, multiplicité des hauts fonds, difficulté d'accès, « mer mauvaise » - paraissaient suffisantes pour décourager l'ennemi. Seul, l'armement fut modifié: les calibres augmentés et les pièces concentrées dans quelques points stratégiques. Les autres batteries furent abandonnées et, au lieu des trente-neuf batteries de 1759, en 1810 nous ne relevons que sept points fortifiés.

b. L'archipel des Glénan.

En 1802, le général Marescot et l'amiral Rosily, de passage dans l'archipel, trouvèrent le fort Cigogne désert et escaladèrent, sans difficulté, les murs pour y pénétrer: l'inspecteur du génie qualifia le tracé de l'enceinte de « bizarre et ne répondant pas aux règles de la fortification » (2). Pour l'améliorer, il proposa, en 1807, un exhaussement de l'enceinte et un supplément d'établissement, pour pouvoir y tenir cent vingt à cent cinquante hommes de garnison et dix à douze bouches à feu (3). Pour parfaire la défense de l'archipel, des redoutes fermées, de deux ou trois canons, devaient être établies sur les îles de Penfret, Saint-Nicolas, Drevec et le Loch, afin d'empêcher l'ennemi de venir établir des batteries contre le fort principal. Selon Marescot, la défense des Glénan exigeait deux cent cinquante hommes de garnison et quinze à vingt bouches à feu; il insistait aussi sur l'utilité de la construction d'un phare.

En 1811, l'armement de Cigogne consistait en trois canons de 24, cinq canons de 16 et un mortier de 10 (4). La même année, la commission des côtes, dans sa séance du 23 mars,

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 5.

(2) *Idem*, art. 8 Places abandonnées n° 17.

(3) *Idem*, Glénan n° 18.

(4) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 27. En 1801, l'armement était de 3 canons de 24, 1 de 16, 4 de 6 et 1 mortier de 10.

accordait une somme de trente cinq mille francs pour réparer les escarpes du fort (1). Mais, au même moment, un mémoire de Riverieux, nous apprend que le fort Cigogne est devenu inutile, car les Anglais ont trouvé un nouveau mouillage à l'est de Penfret : la garnison de Cigogne avait même été obligée de conclure une convention avec l'ennemi pour qu'ils n'interceptent pas, au passage, les bateaux chargés de leur approvisionnement. A cette condition, on ne tirait pas sur le mouillage anglais (2). La condamnation du fort était alors pratiquement signée; cependant, toute idée de travaux n'était pas abandonnée en vertu de l'idée que, puisque le fort existait, « il était bon de le conserver, ne fut-ce que pour gêner les mouvements de l'adversaire s'il ne peut les empêcher »; d'ailleurs, Riverieux proposait d'exhausser les parapets et les terre-pleins, de voûter les bâtiments et d'établir un masque devant la porte d'entrée.

Aucune réalisation ne fut entreprise, ni à Cigogne, ni dans aucune île de l'archipel : comme l'écrivait un officier du génie, en octobre 1817, en conclusion de son mémoire : *...ce poste n'étant pour le moment d'aucun usage et rien n'y périssant, j'ai pensé qu'il était préférable de réclamer la sollicitude de son excellence le Ministre de la Guerre sur d'autres objets qui sont plus urgents ou d'une nécessité plus absolue...* (3).

Les Glénan ne jouaient aucun rôle dans la protection du cabotage qui était assurée par les batteries du continent : les Anglais agissaient comme si le fort n'existait pas et les garnisons y étaient régulièrement bloquées tous les étés.

c. La défense de Groix.

Au moment de la reprise de la guerre maritime en 1792, l'armement de l'île fut renforcé, des fours à réverbères installés en 1793 aux batteries du fort Lacroix, de la pointe de Grogno et de la pointe du Grip (4).

(1) *Idem*, art. 8 Places abandonnées Glénan n° 19.

(2) *Ibid.*, n° 20 bis.

(3) *Ibid.*, n° 21.

(4) *Ibid.*, Groix n° 9.

La rade de Groix et les courreaux étaient ainsi protégés par les batteries de l'île, auxquelles répondaient celles du continent, où des fours avaient été également construits.

En 1795, le rapport de la commission des côtes, rédigé par l'inspecteur général des fortifications Dembarrère, notait que : *...l'isle de Groix est défendue par la nature et par l'art : on compte sur son pourtour 18 batteries armées : la seule partie susceptible d'une entreprise en force présente déjà un dispositif de moyens défensifs capables de la faire échouer et qu'on peut encore perfectionner : tous les autres points sont défendus et quant à tout le reste du développement des côtes, il ne faut que de la surveillance et y arriver à propos pour repousser toute espèce de tentative...* (1).

En cas d'alarme, il prévoyait de faire passer, du continent, mille hommes et pour résoudre les problèmes de casernement, les chapelles seraient transformées en casernes et corps de garde. Les seuls travaux proposés furent, une fois de plus, l'agrandissement du fort Lacroix par la construction d'une enveloppe. L'insuffisance des fonds ne permit pas la réalisation des projets; il faut, en outre, signaler que Groix n'était pas classée « place de guerre » : en période de paix, les canons démontés étaient enfermés dans les magasins du Port-Louis et la garnison quittait l'île laissée sous la surveillance d'un gardien de fortifications de 3^e classe et de deux gardes de bâtiments.

Au mois de novembre 1801, le commandant de l'île, Quesnel, demanda que Groix devienne place de guerre de 3^e classe : il fit un exposé des avantages stratégiques de l'île « clef du port de Lorient » (2). Le ministre de la Guerre demanda l'avis du directeur des fortifications, Duderseul, avis tout à fait négatif (3) : il contestait le rôle stratégique de l'île par rapport à la protection du port de Lorient, les navires ennemis pouvant passer hors de la portée des batteries de Groix, car « le chenal a deux lieues de large ». *...j'ai vu des frégates y passer sans coup férir...*

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 2 n° 45.

(2) *Idem*, art. 8 Places abandonnées Groix n° 11.

(3) *Ibid.*, n° 13.

Il reprenait les arguments d'un mémoire antérieur (1) où l'auteur estimait que l'île ne pouvait servir de refuge qu'aux embarcations de petit et moyen tonnages; le tirant d'eau des navires de guerre ou de commerce les empêchait de s'approcher assez près des batteries côtières pour en être protégés; en outre, Groix ne possédait pas encore de port aménagé (c'est-à-dire comportant un bassin à flot). En conséquence, on estima inutile d'augmenter la garnison habituelle de cent hommes (en temps de guerre), des six cent hommes proposés car la fortification existante était trop faible. Quant à perfectionner cette dernière, il n'en fut pas question pour des raisons d'économie et aussi de stratégie : à cette époque, la défense de Groix était comprise uniquement en fonction de la défense du continent et de sa rade. N'y pouvant jouer aucun rôle en raison de la faiblesse de portée de l'artillerie d'alors, on estima suffisant d'y entretenir les batteries existantes.

L'exercice de 1804 traduit cet état de fait : une somme de huit mille cent quatre-vingt six francs fut accordée pour approfondir le fossé du fort Lacroix, revêtir sa contrescarpe et réparer le pont en charpente; elle devait également servir à réparer la caserne Saint-Nicolas et les chapelles de l'île utilisées pour le casernement (2).

Par circulaire du 10 octobre 1808, Marescot fit lever le plan de l'île et envisagea sa défense pour elle-même : il y appliquait sa conception qui était d'éviter le débarquement et la prise d'une île qui, alors, pourrait devenir point d'appui de l'ennemi. Dans cette optique, il décida le perfectionnement des fortifications de Groix (3) comme suit : *...amélioration du fort Lacroix, revêtir la redoute de Pennemes, agrandir la redoute de droite de la pointe des Chats, construire une redoute sur la hauteur dominant le port de Locmaria, construire un fort principal, pour cinq à six cents hommes de garnison, dans une position dont la communication avec le continent soit le plus facile...*

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 1 bis.

(2) *Idem*, art. 8 Places abandonnées Groix n° 15.

(3) *Ibid.*, n° 16.

Ce dernier article fut examiné par la commission des côtes qui décidait, en mars 1811, que l'endroit le plus propice pour ce fort serait le plateau sur lequel s'élevait le fort Lacroix (1) : elle proposait de développer, sur ce plateau, deux fronts de terre appuyés à droite et à gauche sur l'escarpement de la côte avec, pour réduit, le fort Lacroix « agrandi convenablement » : *...par cette disposition, on aurait l'avantage de renfermer un espace suffisant pour l'arrivage des bateaux de secours expédiés du continent...*

Néanmoins, la commission décida que, pour cette année, aucune transformation ne serait entreprise au fort Lacroix; seule, la construction des fronts de terre devait commencer : sa dépense était évaluée à quatre-vingt cinq mille francs. L'approfondissement des fossés du fort (1,50 m de profondeur) et leur élargissement, travaux demandés depuis des années, n'avaient toujours pas été accomplis en 1811 (2).

Le capitaine du génie, Vallée, proposa un système de défense conforme aux instructions de la commission : les ouvrages étaient disposés sur la portion de côte comprise entre le fort Lacroix et la rive gauche du port Tudy. Il proposait, à la gorge du fort Lacroix, une enceinte bastionnée revêtue, renfermant des logements pour cinq cents hommes, des magasins à poudre, d'artillerie et à vivres. Il demandait, par ailleurs, la construction d'une redoute armée de douze à quinze pièces de canons de campagne sur le mamelon en arrière du port Méliste. Enfin, une tour modèle n° 1, proposée à la gauche du port Tudy à la batterie du Grip, devait compléter ce système de défense destiné à empêcher le débarquement sur les plages du nord-est et à protéger l'arrivée des secours (3). Les travaux ne commencèrent pas tout de suite, faute d'argent. En 1813, une somme de 70000 francs était

(1) *Ibid.*, n° 18.

(2) *Ibid.*, n° 19.

(3) *Ibid.*

réclamée pour entreprendre la construction des fronts de terre du fort Lacroix (1).

d. Dumet.

Depuis la destruction du fort de la pointe nord, en 1759, l'île était restée sans défense : des habitants s'y étaient même installés, car la jouissance de Dumet leur avait été donnée pour remercier un pêcheur du Croisic d'avoir sauvé l'artillerie du vaisseau « Soleil Royal », échoué et brûlé dans ce port au lendemain de la bataille des cardinaux. Avec la reprise de la guerre, ils l'abandonnèrent car l'île redevenait base et retraite de

l'ennemi. Le cabotage était particulièrement actif dans cette zone entre les ports du Croisic, Piriac et Mesquer et, dans l'optique de sa protection, il devenait nécessaire de rétablir un ouvrage de défense sur l'île. Si le caractère d'urgence de cette mesure n'était nié par personne, le problème des moyens de construction se posait ici avec acuité : en effet, ces parages particulièrement fréquentés par l'ennemi, rendaient périlleux le transport des matériaux dont le coût triplait ou quadruplait. Les mémoires de cette époque contiennent tous un paragraphe concernant « la conduite à tenir pendant les travaux » : il fallait que les ouvriers sachent aussi bien manier le fusil que la pioche. Aussi, fut-il unanimement décidé que les sapeurs se chargeraient du travail. On proposa aussi (1) que les matériaux soient préparés sur le continent pour être ensuite rapidement montés sur l'île : en effet, le risque était que les Anglais s'emparent de l'île une fois les travaux bien avancés, et les utilisent à leur avantage.

Le fort de 1756 n'avait pas été totalement détruit : seule la façade sur la cour centrale avait été brûlée, mais le gros œuvre restait intact ainsi que la citerne et le magasin à poudre; d'autre part, l'escarpe et la contrescarpe du fossé du réduit subsistaient et il suffisait de déblayer les fossés. Le capitaine de génie Chaigneau proposa, en 1803 (2), de restaurer la tour dans son état primitif, ainsi que la batterie circulaire à laquelle elle servirait de réduit; il complétait la défense de l'île par deux batteries fermées à la gorge, de l'autre côté du goulet d'étranglement de la pointe nord, battant les deux anses et croisant les feux avec la batterie de la tour. Pour loger les ouvriers, il demandait de réparer les maisons en ruines. La même année, Le Mutel avait élaboré un système défensif n'utilisant pas l'ancienne fortification (3) : il faut dire qu'il situait mal cette dernière. Il disposait quatre batteries reliées deux à deux par des courtines, de part et d'autre des plages de débarquement.

Ces deux projets furent refusés par le rapport de la commission des côtes qui concluait, en mars 1811, : « on ne

(1) Arch. Génie. Art 8 Places abandonnées Dumet n° 12.

(2) *Ibid.*, n° 7.

(3) *Ibid.*, n° 6.

(1) Armement de Groix 1801-1811 :

	1801	1811
Port Tudy	1c de 8	3c de 24
Le Grip	3c de 36 1m de 12	2c de 24 1m de 10 1m de 12
Port Lay	1c de 12 1c de 4	Hors service
Stanverec	1c de 24 1c de 12	1c de 24
Port Melin	1c de 4	Hors service
Grogno	3c de 24	2c de 36
Port Saint-Nicolas	2c de 6	1c de 8 1c de 6
Locmaria	2c de 6	
Les Saisies	1c de 8	
Les Chats	4c de 8	2c de 8
Bonnet de liberté	1c de 12	Hors service (bonnet de prêtre)
Nosterven	2c de 8	2c de 8
Le Goyave	2c de 8	2c de 8
Fort Lacroix	3c de 24 1c de 16 2c de 6 2c de 4 1m de 12	1c de 24 1c de 16 1m de 10 1 obusier
Port Méfite	1c de 16 1c de 8	2c de 8
Spernec	1c de 24	1c de 24

[Arch. Génie. Art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 6, État sommaire des batteries et des forts qui existent sur les îles et sur les côtes (Dembarrière); Art. 8 Places abandonnées Groix n° 18].

propose aucun ouvrage sur cette île ». Les raisons invoquées étaient d'ordre financier car les dépenses étaient multipliées par deux ou trois, en raison de la présence des ennemis dans les parages (1).

En août 1811, le problème fut reposé par Napoléon qui, après examen des projets antérieurs, posa des conditions bien précises pour la fortification de Dumet (2) : il fallait restaurer la tour, mais en supprimant l'étage pour le remplacer par une voûte à l'épreuve de la bombe, combiner le relief de la tour et de la batterie circulaire d'enveloppe, de manière qu'aucune maçonnerie de la tour ne soit aperçue et enfin étudier le projet d'ouvrage à cornes qui engloberait les maisons en ruines.

En réponse à ces exigences, un premier projet fut proposé par Deschampsneufs (3) : il restaurait donc la tour qu'il voulait, il rétablissait sa batterie circulaire qu'il augmentait d'une batterie à obusier pour tirer, depuis cette pointe nord, sur un mouillage distant de 1200 mètres environ où pouvaient stationner dix vaisseaux. Un ouvrage à cornes à longues branches, dont le front fermerait la gorge du plateau sud, occuperait l'espace entre les deux plages et engloberait ainsi les maisons. Des logements pour une garnison de deux cent hommes étaient prévus. La somme totale s'élevait à cent quatre-vingt douze mille francs. Un second projet, se basant sur le chiffre de quarante hommes de garnison, se bornait à rétablir la tour en supprimant l'étage ; l'auteur du mémoire, vu la difficulté d'utiliser l'ancienne maçonnerie, proposait même de changer l'emplacement de la tour vers le sud ; il estimait alors la dépense à cent cinquante six mille francs.

Le comité des fortifications rejeta en bloc ces deux projets, jugés trop onéreux et irréalistes ; il préconisa la construction d'une tour modèle n° 1 sur le plateau sud au centre de l'île et la restauration de l'ancienne tour, si l'empereur optait pour une forte garnison ; dans le cas contraire, la tour modèle et une simple batterie, à la place de l'ancienne tour, suffiraient (4).

(1) *Ibid.*, n° 9.

(2) *Ibid.*, n° 11.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*, n° 12.

Finalement, Napoléon estima « plus simple et plus expéditif » de rétablir l'ancienne tour, avec une nouvelle batterie d'enveloppe. Mais, avec la chute de l'Empire, aucune suite ne fut donnée à ce projet.

II — Projets et réalisations à Belle-Isle

a. La défense côtière.

En 1790, l'ingénieur Dubourg faisait un triste tableau des défenses côtières de l'île (1) : les parapets et les gazonnages des batteries s'écroulaient, les retranchements des ports disparaissaient pratiquement sous le sable accumulé en dunes par le vent et la mer ; les escarpements réalisés en 1770 avaient été progressivement effacés par les gens du pays qui avaient tracé des petits sentiers pour descendre dans les anses. Le manque de crédit conduisit à remettre en état, par priorité, les points les plus stratégiques c'est-à-dire qu'on répara les brèches survenues aux retranchements des Grands Sables, de Port-Andro et du Vieux-Château. Ces travaux furent ordonnés pour l'année 1792 (2) ainsi que la construction de trois grands corps de garde aux pointes de Pouldon, Kerzo en Locmaria et Kerzo en Sauzon destinés à recevoir les affûts de côte qu'on installait alors ; il était plus pratique de pouvoir enfermer ces derniers dans des corps de garde près des batteries que de les transporter des magasins de la citadelle à la côte. Les corps de garde précédents n'étaient pas assez vastes pour recevoir les nouveaux affûts qui mesuraient 13,5 pieds (4,5 m environ) de long.

A la fin de l'année 1792, sur les trente-quatre points reconnus accessibles au débarquement par les inspecteurs du génie, onze seulement furent armés en fonction de leur importance : Ramonet, Gros Rocher, Bugull, La Ferrière, Kerdonis, La Biche, Andro, Arzic, Cardinal, Taillefer et Saint-Julien (3).

(1) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 3 n° 82.

(2) *Ibid.*, n° 51.

(3) *Ibid.*, n° 10.

L'année suivante, au mois de septembre 1793, « arrivèrent à Belle-Isle des réverbères » (1) : neuf fourneaux furent installés aux pointes de Ramonet, Taillefer, Bugull, La Biche, Kerdonis, Saint-Marc, Kerel, Les Poulains et Cardinal. La construction de leurs magasins à bois et enceintes débuta mais le blocus anglais retardait considérablement l'acheminement des matériaux de construction : les ingénieurs durent utiliser des briques de mauvaise qualité fabriquées dans l'île et qui se dégradèrent rapidement. La même année, l'édification de quinze grands corps de garde pour les nouveaux affûts commença, ainsi que celle de trente deux guérites; mais, en 1797, les propriétaires des terrains où elles s'élevaient n'avaient toujours pas été indemnisés (2). L'achèvement de ces nouveaux bâtiments traîna en longueur : les mêmes articles concernant le crépissement et l'ameublement des corps de garde furent répétés d'année en année jusqu'en 1802, date de réalisation. Les fourneaux à réverbères, construits en mauvais matériaux, se dégradèrent : en 1797, les magasins à bois des fourneaux des pointes de Kerel et de Saint-Marc n'avaient toujours pas de toit et les bois stockés risquaient d'être abîmés par les intempéries et volés (3). Au mois de novembre 1801, ils nécessitaient tous des réparations urgentes et le fourneau de la pointe des Poulains était en ruines (4).

La campagne de 1800.

L'apparition d'une division de quatorze vaisseaux anglais, au mois de juin 1800, fit craindre l'éventualité d'un débarquement : il s'en suivit une campagne de travaux de mise en état de défense. Le 20 juin 1800, le directeur des fortifications (par intérim) Dudezerzeul écrivait au ministre de la Guerre : *...j'estime, d'après les manœuvres de l'ennemi, que son objet n'est point d'attaquer Belle-Isle dont les défenses deviennent chaque jour plus formidables... (5).*

(1) *Ibid.*, n° 12.

(2) *Ibid.*, n° 24¹.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*, n° 35¹.

(5) *Ibid.*, n° 33².

Cet enthousiasme était assez exagéré : le strict minimum avait été réalisé : *...on a perfectionné toutes les lignes aux abords des points accessibles de la côte. Rien ne manque aux batteries, corps de garde et fourneaux... (1).*

Pour parfaire la défense, le général Quantin, commandant de l'île, fit construire, par l'Artillerie, sept nouvelles batteries pendant l'année 1801 (2); une nouvelle batterie arma la pointe des canons (pointe du Squeul). Trois batteries furent également mises en place autour de la citadelle : la batterie Hoche (à 200 mètres du glacis nord de la citadelle), l'Etna (à l'intérieur du chemin couvert au nord) et le Vésuve (plateau sud au-dessus de la mer) avaient pour but d'écarter les vaisseaux, chaloupes, galiotes à bombes qui tenteraient de s'approcher du port du Palais pour tirer sur la citadelle ou le bourg; elles croisaient leurs feux, en avant de la rade du Palais, avec les batteries de Taillefer et de Ramonet. En octobre 1801, la défense des côtes de Belle-Isle était achevée selon les projets : *...les retranchements, lignes, batteries, guérites en maçonnerie et fourneaux à réverbères sont en bon état et on ne demande que leur entretien... (3).*

A partir de 1803, tous les fonds accordés furent utilisés à la construction des ouvrages de l'enceinte du Palais et on se contenta d'un entretien courant pour le reste; des dépenses s'avéraient parfois indispensables pendant la mauvaise saison où les tempêtes provoquaient des éboulements aux retranchements : ce fut le cas en 1811, au mois de mars, aux ports York, Grands-Sables, Samezun et Andro où les réparations eurent lieu immédiatement (4). Par contre, de 1805 à 1815, la reconstruction du four à réverbère de la pointe des Poulains fut réclamée en vain.

La commission mixte d'artillerie et du génie, dans son tableau des tours modèles proposées pour les diverses batteries des côtes de France, avait prescrit une tour n° 3 pour la batterie du port Andro : le capitaine du génie, Nadaud, vu la difficulté d'adapter

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*, n° 35¹.

(3) *Ibid.*, n° 38.

(4) *Ibid.*, cart. 4 n° 33.

une tour à cette batterie, soumit au premier inspecteur du génie d'édifier, de préférence, une tour n° 1 à la batterie de Ramonette. Cette dernière n'était séparée que par un vallon des ouvrages du plateau sud; une tour semblable lui paraissait indispensable à la batterie du port Saint-Julien qui occupait une position analogue par rapport aux ouvrages du nord (1). Nulle suite ne fut donnée à ces projets.

b. La citadelle.

En 1791, la citadelle fut équipée d'affûts de place : il devint alors nécessaire de condamner les embrasures en les obstruant de maçonnerie car le souffle de la déflagration risquait de provoquer leur éboulement. En octobre 1791, quatorze embrasures du corps de place et vingt-cinq de l'enveloppe furent bouchées (2). Les bâtiments de la citadelle se dégradèrent lentement faute d'entretien régulier; en novembre 1796, des crédits étaient réclamés pour réparer les couvertures du Grand quartier, du pavillon des officiers et pour le gazonnage extérieur du parapet du grand cavalier (bastion 2) (3). Mais, cette demande ne fut suivie d'aucun effet, si on en juge par la description que donne Dubourg, en février 1798 (4) : *...l'état des bâtiments de la citadelle est d'une façon générale, lamentable par suite du manque d'entretien : le pavillon des Officiers a besoin d'être recrépi; le grand Quartier n'a plus de volets, le carrelage est vétuste, les murs dégradés...*

L'année suivante, seules les réparations au cavalier et aux ponts levis et dormant, de la porte de l'avancée avaient été effectuées (5).

La menace anglaise provoqua, en septembre 1800, un regain d'activité dans la mise en état de défense de la citadelle : on construisit un luneton en avant du glacis coupé : *...afin de se procurer les feux rasants le long de ce glacis et en arrière du*

(1) *Ibid.*, n° 37.

(2) *Ibid.*, cart. 3 n° 7.

(3) *Ibid.*, n° 17.

(4) *Ibid.*, n° 25.

(5) *Ibid.*, n° 31.

revêtement qui en soutient les terres dans lesquelles le mineur eut pu facilement établir une sape qui l'eut conduit jusqu'à l'esplanade en avant de la porte du bourg. La nécessité d'avoir des feux rasants sur le pont entre le port et l'arrière-port a déterminé à construire un parapet en barriques pleines de terre et revêtues de gazon, intérieurement et extérieurement... (1).

Enfin, la demi-caponnière de la fontaine Saint-Gérand, le pont-levis de la porte du Bourg, la couverture du pavillon des officiers et les fenêtres du Grand quartier furent remis en état (2).

En 1800, on reprit la plantation d'ormeaux sur les remparts de la citadelle pour résoudre le problème du bois : en cas de siège, les arbres devaient être abattus et leur bois servait à fabriquer palissades et gabions. Les années suivantes, on se borna à un entretien courant et, comme pour la côte, les mêmes articles se répétèrent d'année en année. En 1803, la construction d'un blindage sur les caves de l'ancien arsenal, au milieu de la cour centrale, fut demandée; elle n'était toujours pas réalisée en 1810. Seules, les réparations importantes et jugées telles, étaient effectuées rapidement : ce fut le cas des ponts (levis et dormant) de la porte du Donjon. Comme pour la côte de l'île, l'état de guerre continu imposait que la citadelle fût en état de défense convenable : les soins et les réparations pour la maintenir en bon état faisaient partie des « travaux ordinaires » qui s'effectuaient au rythme des fonds accordés.

c. L'enceinte du Palais.

Les six redoutes du siège de 1761 subsistaient encore, en 1791, sur les plateaux sud et nord-ouest : Dubourg, se souvenant du rôle efficace qu'elles avaient alors joué, décida de les utiliser pour améliorer la défense de la citadelle et du bourg. Il demanda que les redoutes 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 soient agrandies, palissadées et « fraisées », c'est-à-dire que des rangées de pieux, réunis les uns aux autres, soient plantés sur la contrescarpe du fossé. A l'emplacement de la redoute 3, sur la hauteur dite « La Vigne », il proposait la construction d'un fortin ou ouvrage à

(1) *Ibid.*, n° 34.

(2) *Ibid.*

cornes détaché, « fort républicain du général Michaud » qui pourrait enfermer une garnison de deux cent cinquante hommes (1). Les redoutes furent donc agrandies et une redoute, de plan circulaire, établie entre les redoutes 2 et 3 : ...En 1794, elles furent agrandies et changées en trois lunettes dont les faces avaient 32 m et les flancs 16 m de lignes de feux et on y ajouta un ouvrage de forme circulaire entre la lunette du centre et celle de droite... (2).

Le manque d'argent interdit d'indemniser les propriétaires des terrains et, en conséquence, ces derniers laissèrent paître leurs bestiaux dans l'enceinte des ouvrages dont les gazonnements avaient disparu complètement en 1798 (3).

La crainte du débarquement de 1800 fit reprendre les travaux : les parapets des lunettes furent exhaussés et reçurent chacun trois pièces d'artillerie; elles furent reliées les unes aux autres par des palissades qui se prolongeaient jusqu'à la mer, à droite, et jusqu'au mur de clôture de l'hôpital, à gauche (4). Mais, elles restaient vulnérables malgré ces améliorations car leur tracé ne leur permettait pas de se flanquer efficacement et elles restaient ouvertes à la gorge.

Projet de Marescot : an X.

Le premier inspecteur du génie vint à Belle-Isle en 1802 et décida d'établir un système de défense permanent sur les hauteurs dominant le Palais et la citadelle : trois ouvrages A - B - C se flanquant intérieurement et extérieurement, précédés d'un chemin couvert appuyé à droite à l'escarpement de la Saline et à gauche à la mer, couronneraient la sommité du plateau sud. Deux autres ouvrages D - E également détachés et précédés d'un chemin couvert, devaient éclairer le terrain au nord et à l'ouest de la citadelle. Le directeur des fortifications, Le Mutel, à qui fut confiée l'exécution des travaux, donne le détail des projets arrêtés par Marescot : ...le profil de ce projet consistait, pour la

(1) *Ibid.*, n° 15².

(2) *Ibid.*, cart. 14 1858-59.

(3) *Ibid.*, cart. 3 n° 25.

(4) *Ibid.*, n° 33.

contrescarpe, en voûte de décharge ou casemates à feux de revers indispensables aux branches à gauche du saillant A et à droite de celui de C pour éclairer les angles morts de ces ouvrages. Il offrait, pour chacun des cinq ouvrages, des casemates d'escarpes pour la fusillade, des batteries casematées pour l'artillerie, outre le parapet à ciel ouvert qui devait couronner chacun d'eux... (1).

Les travaux commencèrent à la fin de l'année 1802. Le Mutel, chargé de l'instruction du chantier ne suivit pas l'ordre des travaux prescrit par Marescot. Ce dernier avait série ainsi l'exécution de l'ouvrage : d'abord réaliser l'escarpe, puis la contrescarpe et enfin les réduits. Le Mutel fit entreprendre les travaux en commençant par la contrescarpe. Deux demi-brigades, trois compagnies de sapeurs et une de mineurs arrivèrent, en avril 1803, et, au mois d'octobre, 12800 m³ de terre et pierrailles avaient été déblayés dans les fossés des ouvrages. Les maçonneries des casemates de contrescarpe étaient réalisées sur une longueur de 300 mètres. Des difficultés financières interrompirent ce premier élan en mai 1805 (2). Les fonds accordés n'avaient pas été versés et, devant l'impossibilité d'être payés, les « ouvriers bourgeois » repartirent sur le continent. Les terrassements de l'ouvrage B étaient en cours et le nouveau chef du génie à Belle-Isle fit une série de projets pour une caserne défensive qui devait être construite à la gorge.

Modification des projets 1806.

Au mois de juin 1806, Marescot faisait savoir que l'intention de l'empereur était que les travaux fussent exécutés de la manière la plus simple possible (3). Il fallait donc, pour des raisons d'économie, s'abstenir de réaliser casemates et souterrains dans ce qui restait à construire. Il faut préciser qu'à la fin de l'année 1806, un million avait déjà été dépensé pour les ouvrages du sud. Une somme de trois cent mille francs fut affectée, pour l'année 1807, aux objets suivants que nous énumérerons afin de donner une idée de l'avancement des travaux à cette époque (4) :

(1) *Ibid.*, cart. 4 n° 7¹.

(2) *Ibid.*, cart. 3 n° 54³.

(3) *Ibid.*, cart. 4 n° 7⁴.

(4) *Ibid.*, n° 3.

- Perfectionner les chemins couverts des ouvrages A-C (19-21);
- Achever la contrescarpe casematée du front A-B (19-20);
- Achever le réduit de place d'armes rentrantes du front B-C et commencer celui du front A-B (G et H);
- Achever le passage et construire la façade et le pont-levis de la porte Bangor;
- Continuer les déblais des ouvrages D-E.

Le budget de l'année suivante fut soumis à l'empereur qui réduisit à cent mille francs par an la somme à allouer aux travaux extraordinaires de Belle-Isle. Napoléon écrivait, en avril 1808 (1) : *...Le projet qui a été adopté pour Belle-Isle entraîne des dépenses considérables et sans proportion avec les besoins de nos frontières. Il faut présenter un nouveau projet; laisser continuer les flèches qui sont autour de la place; faire aux principaux des ouvrages, des réduits en maçonnerie. Avec cent mille francs on fera quatre ou cinq de ces réduits. Ils ont l'avantage, si la garnison est faible, que les ouvrages seront gardés, ce qui n'empêchera pas de revêtir, s'il le faut, les ouvrages qui sont en terre coulante. Mais cela est faisable en vingt ans et non en quatre ans. Avec des réduits, dès cette année, les hauteurs de Belle-Isle seront défendues...*

Divers états estimatifs utilisant cette somme furent proposés et les cent mille francs dépensés pour ce qui suit (2) :

- Achèvement de douze casemates de contrescarpe du demi-front A-B (19-20); fondations des sept casemates de l'arrondi de l'ouvrage A (19) et construction de vingt-quatre masques crénelés;
- Formation des glacis de l'ouvrage;
- Construction des murs de soutènement au-delà de la porte Bangor;
- Établissement de massif de terre sur les ouvrages A-B-C (19, 20, 21).

(1) *Ibid.*, n° 13.

(2) *Ibid.*

Mais, les fonds ne permirent pas de travailler aux ouvrages D et E du nord où aucune maçonnerie n'avait encore été exécutée. L'année suivante, l'allocation annuelle était utilisée pour la construction d'un réduit de place d'armes rentrantes (G) du front A-B (19-20) (quarante mille francs) et pour les terrassements des ouvrages A-B-C (soixante mille francs) (19-20-21).

L'ordonnance de 1809.

La rédaction définitive du projet général des ouvrages du sud fut terminée et approuvée par le ministre de la Guerre, en novembre 1809. Cette ordonnance est très importante car les ouvrages que nous voyons actuellement correspondent, pour une partie, à la description (1) : *...Les lunettes seront revêtues d'un simple mur de huit mètres de haut; il y aura à la gorge de chacune, un réduit voûté à l'abri de la bombe, surmonté d'une plate-forme terrassée. Ce réduit sera susceptible de recevoir soixante hommes et la poudre nécessaire à sa défense et à celle de la lunette. Une galerie souterraine assurera la communication des lunettes entre elles et aux places d'armes rentrantes de leurs chemins couverts; de plus, il sera formé au-dessus de cette galerie des glacis courtines et des caponnières au travers du fossé en face de la gorge des dites places d'armes pour faciliter la même communication à ciel ouvert.*

La contrescarpe générale sera revêtue de manière à être dans le cas de recevoir de l'infanterie pour protéger son fossé, à l'exception de son extrémité vers la mer seulement où il ne sera élevé qu'un mur plein.

Une ouverture réservée au travers de la masse des terres du glacis et du chemin couvert à gauche de la place d'armes pour le passage du fossé à la campagne, elle sera voûtée à partir de la contrescarpe sur la longueur de 24 m; les terres de chaque côté du reste de l'ouverture seront soutenues par un revêtement ordinaire; il y aura de grandes portes d'architecture à l'entrée et à la sortie de la partie couverte. La porte à l'extérieur précèdera un trou de loup sur lequel sera établi un pont mobile; à droite et à gauche de la porte, à l'intérieur, seront placés deux corps de

(1) *Ibid.*, n° 46.

garde voûtés à l'épreuve par lesquels on communiquera aux galeries de contrescarpe et aux galeries également à feux de mousqueterie qui auront été aménagées dans les piedroits de la grande voûte du passage.

Les trois places d'armes rentrantes du chemin couvert contiendront : celle cotée 1, un réduit à la Cormontaigne, celles cotées 2 et 3, chacune un réduit où seront quatre casemates à canon et un passage voûté à l'usage des pièces mobiles d'artillerie que la défense du chemin couvert pourrait exiger. Il y aura une grande citerne au milieu de la longueur de la galerie souterraine entre les lunettes B et C pour recevoir les eaux de plusieurs sources déjà découvertes dans la contrescarpe, ainsi que les eaux de pluie des fossés. En ce qui concerne les ouvrages du Nord, la contrescarpe sera revêtue d'un mur plein sur tout le développement qui couvre les escarpes des lunettes, les terres de l'excédent des branches seront soutenues par un gazonnage...

Ce programme fut réalisé les cinq années suivantes à l'exception du réduit à la Cormontaigne de la place d'armes rentrante du chemin couvert. Le budget pour les cinq années suivantes fut de cent mille francs par an. En 1810, la construction du réduit B (20) fut entreprise : la somme allouée pour un réduit ne devait pas excéder quarante mille francs. Le réduit A (19) était achevé en 1813 et le réduit C (20) était élevé jusqu'à la hauteur des voûtes à la fin de cette campagne (1). En 1814, la contrescarpe était construite sur une longueur de mille mètres dont huit cent soixante-dix mètres de feux à revers étaient composés de cent quatorze casemates dont cent dix masquées de murs crénelés et deux portions de galerie continue ayant un ensemble de cent mètres. L'ensemble de la porte de Bangor était pratiquement terminé « avec ses deux corps de garde, les maçonneries du trou de loup, la façade extérieure (à l'exception du fronton qui devait porter l'emblème impérial) et les murs de soutènement du passage jusqu'à un mètre au-dessous du couronnement » (2); cette porte était défendue par un pont à coulisse établi sur le trou de loup qui pouvait se glisser dans la galerie de droite.

(1) *Ibid.*, n° 45 et suivants.

(2) *Ibid.*, n° 45.

Les deux réduits des places d'armes rentrantes, les chemins couverts et les glacis étaient pratiquement achevés [Planche XXII]. Le retranchement de l'arrière-port commença par des mouvements de terrain; pour fermer l'accès au vallon des Salines, une digue traversait l'arrière-port avec une écluse pour faire marcher un moulin; le futur propriétaire du moulin, un certain Villedanet, dût se charger du financement des travaux en échange de l'autorisation de construire et d'utiliser le moulin.

Quant aux ouvrages du nord, les deux lunettes étaient terrassées mais les glacis « ne présentaient que des masses informes » (1). L'année suivante (1815), les crédits affectés aux travaux ordinaires et extraordinaires de Belle-Isle diminuèrent : le chantier s'arrêta progressivement sur les hauteurs du sud et du nord, faute de moyens, jusqu'en 1819.

L'enceinte de Palais restait donc inachevée, et militairement peu convaincante, puisqu'elle était complètement ouverte sur le vallon de l'arrière-port et commandée par les hauteurs de Beau-Soleil; les trois lunettes n'étaient pas encore revêtues. L'enceinte avait absorbé la plus grande partie des fonds alloués à la défense de l'île pendant dix ans pour un résultat peu probant; elle avait souffert des modifications successives des projets, de la mésintelligence entre Marescot et le directeur des fortifications, Le Mutel, et surtout de l'absence d'un plan d'ensemble établi dès le départ.

(1) *Ibid.*

La période 1790-1815 ne fut pas favorable à la défense des îles : pourtant la présence de la flotte anglaise fit régner continuellement l'insécurité et les conditions de vie étaient précaires. Les conséquences de ce blocus furent catastrophiques pour l'activité des ports : la navigation se réduisit au cabotage et la protection de ce dernier devint la principale préoccupation. Il faut dire que, dès le début du conflit, les Anglais s'étaient emparés, sans difficulté, des îles où les fortifications étaient nulles ou hors d'état de servir et à population réduite, ou même inexistante. Houat, Hoëdic, Dumet, les Glénan leur servirent d'abris et de bases. Ils n'essayèrent pas de débarquer dans des îles d'importance comme Groix ou Belle-Isle, ou même Ouessant, ni sur le littoral breton, car ils savaient qu'un corps de débarquement isolé ne peut se maintenir sans le secours de cavalerie ou d'artillerie.

L'importance des îles fut mesurée en fonction de leur capacité à protéger le cabotage. C'est ainsi que nous avons vu qu'à Groix, en dépit d'une position stratégique indiscutable, aucuns travaux de fortification ne furent entrepris pour améliorer sa défense : on répara tant bien que mal ce qui existait. La raison de cet abandon résidait dans le fait que cette île était située trop loin du littoral pour intéresser le cabotage qui préférerait raser la côte en cet endroit. Le rapport de la commission des côtes, de 1810, est clair à ce sujet (1) : *...si l'ennemi s'en emparait, la petite navigation n'en serait pas gênée : elle ne procurerait que peu d'avantage pour l'ennemi car elle ne renferme ni eau ni provision...*

Par contre, Belle-Isle était une position essentielle pour le cabotage qui y trouvait un point d'appui pour aller vers le nord.

Dumet présentait aussi beaucoup d'intérêt pour les caboteurs mais les problèmes matériels que posaient les travaux sur l'île, repaire des Anglais, entravèrent la décision. Les difficultés financières, le manque de fonds, le coût des travaux furent constamment évoqués par les officiers du génie. La présence de la flotte ennemie renchérisait le prix des travaux exécutés sur les îles : en effet, les matériaux de construction provenaient, dans la plupart des cas, du continent. Le prix du fret augmentait

(1) *Idem*, art. 4 sect. 2 § 3 cart. 3 n° 22.

considérablement, en raison des risques de la traversée. En 1793, les matériaux ne purent parvenir à Belle-Isle qui manquait de chaux et de briques, en raison de l'étroite surveillance de l'ennemi. Les ingénieurs, pour construire les fourneaux à réverbères, fabriquèrent des briques avec la terre argileuse de l'île.

Les ouvriers venaient aussi du continent : l'irrégularité des versements des fonds contraignait les ingénieurs à les renvoyer chez eux, faute de pouvoir les payer. Réorganiser ensuite les ateliers augmentait encore la dépense ; c'est pourquoi les différents chefs du génie demandaient l'autorisation d'utiliser la troupe en garnison dans l'île : celle-ci travailla beaucoup à l'enceinte du Palais en particulier ; en gratification, ils touchaient une demi-ration de pain et 1/30 litre d'eau de vie (2). Un règlement particulier fut instauré pour fixer les conditions de travail de cette main-d'œuvre militaire (3).

La formation « d'ateliers de déserteurs condamnés au boulet » à Belle-Isle, en 1806, puis un second en 1807, fournit une main-d'œuvre appréciable et peu onéreuse pour le gros œuvre.

Les événements extérieurs eurent aussi des conséquences sur le déroulement des travaux : en 1802, lors de l'expédition de Boulogne, les compagnies de sapeurs, de mineurs et la plus grande partie des garnisons furent réquisitionnées et quittèrent les îles. Les charpentiers, ouvriers d'art, participèrent à la construction des bateaux plats de la flottille de Boulogne. Le directeur des fortifications, Le Mutel, s'en plaignait (4) : *...on fut obligé d'avoir recours aux gens du pays, dont les prix de journée devenaient excessifs. Les moyens de transport devinrent extrêmement rares, ayant été mis entièrement à la disposition de la Marine qui avait d'ailleurs droit de réquisition sur tous les ouvriers d'art qu'elle employait, sur tous les points de la côte, à la construction des bateaux plats...*

(1) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 4 n° 21.

(2) *Idem*, art 2 sect. 3 cart. 1 n° 23.

(3) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 4 n° 71.

Sixième partie

L'époque des réalisations 1815-1860

CHAPITRE PREMIER

La défense des côtes : 1815-1848

I — La Marine française sous la restauration et la monarchie de juillet

Le traité de Paris et l'abdication de Napoléon consacrèrent la suprématie maritime de l'Angleterre qui, désormais, régnait sans rivale sur les mers et sur un empire colonial immense. Si la flotte marchande de la France était pratiquement ruinée, la flotte de guerre n'était pas en meilleur état : elle se trouva réduite par la perte des bases extérieures (Anvers, Hambourg, Venise) et il ne restait qu'une soixantaine de vaisseaux dont la plupart construits rapidement avec des bois trop jeunes.

Le budget de la Marine était alors fort réduit car le nouveau gouvernement devait faire face à l'énorme dette de guerre; de plus, par esprit de réaction, les mesures instaurées par

Napoléon (1) (préfectures maritimes, écoles flottantes) furent abolies, le personnel en place épuré et les officiers émigrés rappelés pour remplacer les officiers soupçonnés d'opposition au nouveau régime : tout devait rentrer dans l'ordre d'avant 1789 et effacer l'œuvre napoléonienne.

L'arrivée, en 1819, du baron Portal au (2) ministère de la Marine et des colonies marque le début du redressement de la Marine française. Cet ancien président de la Chambre de commerce de Bordeaux usa de toute son influence pour convaincre le roi que le commerce français ne pouvait espérer reprendre une place honorable sur le plan international, sans une flotte capable d'assurer sa sécurité. Il fit adopter le principe d'un budget de soixante-cinq millions par année, afin d'augmenter les armements.

Progressivement, les préfectures maritimes furent rétablies; une école flottante installée à Brest sur le vaisseau de ligne l'*Orion* devint, en 1840, l'École navale. L'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré fit le relevé systématique du littoral français. La réorganisation de la Marine porta ses fruits et la participation de la flotte française, alliée aux flottes anglaises et russes lors de la guerre d'indépendance hellénique, en fit la démonstration à la bataille de Navarrin, le 20 octobre 1827.

La monarchie de juillet poursuivit une politique de conciliation avec l'Angleterre : ce rapprochement fut l'occasion, dans le domaine maritime, d'un esprit d'émulation qui favorisa le développement de la flotte française : celle-ci participa aux opérations navales en 1831, lors de l'intervention en Espagne puis en Belgique où les deux flottes bloquèrent l'embouchure de l'Escaut (1832).

La crise de 1841.

L'entente franco-anglaise demeurait précaire car elle reposait sur des bases fragiles : l'Angleterre ne pouvait accepter la politique d'expansion que la France tentait de mener en

(1) Nicolas (L.), *La puissance navale dans l'histoire, 1815 à 1914*, Paris, 1968.

(2) Tramond (J.), Reussner (A.), *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine*, Paris, 1924.

Méditerranée, forte de sa position en Algérie et de son crédit auprès du sultan Méhémet-Ali. Cette question d'Orient, que nous n'exposerons pas ici, faillit provoquer la rupture : Thiers, favorable à Méhémet-Ali, fit fortifier Paris à la nouvelle du traité de Londres que lord Palmerston avait réussi à passer avec l'Autriche, la Russie et la Prusse à l'insu de la France; Louis-Philippe, en dépit de ce camouflet, se résigna et sa bonne volonté, jointe à l'arrivée de lord Aberdeen et des conservateurs au gouvernement anglais, sauvèrent la paix (1).

Cette première entente cordiale se rompit en 1846 avec le retour de lord Palmerston à la tête de la diplomatie anglaise; il multiplia les incidents et la question des mariages espagnols fut le prétexte de la rupture. Le danger anglais renaissant, il importait de posséder une flotte en mesure de protéger les côtes françaises et capable de se mesurer aux vaisseaux anglais. L'amiral Mackau soumit alors un programme, « la loi des quatre-vingt treize millions », crédits extraordinaires échelonnés sur sept ans, affectés à la Marine, pour constituer une flotte de trois cent vingt huit (2) bâtiments tant à la voile qu'à la vapeur : ce programme fut accepté à l'unanimité des voix, tant l'ardeur belliqueuse et revancharde était grande. Une série de mesures compléta ce programme dont une des plus importantes fut la création d'une escadre d'évolution permanente en Méditerranée; la présence d'hommes tels Hugon et le Prince de Joinville favorisa l'expansion de la flotte française (3).

En Bretagne, une conséquence de l'entente cordiale fut le désarmement provisoire des batteries côtières; on ne pouvait cependant croire à une paix définitive et la crainte d'une nouvelle guerre franco-anglaise ne quitta jamais les esprits; les alternances des deux diplomaties n'étaient pas faites pour rassurer la population et des précautions furent prises localement pour être en mesure de faire face en cas de conflit. Pour lutter au mieux contre un éventuel blocus, les canaux, entrepris sous le 1^{er} Empire, furent achevés :

(1) Nicolas, *ouvr. cité.*

(2) Frond (V.), *Histoire de la Marine française au XIX^e siècle*, Paris, 1868.

(3) Tramond (J.), Reussner (A.), *ouvr. cité.*

- Canal du Blavet : 1804-1826 - 60 km;
- Canal de Nantes à Brest : 1806-1842 - 178 km;
- Canal d'Ille et Rance : 1805-1843 (1).

En ce qui concerne la défense des côtes, il fallut attendre le résultat de la Commission de 1841 qui engendra de multiples projets réalisés seulement après 1848 pour une partie et 1858 pour le reste.

II — Les nouvelles conditions de l'attaque et de la défense La commission de 1841

a. La navigation à vapeur.

Depuis 1811, les conditions de la défense avaient changé par suite de l'apparition de la vapeur utilisée comme moyen de propulsion des navires. L'utilisation de la vapeur, dans les moyens de communication, fut une conséquence de la révolution industrielle qui s'opérait en Angleterre depuis la moitié du XVIII^e siècle.

Le réseau routier, en dehors des grands axes, était en très mauvais état; les marchandises étaient acheminées par les rivières navigables et par les canaux. C'est à ce secteur que le progrès technique s'appliqua d'abord: les machines à vapeur apparurent d'abord sur les navires marchands; la flotte de guerre ne pouvait encore l'adopter car les inconvénients l'emportaient alors sur les avantages. En effet, ces premières machines consommaient beaucoup de charbon: la roue à aube occupant tout un flanc du navire, constituait un point de faiblesse, en donnant prise au vent, et compromettait l'équilibre; elle réduisait aussi le nombre des bouches à feu. Les avantages résidaient particulièrement dans la possibilité de naviguer par tous les temps, même les calmes plats, d'être beaucoup plus manœuvrants et de pouvoir accéder en des points où la voile aurait imposé le louvoyage.

La navigation à vapeur se développa d'abord en Angleterre et aux États-Unis; en France, la vapeur fut d'abord utilisée sur des

(1) *Histoire de Bretagne*, Toulouse, 1969, p. 404.

bâtiments de transport et sur les avisos avec des machines importées d'Angleterre. Désirant s'affranchir de cette tutelle, « des manufactures de machines à feu » furent installées en France: la première apparut à Indret sur la Loire, position privilégiée, non loin de Nantes, Rochefort, Lorient et même Brest (1).

La seconde révolution s'opéra en 1843 quand l'appareil moteur à hélices remplaça la roue à aubes: la machine était alors hors de la portée des boulets de l'ennemi car placée sous la ligne de flottaison. Les bâtiments d'évolution pouvaient donc l'adopter. Ils conservaient cependant leur voilure pour économiser le charbon car, aux allures portantes et par bon vent, il était plus avantageux de naviguer à la voile. Cette flotte de transition fut peu à peu remplacée par des navires conçus uniquement en fonction (2) de la vapeur et, en 1848, fut mis en chantier le « Napoléon », navire à hélices, armé de quatre-vingt dix canons, construit sur les plans de l'ingénieur Dupuy de Lôme: ce navire atteignait une vitesse de treize nœuds et était bon manœuvrier. Sur l'instigation de Dupuy de Lôme débuta la construction des vaisseaux, dérivés du « Napoléon », et la transformation des navires sur cale par l'adjonction d'une machine à vapeur. Cependant, rapidement, ce type de vaisseau se trouva déclassé par suite de la mise en chantier de navires cuirassés.

b. La commission de 1841: création et organisation.

La commission de 1841 reprit le travail entrepris par la commission de 1811; entre temps, en 1818, le ministre de la Guerre, Gouvion Saint-Cyr, avait institué une haute commission, composée d'officiers des différentes armes, chargée d'élaborer un système de défense pour les frontières maritimes et continentales du pays: le travail de cette commission fut le point de départ d'une nouvelle commission qui présenta la partie du travail concernant les frontières continentales, mais se trouva dissoute avant d'avoir pu réaliser le même travail pour le littoral.

(1) Garagnon (J.), *Indret et la marine, trois siècles d'histoire*, dans *Revue historique de l'Armée*, 1974, n° 1.

(2) Douset (F.), *Un siècle de flotte de surface*, dans *Revue historique de l'Armée*, 1974, n° 1.

Conscient de l'importance de combler au (1) plus vite cette lacune, le maréchal Sout, alors ministre de la Guerre, décida, le 4 février 1841, qu'une commission mixte composée d'officiers du génie, de l'artillerie et de la Marine serait spécialement chargée d'examiner toutes les questions se rattachant à la défense du littoral et de présenter un travail complet sur l'armement des côtes, de la Corse et des îles. Pour plus d'efficacité, elle fut subdivisée en cinq commissions mixtes locales constituées par des officiers résidant dans chacun des arrondissements avec le directeur de l'artillerie pour président. Ces officiers étaient chargés de visiter les batteries, d'en mesurer le degré d'utilité et, en fonction de cela, d'en décider la suppression ou le maintien. Ils rédigeaient un mémoire pour la défense et faisaient lever les plans des batteries et les cartes du littoral qu'ils adressaient à la commission centrale.

Le travail de ces commissions fut rassemblé en huit volumes de texte et sept grands atlas (2).

D'août 1841 à janvier 1842, les cinq commissions locales effectuèrent la reconnaissance complète de tout le littoral et des îles et présentèrent leur travail à l'examen successivement des comités d'artillerie, du génie et d'une commission spéciale de la marine. Une commission de révision, instituée le 12 août 1845, composée des membres appartenant aux trois services examina et discuta les suggestions des commissions précédentes et rendit son verdict en novembre 1847. Les travaux furent divisés en deux tranches : les travaux de première classe, concernant les ouvrages défensifs à élever dans le rayon des grands ports, commencèrent dès 1845 - une dotation de huit millions trois cent cinquante mille francs y fut affectée. Les travaux de seconde classe étaient destinés à parfaire la défense immédiate des côtes et devaient faire ensuite l'objet d'une autre demande de crédits.

Une ordonnance royale de 1843 attribua, au département de la Marine, l'armement, le service et la garde des batteries défendant immédiatement les cinq grands ports militaires

(1) Noizet, *Principes de fortification*, tome 2, Paris, 1859.

(2) Conservés à la Bibliothèque de l'Inspection du Génie (F° 348) ; signalons qu'il manque le volume concernant l'arrondissement nous intéressant directement. Les pages suivantes ont été rédigées à partir de l'étude de ces volumes.

(Cherbourg - Brest - Lorient - Rochefort et Toulon), tout en conservant à la guerre le commandement et la haute direction de la défense des frontières maritimes.

III — L'œuvre de la commission de 1841 et ses conséquences pour la défense des côtes

La commission établit les bases de son système suivant le principe de la concentration des forces, l'extension de la défense mobile et l'uniformité de l'artillerie. Les deux premiers principes se confondaient, le but étant de supprimer les batteries élevées sur des points peu importants, de renforcer les endroits stratégiques et de créer un petit nombre de foyers d'action redoutables : ... ces centres, établis comme des bastions sur les saillants d'une côte de manière à laisser dans les rentrants, comme dans les courtines, les établissements, ports, villes, mouillages et autres points importants à protéger... (1).

La commission avait été choquée par la multiplicité des batteries, mal entretenues et à l'armement hétéroclite. A la défense fixe des batteries permanentes, se substituait une défense mobile formée de bâtiments à vapeur de faible tirant d'eau, armés d'obusiers de 22, chargés de la surveillance immédiate de la côte : ils pouvaient survenir à tout moment et par tous les temps sur les lieux d'une descente : ... mais ce n'est pas seulement une artillerie redoutable promenée le long des côtes et faisant face partout à l'attaque, c'est encore une artillerie de manœuvre qui peut menacer et poursuivre la retraite de l'ennemi... (2).

De plus, une première zone de sécurité était créée par des frégates et des corvettes croisant au large des côtes, protégeant le cabotage, guidant les convois et éclairant les manœuvres de l'ennemi.

(1) Bibl. Génie, F° 348, Armement des côtes, travail de la commission des côtes, procès-verbaux de la séance du 22 mai 1841.

(2) *Ibid.*

a. Uniformisation de l'artillerie des côtes.

La Marine ayant adopté les gros calibres, il importait que la défense pût opposer à l'attaque des calibres dont la puissance ne fût pas inférieure à celle des vaisseaux. La décision fut donc prise d'uniformiser les deux artilleries non seulement dans les calibres mais encore dans les agrès et les manœuvres : cela procurait la possibilité d'employer les canonnières des bâtiments bloqués ou en station au service des batteries côtières.

Par décision ministérielle du 27 mai 1841, « le canon long de 30 et l'obusier de 22 en fer actuellement en usage dans la Marine furent déclarés - « calibres de côte » - (1). Cette unité de calibre dans les batteries en facilitait l'approvisionnement.

Le canon de 30 portait plus loin que l'obusier : « de but en blanc à la charge de 3,75 kg avec boulet massif : 733 mètres » (2) : l'obusier de 22 donnait la possibilité de tirer juste et loin des projectiles creux, de plein fouet et à ricochet, particulièrement redoutables pour les vaisseaux : « de but en blanc, à la charge de 3,50 kg avec obus vide : 568 mètres ». Ces deux pièces étaient employées contre les cibles mobiles. Pour défendre les mouillages ou les rades occupées par des navires ennemis, le mortier de 32 intervenait en raison de sa plus grande portée ; en revanche, son tir était moins précis et la manœuvre plus lente : portée moyenne d'un mortier sous l'angle de 45° avec la charge de 12,5 kg : 4135 mètres » (3).

L'armement des batteries variait de quatre à douze pièces maximum réparti également entre obusiers et canons. Les réduits étaient armés d'un obusier de 16, dans le cas des tours où l'épaisseur de la plate-forme supérieure avait été calculée pour en supporter le poids (4). Les fusils de rempart, d'un tir facile, armaient également le réduit à raison d'un fusil pour cinq hommes de garnison.

(1) *Ibid.*

(2) Arch. Génie, art. 12 sect. 1, Instruction sur l'armement et la défense des côtes, 1845, cart. 68.

(3) *Ibid.*

Reprenant une idée de Napoléon, la commission abolit le désarmement des côtes par mesure de précaution : désormais, les bouches à feu seraient conservées à l'intérieur des batteries, sur des supports de métal et soigneusement tamponnées. Enfin, le tir à boulets rouges fut supprimé car « dangereux, pénible et difficile » et les fours abandonnés (5).

b. La défense permanente.

La commission recommanda le principe de la réunion de tous les bâtiments affectés au service de la batterie de côtes, en un seul bâtiment servant en même temps de réduit. Elle utilisait, comme référence, les tours et les redoutes modèles instaurées par la commission de 1811 dont elle reprenait les idées. En conséquence, plusieurs types de tours et de corps de garde défensifs furent adoptés comme réduits, répartis en deux classes distinctes et comportant plusieurs catégories suivant l'importance de la garnison (6).

Les réduits de première classe, construits dans des batteries isolées, voûtés à un étage surmonté d'une plate-forme défensive ; les murs extérieurs devaient être d'une épaisseur suffisante pour résister au boulet. L'étage était percé de créneaux pour pouvoir tirer tout azimut et principalement sur le terre-plein de la batterie. La plate-forme supérieure, élément principal de la défense, armée d'un obusier ou d'une pièce de campagne, comportait au mur qui l'entourait (à une hauteur de 1,80 m pour couvrir les défenseurs) des créneaux de fusillade permettant un tir plongeant sur la batterie et découvrant parfaitement le terrain extérieur.

Pour battre les abords immédiats, des machicoulis étaient placés en saillie, sur chaque côté du réduit, et l'un d'eux battait directement la porte d'entrée fermée d'un pont-levis franchissant le fossé. L'intérieur renfermait le logement du chef de poste, des canonnières et d'un gardien permanent, un magasin à poudre, un magasin d'artillerie, un magasin à vivres, une cuisine, un puits

(1) *Ibid.*

(2) *Idem*, Art. 21 sect. 4 cart. 2.

ou une citerne. Ce réduit, placé en arrière de la batterie, était plus ou moins enterré afin d'être défilé de l'artillerie des vaisseaux.

L'épaulement de la batterie constituait la principale masse couvrante que le réduit devait cependant dominer pour ne pas être plongé par l'artillerie ennemie en cas de succès d'une descente; des traverses de terre pouvait également le défilé. La connaissance exacte de la position extrême que pouvait prendre les navires, en fonction de la marée, s'avérait indispensable et était obtenue par des sondages précis. Cette méthode révèle bien le souci d'adapter au terrain ces plans-types de construction.

Ces tours modèles étaient divisées en trois catégories suivant la garnison :

- Tour n° 1 : soixante hommes;
- Tour n° 2 : quarante hommes;
- Tour n° 3 : vingt hommes.

Les réduits de deuxième classe étaient des corps de garde de même capacité que les tours mais ne portant pas d'artillerie. Ils n'avaient pas la solidité des tours et étaient couronnés d'une voûte légère : ils offraient cependant une défense en mousqueterie égale à celle des tours et suffisante pour résister à un coup de main.

La batterie de côte : l'élévation de la batterie fut arrêtée à 7 à 8 mètres au-dessus de la hauteur moyenne des eaux; le tracé de ces batteries à barbette dépendait des lieux et la commission recommandait de fixer, à l'aide de cartes de sondages, les directions latérales extrêmes jusqu'où il était utile de tirer. Elle déconseillait le tracé en arc de cercle utilisé aux siècles précédents et préconisait les tracés rectilignes : si les directions extrêmes dépassaient 90°, le tracé devait donc être brisé en plusieurs secteurs de ligne droite. Elle se composait d'un parapet en terre de 6 mètres d'épaisseur, précédé d'un fossé. Des épaulements en retour et des traverses de 3 à 4 mètres d'épaisseur protégeaient l'intérieur de la batterie contre les tirs en enfilade.

Dans les endroits isolés où la présence d'une batterie n'était pas indispensable, l'établissement de postes de sûreté et d'observation parut nécessaire à la commission pour compléter les

dispositions permanentes de la défense des côtes : ils étaient chargés d'avertir, par un système de signaux, l'apparition, les forces et les manœuvres de l'ennemi; ils devaient aussi être capables de repousser les entreprises de l'ennemi; des détachements appartenant aux forces mobiles s'y tiendraient en permanence pour supporter le premier choc et attendre les secours. Les six modèles de tours et de corps de garde pouvaient satisfaire à tous les besoins des postes garde-côtes.

Une défense mobile complétait cette organisation permanente : des troupes rassemblées en camps d'observation occupaient des positions centrales, en arrière du littoral. Mais cette rapidité d'intervention était contrariée par le mauvais état des voies de communication de la zone côtière qu'il fallait donc perfectionner. La création d'un réseau de télégraphe côtier permit la transmission rapide des nouvelles (1).

(1) Touchard (vice-amiral), *la défense des frontières maritimes*, Paris, 1877.

CHAPITRE II

Les nouveaux termes de la défense des côtes : 1858-1870

I — La leçon des conflits de type moderne (guerre de Crimée, guerre de Sécession américaine)

Pour effacer les traités de 1815, Napoléon III poursuivit une politique d'expansion maritime et coloniale : la flotte en était l'instrument principal qu'il importait de perfectionner : les crédits affectés à la Marine augmentèrent rapidement et des hommes comme Ducos, Chasseloup-Laubat, Hamelin prirent énergiquement les affaires en mains pour doter la France d'une puissante marine de guerre (1).

Napoléon III rechercha l'alliance anglaise et fut même sollicité par lord Palmerston soucieux de maintenir l'empire ottoman face aux ambitions russes : il n'est pas de notre propos de relater les divers épisodes de la guerre de Crimée mais d'en dégager les enseignements qu'en tirèrent l'attaque et la défense. Les ravages opérés par les projectiles (2) russes sur les flottes françaises, anglaises et turques pendant les journées d'octobre 1854 devant Sébastopol démontrèrent l'absolue nécessité de protéger la coque des vaisseaux ; par contre, le tir de toute la flotte alliée n'avait que très légèrement endommagé les ouvrages de Sébastopol. Pour

(1) Tramond (J.), Reussner (A.), *ouvr. cité*.

(2) Grivel (L.A.), *La défense des côtes*, Paris, 1899.

avoir une action plus efficace, les vaisseaux auraient dû s'embosser plus près des forts, manœuvre risquée sauf si le commandant du navire parvenait à repérer l'angle mort des batteries.

Un an plus tard, les alliés mouillaient devant la citadelle de Kinburn, principale défense de l'embouchure du Dnieper. Le 17 octobre 1855, les batteries flottantes françaises ouvraient le feu sur la forteresse à des distances variant de 800 mètres à 1 kilomètre : ces batteries, couvertes de plaques de fer de 11 centimètres d'épaisseur reposant sur un bordé de chêne de 20 centimètres, avaient été mises rapidement en chantier et étaient arrivées en Crimée au mois de septembre 1855 ; le succès de ce nouveau type de bâtiment combla tous les espoirs qu'on fondait sur lui mais on ne put en déduire pour autant l'infériorité du fort en maçonnerie car l'ouvrage de Kinburn était en mauvais état.

A la suite de ces événements, des projets concernant la protection des coques et des ponts de navires furent élaborés et aboutirent au lancement, en 1858, de la frégate « la Gloire », frégate à coque de bois recouverte de bout en bout d'une cuirasse de 12 centimètres d'épaisseur construite sur les plans de Dupuy de Lôme : ce dernier (1) s'intéressait depuis déjà longtemps à la construction en fer car il était conscient des progrès de l'artillerie et des inconvénients de la construction en bois. En 1859 furent construits « le Magenta » et « le Solférino » : ces bâtiments constituaient un second type car ils n'étaient cuirassés qu'à la batterie et à la flottaison, les extrémités restant vulnérables. En 1865, la flotte cuirassée française se composait de douze navires des deux modèles Gloire et Magenta. Les navires cuirassés prirent part pour la première fois à une bataille navale lors de la guerre de Sécession américaine ; le type particulier de bâtiments cuirassés du « monitor » montra l'avantage du faible tirant d'eau pour attaquer les ouvrages côtiers. Les événements (2) de cette guerre firent ressortir, à l'inverse de ceux de la guerre de Crimée, la supériorité des bâtiments cuirassés sur les ouvrages en

(1) Dousset (F.), *ouvr. cité.*

(2) Rocard (A.), *Notice historique sur les batteries de côtes*, Paris, 1883.

maçonnerie : par contre, les ouvrages bien conçus en sable ou en terre offraient une bonne résistance. Ce résultat était prévisible car si le pouvoir offensif de l'attaque et de la défense avait été également accru par suite de l'adoption de l'artillerie rayée, les structures défensives des ouvrages côtiers étaient, par contre, restées inchangées. Ce fut également au cours de ce conflit que furent expérimentées, pour la première fois, les torpilles sous-marines, nouveaux organes de défense du littoral.

II — Les progrès de l'artillerie

A partir de 1858, l'adoption de l'artillerie rayée conduisit à réviser profondément les principes de fortifications adoptés : des études poursuivies depuis des années aboutirent à la création d'un modèle de canon pouvant tirer avec une précision et des portées inconnues jusqu'alors. Les projectiles de forme cylindrique se terminait par une pointe ogivale pour diminuer la résistance de l'air ; les rayures hélicoïdales de l'âme du canon étaient destinées à imprimer à l'obus un mouvement de rotation nécessaire pour assurer la justesse du tir ; une fusée percutante assurait l'explosion après le choc et, au cas où il y avait pénétration, augmentait considérablement l'effet explosif. Le matériel d'artillerie modèle 1858-60 adopté par la Marine permettait de tirer des obus de 31 kilogrammes à une distance de 6460 mètres. Ces obus étaient armés d'une fusée percutante assurant l'explosion après le choc. A partir de 1860, les progrès de l'artillerie furent constants, en puissance et en portée. Une ordonnance impériale de 1858 ordonna l'utilisation du canon de 30 rayé, de l'obusier de 22 et du mortier de 32 dans les batteries côtières.

L'artillerie rayée fit l'objet de diverses expériences destinées à établir ce qu'on pouvait attendre de ce nouveau matériel pour la défense des côtes. Les premières eurent lieu en juin 1863 au fort Liedot à l'île d'Aix et l'année suivante au fort de l'île d'Enet (1) : les conclusions tirées des expériences montrèrent que les ouvrages en maçonnerie ne pouvaient soutenir le combat contre les bâtiments à vapeur cuirassés, armés de canons rayés, attaquant

(1) Arch. Génie, art. 21 sect. 15 § 4 cart. 2 n° 1-2-3.

avec les obus oblongs à fusée percutante. Il était indispensable de cuirasser ces forts en maçonnerie et de réviser les profils terrassés. Les expériences de cuirassements se multiplièrent en France jusqu'en 1873 où la commission de défense des côtes adopta un nouveau type de batteries côtières que nous n'étudierons pas ici car cela déborderait le cadre historique choisi.

III — Les conséquences pour la défense des côtes

A mesure que les conditions de l'attaque et de la défense se transformaient, des modifications étaient apportées aux bases posées par l'instruction sur la défense des côtes du 30 décembre 1845. La généralisation de l'emploi de la vapeur dans la Marine avait été un des principaux facteurs de changement : les navires avaient un rayon d'action limité car ils étaient contraints à des ravitaillements fréquents en charbon et, avec les perfectionnements, ils nécessitaient des approvisionnements plus complexes et un matériel de réparation plus délicat. Les points d'appui de ces navires devaient être protégés. Le forçage des passes était devenu beaucoup plus facile que par le passé grâce à l'emploi de la vapeur. Le cabotage avait perdu de son importance du fait du développement du chemin de fer : les voies ferrées littorales pouvaient y suppléer complètement en cas de conflit.

Les débarquements n'avaient plus la même importance stratégique qu'à l'époque où les voies de communication littorales étaient peu développées et où le système de renseignements à distance restait sommaire : la possibilité pour l'ennemi de se présenter à l'improviste sur un point quelconque avait entraîné l'obligation de recourir à une défense fixe, disséminée tout au long du littoral et dont l'élément le plus important était la fortification avec son armement. Maintenant, les réseaux télégraphiques et sémaphoriques transmettaient rapidement les renseignements ce qui permettait à la défense de prévoir les intentions de l'ennemi.

Le principe de la diminution du nombre des points d'attaque (posé par la commission de 1841) alla en s'accroissant : les entreprises contre les côtes diminuaient d'importance et se

réduisaient à des tentatives contre des points particuliers qu'il fallait défendre à tout prix en y concentrant les moyens de la défense : ces points d'attaque restaient les principaux ports militaires ou de commerce, les arsenaux, l'embouchure des fleuves (Seine, Loire, Gironde) et les îles.

Par suite des nouveaux moyens mis à la disposition de la défense, cette dernière n'était plus exercée exclusivement par une organisation fixe mais elle était appuyée, voire même remplacée en bien des points, par une défense essentiellement mobile : la défense mobile de terre reposait sur les troupes regroupées au voisinage des côtes et soutenues par l'artillerie de campagne : elle avait un rôle purement défensif. La défense mobile de mer avait pour but de surveiller les escadres ennemies dans le voisinage des côtes : les cuirassés et les croiseurs rapides remplissaient ce rôle ; des navires garde-côtes cuirassés, caractérisés par une grande puissance défensive (cuirassement), un armement puissant et un faible tirant d'eau, patrouillaient le long des côtes et devaient maintenir la communication avec les îles.

La période 1850-70 constitue une période de transition pour la défense des côtes ; la défense fixe, en dépit des progrès de l'attaque, reste celle préconisée par la commission de 1841. Une notice de 1851 (1) « système de défense des côtes en cours d'exécution » reprend termes pour termes l'instruction de 1845 : une réserve est cependant émise dans le paragraphe concernant les batteries de côtes ; « on n'emploierait plus pour la défense des côtes que des canons rayés de 30 lançant des boulets de 30 kilogrammes et des mortiers de 32 ». La circulaire du 31 juillet 1846 avait arrêté les dispositions à suivre pour la construction des réduits de batteries de côtes ; une modification intervint, par décision du 24 septembre 1855, concernant les tours n° 1 - 2 - 3 : leurs voûtes devaient être épaissies en fonction du poids du matériel d'artillerie qui y serait désormais entreposé en temps de paix (2).

Dans les modèles de corps de garde 1846, [Planches XXIII et XXIV], la face principale des réduits (celle opposée à l'entrée)

(1) Arch. Génie, art. 12 sect. 1 cart. 69, 1858.

(2) *Idem*, art. 1 cart. 2 n° 54.

était renforcée car elle protégeait les magasins à poudre et d'artillerie : en 1861, le comité des fortifications décida d'augmenter l'épaisseur de ce mur pignon de 0,20 m car les nouveaux canons rayés se révélaient beaucoup plus dangereux pour les maçonneries en raison de leurs projectiles explosifs. Il fut prévu de prendre cette surépaisseur hors-d'œuvre afin de ne pas diminuer la contenance des locaux placés sur le pignon de tête du réduit : l'épaisseur du mur se trouvait portée à 1 mètre; ceci fut jugé suffisant *si l'on tient compte de l'incertitude du tir des vaisseaux et de la direction ascendante de ce tir, on reconnaîtra que les maçonneries des corps de garde, au moins jusqu'à la hauteur des extrados des voûtes, ne pourront être atteintes que fort rarement* » (1). En outre, les maçonneries des réduits étaient, pratiquement dans tous les cas, couvertes par l'épaulement de la batterie ou par des traverses.

En ce qui concerne les tours, leur structure ne fut pas modifiée, les travées seulement allongées de 2,80 m pour les tours de trente et cinquante hommes. La construction de ces tours étant extrêmement onéreuse, le Comité préconisa de construire, en remplacement, des corps de garde renforcés : ceux-ci devaient avoir des murs de 1 mètre d'épaisseur sur toutes les faces et des voûtes suffisamment résistantes pour supporter le poids d'une ou deux pièces légères (2).

L'étude des fortifications, construites entre 1858 et 1865 sur le littoral breton et sur les îles, montre que les ouvrages en maçonnerie furent édifiés suivant les modèles de 1846 en dépit de l'adoption de l'artillerie rayée : les progrès de l'artillerie et la nécessité de construire des fortifications côtières étant concomittants, expliquent cette inadaptation momentanée. A la même époque, l'Angleterre, qui organisait sa défense côtière depuis 1848, appliquait aux ouvrages réalisés les mêmes principes défensifs qu'aux navires en y plaquant des boucliers de fer, véritable cuirasse. En France, les principales modifications intervinrent dans les batteries de côtes dont les épaulements furent modifiés pour recevoir le nouvel armement. La commission

(1) *Ibid.*, n° 90.

(2) *Ibid.*

de 1861 préconisait toujours le fort en maçonnerie. Le général Paixhans avait pourtant, dès 1824, proposé une casemate en maçonnerie dont le mur de face était protégé par une cuirasse en fer; de nombreux essais suivirent mais sans résultat satisfaisant. Des expériences de cuirassement furent tentées en France jusqu'en 1870 (notamment à Gâvres) mais, à la veille de la guerre, l'Angleterre était le seul pays d'Europe à posséder des ouvrages cuirassés sur ses côtes. Comme le conflit ne s'étendit pas jusqu'aux côtes anglaises, on ne put vérifier l'efficacité de ces fortifications nouvelles ni en tirer de conclusion (1).

Pourtant, en dépit de l'adoption par la Marine de l'artillerie rayée, la batterie de côte n'avait pas perdu, en 1860, sa supériorité sur les navires à vapeur cuirassés. En effet, en raison de l'élévation naturelle du littoral au-dessus du niveau de la mer, la batterie côtière avait, pratiquement dans tous les cas, le commandement sur les batteries des vaisseaux : les servants des pièces voyaient l'adversaire, pouvaient estimer sa manœuvre, ce qui n'était pas le cas de l'adversaire; en outre, ce dernier, gêné par le roulis, ne pouvait ajuster son tir avec toute la précision voulue.

IV. — La défense des îles

Les îles conservaient toute leur importance, celles qui possédaient de bons mouillages pouvaient recevoir des dépôts de charbon et devenaient des points d'appui convoités par l'ennemi. Il était nécessaire qu'elles fussent fortifiées, en temps de paix comme en temps de guerre : la fortification préconisée pour les petites îles était un réduit central battant toute l'étendue du territoire. Pour les îles de taille plus importante, des batteries et postes garde-côtes devaient défendre les principaux points de débarquement : le réduit principal de la défense devait, dans ce cas, se trouver à proximité du littoral, côté continent, afin de maintenir la communication avec celui-ci et recevoir du secours.

(1) Rocard (A.), *ouvr. cité.*

En Bretagne, la perspective d'un conflit franco-anglais ne fut jamais écartée et durant les années 1855-60, d'importants travaux de fortifications furent entrepris. L'organisation défensive du littoral reposait, pour le secteur qui nous intéresse, sur les points fortifiés suivants :

— Le port militaire de Brest avec les anses des Blancs Sablons, de Bertheaume, de Camaret et de l'île d'Ouessant;

— Le port militaire de Lorient avec l'île de Groix et la rade de Quiberon;

— L'île de Belle-Isle et l'embouchure de la Loire.

CHAPITRE III

Les réalisations

I — Ouessant

Les sept batteries d'Ouessant avaient été laissées à l'abandon et les officiers de la commission de 1841 constatèrent que les épaulements étaient pratiquement effacés. La commission décida la suppression des batteries de Bachaol, d'Arland, Porz Guen et Pen amen (Lampaul) et de conserver et perfectionner celles du Stiff, Galgrach et Loqueltas pour lesquelles elle proposait l'armement suivant (1) :

— *Batterie du Stiff* :

- A reconstruire en arrière;
- 3 bouches à feu (2 canons de 30, 1 obusier de 22);
- Elle aura pour réduit un corps de garde défensif n° 3;
- 2° importance;

— *Batterie de Galgrach* :

- Même emplacement;
- 3 bouches à feu (2 canons de 30, 1 obusier de 22);
- Corps de garde défensif n° 3;
- 2° importance;

(1) Bibl. Génie, F° 348, Armement des côtes, travail de la commission des côtes de 1841, procès-verbaux.

— Batterie de Loqueltas :

- Même emplacement;
- 4 bouches à feu (2 canons de 30, 2 obusiers de 22);
- Corps de garde défensif n° 3;
- 2° importance;

Redoute et poste de la Croix Saint-Michel :

- Redoute modèle n° 2;
- Une batterie de 6 obusiers de 0,16;
- 400 hommes de garnison.

La réalisation de ces instructions n'eut lieu que vingt ans plus tard.

Plusieurs projets furent élaborés pour le réduit central : les avis divergeaient sur l'emplacement où devait s'élever l'ouvrage. En 1848, le comité des fortifications proposa de le construire au niveau du hameau de Parluchen, à l'est de la batterie de Loqueltas, ce qui éviterait de construire un réduit à cette dernière : l'élection de cette nouvelle position privilégiait l'importance stratégique de la baie de Lampaul. L'année suivante, ce choix était contesté car la baie de Lampaul n'était (et n'est toujours pas) tenable par vent du sud-ouest; aucun secours ne pouvait alors y parvenir. La baie du Stiff, située à l'opposite, paraissait d'une importance stratégique plus grande. Le comité revint finalement au choix initial de la commission de 1841 : la hauteur Saint-Michel d'où les deux baies et toute l'île pouvaient être battues. Dans son avis du 27 novembre 1857, les propositions de la commission de 1841 furent définitivement adoptées et l'emplacement du fort, confirmé par le ministre de la Guerre, le 28 décembre 1857 (1).

Cet ouvrage devait répondre à certaines exigences dont la plus importante était d'être couvert d'une hauteur, située à 600 mètres dans son nord-est et avoir, en outre, un bon commandement sur l'île. Ce fort présentait un plan carré, flanqué à chaque angle d'un bastionnet; la caserne défensive se plaçait en arrière d'une face de ce carré dont elle supporterait le

(1) Arch. Génie, art. 12 sect. 3, avis du comité des fortifications (1850-1857).

terre-plein. Le chef de génie prit pour modèle la caserne de Quelern, simple rez-de-chaussée à un étage; elle comprenait onze travées ayant chacune 17,50 m de long sur 5,50 m de large : les magasins, la manutention et les cuisines occupaient le rez-de-chaussée et l'étage était réservé au casernement (264 lits de soldats et 20 lits de sous-officiers).

En 1862, les déblais commencèrent mais des problèmes surgirent : il n'y avait pas d'entrepreneur pour ce travail et de nombreuses maisons devaient être démolies. Aussi, les travaux furent-ils suspendus le 22 mars 1862 pour ne reprendre qu'à la fin du siècle.

La construction de la batterie et du réduit de Loqueltas fut exécutée suivant la décision de la commission de 1841, par avis du comité du 27 novembre 1857.

Il s'agissait d'une batterie armée de quatre pièces avec pour réduit un corps de garde n° 3 devant protéger l'entrée et le mouillage de la baie de Lampaul; commencés en 1860, les travaux s'achevèrent en 1862. Le prix dépassa les prévisions puisque le terrain dût être délardé afin que le terre-plein de la batterie puisse être battu à partir de la terrasse du réduit.

La construction de la batterie et du réduit de Galgrach faisait partie du programme de la commission de 1841 : le comité de 1857 en fixa l'emplacement au fond de la baie de Beninou et les travaux furent menés concurremment avec ceux de Loqueltas (1).

La commission de 1841 avait proposé une batterie et un réduit destinés à battre le mouillage de la baie du Stiff; le comité en approuva la construction mais elle ne fut jamais entreprise. Un nouvel avis du comité du 10 juillet 1861 approuva le projet de construire une batterie avec un réduit (corps de garde n° 3) sur la pointe de Lostlogod mais, en 1870, le comité ajourna ce projet.

II — Molène

A Molène, la commission de 1841 fit le relevé de trois batteries : les batteries du port (situé au nord de l'île), de Porz

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Le Conquet cart. 6 (1860-1875).

Ban et de Goubas, simples épaulements de terre, revêtus intérieurement et extérieurement; une caserne dans le village pouvait contenir cinquante hommes et renfermait divers magasins. Les officiers de la commission décidèrent de supprimer ces trois batteries et de les remplacer par un nouvel ouvrage, situé en avant de la batterie du port et armé de trois bouches à feu (deux canons de 30 et un obusier de 22) ayant pour réduit une tour n° 1 armée de deux obusiers de 16. Cette batterie aurait pour but de défendre le port, seul endroit accessible de l'île. Un poste de soixante hommes d'infanterie compléterait le système de défense de l'île (1).

En 1860, un nouveau projet remplaça la tour n° 1 par un corps de garde n° 3 et prescrivit d'étudier (2) la position à donner à ce réduit. Les passes comprises entre Molène et Balanec étant très peu fréquentées, il ne s'agissait pas de maîtriser passes et mouillages, mais bien plus d'assurer une protection à l'île de Molène qui établissait la communication entre Ouessant et la pointe Saint-Mathieu et renfermait une population d'habiles pilotes. En dépit de ces bonnes raisons, les travaux ne furent pas entrepris car priorité était donnée à la défense d'Ouessant.

III — Les Glénan

Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, les Anglais avaient occupé, sans interruption, le mouillage situé au nord-est de l'île de Penfret d'où ils perturbaient considérablement le cabotage. Ils ne prenaient même plus la peine d'empêcher le ravitaillement du fort Cigogne tellement son inutilité était évidente.

Si la commission de 1818 demandait la construction de redoutes sur les îles de Penfret, Saint-Nicolas et le Loch, le comité des fortifications de 1825 et la commission de 1836 se bornèrent à proposer l'entretien du fort Cigogne et la construction d'un fort sur Penfret pour protéger le mouillage (3). La commission de 1841

(1) Bibl. Génie, F° 348, Armement des côtes, travail de la commission des côtes de 1841, procès-verbaux.

(2) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Le Conquet cart. 6 (1860-1861).

(3) *Idem*, Concarneau cart. 5 n° 2.

proposa la construction d'une batterie de neuf bouches à feu, avec pour réduit une tour n° 1 pour défendre le mouillage de Penfret, et fixait l'armement du fort Cigogne à quatre canons de 30, servis par vingt canonniers.

a. Les travaux à Penfret.

Ils commencèrent en 1857 : plusieurs projets avaient été à l'étude et faisaient tous état de la difficulté à fixer l'emplacement de la batterie et du problème que posait la présence du phare de Penfret, situé sur le mamelon nord-est (4).

En ce qui concerne le premier point, la batterie devait battre la passe entre la pointe de Trévignon et l'île et, surtout, le mouillage dont les limites avaient fait l'objet de multiples controverses. L'inspection générale de 1857 décida que la masse des feux devait être dirigée au nord-est et proposait de disposer les pièces extrêmes de manière à pouvoir battre l'angle compris entre le sud-sud-est et le nord-ouest; la face principale devait être établie perpendiculairement à la direction de l'est-nord-est. Les limites du champ de tir étaient celles du mouillage, obtenues en menant une droite par le phare, et par les roches de Glut Hir, et par la batterie de l'île Tudy.

La présence du phare, à proximité immédiate de la batterie, posait un important problème car, par sa grande élévation (22 mètres), il constituait une cible et un repère idéaux pour l'artillerie de l'ennemi. En cas de débarquement, si l'ennemi s'en emparait, la batterie ne serait plus tenable; aussi, la décision d'inclure le phare dans l'ouvrage de défense fut-elle prise, en l'entourant d'une enceinte de sûreté qui comprendrait aussi le réduit de la batterie.

La commission de 1841 avait prévu une tour n° 1 à deux étages que l'inspection de 1857 rejeta en raison de la trop grande dépense qu'auraient exigée les travaux d'excavation pour la défilier. Elle se prononça (5) pour un corps de garde défensif n° 1 pour soixante hommes. Celui-ci devait être enfoncé dans le sol de

(4) *Ibid.*

(5) *Ibid.*

sorte que sa plate-forme supérieure soit au niveau du rez-de-chaussée du phare; ce dernier et le réduit étaient entourés d'une enceinte crénelée et d'un fossé d'une profondeur de six mètres. Dans un but d'économie, l'idée avait été caressée un moment de loger les soldats de la garnison du fort dans les logements des employés du phare mais, devant les protestations de ces derniers, l'idée fut écartée.

Les travaux commencèrent en 1858, lentement, car la constitution d'ateliers s'avérait problématique : les manoeuvres et terrassiers ne voulaient pas venir travailler sur les îles; aussi, les crédits furent reportés sur l'année suivante. Le capitaine du génie demandait instamment que tout soit mis en œuvre pour que les travaux fussent achevés pour 1860, avant que les travaux du chemin de fer à Concarneau commencent car les ouvriers abandonneraient alors les Glénan.

b. Fort Cigogne.

Les diverses commissions qui visitèrent le fort n'estimèrent pas utile de l'agrandir, ni de remédier à ses défauts, dont le plus grave était la faible hauteur des escarpes qui le rendait accessible à l'escalade.

En 1843, le fort fut mis en état de recevoir une garnison : comme les casemates étaient fort humides, on démontra les terre-pleins afin de refaire les chapes; deux années après, l'étanchéité vérifiée, les plates-formes étaient remplacées (1).

En 1847, un chef de génie proposa de (2) rendre défensifs les deux fronts, simples murailles au nord et à l'est; le directeur des fortifications ne jugea pas cette modification nécessaire car le but essentiel du fort était de défendre le mouillage de la chambre, battu de ses faces ouest et sud. Les deux autres côtés n'étaient, en outre, pas abordables en raison des récifs qui rendaient un débarquement impossible.

L'inspection de 1857 décida des travaux d'amélioration (3) : un chemin de ronde constitué par une banquette d'infanterie

(1) *Ibid.*, cart. 4 (1843).

(2) *Ibid.*, 1847.

(3) *Ibid.*, cart. 5 (1857).

soutenue par des arceaux surbaissés compléta utilement le front sud-est, simple clôture de maçonnerie de 7,30 m d'élévation extérieure et 5 mètres à l'intérieur, englobant la « tourelle » (4). Pour renforcer la défense de l'accès au fort, un machicoulis surmonta le pont-levis de la porte d'entrée; les terre-pleins de l'est furent nivelés et les rampes d'accès achevées. Les quatre pièces d'artillerie reçurent la répartition suivante (5) :

— *Face ouest* : la plus importante puisqu'elle battait la chambre et le chenal des Bluniers : 2 pièces;

— *Face sud* : voyait l'île du Loch et pouvait en défendre l'accès : 1 pièce;

— *Face est* : voyait Penfret et le chenal de Brimilec : 1 pièce.

La face nord ne voyait aucune passe et ne pouvait que jeter des feux obliques sur l'île Saint-Nicolas, objectif déjà rempli par la face ouest : elle ne reçut en conséquence aucun armement.

Les travaux furent entrepris en même temps que ceux de Penfret et, comme eux, terminés pour l'été 1860.

L'évaluation de la dépense en 1857 était la suivante (6) :

Penfret :	
— Construction de la batterie	11000 f
— Construction du réduit	110000 f
— Cigogne	4000 f

IV — Groix

Les commissions de 1818 et de 1836 avaient adopté le projet de construire un fort sur le littoral face au continent pour remédier à l'insuffisance du fort Lacroix. La commission du 3^e arrondissement de 1841 proposa d'unifier l'armement des batteries de l'île et de leur adjoindre un corps de garde défensif; elle n'en supprimait aucune (7) :

(1) Terme utilisé dans le mémoire pour désigner le saillant arrondi du chemin de ronde.

(2) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Concarneau cart. 5 (1859).

(3) *Ibid.*

(4) Bibl. Génie, F^o 348. Proposition de la commission du 3^e arrondissement (1842).

— *Fort Lacroix* : 1^{er} degré d'importance - 8 canons de 30 - 3 canons de 12 - un gardien - 50 canonniers - 100 hommes d'infanterie;

— *Batterie de Nosterven* : 2^e degré d'importance - 2 bouches à feu - corps de garde n° 3 - un gardien - 10 canonniers - 10 hommes d'infanterie;

— *Poste de la pointe des Chats* : 2^e degré d'importance - corps de garde n° 3 - 20 hommes;

— *Poste des Saisies* : 2^e degré d'importance - corps de garde n° 3 - 20 hommes;

— *Poste Saint-Nicolas* : 2^e degré d'importance - corps de garde n° 3 - 20 hommes;

— *Batterie du Grognon* : 2^e degré d'importance - 6 bouches à feu - corps de garde n° 2 - un gardien - 30 canonniers;

— *Batterie du Grip* : 3^e degré d'importance - 6 bouches à feu - corps de garde n° 2 - un gardien - 30 canonniers;

— *Poste garde-côtes du Spernec* : 2^e degré d'importance - corps de garde n° 3 - 20 hommes.

Après délibération avec le comité des fortifications de 1842, les batteries du port Tudy, Stanverec, Goyave et les postes de la pointe des Chats, des Saisies et de Saint-Nicolas furent supprimés : ...Aussi, par avis de la Commission d'armement des côtes de 1841 et du Comité du Génie du 26 mai 1846, le ministre de la Guerre, par décision du 11 juin, a prescrit la construction d'un réduit pour l'isle de Groix sur la pointe de Lacroix, en arrière et contre l'ancienne batterie, et la réorganisation des batteries de Nosterven, du Grip et du Grognon... (1).

L'inspecteur du génie visita les lieux et décida que les travaux devaient être menés rapidement et de façon continue, afin d'éviter la désorganisation des ateliers qui entraînait le retour des ouvriers sur le continent. Il demanda des fonds par anticipation pour commencer le fort Lacroix.

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Port-Louis cart. 5 (1846).

a. Fort Lacroix.

Les travaux se déroulèrent sous les ordres du capitaine du génie Petit. Les matériaux devaient être pris sur place : les déblais des fossés procuraient les moellons bruts et piqués pour les maçonneries; la pierre de taille venait toute taillée du continent.

Dans son avis du 26 mai 1846 (1), le comité arrêta le plan du fort, un carré flanqué de trois bastions et de l'ancien fort Lacroix, devenant le quatrième bastion intégré à la nouvelle enceinte (2); le front de gorge et le fossé de ce dernier furent supprimés afin de le mettre en communication directe avec les autres parties de l'ouvrage; sa partie arrondie fut percée de trois machicoulis destinés à battre le secteur du fossé le précédant. Les bastionnets des trois angles avaient pour but de battre les fossés; les courtines étaient couronnées de parapets terrassés, établis en arrière du chemin de ronde et formant cavalier continu sur les fronts nord, est et sud. La communication du chemin de ronde se faisait par des passages voûtés pratiqués sous les parapets terrassés.

Une caserne défensive, isolée de l'ouvrage par un fossé pour servir, le cas échéant, de réduit, occupait le front ouest; un fossé avec escarpe et contrescarpe revêtue précédé d'un chemin-couvert et d'un glaçis entourait le fort; une demi-lune en protégeait l'entrée établie sur le front ouest.

Une batterie basse était prévue sur un ressaut au milieu de l'escarpement dominant la mer au nord-nord-est : la communication pour l'artillerie et l'armement se faisait par les fossés et par la coupure à gauche de la batterie haute et, pour le personnel et les munitions, par une poterne passant sous la courtine I-4 donnant accès aux fossés et, de là, par une galerie aboutissant à la batterie.

La caserne correspondait au type de caserne voûtée de 1845 : elle était isolée par un fossé (3) franchi par deux ponts-levis sur les façades antérieures et postérieures. C'était un bâtiment de plan rectangulaire à cinq travées, pour cent cinquante hommes, sur

(1) *Idem*, art. 12 sect. 3, séance du 26 mai 1846.

(2) L'ancien fort Lacroix était une simple batterie circulaire précédée d'un fossé et fermée à la gorge par un mur bastionné et crénelé.

(3) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Port-Louis cart. 5 (1848).

trois niveaux voûtés; chaque travée devait mesurer 6,7 m de large sur 13 mètres de long; l'entrée se faisait par la travée centrale; les escaliers étaient rejetés aux deux extrémités auxquelles on accédait par les couloirs au rez-de-chaussée, divisant les travées en deux dans le sens de la longueur : au premier niveau la cave, (où était aménagée une citerne de 120 m³), une cuisine, cantine, magasins à vivres, aux liquides, aux farines et aux légumes, une boulangerie et une salle de punitions; au rez-de-chaussée, quatre chambres d'officiers, trois de sous-officiers, trois logements de canoniers, une infirmerie, le logement du gardien et un corps de garde à gauche de la porte d'entrée; enfin, au premier étage, les logements des troupes d'infanterie et ceux de leurs sous-officiers. Un parapet avec créneaux de fusillade couronnait la plate-forme supérieure.

Déroulement des travaux.

Les travaux commencèrent en 1846 par la batterie basse et la restauration de la batterie haute (ancien fort Lacroix) et par l'excavation des fossés. L'année suivante, les travaux ralentirent par la faute de l'entrepreneur et par la difficulté de *nourrir tous les ouvriers en temps de disette et en une localité dépourvue de toute ressource* (1). En plus, le capitaine tomba malade. L'excavation de l'emplacement de la caserne et les maçonneries jusqu'à la hauteur du cordon de l'étage furent réalisées en 1848.

En 1847, le comité avait décidé de ne donner que 0,60 m d'épaisseur, au lieu d'un mètre, aux voûtes de la caserne : il pensait que ce fort n'étant pas exposé à être attaqué par des mortiers, on pouvait donc, par mesure d'économie, se dispenser de mettre les voûtes rigoureusement à l'épreuve de la bombe. En 1849, la caserne était achevée ainsi que l'enceinte. Un projet de magasin à poudre d'une contenance de 30000 kilogrammes à rez-de-chaussée, conformément au type adopté pour les magasins à quatre rangs de barils (avec une modification dans les piedroits et mur de clôture en raison du peu d'étendue du fort) devait être placé dans l'angle sud-est accolé à la face 3-4. En 1851, le fort était achevé.

(1) *Ibid.* (1846).

b. Les batteries.

La batterie du Grip.

Dans son avis du mois de mai 1846, le comité des fortifications avait prévu de conserver la partie centrale de l'ancienne batterie, de l'épaissir et de placer deux traverses pour couvrir le corps de garde prévu à la gorge (1). Elle devait être armée de six bouches à feu (2) servies par trente hommes; un corps de garde n° 2 fut construit en arrière, à demi enfoncé dans le sol pour être à couvert des vues du dehors. Les travaux entrepris en 1847 étaient terminés en 1849.

La batterie de Nosterven.

Établie sur une pointe de la côte est, à droite du fort Lacroix d'où elle voyait la portion de plage entre elle et le fort. En 1846, les déblais de l'emplacement d'un corps de garde n° 3 servirent à masser l'épaulement de la batterie et la traverse. En 1848, le corps de garde était achevé et la batterie recevait un armement de deux pièces.

La batterie du Grogno.

En 1848, les fondations d'un corps de garde n° 2 furent ébauchées mais les fonds se raréfiant, seul, l'épaulement de la batterie (armée de six pièces) (3) était terminé en 1851. Le corps de garde ne fut achevé qu'en 1859.

V — Belle-Isle

1816-1840.

Pendant cette période de paix, aucuns travaux notoires ne furent entrepris aux fortifications de Belle-Isle : on se contenta d'entretenir la citadelle, les batteries et les retranchements de la côte. L'enceinte du Palais était restée inachevée, les travaux ayant été suspendus depuis 1814. Ils reprirent en 1819 mais sous une

(1) *Ibid.* (1847).

(2) 3 canons de 30, 3 obusiers de 22.

(3) Même armement que pour la batterie du Grip.

autre optique : le comité des fortifications renonçait au camp retranché, c'est-à-dire au réduit (la citadelle) précédé d'ouvrages détachés. Il s'agissait désormais d'envelopper la citadelle et le bourg d'une enceinte continue : vingt-quatre projets furent soumis au comité de 1819 à 1860 avant qu'une résolution définitive fût prise.

La présence d'ouvrages au sud et au nord, à une portée de 700 mètres environ de la citadelle, posait même inachevés, des problèmes de défilement que les différents capitaines du génie, en fonction dans l'île, tentèrent de résoudre. Un autre défaut important de la citadelle était de manquer d'abris « à l'épreuve » : elle ne possédait que dix-huit casemates voûtées sous le Grand Quartier et sous la courtine 2-3. Les crédits, peu abondants, ne facilitèrent pas la réalisation des projets qui traîna jusqu'en 1860. En 1824, le bastion 1 et la courtine 1-2 (directement battus des ouvrages du sud) furent exhausés, les talus intérieurs des parapets revêtus de gazon et les talus extérieurs en terre coulante; le front 3-4 les garantissait des vues des ouvrages du nord.

Jusqu'en 1832, l'insuffisance des crédits ne permit pas de continuer ce que les ingénieurs appelaient les « restaurations » de la citadelle et seuls des travaux secondaires furent entrepris : en 1826, réparation des ponts-levis des portes du Donjon et du Bourg, en 1827, remise en état du pavage de la porte de l'avancée; en 1829, on aménagea une communication pour les voitures entre l'intérieur de la citadelle et la porte du Bourg par l'intermédiaire des fossés des fronts 2-3 et 3-4 : en effet, la porte du Donjon étant le seul passage possible pour des voitures, une rampe prenant à la tête du pont de cette porte et descendant au fond du fossé fut prévue pour que les pièces d'artillerie puissent être transportées de la citadelle aux ouvrages du sud (1).

À la fin de l'année 1831, courut à Belle-Isle le bruit d'un débarquement anglais : par dépêche du 14 décembre 1831 (2), le ministre de la Guerre ordonna de remettre en état quatre forts sur la côte de l'île : les chefs de l'artillerie et du génie arrêtèrent

(1) Faute de fonds, cet ouvrage ne fut réalisé que l'année suivante.

(2) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 7 n° 1.

leur choix sur les batteries de la pointe du Cardinal (défendant les abords du port de Sauzon), de la pointe de Taillefer (battant les abords et la rade de Palais), de la pointe de Ramonet (battant avec les pièces de la citadelle, la rade de Palais et l'entrée du port) et enfin la pointe de Gros Rocher en mer (dont les feux croisaient avec ceux de Ramonet en avant du port Larron et prenaient également des vues sur la plage des Grands Sables). Une somme de six mille huit cent cinquante francs fut accordée pour réparer leurs batteries, corps de garde, magasins à poudre. En ce qui concernait la défense du réduit de l'île (la citadelle), on décida de palissader les trouées de l'enceinte du sud par lesquelles on pouvait facilement entrer dans la ville. Cette même année, un parc à boulets fut installé dans la cour de la citadelle en remplacement de celui qui existait dans le bastion 3.

En 1832, les travaux reprirent lentement (1) sur le plateau sud. En fait, ce n'était pas vraiment une reprise mais seulement un entretien indispensable pour maintenir en état les ouvrages ébauchés : les casemates de la contrescarpe fort humides se dégradèrent petit à petit; aussi, fut-il décidé de les assainir en les couvrant d'une chape en goudron et en plaçant, au fond de chacune, un contre-mur de pierres sèches et en creusant, au pied des casemates, un fossé. La dépense totale fut estimée à cinquante mille francs à réaliser au fur et à mesure des fonds accordés chaque année.

De 1833 à 1840, les fonds augmentèrent insensiblement chaque année et la question du défilement de la citadelle fut remise à l'ordre du jour. En 1833, les projets du capitaine du génie Foucault au sujet de la courtine 3-4 furent réalisés : cette courtine, plus élevée que la courtine 1-2 se trouvait prise à (2) revers du couronnement du chemin couvert des ouvrages du sud et directement battue du plateau nord; le seul moyen de la garantir consistait à établir un parados en terre, soutenu par une caserne voûtée construite parallèlement à la courtine. La construction d'un bâtiment voûté à usage de caserne, magasin et caves supportant le parados, commença entre le bastion 3 et le magasin d'artifice H; à la fin de l'année, il était élevé jusqu'aux

(1) *Ibid.*, n° 6.

(2) *Ibid.*, n° 8.

voûtes, les baies des fenêtres posées et les marches de l'escalier joignant la cour au terre-plein du rempart ainsi que la voûte le recouvrant, achevées. En 1836, les deux casernes étaient terminées.

Le défilement du bastion 3, dont les deux faces étaient prises à revers des ouvrages du nord et du sud, fut assuré par l'exhaussement de ses parapets et l'élargissement de la traverse.

A partir de 1837, débuta une campagne de (1) travaux concernant la protection du front 1-2 (ou front du port) : les escarpes du bastion 1 et de la courtine 1-2 étaient découvertes jusqu'au pied et celle du bastion 2 à moitié seulement. Il fallait donc réorganiser l'enveloppe de ce front afin qu'on ne puisse plus faire brèche à partir des hauteurs du sud ; un projet avait été conçu pour couvrir la face gauche du bastion 2 en établissant un masque avec les terres provenant du curage du port : ce travail aurait été accompli avec le concours des Ponts et Chaussées, solution économique qui, toutefois, n'aboutit pas. La « restauration » du bastion 2 fut réalisée cette année 1837 : sa face gauche fut relevée de façon à couvrir le revêtement du cavalier. Un fonds supplémentaire fut accordé pour assainir le magasin à poudre en l'isolant sur tout son pourtour, des terres du bastion ; à l'intérieur, un « lambris en mastic bitumeux » fut appliqué sur une hauteur d'un mètre.

L'année 1838, le capitaine du génie Ribot imposa une nouvelle toponymie :

- Fausse braie de la face droite du bastion 1 : n° 5 ;
- Tenaille du front 1-2 : n° 6 ;
- Contregarde du bastion 2 : n° 7 ;
- Tenaille du front 2-3 : n° 8 ;
- Tenaille et contregarde du front 3-4 : n° 9 (2).

(1) *Ibid.*, cart. 8 n° 1-2-3.

(2) Dans le descriptif de l'enceinte du Palais, nous avons signalé la nouvelle toponymie des ouvrages du sud que nous ne répétons pas ici.

En juin 1839, le comité des fortifications accepta la construction d'une traverse de deux mètres d'épaisseur en maçonnerie, accolée au pignon sud du pavillon B devant défilier la courtine 2-3 (1) ; il acceptait aussi les projets d'amélioration de l'enveloppe du front 1-2 et, en particulier, celui d'une coupure isolant la tenaille 6 de la contregarde 7 ; la tenaille 6, couvrant la courtine 1-2 et empêchant la brèche de l'angle d'épaule du bastion 1, fut exhaussée pour mieux remplir son rôle. Les travaux de la coupure commencèrent immédiatement.

Les travaux extraordinaires de 1840-1841.

A la fin de l'année 1840, la crainte d'un débarquement anglais, pendant la période de tension, provoqua une série de travaux extraordinaires destinés à mettre l'île en état de défense ; l'ordre d'armer les batteries obligea le capitaine de génie à réparer les corps de garde généralement en mauvais état : il fallut refaire les toitures, les fenêtres et les portes ; les magasins à poudre étaient également délabrés et la dépense totale fut estimée à six mille deux cents francs (2). Une circulaire ministérielle du 5 septembre 1840 les fit exécuter d'urgence. Les autres travaux furent partagés en deux séries :

...1°) *les travaux strictement nécessaires pour empêcher la place d'être enlevée de vive force.*

...2°) *ceux pour se mettre à l'abri d'une attaque régulière... (3).*

Seuls, les premiers furent exécutés et absorbèrent tous les crédits. En priorité, venaient les ouvrages de l'enceinte du sud qui, par leur inachèvement, présentaient plus d'inconvénients que d'avantages pour la défense. Aussi, le capitaine Ribot fit-il une liste des « travaux strictement indispensables, etc. » : il proposait d'ébaucher la coupure 18 (côté mer), de fermer par des palissades les trouées entre les trois réduits, de creuser un fossé entre le réduit C et l'hôpital et enfin d'ébaucher un ouvrage sur

(1) Cet ouvrage fut achevé en 1843 (Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 8 n° 8°).

(2) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 8 n° 12°.

(3) *Ibid.*, n° 12°.

la hauteur de Beau-Soleil. Pour tout cela, il demandait une somme de trente-huit mille trois cents francs, accordée par décision ministérielle du 27 septembre 1840 (1). La coupure 18 fut entamée à son extrémité qui touche la mer et la partie correspondante du chemin couvert palissadée, le cavalier de l'extrémité achevé. Les courtines 19-20, 20-21 devaient être palissadées pour réunir les ouvrages 19 et 20 mais le peu d'utilité de ce système de défense, en cas d'attaque, fit qu'on profita des fonds accordés pour creuser un fossé (suivant le tracé de la courtine) de 5 mètres de large sur 2 à 3 mètres de profondeur et les déblais servirent à remblayer les courtines; une courtine fut également ébauchée entre les réduits 20 et 21.

Le terrain palissadé en avant de la courtine 20-22 forma un chemin couvert jusqu'au bassin à flot. Les déblais de cette courtine avaient été effectués jusqu'à un ressaut au-dessus de l'hôpital et, sur toute l'étendue, les parapets et le rempart de la courtine se trouvaient massés à leur relief définitif. Une palissade traversait le bassin à flot en construction et l'ouvrage de Beau-Soleil fut entrepris. Le palissadement du chemin couvert assura la défense des réduits de places d'armes rentrantes et de la porte Bangor dont les pentes du défilé furent raidies. En ce qui concerne la citadelle, la coupure 6-7 fut achevée et les courtines 1-2 et 2-3 terrassées.

Tous ces travaux furent menés activement car l'hiver approchait; aux « ouvriers civils » et aux condamnés s'ajoutèrent les soldats du bataillon du 13^e d'Infanterie de ligne, en garnison à Belle-Isle.

La commission de 1841 résumait son opinion sur la défense du littoral de l'île en écrivant que : *...la côte nord-est peut être regardée comme un grand front de fortification armé pour agir au loin sur les mouillages et la passe des navires et que les autres côtes forment la gorge de l'ouvrage et ne doivent avoir qu'une simple position défensive... (?)*

(1) *Ibid.*, n° 12³.

(2) Propositions de la commission de 1841 au sujet de la défense des côtes de Belle-Isle-en-Mer.

Abréviations utilisées : cdg = corps de garde — imp = impotence — baf = bouches à feu — sr = supprimé par la commission de révision.

Batterie de Ramonet : 1^{er} degré d'imp. - 4 baf - cdg n° 3.

En conséquence, elle ne conservait, après inspection, que onze batteries et créait douze postes garde-côtes (cf tableau). En raison de la longueur de l'île, la commission estimait qu'en temps de guerre trois centres d'action, ou camps pour la défense mobile, devaient être organisés : l'un de cinq cents hommes, au niveau du moulin de Sauzon, l'autre de cinq cents hommes, sur le plateau de Samzun et enfin le dernier de mille hommes, au bourg de Bangor. Ces trois camps auraient pour réduit la citadelle. Sur la côte dite sauvage, seuls des postes garde-côtes étaient prévus; les retranchements barrant le fond des anses étaient conservés comme ouvrages destinés à la défense mobile et propres à être armés d'artillerie de campagne.

- Poste garde-côtes du port Larron : 1^{er} degré d'imp. - cdg n° 3.
 Poste garde-côtes de Bordardoué : 1^{er} degré d'imp. - cdg n° 3 - sr.
 Batterie du Gros Rocher en Terre : 1^{er} degré d'imp. - 4 baf cdg n° 3 - suppression de la batterie du Gros Rocher en mer.
 Batterie du Bugull : 1^{er} degré d'imp. - 4 baf - cdg n° 3 conserver l'ancienne batterie en l'armant de 2 baf.
 Les Grands Sables : conserver uniquement la batterie de la Ferrière : 6 baf - tour n° 2 armée de 2 obusiers de 12 1^{er} degré d'imp.
 Batterie de la Biche : 4 baf - cdg n° 3 - 1^{er} degré d'imp.
 Batterie de Kerdonis : 3^e degré d'imp. - 4 baf - cdg n° 3.
 Poste garde-côtes du port Andro : 1^{er} degré d'imp. - Tour n° 2 armée de 2 obusiers - suppression de l'ancienne batterie.
 Poste garde-côtes du port Maria : 1^{er} degré d'imp. - cdg n° 2 - suppression de l'ancienne batterie.
 Batterie d'Arziac : 3^e degré d'imp. - 3 baf - cdg n° 3.
 Poste garde-côtes de Pouldon : 1^{er} degré d'imp. - cdg n° 2 - suppression de l'ancienne batterie.
 Poste garde-côtes d'Herlin : cdg n° 2 armé de 1 obusier de 12 - sr.
 Poste garde-côtes de Bornard-Kerel : cdg n° 2 - sr.
 Poste garde-côtes de Donnant : cdg n° 2 - suppression des batteries - sr.
 Poste garde-côtes du Vieux Château : cdg n° 2 - 2 obusiers suppression de la batterie.
 Poste garde-côtes des Poulains : cdg n° 2 à construire sur l'écume - 2 obusiers.
 Sauzon : suppression de la batterie du port.
 Batterie du Cardinal : 3^e degré d'imp. - cdg n° 3.
 Batterie du Port-Blanc : 3^e degré d'imp. - 4 baf - cdg n° 3.
 Poste garde-côtes du port Jean : cdg n° 2 - sr.
 Poste garde-côtes du port Fouquet : 1^{er} degré d'imp. - cdg n° 2.
 Batterie de Taillefer : 3^e degré d'imp. - 6 baf - cdg n° 2.
 Batterie Hoche : 1^{er} degré d'imp. - 3 baf.
 (Arch. Génie, art. 12, sect. 1 Défense générale cart. 67).

1842-1856.

En 1842, la coupure 6-7 s'achevait par la construction d'un mur avec créneaux de fusillade, les terrassements de la tenaille 5 organisés de façon à couvrir l'escarpe de la face droite du bastion 1 (1).

L'année 1843, un article unique concernait la construction de « six cellules ténébreuses pour l'atelier des condamnés au boulet et sept salles de police cellulaire pour la garnison » dans le prolongement de la caserne du Grand Quartier (2). Les crédits des années suivantes servirent à l'entretien de la citadelle et à l'amélioration de la défense de la tenaille 6.

Quant aux ouvrages sud, l'assainissement des casemates de la contrescarpe se continuait; la seule nouvelle réalisation était la coupure 18 pratiquement achevée avec, en avant, un chemin couvert et une place d'armes rentrante; les terrassements de la courtine avaient été organisés de façon à pouvoir communiquer directement du cavalier à la courtine et à laisser au pied de l'ouvrage l'espace nécessaire à une rue militaire. Pour le parapet du chemin de ronde de la courtine 18-19, on prit modèle sur celui du fort Lacroix à l'île de Groix : *...il aura 1,80 mètre de hauteur et 0,60 mètre d'épaisseur; son couronnement sera disposé en bahut et les gradins de la banquette seront remplacés par un talus en terre...*(3).

La défense des côtes de l'île fut à nouveau soumise au comité des fortifications suivant les projets de la commission de 1841, mais ajournés jusqu'en 1858.

Les années 1848-1849 furent fertiles en événements à Belle-Isle qui, en tant qu'île, dut recevoir les prisonniers politiques : l'insuffisance du casernement provoqua la remise en état des réduits de l'enceinte et la construction de baraquements sur le plateau de la Haute-Boulogne au nord de la citadelle; ils devaient recevoir les condamnés politiques et les frais furent partagés entre les ministères de la Guerre et de l'Intérieur. Le

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 9 n° 5.

(2) *Ibid.*, cart. 10 n° 2.

(3) *Ibid.*, cart. 11 n° 3.

Tableau des diverses propositions des commissions de 1842

Belle-Isle 3^e arrondissement

(abréviations : c = canon de 30 - o = obusier de 22 - ob = obusier en bronze de 32 - cdg = corps de garde défensif - f = fusil)

Désignation des ouvrages	Classement par degré d'importance	Armement	Personnel gardien	Canonniers	Hommes d'infanterie
Batterie de Ramonet : 1 cdg n° 3	1 ^{er}	2 c - 2 o - 4 fusils de rempart	1	20	
Poste du port Larron : 1 cdg n° 3	3 ^e	4 fusils de rempart			20
Poste de Bordardoué : 1 cdg n° 3	3 ^e	4 fusils de rempart			20
Batterie du Gros Rocher : cdg n° 3	2 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Batterie du Bugull : cdg n° 2	2 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Batterie de la Ferrière : tour n° 2	1 ^{er}	3 c - 3 o - 2 ob - 8 f	1	40	
Batterie de la Biche : cdg n° 3	2 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Batterie de Kerdonis : cdg n° 3	3 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Poste du port Andro : tour n° 2	1 ^{er}	2 ob - 8 f		10	30
Poste de port Maria : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Batterie d'Arzic : cdg n° 3	3 ^e	2 c - 1 o - 3 f	1	15	
Poste de Pouldon : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Poste d'Herlin : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Poste de Kerel et Bornord : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Poste de Donnant : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Poste du Vieux-Château : tour n° 2	1 ^{er}	2 ob - 8 f		10	30
Poste des Poulains : cdg n° 2	3 ^e	6 f			30
Batterie du Cardinal : cdg n° 3	2 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Batterie du port Blanc : cdg n° 3	2 ^e	2 c - 2 o - 4 f	1	20	
Poste de port Jean : cdg n° 2	2 ^e	6 f			30
Poste de port Fouquet : cdg n° 2	2 ^e	6 f			30
Batterie de Taillefer : cdg n° 2	3 ^e	3 c - 3 o - 6 f	1	30	
Batterie Hoche : cdg n° 3	3 ^e	3 c - 3 f		15	

directeur des fortifications écrivait le 3 juin 1849 : ...*le peu d'étendue donnée aux présents projets, leur retard ainsi que la non présentation de ceux des batteries de côtes sont choses parfaitement motivées par les occupations extraordinaires des officiers de la place pendant l'année de 1848 et les premiers mois de 1849 : les baraquements des insurgés, exécutés d'urgence, sans augmentation dans les moyens d'exécution, ont pris tout le temps dont le personnel pouvait disposer...* (1).

A partir de l'année 1851, les fonds baissèrent et, de 1852 à 1856 concernèrent la restauration de l'enveloppe de la citadelle : la face droite de la contregarde 7 fut réorganisée de façon à être couverte des hauteurs situées à l'ouest de la citadelle et des ouvrages du nord et du sud qui plongent sur l'enveloppe; ces ouvrages étant à moins de 300 mètres, il s'agissait d'étudier, de calculer les plans de défilement devant passer au-dessus des terre-pleins. Les parapets de la contre-garde 7 et ceux de sa branche droite furent surélevés et de nouvelles traverses installées.

En 1856, le magasin à poudre K, situé dans le redan 8, fut abandonné et se posa alors la question de trouver un emplacement pour la construction d'un nouveau bâtiment. Des procès-verbaux entre le chef de génie et le commandant d'artillerie témoignent des efforts pour trouver l'endroit idéal : l'emplacement du pavillon B fut envisagé à un moment; finalement, l'avis (2) du comité du 16 juillet 1856 décida de le construire dans le redan 9 ter et en contrebas du terre-plein pour être à couvert des coups venant de l'extérieur et de la mer : cette condition obligea à enterrer ce magasin sur presque toute sa hauteur : il entra dans la catégorie des grands magasins d'une contenance de 75 000 kilogrammes, à entresols dont les dimensions étaient données par la circulaire ministérielle du 19 mars 1848 (longueur : 21,85 m - largeur : 8,30 m) (3).

1857-1862 : Travaux de la défense des côtes.

A partir de 1857, la défense des côtes de Belle-Isle fut envisagée suivant de nouvelles bases et l'infrastructure défensive

(1) *Ibid.*, cart. 12 (1849).

(2) *Ibid.*, cart. 15 (1860).

(3) *Idem*, art. 21 sect. 8 § 2 cart. 2 n° 21.

du littoral changea. La commission de 1841 n'avait conservé, sur les quarante-deux batteries existantes, que onze batteries et sept postes garde-côtes. Le comité des fortifications, dans un avis du 25 juillet 1856 (1), approuvé par le ministre de la Guerre le 19 décembre 1856, proposa la remise aux Domaines de dix-huit batteries ou corps de garde et demanda d'examiner avec le chef du génie, l'officier de marine et le commandant d'artillerie, quels étaient les retranchements à conserver pour servir à la défense mobile. Ces retranchements se divisaient en deux catégories :

— Retranchements en maçonnerie barrant les anses principales;

— Simples bourrelets de terre bordant les escarpements et le pourtour des petites criques.

La conclusion des trois officiers fut que non seulement il fallait conserver ces retranchements, mais encore les remettre en état. La commission de 1841 préconisait un armement puissant sur les côtes nord-est en avant desquelles se trouvaient les passes et mouillages; elle ne prescrivait pas de batteries sur les côtes sud et ouest qui ne présentaient pas de mouillages sûrs et dont les vaisseaux ne s'approchaient pas volontiers. La commission, dans son avis du 25 juillet 1856, admit la conservation et l'entretien des retranchements, derrière lesquels devaient être organisés des réduits, mais renonçait aux retranchements dont la réparation pouvait être coûteuse.

Les travaux commencèrent en 1858 par les batteries estimées les plus importantes par le général inspecteur (2) :

— *La batterie de la Biche*, prenant des revers à gauche sur toute l'étendue de la plage des Grands Sables, fut armée de quatre bouches à feu orientées sur la gauche et ouverte au large : cette batterie n'avait pas de face droite; un corps de garde n° 3 fut construit à la gorge;

— *La batterie de la Ferrière*, fut établie sur le bastion de la Ferrière, armée de six bouches à feu : elle battait le mouillage des Grands Sables; un corps de garde n° 2 (au lieu de la tour n° 2) fut édifié en arrière;

— *La batterie du Bugull*, destinée à croiser les feux avec celle du Gros Rocher et à prendre des revers sur la plage des Grands Sables, fut armée de quatre bouches à feu et eut pour réduit un corps de garde n° 2; l'ancienne batterie fut conservée car elle pouvait prendre d'enfilade le mouillage des vaisseaux qui viendraient s'emboîser devant les Grands Sables.

L'année suivante (1859) commença la construction du réduit de la batterie de Gros Rocher en terre, corps de garde n° 3, ainsi que celle du poste garde-côtes du port Larron, corps de garde n° 3, qui devait défendre l'aiguade Vauban. La batterie de Taillefer-Palais, dont l'armement avait été arrêté à six bouches à feu, devait avoir pour réduit un corps de garde n° 2, modifié pour trente hommes mis en chantier en 1859, en même temps que le poste garde-côtes du port Fouquet (corps de garde n° 3).

A la séance du 26 mai 1860, les travaux furent décidés pour les ouvrages suivants (1) [Planche XXV] :

— *Réduit de la pointe d'Arzic*, la batterie, destinée à protéger les navires qui abordent Belle-Isle par le sud, était armée de trois bouches à feu; le réduit devait être un corps de garde n° 3 : la configuration particulière de la batterie, située en contrebas de la pointe et de son réduit adossé au rocher, ne permettait pas d'appliquer le dessin-type au corps de garde. Aussi, le chef du génie proposait-il de le remplacer par un bâtiment oblong, voûté, sans plate-forme supérieure, car la raideur de la pente en arrière ne permettait pas de défilé des défenseurs;

— *Poste garde-côtes du port Maria*, ce corps de garde n° 2 avait pour objet principal de servir de réduit aux deux retranchements barrant le port; il était prévu pour trente hommes et renforcé pour porter, sur sa plate-forme, une pièce de montagne;

— *Poste garde-côtes du port Andro*, une tour n° 2 servant de réduit aux retranchements de la plage;

— *La batterie de Kerdonis*, battait la passe sud : elle avait été élevée en 1859 et le réduit, corps de garde n° 3, restait à

(1) *Idem*, art. 12 sect. 3 (1856).

(2) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 15 (1858).

(1) *Idem*, art. 12 sect. 3 (1860).

construire : il fallait le couvrir des vues du large, au moyen d'un glacis, sur les faces est, nord et sud. Ce réduit, élevé à l'emplacement de l'ancienne batterie, ne pouvait battre l'intérieur de la batterie sans exposer toute sa façade; aussi, fallut-il la couvrir par un glacis partant du terre-plein de la batterie et battu par les créneaux de sa terrasse, ce qui occasionna des déblais considérables. La batterie était armée de quatre pièces : la limite du champ de tir à gauche avait été déterminée par la direction de l'écueil « les Galères » que les bâtiments ne pouvaient approcher; l'angle de la batterie étant très ouvert, les feux pouvaient converger vers le large;

— La batterie de la pointe de Ramonet, devait protéger le port du Palais et les deux anses entre lesquelles se dresse la pointe; elle devait être armée de quatre pièces et d'un mortier pour battre le mouillage en avant du port; la direction des épaulements de cette batterie était importante car il ne fallait pas, au cas où l'ennemi s'emparerait de la batterie, que les feux pussent être tournés vers l'enceinte du Palais qui s'étendait de l'autre côté du ravin de port Hallan. Aussi, le chef du génie proposa-t-il de limiter les champs de tir de la batterie, à gauche, sur la pointe de Taillefer et, à droite, sur celle du Gros Rocher. L'épaulement de la batterie devait avoir deux faces armées chacune de deux pièces et à leur intersection était aménagé un pan coupé derrière lequel serait placé un mortier. Dans l'immédiat, la construction d'un réduit fut ajourné et on conserva l'ancien corps de garde et le magasin à poudre (1);

— Le réduit de la pointe de Taillefer, un corps de garde n° 2 fut achevé cette année 1860, ainsi que celui du port Fouquet;

— La position de la batterie de la pointe du Cardinal permettait de battre l'entrée du port de Sauzon; elle devait recevoir un armement de quatre canons dont les coups limités de droite passaient par la pointe de Kerzo. Le réduit prévu, un corps de garde n° 3, devait être construit en arrière et couvert par l'épaulement de la batterie et par des traverses pour ses pignons;

— L'emplacement du poste garde-côtes de la pointe des Poulains (corps de garde n° 3) avait donné lieu à beaucoup de

(1) Le réduit, corps de garde n° 3, fut construit en 1861.

discussions : les avis penchaient tantôt pour le placer sur l'isthme, tantôt en arrière; finalement, on décida de le construire sur un repli du terrain, en arrière de l'isthme et à l'ouest;

— Enfin, le débat restait toujours ouvert en ce qui concernait la pointe de Kerzo (en Sauzon); la commission de défense des côtes de 1859 et celle de 1860 avaient, en effet, décidé d'abandonner la batterie du port Blanc au profit de celle de Kerzo : cette dernière position avait été préférée car elle était plus saillante et pouvait donc agir plus efficacement sur l'entrée du port de Sauzon; de plus, elle donnait des vues sur la côte jusqu'à la pointe de Taillefer; cette batterie armée de six pièces devait avoir pour réduit un corps de garde n° 3, mais les travaux furent ajournés et jamais exécutés.

En 1862, les neuf batteries et les cinq postes garde-côtes, qui constituaient désormais les défenses du littoral de Belle-Isle, étaient pratiquement achevés (1). Pour compléter ce système défensif, un réseau de communications praticables à l'artillerie devait relier entre eux les différents points aux trois positions désignées où stationneraient les troupes, en temps de guerre; ces trois camps (définis par la commission de 1841 et confirmés par les commissions suivantes) se situaient sur le plateau de Sauzon au nord-ouest, sur le plateau de Locmaria vers le sud-est et au nord du bourg de Bangor. Ce réseau de routes devait converger

(1) Armement des côtes de Belle-Isle en 1862.

Abréviations utilisées : baf = bouches à feu — cdg = corps de garde — c = canon de 30 — o = obusier de 22 — m = mortier de 32.

La date citée est celle de la construction.

Batterie de la Biche : 4 baf (2c - 2o) - cdg n° 3 - 1858.

Batterie de la Ferrière : 6 baf (3c - 3o) - cdg n° 2 - 1858.

Batterie du Bugul : 4 baf (2c - 2o) - cdg n° 2 - 1858.

Batterie du Gros Rocher en Terre : 4 baf - cdg n° 3 - 1859.

Poste garde-côtes du port Laron : cdg n° 3 - 1859.

Batterie de Taillefer-Palais : 6 baf (3c - 3o) - cdg n° 2 - 1859.

Poste garde-côtes du port Fouquet : cdg n° 3 - 1859.

Batterie de la Pointe d'Arzic : 3 baf (2c - 1o) - cdg n° 3 - 1860.

Poste garde-côtes du port Maria : cdg n° 2 - 1860.

Poste garde-côtes du port André : tour n° 2 - 1861.

Batterie de Kerdonis : 4 baf (2c - 2o) - cdg n° 3 - batterie 1859 - réduit 1861.

Batterie de Ramonette : 4 baf (2c - 2o) - cdg n° 3 - 1861.

Batterie du Cardinal : 4 baf (2c - 2o) - cdg n° 3 - 1861.

Poste garde-côtes des Poulains : cdg n° 3 - 1861.

vers le bourg du Palais, réduit de la défense. Une route centrale (1) reliant les trois bourgs (Sauzon - Locmaria et Bangor) avait été entreprise par le service des Ponts et Chaussées en 1855 et, à partir de 1862, les ramifications secondaires, conduisant à la tête des vallons, furent entamées.

Ainsi, le système défensif de Belle-Isle reposait sur des bases qui, depuis la visite de Vauban, n'avaient finalement pas changé :

— Un ensemble de batteries et de postes garde-côtes répartis sur le littoral et destinés à défendre les mouillages, à battre et à surveiller les plages de débarquement ;

— Un système de communication reliant entre eux tous ces points aux trois sièges de la force mobile ;

— L'enceinte et la citadelle du Palais, refuge des habitants et destinées à maintenir, le plus longtemps possible, à la défense l'usage du port principal de l'île.

VI — Houat - Hoëdic

Après les guerres de la Révolution et de l'Empire, le rétablissement des forts d'Houat et d'Hoëdic avait été préconisé par les diverses commissions de défense des côtes dès 1818 ; le comité du génie, consulté à ce sujet en 1825, approuvait ce projet et estimait la dépense à huit cent mille francs (2). La commission de 1836 partageait l'avis de ses prédécesseurs mais il fallut attendre 1841, où la menace d'un conflit avec l'Angleterre raviva les mauvais souvenirs : un plan de défense des deux îles fut étudié par la commission de 1841 et exécuté les années suivantes.

Le système défensif devait satisfaire aux mêmes objectifs qu'auparavant : interdire les mouillages voisins aux vaisseaux ennemis, les assurer aux caboteurs et maintenir la possession du sol des îles. A cela, s'ajoutait un nouveau facteur important : Houat et Hoëdic constituaient des positions idéales pour servir de dépôt de charbon ; les bateaux à vapeur pouvaient y faire escale,

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 16 (1862).

(2) Bibl. Génie, F° 348.

se ravitailler et continuer leur route. Pour assurer ce programme, la commission de 1841 préconisait (1) :

...1° de construire dans chacune des îles un réduit intérieur à l'abri des vaisseaux et capable d'une bonne résistance.

2° d'ajouter, à ces réduits des batteries qui pourront être jugées nécessaires, soit pour la protection des mouillages, soit pour la défense des passes importantes...

A Houat, le réduit central était prévu sur le point culminant de l'île, à mi-chemin du village et de la pointe de Beg er Vachif, à 500 mètres de la côte : ce serait une redoute modèle n° 1 (type 1811) pouvant contenir deux cents hommes (non compris les canoniers) et vivres et munitions pour trois mois, armée de trois canons de 30 et de trois obusiers. Le passage de Béniguet devait être défendu par une batterie armée de trois canons de 30 et trois obusiers avec une tour modèle n° 1 pour réduit : les vaisseaux ennemis seraient alors contraints de chercher plus au nord le passage de la Teignouse. Les deux plages de débarquement du sud-est seraient protégées par une batterie située sur la pointe d'En Tal, en avant de l'ancien fort, armée de trois canons de 30 et de trois obusiers avec pour réduit une tour modèle n° 1.

A Hoëdic, la commission proposait que le réduit central fût construit : ...à 400 mètres en arrière et à droite de l'église sur le plateau le plus élevé de l'île... (2).

Il serait constitué d'une redoute modèle n° 2 pouvant contenir deux cent hommes et armée de six bouches à feu. Cette position dominant l'île, la rade et la principale plage de débarquement, aucune batterie côtière ne fut prévue.

Le tracé des forts centraux d'Houat et Hoëdic fut arrêté par avis du comité des fortifications, dans sa séance du 29 avril 1846 (3) : il présentait les mêmes caractéristiques que celui de Groix : un plan carré de 130 à 140 mètres (4) de côté

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Arch. Génie, art. 12 sect. 3, séance du 29 avril 1846.

(4) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 11 (1847).

extérieur flanqué aux angles de bastionnets assurant le flanquement des fossés; pour assurer l'action extérieure de l'artillerie, des parapets terrassés de six mètres d'épaisseur organisés en cavaliers continus sur les trois fronts nord, sud et est. Ce cavalier serait précédé d'un chemin de ronde, également continu, avec parapet en maçonnerie surmontant les escarpes; la communication avec le terre-plein des bastionnets se ferait par des passages souterrains pratiqués sous la courtine terrassée. Enfin, à chaque angle, le cavalier devait être organisé en pan coupé dont la crête aurait dix mètres de large pour y placer deux pièces d'artillerie tirant en capitale des bastionnets. Le côté ouest, le moins exposé, serait occupé par une caserne défensive de même type que celle du fort Lacroix de Groix mais comme elle devait pouvoir héberger trois cents hommes, elle comporterait neuf travées, au lieu de cinq, sur trois niveaux: les caves (cuisine, citerne, fournil) - le rez-de-chaussée (corps de garde, chambres des soldats et des sous-officiers) - le premier étage (chambres des officiers, sous-officiers et soldats). L'accès se ferait par une porte fermée d'un pont-levis au milieu de la façade et la circulation par deux escaliers rejetés aux pignons du bâtiment; une plate-forme avec parapet crénelé couronnerait l'ensemble; cette caserne serait entourée sur ses quatre faces par un fossé. Dans la cour centrale, un magasin à poudre (1) et des latrines devaient être établis sur les terre-pleins bas.

L'accès au terre-plein des courtines se ferait par des rampes sur les faces nord et sud. Des communications voûtées ménageraient le passage sous le terre-plein des courtines pour aller sur le chemin de ronde; un fossé général entourait l'ouvrage.

Déroulement des travaux.

Les travaux débutèrent en 1847 et les autorités (2) demandèrent aussitôt qu'un poste de trente hommes fût établi dans les îles car le nombre des ouvriers dépassait celui des habitants: *...maçons et tailleurs de pierre seront des ouvriers*

(1) A Houat et Hoedic, les magasins à poudre (identiques) répondaient au type en usage: « magasin à étage de 6,60 m de large sur 14 mètres de long avec étage pouvant recevoir 30 000 kg de poudre ».

(2) Arch Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 11 1847.

tranquilles mais nos manœuvres et terrassiers formant l'immense majorité ne pourront être que des gens sans aveu, des vagabonds et des repris de justice, des forçats et réclusionnaires libérés ou évadés ayant besoin de trouver un asile sûr contre les recherches de la justice... (1).

Le directeur des fortifications rejeta cette demande en arguant du fait qu'à Groix, où quatre cents ouvriers étrangers travaillaient « on n'avait pas eu besoin de recourir à la force publique pour maintenir l'ordre ».

A Houat, les travaux du fort central commencèrent en 1847 et furent achevés en 1856 par le magasin à poudre. La construction des batteries et réduits, prévus par la commission de 1841 sur les points de Beg er Vachif et En Tal ne commença pas avant 1857 car priorité était donnée au fort central.

La commission de 1841 avait prévu que les réduits des deux batteries seraient des tours n° 1, mais l'inspection de 1846 décida d'y substituer des corps de garde défensif n° 1:

— *Batterie de Béniguet.* L'épaulement de la batterie fut organisé pour placer six pièces sur une seule ligne face à la passe de Béniguet, deux en retour sur la gauche et trois sur la droite; ces dernières battaient les points où l'ennemi pouvait prendre pied. A une trentaine de mètres en arrière, se dressait le réduit: dans sa séance du 7 janvier 1857, le comité approuva la construction d'un corps de garde n° 1 plus facile à couvrir qu'une tour; cependant, en raison de l'éloignement avec le réduit central, on l'arma de deux obusiers de montagne, pièces habituellement réservées aux tours. En conséquence, il fallut renforcer les voûtes et piedroits du corps de garde. Le terrain environnant fut abaissé afin d'interdire le commandement sur le réduit.

— *Batterie d'En Tal.* La construction de la batterie d'En Tal suivit les mêmes principes que les précédentes; là aussi, la topographie imposa d'importants déblais pour défilé le réduit.

A Hoedic, les travaux du fort se déroulèrent concurremment et sur les mêmes plans que celui d'Houat si bien que

(1) *Ibid.*

nous ne reviendrons pas sur la description. A noter toutefois qu'il s'éleva au sud-est du village, emplacement différent que celui préconisé par la commission de 1841 (1).

VII — Dumet

L'île Dumet était restée sans défense depuis la destruction du fort par les Anglais en 1760. Les commissions de 1818, de 1825 et le comité du génie de 1836 proposèrent de relever les murailles de l'ancien fort et d'utiliser cet emplacement pour l'établissement de la nouvelle fortification.

La commission de 1841 contesta cette position et préconisa la construction du réduit, en arrière de la pointe est, au niveau des anciennes baraques; à cet endroit, coulait une source qui devait être incluse dans le nouvel ouvrage pour l'usage de la garnison et surtout pour l'interdire à l'ennemi. Dans cette position, le réduit avait la possibilité de battre, de sa plate-forme, la principale plage de débarquement; en outre, construit sur une déclivité du terrain, il était moins exposé aux vues du large d'autant plus que les écueils empêchaient les vaisseaux de s'approcher. La commission proposait pour ce réduit une tour modèle n° 1 armée d'un canon de 30 et de douze fusils et servant de logement à cinquante-cinq hommes de garnison, cinq canonniers et un gardien. Une batterie était prévue en avant du réduit sur l'extrémité de la pointe, sa plate-forme orientée de façon à ce que les feux correspondent à ceux de la batterie de Castellec sur la pointe de Piriac: elle devait tirer à l'est-sud-est pour interdire la passe existant entre l'île et Piriac et contraindre les vaisseaux à passer au nord de l'île; l'armement proposé était de deux canons de 30 et deux obusiers de 22.

La commission de 1845 donna son accord (2): le relief de la crête de la batterie et de ses deux traverses fut fixé à 1,60 m en

(1) Coût des forts centraux d'Houat et d'Hœdic et du fort Lacroix.

Houat	798 612 F
Hœdic	610 000 F
Lacroix	456 820 F

(Arch. Génie, art. 12 sect. 3, séance du 25 avril 1851).

(2) Arch. Génie, art. 8 sect. 1, Nantes cart. 4 n° 1.

contrebas de la tablette du couronnement du parapet de la plate-forme de la tour, de façon à couvrir les maçonneries du réduit. Ce relief plaçait la crête de la batterie à onze mètres au-dessus du niveau de la mer. Cela exigeait une masse de terre importante et on décida de la prendre sur les plages voisines. L'armement de la tour fut transformé en deux obusiers de 12. La tour devait être entourée d'un glacis pour couvrir sa partie inférieure.

Les travaux commencèrent en 1847 et, en 1848, la batterie et l'enveloppe étaient terminées et le réduit élevé sur deux niveaux. Des modifications au projet initial avaient été nécessaires: c'est ainsi que les machicoulis (habituellement au niveau de la plate-forme) (1) furent descendus pour les dérober aux vues de l'artillerie ennemie tout en leur permettant de participer à la défense rapprochée du réduit... La crête de l'enveloppe fut portée à 2,43 m au-dessous du parapet de la plate-forme pour ne pas masquer les feux de la terrasse du réduit sur la plage de débarquement. En 1849, les travaux étaient achevés (2).

VIII — Du devenir de ces réalisations

Notre étude de la défense des îles s'achevant en 1860, il nous a paru indispensable d'évoquer le devenir de cette fortification qui avait été mise en place à une époque où l'artillerie, par ses progrès, était en constante évolution. Comment se traduisit dans les structures l'adaptation à l'artillerie rayée?

Avant de recevoir le nouvel armement, les batteries devaient être équipées de dés porte-sellettes: la sellette en fonte, dont le type avait été adopté par instruction du 12 juillet 1859 (3), avait été substituée au châssis de tous les affûts de côte en bois existants; cette sellette reposait sur un dé en pierre de taille, support de section cubique. Le chef du génie était chargé de la construction de ces dés dont il déterminait l'emplacement et celui

(1) *Ibid.*, n° 2-3.

(2) Coût des travaux de Dumet.

Tour n° 1	64 000 F
Batterie	9 500 F

(Arch. Génie, art. 12 sect. 3, séance du 25 avril 1851).

(3) Arch. Génie, art. 1 cart. 2 n° 82.

des plates-formes de mortiers de concert avec le représentant local du service de l'artillerie. Les trous des boulons de sellettes étaient préparés lors de la pose des dés, mais les boulons n'étaient mis en place que lors de l'armement de l'ouvrage. Il pouvait s'écouler plusieurs mois entre ces opérations dont la dernière incombait au service de l'artillerie. Le comité des fortifications alloua des fonds pour la pose de dés porte-sellettes, aux batteries de côtes des îles que nous étudions, dès les années 1859.

Les épaulements des batteries devaient, la plupart du temps, être modifiés pour respecter la distance réglementaire de 8 mètres entre les pièces. Une fois le dé installé, il fallait, en outre, s'assurer de sa résistance aux effets du tir.

Ces transformations furent les seuls remaniements notables effectués dans les batteries de côtes qui restèrent inchangées dans leurs structures jusqu'en 1885.

Néanmoins, à Belle-Isle, des travaux importants furent entrepris dans la seconde moitié du XIX^e siècle qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler brièvement. Les défauts de la citadelle s'étaient encore accentués à la suite de l'apparition de l'obus cylindro-ogival : placée sur le bord de la côte, elle laissait à découvert les escarpes de son front de mer et ne pouvait soutenir de ce côté une attaque de vive force ; seule la création de batteries fortement armées pouvait compenser ce point faible en interdisant le mouillage situé devant le Palais. Les batteries du Vésuve et de l'Etna furent remises en état et armées de onze canons de 30 et de deux mortiers ; deux mortiers furent placés sur le bastion 4 de la citadelle.

Ce ne fut que le 28 mai 1861 que le comité des fortifications arrêta les dispositions définitives de l'enceinte : après examen des multiples projets, elle décida que les bastions seraient rattachés à l'enceinte et reliés entre eux par des courtines munies de bonnes escarpes en maçonnerie et avec un relief suffisant pour couvrir la citadelle et battre par les bastions le terrain en avant (1).

(1) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 15.

Les travaux commencèrent en 1862 par l'organisation du bastion 19 et la construction de la (1) courtine 19-20 ; en 1864, les deux bastions 19 et 20, ainsi que la courtine les reliant, étaient achevés. L'année suivante, la courtine 20-21, ainsi que le bastion 21, étaient organisés et en 1866, l'enceinte achevée, à l'exception de la partie haute de la courtine 20-21.

L'exécution des sorties de villes relevait des Ponts et Chaussées et les dépenses étaient à la charge du ministère de la Guerre. En commençant l'escarpe de la courtine 19-20, le chef du génie avait laissé une brèche pour le passage de la porte ; le 24 mai 1862 (2), un procès-verbal de conférence donna le résultat des discussions entre le chef du génie de la place et l'ingénieur des Ponts et Chaussées au sujet de la future porte Vauban : il fut décidé qu'elle serait ouverte au milieu de la courtine 19-20 dans le prolongement de la rue des Ormeaux. Elle aurait 5 mètres de large sur 5 mètres de haut et passerait sous le rempart par un passage voûté de 15 mètres de long ; après avoir franchi le fossé du corps de place par un pont-levis, le chemin traverserait le fossé de l'enceinte sur une chaussée de 5 mètres de large jusqu'à la porte de Bangor ; la traversée du chemin couvert et des glacis se ferait par une tranchée de 5 mètres de large entre des murs de soutènement. Le tracé devait présenter une légère inflexion à la sortie de l'enceinte puis une courbe pour se raccorder, après le glacis, à l'ancien chemin du Palais à Bangor. Les travaux entamés en 1862 étaient terminés en 1864.

Le raccordement de l'enceinte à la citadelle passait par la position de Beau-Soleil : ce point jouait un rôle important dans la défense car il dominait la partie est de l'enceinte et battait le ravin de Bordilia, accès direct au Palais. Cet ouvrage avait suscité de multiples projets jusqu'en 1841 où des déblais avaient été entrepris sans qu'aucune base n'ait été fixée. Finalement, un plan trapézoïdale, comportant quatre emplacements de batteries angulaires ou linéaire, permettant un tir tout azimut, fut arrêté en 1867 et l'ouvrage terminé en 1870 (3).

(1) *Ibid.*, cart. 16.

(2) *Idem*, art. 6, travaux mixtes (Morbihan, Belle-Isle).

(3) *Idem*, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 17.

Les travaux de fortifications exécutés dans les îles à partir de 1845 furent la concrétisation des idées de la commission de 1811, remises à l'ordre du jour par celle de 1841.

La défense de Groix était achevée en 1848 ainsi que celle d'Houat et Hoëdic (du moins en ce qui concerne les forts centraux) et de Dumet : l'urgence d'une organisation permanente s'imposait par priorité dans ces îles complètement démunies comme l'avaient démontré les événements des guerres de l'Empire.

La nouvelle organisation de la défense des côtes de Belle-Isle reflétait bien les conceptions nouvelles : le nombre des batteries côtières diminua considérablement et seules furent conservées celles qui pouvaient agir sur les mouillages des côtes nord-est et sud-est et sur les passes utilisées par les navires. Les postes garde-côtes, placés auprès des anses les plus importantes, avaient pour objet la surveillance du voisinage et la défense immédiate des ces criques; à cet effet, ils étaient dérobés aux vues de l'artillerie des vaisseaux ennemis.

Le système antérieur de défense du littoral, avec la multiplicité des batteries et retranchements côtiers, traduisait la préoccupation essentielle de s'opposer à tout débarquement. Depuis, la construction de l'enceinte était théoriquement susceptible de mettre la ville et les habitants en sûreté et de suppléer au peu de capacité de la citadelle : la position pouvait remplir son rôle de réduit et de centre d'action. Il est caractéristique qu'à partir de 1848 (1) le comité des fortifications prit la décision de ne plus entretenir les retranchements des Grands Sables; en 1854, la restauration des retranchements de Bordardoué fut rejetée. La protection de ce secteur reposait exclusivement sur la batterie de la Ferrière qui jouissait d'une position centrale.

L'évolution de la conception de la défense des côtes se lit dans le paysage bellilois de la fin du XIX^e siècle : les postes garde-côtes de la pointe des Poulains à celle de Kerdonis occupaient la partie rentrante des criques possédant de bons mouillages, de manière à être défilés des coups de l'artillerie des bateaux à vapeur ou des

(1) *Idem*, art. 8 sect. 3 Belle-Isle.

péniches de débarquement. Le relief de la côte les rendait invisibles pour qui venait de la mer. Les batteries, armées d'une artillerie puissante, dominaient la mer qu'elles découvraient parfaitement; les servants des pièces étaient dissimulés des vues de l'ennemi par l'élévation des épaulements. Cette fortification côtière tirait toute sa valeur de son intégration au paysage côtier encore renforcée par l'emploi du schiste local. La citadelle, en dépit des « restaurations », conservait le caractère original et expressif d'une forteresse du XVII^e siècle : elle dominait depuis deux siècles le port du Palais de sa silhouette immuable qui faisait maintenant partie intégrante du site et avait donné, en quelque sorte, son image de marque à l'île dont elle était le symbole.

Si le paysage marin de Belle-Isle n'avait pas été modifié par les travaux de fortification, les transformations se lisaient dans le paysage intérieur de l'île : une route la traversait longitudinalement et un réseau secondaire permettait de relier les points importants les uns aux autres. Les nécessités stratégiques de ces routes étaient évidentes. Cet équipement routier, établi à des fins stratégiques à travers un paysage naturel et « sauvage », laissait entrevoir un développement économique et touristique. De l'immense chantier des ouvrages du sud, sortait peu à peu une enceinte bastionnée qui enserrait la ville du Palais, lui donnant un aspect définitivement militaire. A la fin de l'année 1861, les habitants du Palais adressaient au ministre de la Guerre une pétition pour que le tracé des fortifications, alors en cours d'exécution, autour de la place fut modifié, dans la partie de l'enceinte qui n'était pas encore entreprise, afin de laisser un plus grand espace intérieur pour les besoins d'extension de la ville : *...si la deuxième partie de cette enceinte devait être exécutée suivant les projets qui paraissent actuellement arrêtés, c'en serait fait de l'avenir d'une ville dont la population a pris depuis vingt ans un notable accroissement et dont l'industrie commerciale et maritime recevra un nouveau développement par suite de l'établissement presque achevé du chemin de fer de la Bretagne... (1).*

(1) *Idem*, art. 8 sect. 6 Belle-Isle.

Conclusion

Il pourrait paraître logique de présenter dans la conclusion, une évolution des divers systèmes de fortification appliqués à ces îles au cours des siècles; cela nous conduirait à rassembler ici les conclusions de chaque partie et, en conséquence, entraînerait des répétitions jugées superflues. Il nous a paru préférable, au terme de cette étude, de dégager l'originalité de l'architecture militaire de ce secteur insulaire et de déterminer son impact sur le paysage naturel.

De l'ensemble de cette étude, il ressort que Belle-Isle a toujours constitué la pièce maîtresse du secteur insulaire Nantes-Brest. C'est autour des projets de Vauban que les travaux successifs se sont exécutés: si à Belle-Isle c'est bien Vauban qui remania totalement la citadelle primitive, il étudia aussi toute l'île avec soin, précisa les emplacements des batteries côtières et projeta l'enceinte du Palais; cette dernière ne fut exécutée qu'au milieu du XIX^e siècle alors que Vauban en avait demandé l'exécution deux siècles plus tôt. Ce fait est un témoignage supplémentaire du caractère précurseur du grand ingénieur.

Dans le remaniement complet de la citadelle, Vauban s'est trouvé bridé par les éléments existants que son souci d'économie et de maintien de la valeur défensive du site l'a conduit à conserver; il lui a cependant été possible de manifester, là encore, sa capacité de s'adapter remarquablement au terrain: la citadelle est construite à l'extrémité d'un plateau tombant abruptement, à l'ouest sur la mer et au sud sur le port tandis que le front « terrestre » se raccroche en pente douce au relief général de l'île. Sur les fronts d'eau, Vauban n'a fait que renforcer les défenses naturelles: entre les deux bastions, la courtine du front de mer

ne comporte qu'une batterie basse en fausse-braille alors que, sur le front « terrestre », se développe un front bastionné à grand échelonnement en profondeur.

Cette volonté d'adaptation au site, de ne pas fortifier pour fortifier, se retrouve ailleurs en France : à Oléron, Vauban se trouva devant le même problème qu'à Belle-Isle; là aussi, existait un « chasteau » à perfectionner et un groupement humain à protéger. Le front marin de la citadelle est simplement composé d'une courtine encadrée de deux bastions alors que les fronts terrestres présentent un échelonnement de défense avec contregarde et ouvrage à corne; à la différence du Palais, l'agglomération fut entourée d'une enceinte bastionnée, achevée à la fin du XVII^e siècle. Plus au sud, sur la Gironde, la citadelle de Blaye montre un plan comparable à celui de la citadelle de Belle-Isle; le contraste des fronts est le même : à l'ouest, la falaise, à pic sur la Gironde, présente un obstacle insurmontable pour l'attaquant et ne reçut, en conséquence, aucun ouvrage de fortification; les autres fronts sont bastionnés et plus typiques qu'à Belle-Isle (fronts bastionnés du premier système à hauteur d'escarpes importante et demi-lunes couvrant les courtines); à Belle-Isle, l'échelonnement des défenses est complexe mais il nous paraît arbitraire de l'assimiler au deuxième système. Rappelons, d'ailleurs, la valeur toute relative de ce classement opposé à l'esprit de Vauban qui estimait qu'en matière de fortification tout n'était qu'observation et bon sens.

Nous avons rapproché Blaye et Belle-Isle, sites « marins », mais le rapprochement peut être effectué avec Montdauphin, site montagneux : à Blaye et à Belle-Isle (de même qu'à Oléron), Vauban se trouvait face à un ensemble préexistant dont il ne pouvait faire abstraction. Montdauphin fut édifié ex nihilo sur un emplacement reconnu par Vauban : dans sa « description d'une montagne escarpée sur le confluent de la Durance et du Guil très propre à bâtir une place » (1) il montre les qualités stratégiques du site; la place-forte fut édifiée à l'extrémité du plateau tombant à pic au sud et à l'ouest sur le Guil et la Durance qui mêlent leurs eaux au pied du rocher. Ici, le contraste des fronts est remarquable : les premiers travaux exécutés concernèrent le

front « terrestre » où se développe le front d'Eygliers avec un échelonnement traditionnel des défenses; du côté du précipice, aucun élément défensif. Ce n'est qu'en 1700 que Vauban donna un nouveau tracé à la place qu'il prévoyait de fermer complètement : ...le circuit de la place doit être continué d'année en année jusqu'à sa fermeture entière sans retard ni discontinuation... (1).

Cette influence de Vauban à travers le temps sur les ingénieurs militaires, puis sur les officiers du génie (malgré les assauts plus que maladroits de Choderlos de Laclos défendant Montalembert), s'est vraiment manifestée à Belle-Isle lors des hésitations de 1811 à 1861, entre la défense éloignée par lunettes ou par enceinte continue de la ville du Palais : comme on l'a dit, cette dernière solution prévalut et la ville fut ceinturée d'une enceinte bastionnée. Pourtant à la même époque, on n'en était déjà aux place-fortes à forts détachés. Les exemples des fortifications de Paris par Dode de la Brunerie, en 1840, et du commencement des quatre forts de Metz (2) par Séré de Rivières, avant la guerre de 1870, encadrent l'apparition de l'artillerie rayée et correspondent à la période de gestation puis d'exécution de l'enceinte du Palais. Il faut noter que, si les forts de Paris étaient toujours bastionnés, les forts de Metz, tenant compte des effets de l'obus cylindro-ogival, étaient restés bastionnés quant à leur obstacle tandis que l'artillerie était placée sur une ligne polygonale intérieure : cette disposition constitue une transition avec ce que seront, après 1870, les forts polygonaux (et non plus bastionnés) du système Séré de Rivières de 1874).

C'est également à Belle-Isle que subsiste aujourd'hui l'exemple le plus intéressant d'architecture militaire de ce secteur insulaire : il n'existe, en effet, pratiquement plus d'enceinte de ville de ce type, réalisée au XIX^e siècle. Celle du Palais a aussi l'intérêt de conserver des réduits de places d'armes rentrantes édifiés sous le premier Empire. Les multiples projets des capitaines du génie montrent les diverses solutions proposées pour la défense du Palais et reflètent l'évolution de la théorie de la

(1) *Ibid.*

(2) Forts de Diou, Plappeville, Saint-Julien, Queuleu.

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Montdauphin cart. 1 n° 2.

défense. En 1794, le capitaine du génie Dubourg proposa la construction de « forts républicains du général Michaud » (1) sur les hauteurs du sud et du nord. Les plans qui accompagnaient ce mémoire montrent qu'il s'agissait des lunettes dites « à la d'Arçon » : le général Michaud d'Arçon avait préconisé l'emploi d'ouvrages avancés pour éclairer les approches de la fortification; le plus connu fut la lunette, occupée en capitale par une traverse casematée communiquant, avec le corps de place, par une galerie souterraine et aux galeries de contrescarpe par une galerie de même type; un réduit, de forme circulaire, véritable tour de maçonnerie, en occupait la gorge. Cette solution ne fut pas retenue (?). Finalement, en 1809, furent construits deux réduits de places d'armes rentrantes, caractéristiques de l'importance donnée à la défense du chemin-couvert; c'était là un héritage du système de fortification de Cormontaigne où la construction de réduit de ce type augmentait la valeur défensive du chemin-couvert.

Les récents travaux de débroussaillage et l'assainissement de l'enceinte du Palais laissent espérer que cet ensemble architectural unique sera sauvegardé et que, lorsque le chemin-couvert et les glacis seront dégagés, il retrouvera son aspect original et primitif. Les dates de construction des ouvrages étonneront et paraîtront anachroniques; elles témoignent simplement de l'extraordinaire fidélité des sapeurs du XIX^e siècle à leur illustre ancêtre Vauban.

La citadelle et l'enceinte du Palais sont indissociables du paysage bellilois dont elles résument et symbolisent le passé militaire. La topographie du port du Palais est marquée de façon indélébile par les ouvrages de fortification. Notons, à ce propos, la différence avec la petite agglomération de Sauzon où l'empreinte militaire est très discrète en dépit de l'importance de ce port, le deuxième de l'île : les seuls ouvrages de défense y sont les deux batteries établies sur les pointes encadrant la passe d'entrée du port.

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 3 n° 15².

(2) Il est intéressant de signaler qu'à Montdauphin, évoqué ci-dessus, fut édifié une lunette d'Arçon en avant du front d'Eygliers.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, l'influence des ingénieurs militaires ne s'est pas manifestée sur la structure urbaine du Palais : rappelons, cependant, l'obligation pour les habitants des quais de respecter, pour la construction d'une maison, les alignements définis par l'ingénieur de la place. Si les ingénieurs militaires ne modifièrent pas le tissu urbain du Palais, la présence de la citadelle et de l'enceinte imposa les « contraintes » des servitudes militaires : les zones non aedificandi étaient pour ces deux ouvrages de 250 mètres pour la première zone, 487 mètres pour la deuxième et 974 mètres pour la troisième. En 1843, la municipalité demandait l'autorisation de construire « un hôtel de ville avec dépendances comprenant plusieurs écoles » dans un polygone exceptionnel situé en avant du front 1-2 de la citadelle (1) : cette autorisation lui fut accordée à condition, qu'en cas d'attaque, les constructions soient démolies aux frais de la ville et sans indemnité. Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, lorsque l'enceinte prit son tracé définitif, les demandes de créations de polygones exceptionnels dans la première zone de servitude de la citadelle se multiplièrent; celle-ci incluait, en effet, le port, principal centre d'activité et débouché de l'île : des ateliers de construction navale et des conserveries reçurent l'autorisation de s'y installer.

Ainsi, en plus de leur impact « physique » sur la topographie du Palais, la citadelle et l'enceinte eurent, à travers le problème des servitudes militaires, des répercussions sur l'implantation et le type de constructions édifiées dans leurs abords. Cette constatation est valable pour toutes les places-fortes mais nous avons cru bon d'insister sur cet aspect qui, selon nous, a été trop souvent ignoré par les historiens d'art ou les urbanistes. Que l'on songe aux conséquences de l'interdiction de construire dans la première zone (250 mètres); dans la seconde, seules les clôtures et bâtisses en bois et terre pouvaient être édifiées avec permission du ministre de la Guerre et sous l'obligation de démolir, en cas d'alarme, sans indemnité; dans la troisième zone, il ne pouvait être fait aucun chemin, aucune levée ni chaussée, aucun exhaussement de terrain, aucune fouille ou excavation, aucune exploitation de carrière, aucune construction au-dessous du niveau

(1) Arch. Génie, art. 8 sect. 6 Belle-Isle.

du sol avec ou sans maçonnerie et, enfin, aucun dépôt de matériaux ou autres objets sans que leur alignement et position n'aient été concertés avec les officiers du génie (1).

Les ouvrages de fortification édifiés sur les côtes d'Ouessant, Penfret, Belle-Isle, Groix et Dumet ne dépassent pas le simple ouvrage de série : l'adaptation au site est plus ou moins remarquable comme le réduit du port d'Arzic à Belle-Isle dont le plan fut considérablement remanié pour pouvoir s'intégrer au flanc de la falaise. Cet effort d'adaptation au terrain d'un modèle pré-établi se retrouve sur toutes les côtes et ne présente pas d'originalité particulière.

L'impact de ces fortifications sur le paysage insulaire est faible en raison même du type de fortification adopté : les fortifications de campagne du XVIII^e siècle, simples levées de terre, quelquefois maçonnées, ne devaient pas être vues des batteries des vaisseaux ennemis et jouaient sur l'effet de surprise. Les réduits, édifiés au XIX^e siècle, tiraient également toute leur valeur de leur intégration au site pour les mêmes raisons stratégiques.

Le peu d'importance de ces ouvrages militaires provient du fait que ces îles étaient peu peuplées, voire même désertes. La population de Belle-Isle était aux XVII^e et XVIII^e siècles bien inférieure à celle de Ré ou d'Oléron ; le groupement humain était réduit et on ne jugea pas utile de le protéger par la construction d'une enceinte ; la citadelle donne l'impression d'un ouvrage fait à l'économie, aucune décoration, aucune recherche architecturale. Le sentiment esthétique que l'on éprouve aujourd'hui devant elle, provient de la pureté des lignes, du jeu des droites et des obliques, du contraste de la pierre avec les masses de terre bien découpées des cavaliers ; l'organisation de l'espace n'a pas été recherchée pour elle-même, elle se justifie par le respect de règles bien précises : la prédominance des pleins sur les vides, l'impression de solidité, le caractère trapu de l'ensemble traduisent résistance et défilement, éléments capitaux de la valeur d'une place-forte. La porte du Donjon est extrêmement sobre ; il

(1) *Idem*, art. 2 sect. 4 cart. 1 n° 24.

n'y a là aucune recherche de l'effet contrairement à l'usage : en effet, les portes manifestaient, par leur décor, la puissance et la grandeur du roi ; elles reflétaient aussi la richesse de la ville et la cérémonie traditionnelle de remise des clés de la ville symbolisait la fierté et l'attachement des habitants à leur place et à leur roi. A Belle-Isle, l'architecture rustique de la citadelle ne visait pas à susciter ce genre de sentiment.

Nous avons montré comment la citadelle et l'enceinte du Palais avaient donné à Belle-Isle son image de marque. La même constatation peut être faite pour le fort Cigogne : aux yeux de tous, il symbolise le gardien et le défenseur de l'archipel des Glénan. Nous avons vu, pourtant, le rôle plus que négligeable qu'il joua dans l'histoire : c'est de son impact sur le paysage marin que le fort tire tout son pouvoir évocateur. Il se détache avec netteté au milieu du lagon qu'il domine de ses escarpes et la tour, édifiée par la Marine nationale, pour servir de repère à une base de vitesse, ajoute encore à sa majesté. Le fort Cigogne offre, en outre, beaucoup d'intérêt d'un point de vue architectural ; nous avons insisté sur l'originalité de son tracé qui témoigne d'une volonté d'occuper le maximum de terrain au détriment des règles de la fortification. Ce souci de supprimer tout terrain non recouvert à marée haute est constant dans l'histoire de la défense des îlots : les fortifications successives du Mont-Saint-Michel répondaient à ce besoin. L'exemple du château du Taureau, édifié sur un rocher au milieu de la baie de Morlaix, manifeste aussi ce souci de la défense. Le fort Cigogne traduit donc cette préoccupation et son tracé, tant critiqué par les capitaines du génie du XIX^e siècle, répondait également à une nécessité stratégique et ne fut pas dessiné au hasard : la meilleure preuve est que ce type de tracé se retrouve dans d'autres ouvrages côtiers. Le fort Cezon, édifié à la fin du XVIII^e siècle, fut construit sur un îlot pour battre les passes d'entrée de l'Aber Wrac'h : rappelons toute l'importance de ce petit port, premier abri de la Manche en remontant de Brest vers le nord. La similitude avec le fort Cigogne est frappante : un front arrondi avec plates-formes d'artillerie dirigées vers la mer et un front bastionné côté terre, là où l'ennemi pouvait débarquer. Un mémoire de 1829 le décrit ainsi : *... retranchement de forme bastionnée, possède des flancs qui chose extraordinaire ne flanquent nullement les faces; on ne*

peut attribuer ce grave défaut qu'à l'impéritie du directeur chargé de l'exécution des travaux de ce fort... (1).

Ce jugement, fort sévère, rappelle celui porté sur le fort Cigogne à la même époque; le tracé de ces forts manifestait plus le souci de s'adapter à la topographie locale qu'à se plier aux règles de la fortification et surtout reposait sur la constatation suivante : les batteries maritimes, construites le long des côtes ou sur des îles, n'avaient pas besoin d'être flanquées par des bastions du côté de la mer car elles ne pouvaient être attaquées et battues de ce côté que par les feux des vaisseaux qui s'embossaient devant elles pour les détruire; il était donc nécessaire de présenter sur ce front le plus grand nombre de pièces d'artillerie possible : la forme circulaire était alors la plus avantageuse pour pouvoir tirer tout azimut. Par contre, du côté où le débarquement pouvait s'opérer, un front classique bastionné offrait la meilleure garantie.

Cette similitude de tracé se retrouve dans les forts de la Charente : le fort de la Pointe, construit en 1672 sur la rive droite de la Charente, défendait l'embouchure du fleuve en croisant les feux avec la batterie de l'île Madame. C'est un ouvrage semi-circulaire côté fleuve avec escarpes de maçonnerie et fermé à la gorge. Édifié à la même époque, le fort Lupin, situé en amont sur la rive gauche de la Charente, présente également une batterie circulaire côté fleuve et un front bastionné côté terre. Le fort d'Enet, construit en 1809, sur un îlot dans le prolongement de la pointe de l'Aiguille, devait défendre les passes d'entrée de la Charente conjointement avec les batteries de l'île d'Aix et de Fouras; il devait également assurer la communication de l'île d'Aix avec la terre ferme : c'est un ouvrage semi-circulaire du côté de la mer, revêtu de maçonnerie et fermé à la gorge.

On peut également étendre la comparaison avec le fort de la Rade construit à l'extrémité sud de l'île d'Aix en 1810; il présente, à une échelle beaucoup plus grande que les exemples précédemment cités, ce plan arrondi côté mer et un redan côté terre. Plus au sud, le fort Chapus, édifié à la fin du XVII^e siècle

sur une pointe de terre isolée du continent à marée haute, est situé face à la côte sud-est de l'île d'Oléron : il est composé d'une batterie circulaire côté mer et d'un donjon à la gorge. Étant donné le faible développement de la batterie basse entourant la tour dorée de Camaret, nous ne la citons que pour mémoire et pour signaler que son tracé présente les mêmes caractéristiques que les ouvrages précédemment cités.

Tous ces exemples montrent que le plan des ouvrages maritimes n'évolua guère du XVII^e au XIX^e siècle car il correspondait à un principe de défense qui se répéta dans le temps; il semble donc que le tracé du fort Cigogne soit représentatif d'un invariant de la fortification.

La fin de la période considérée dans cette étude (1860) vit la disparition d'un certain nombre de batteries : l'accroissement des portées de l'artillerie, permettant de balayer des surfaces navales plus importantes, entraîna une réduction des points armés. Le phénomène alla en s'accroissant avec ce qu'on appela la « crise de l'obus-torpille » : en 1885, l'emploi d'un explosif brisant (la mélinite) entraîna une augmentation considérable de la puissance de l'artillerie et nécessita l'emploi de béton et de cuirassement pour mettre à l'épreuve les ouvrages déjà construits; des aménagements nouveaux devaient être étudiés pour mettre le personnel à l'abri des éclats produits par l'explosion et des gaz délétères; en raison de la dépense considérable qu'aurait entraîné le remaniement complet des ouvrages déjà existants, on ne modifia que les plus importants. Les nouvelles dispositions qui s'imposaient ne furent appliquées complètement qu'aux ouvrages nouveaux; l'effort se porta surtout sur les frontières terrestres.

Dans le secteur insulaire qui nous intéresse, la plupart des batteries fut alors déclassée; par avis du comité de défense et du conseil supérieur de la guerre du 3 décembre 1888 furent déclassés les ouvrages suivants : à Ouessant, les batteries de Loqueltas, Stiff et Galgrac'h - à Molène, la batterie du port - dans l'archipel de Glénan, le fort Cigogne, le réduit et la batterie de Penfret - à Groix, la batterie du Grip - à Belle-Isle, les batteries du Port-Larron, Bugull, La Ferrière, la Biche, Kerouarc'h, Sainte-Foy, Kerdonis, Port-Andro, Port-Maria, Arzic, Bornord, Vieux-Château, Poulains, Cardinal, Sauzon, Kerzo,

(1) Arch. Génie, art. 8 Places abandonnées Cezon n° 8.

Port-Fouquet, Hoche, Saint-Julien, Vésuve et Etna - à Houat, le fort central et les batteries d'En Tal et Béniguet - à Hœdic, le fort central - à Dumet, le réduit et la batterie (1).

Les seuls points conservés furent à Groix, le fort Lacroix et les batteries du Haut et du Bas Grogno, à Belle-Isle, les batteries de Taillefer, Ramonet et Gros Rocher classés tous postes de deuxième série par loi du 27 mai 1889 (2). Ce furent les seuls points aménagés en fonction de l'obus-torpille; les réduits type 1840 furent recouverts d'une carapace de béton et aménagés pour la protection du personnel. Ces points furent équipés de la nouvelle artillerie afin de croiser les feux avec les batteries du continent; à Groix, fut alors créée une nouvelle batterie en arrière de la pointe du Spernec, la batterie du Méné: elle croisait les feux avec les batteries de Gâvres, du Talus et de Loqueltas sur le continent.

A Ouessant, par avis du 8 février 1901 du ministre de la Guerre fut prise la décision de doter le réduit de la Croix Saint-Michel de deux tourelles à éclipse pour deux canons de 75 mm chacune (3): elles furent installées aux extrémités de la diagonale est-ouest; le transport des cuirassements depuis Brest jusqu'au petit port de Lampaul ne se fit qu'au mois d'août 1905 où les tourelles furent enfin montées.

Ainsi, à la fin du XIX^e siècle, apparut, dans le paysage insulaire, deux nouveaux matériaux, le béton spécial (armé ou non) et l'acier à blindage qui se superposaient, dans certains sites, à la pierre et à la terre jusqu'alors utilisées. Le paysage ne connut pas beaucoup de transformation: en effet, par suite de la précision de l'artillerie adverse, il n'était plus possible de conserver des crêtes de feux élevées. Il était nécessaire de dissimuler totalement les organes de la défense des vues de l'adversaire. Par cette précaution, on pouvait éviter tous les repères qui pouvaient faciliter le pointage des pièces des navires cuirassés. La fortification se confondit alors totalement avec le terrain environnant.

(1) *Bulletin officiel du ministère de la Guerre, Service du Génie*, vol. 48 (1923).

(2) *Ibid.*

(3) *Arch. Génie*, art. 21 sect. 1 § 4 Cuirassements (tourelles identiques à celles qui ont équipé le front nord-est).

Les travaux du Mur de l'Atlantique laissèrent leur empreinte sur les îles et leur importance plus ou moins grande montre que les centres d'intérêt ont changé: c'est ainsi qu'Ouessant et Groix, en raison de leur position face à Brest et Lorient, furent considérées comme vedettes avancées de centres portuaires stratégiques: dans cette optique, Ouessant et Groix furent plus armées que différents points de Belle-Isle (4).

Après le conflit, la citadelle de Belle-Isle fut déclassée et vendue à des particuliers; rappelons que l'enceinte du Palais et l'ouvrage de Beau-Soleil l'avaient été par loi du 31 juillet 1934 (5).

Aujourd'hui, à l'intérêt stratégique s'est substitué un intérêt touristique pour ces îles où le passé militaire se lit dans le paysage; les ouvrages de fortification qui le représentent sont d'un intérêt archéologique certain et leurs vestiges, même les plus modestes, doivent être sauvegardés car ils illustrent la manière dont fut envisagé de protéger ces groupements humains connaissant le double isolement de leur faible importance superficielle (sauf Belle-Isle) et de leur éloignement du continent.

(1) *Arch. Génie*, SCOICH, ouvrages allemands de la 3^e RM.

(2) *Idem*, CDAOA 3^e RM.

INDEX

Les noms de personnes sont en capitale, les noms de lieux en italique et les noms de bâtiments en italique gras.

Pour éviter une surcharge de l'index, celui-ci a été limité aux noms de personnes et de lieux ayant un rapport direct avec le sujet étudié. Toutefois Ouessant, Sein, les Glénan, Groix, Belle-Isle, Houat, Hoëdic et Dumet étant l'objet principal de ce travail en ont été exclus, la table des matières permettant de s'y reporter commodément.

Aberwrac'h (Finistère) : p. 134; *Fort Cézou* : p. 343.

AGUILA ou AQUILA (Don Juan del), général espagnol : p. 101, 106.

AIGUILLON (Armand VIGNEROD-DUPLESSIS-RICHELIEU, duc d'), commandant en chef en Bretagne : p. 8, 12, 163, 165, 174, 175, 177, 178, 182, 186, 187, 189, 195, 198, 206, 207, 208, 210, 211, 216, 218, 219, 222, 225, 228, 230.

Aix (île d', Charente-Maritime) : p. 164, 173, 344. expériences : p. 295.

ALAIN I, duc de Bretagne : p. 81.

ALAIN III, duc de Bretagne : p. 82.

ALAIN BARBETORTE, duc de Bretagne : p. 81, 82.

ALAIN CAGNART, comte de Cornouaille : p. 82.

ALAIN FERGENT, duc de Bretagne : p. 87.

ALBERIC, légat du saint-siège : p. 83.

Alet-en-Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) : p. 77, 79.

Alger : p. 171.

ALLEHAUX (Louis), maître-charpentier : p. 8.
AMBLARD, entrepreneur : p. 13.
Anaurot (Finistère) : p. 79, 80.
ANNE de BEAUJEU, fille de Louis XI, régente : p. 89.
ANNE de BRETAGNE, duchesse de Bretagne : p. 90, 97.
Aréthusa (l'), vaisseau : p. 169.
ARGENSON (d') : voir VOYER (de).
Arnemuiden, avant-port d'Anvers : p. 96.
ARTHUR III, duc de Bretagne : p. 88.
Arzon (Morbihan) : p. 72.
ASFELD (d') : voir BIDAS.
AUBERT de la FERRIERE de VINCELLES (Jacques), ingénieur : p. 3.
Audierno (Finistère) : p. 77, 242.
Auray (Morbihan) : p. 7, 13, 100, 124.
AVAUGOUR (Robert d', seigneur de TROMEUR), gouverneur de Belle-Isle : p. 99.
BALLEROY (Chevalier de) : p. 187.
BALLON (Claude-Nicolas, sieur de FERRANDS), ingénieur : p. 213.
Ballon (Ille et Vilaine) : p. 79.
Bangor (Pays de Galles) : p. 78.
BART (Jean), chef d'escadre, corsaire : p. 108.
BARTHOIS, entrepreneur : p. 10.
Bayonne (Pyrénées-Atlantiques) : p. 110, 123.
BECHAMEIL de NOINTEL (Louis II), Intendant de Bretagne : p. 131.
BEHAGUE (de), brigadier des armées du roi, commandant à Belle-Isle : p. 219.
Belle-Poule (la), vaisseau : p. 169.
BERRYER (Nicolas-René), ministre de la Marine : p. 182.
BIDAS d'ASFELD (Claude-François), maréchal de France, directeur général des fortifications : p. 2.
BIGOT de SAINT-SIMON : p. 191.
BILLY (Girardin de), commissaire du roi : p. 93, 114.
Biscaye (province basque espagnole) : p. 93, 123.

Bitche (Moselle) : p. 3.
Blavet (ancien nom de Port-Louis, Morbihan) : p. 101.
Blaye (Gironde) : p. 338.
BLIGH (Thomas), général : p. 163.
BLONDEL (François), architecte : p. 116.
Bordeaux (Gironde) : p. 171.
BORDIER (Antoine), ingénieur : p. 2.
BOUCHET (Benoît-Louis), ingénieur : p. 165, 167.
BOUILLE (de), lieutenant du roi : p. 98.
BOURIAU des CHAMPSNEUFS (Louis-Auguste), ingénieur : p. 5, 266.
BOURIDAL de, intendant des fortifications : p. 136.
BREGEON, entrepreneur : p. 13.
BOUVET de PRECOURT (François-Joseph, baron), contre-amiral : p. 236.
Bréhat (île de, Côtes-du-Nord, commune Paimpol) : p. 109, 116, 125.
BRESSANT : voir PENNET (Jean).
Brest (Finistère) : p. 4, 5, 7, 77, 107, 108, 109, 113, 116, 121, 123, 131, 136, 153, 160, 162, 163, 167, 168, 169, 172, 176, 238, 239, 242, 245, 253, 255, 257, 282, 300, 347.
BRIDEPORT, amiral anglais : p. 235.
BRODERICK, amiral anglais : p. 162.
Brouage (Charente-Maritime) : p. 157.
Browerec ou Broerec (le), région de l'Armorique bretonne : p. 78, 82.
CALIXTE III, Pape : p. 93.
Callac (Côtes-du-Nord) : p. 101.
Camaret (Finistère) : p. 107, 108, 121, 125 note 1, 131, 345.
CAMBOUT (marquis de) : p. 121.
Cambrie, ancien nom du Pays de Galles : p. 79.
CAMELIN du REVEST (Jean de), ingénieur : p. 207.
Cancalle (Ille-et-Vilaine) : p. 163.
CARIS, entrepreneur : p. 10.
CARLET de la ROZIERE, directeur général des camps et armées : p. 176, 197, 208.
Carnac (Morbihan) : p. 72, 235.

CATWALLON, frère du duc GEOFFROY : p. 82.
CEBERET (André), commissaire général de la Marine au Port-Louis : p. 113, 123.
CESAR, empereur romain : p. 75, 76.
CHAIGNEAU, capitaine du Génie : p. 265.
Charense (la), rivière : défense de la —, p. 344.
CHARLEMAGNE, empereur : p. 79.
CHARLES VIII, roi de France : p. 90, 97, 114.
CHARLES IX, roi de France : p. 100.
CHARLES de BLOIS : p. 89.
CHARLES LE CHAUVÉ : p. 79, 80.
CHARLES-QUINT : p. 97.
Charmante (la), frégate (?) : p. 124.
CHATEAURENAULT (François-Louis ROUSSELET, marquis de), chef d'escadre : p. 109, 123.
CHAULNES (duc de), gouverneur de Bretagne : p. 79.
Chausey (Iles, Manche) : p. 173, 239.
CHAZELLES (Jean-Matthieu de), astronome et hydrographe : p. 154.
CHERTEMPS (Pierre de, chevalier du SEUIL), intendant de la Marine à Brest : p. 123.
CHOBLET, maître-charpentier : p. 11.
CHODERLOS de LACLOS, capitaine d'artillerie : p. 339.
CHOISEUL (Étienne-François, duc de), ministre de la Guerre : p. 3, 163, 169, 183.
CLAIRAMBAULT (Charles), ordonnateur du port de Lorient : p. 179, 182, 202.
CLARKE (Henri-Jacques-Guillaume, comte de HUNEBOURG et duc de FELTRE), maréchal de France, ministre de la Guerre : p. 248.
CLERVILLE (Louis-Nicolas de), commissaire général des Fortifications : p. 15, 115, 116, 117, 135.
COATIVY (Alain de), cardinal : p. 93.
COETLOGON de MEJUSSEAUME (Louis de), conseiller : p. 111.
COLBERT (Jean-Baptiste), contrôleur général des finances : p. 2, 114, 115, 122, 157.
COLBERT de CROISSY (Charles), secrétaire d'État : p. 116, 119.

COLBERT de TERRON (Charles), intendant général de la Marine : p. 116, 131.
COLIN, entrepreneur : p. 11.
Commode (la), corvette : p. 124.
CONAN I, duc de Bretagne : p. 82, 83.
CONAN II, duc de Bretagne : p. 87.
CONAN III, duc de Bretagne : p. 87.
Concarneau (Finistère) : p. 8, 90, 116.
CONFLANS (Hubert de BRIENNE, comte de), vice-amiral, maréchal de France : p. 163, 164.
Corbie (Somme) : p. 106.
CORDIER de la HOUSSAYE (Honoré), ingénieur : p. 221.
CORMONTAIGNE (Louis de), ingénieur : p. 276, 340.
CORNELIAN (Dominique de), négociant : p. 95.
CORNWALLIS, amiral anglais : p. 238, 244, 245, 246.
Cosquette (la) double-chaloupe : p. 124.
COUSTEAU de la BARRERE de PECQUEUSE (Anne-Jacques-François de), ingénieur : p. 212.
Crach (Morbihan) : p. 7.
CURZAY (M. de) : p. 178.
DAIGRÉMONT, ingénieur : p. 1, 141, 142.
DAJOT (Louis-Lazare), ingénieur : p. 219.
DALION : voir POREE D'ALION.
Danemark : p. 81.
Dartmouth (Angleterre) : p. 96.
DAVID (Brutus) : p. 227.
Déas (Vendée ?) : p. 80.
DECOMBLES : voir LOMBARD de COMBLES.
DECRES (Denis, duc), amiral : p. 252.
DELELE, famille d'entrepreneur : p. 6, 8, 11, 12.
DEMBARRERE (Jean), inspecteur général des fortifications : p. 247, 261.
DESCHAMPSNEUFS : voir BOURIAU des CHAMPSNEUFS.

DESCLOUZEUX (Hubert de CHAMPY), intendant du port de Brest : p. 11.
DES FERRANDS : voir BALLON.
DES GRASSIERES (Jean CHEROUVRIER), collaborateur de l'Intendant Béchameil de Nointel, inspecteur de la Marine : p. 136.
DESGRAVIERS, lieutenant du roi à Port-Louis : p. 130, 200.
DESPLACES, entrepreneur : p. 11.
DETAILLE, commandant la garde-côtes : p. 165.
DETAILLES, entrepreneur : p. 12, 209, 215.
DIEULAMANT (de) : voir MOLLART.
DODE de la BRUNERIE (Guillaume), maréchal de France, directeur des fortifications de Paris : p. 339.
Dol (Ille-et-Vilaine) : p. 79, 112.
Domnonnée (la), région de l'Armorique bretonne : p. 78.
Douarnenez (Finistère) : p. 77, 238, 239, 244.
DUBOURG (Joseph-Maurice), ingénieur : p. 5, 267, 270, 271, 340.
DUCOUEDIC de KERGOUALER (Charles), lieutenant de vaisseau : p. 169.
DUDEZERSEUL, directeur des fortifications : p. 261, 268.
Dunkerque (Nord) : p. 108, 117, 160, 163.
DUPUY de LOME (Stanislas-Charles-Henri), ingénieur naval : p. 285, 294.
DU REVEST : voir CAMELIN du REVEST.
Ellé (l'), rivière : p. 79.
Enes (fort d', *pointe de l'Aiguille*, Charente-Maritime) : p. 344.
EON de PORHOET, comte breton : p. 88.
ERISPOE, fils de Nominoé, roi des Bretons : p. 79.
ESTREES (Jean, comte d'), maréchal de France, commandant militaire en Bretagne : p. 200.
Éveillée (l'), canonnière : p. 253.
Exeter (Angleterre) : p. 96.
FAVART (Jean-Baptiste), ingénieur : p. 3.
FELTRE (duc de) : voir CLARKE.
FENNY (Colin), pirate : p. 92.
FER (Nicolas de), graveur et géographe : p. 153, 215.

FOUCAULT, ingénieur : p. 7, 313.
FOUQUET (Marie-Madeleine de CASTILLE), épouse de Nicolas FOUQUET : p. 5, 150.
FOUQUET (Nicolas), surintendant des finances : p. 112, 117, 127, 131, 140, 141, 142, 143, 147, 150.
Fouras (Charente-maritime) : p. 344.
FOURCROY (Charles-René, seigneur de RAMECOURT), ingénieur : p. 207.
FRANÇOIS II, duc de Bretagne : p. 90.
FRANVAL (chevalier de) : p. 164.
FREVILLE : voir ROGER de FREVILLE.
FREZIER (Amédée-François), ingénieur : p. 6, 8, 11, 14, 203, 209, 210, 214, 222.
GABARET (Jean), chef d'escadre : p. 123.
Galathée (la), frégate : p. 171.
GARENGEAU (Siméon), ingénieur : p. 170.
GAULTIER de KERVEGUEN : p. 227.
GAVERETTE (Bernard de), négociant : p. 95.
GEOFFROY 1^{er}, duc de Bretagne : p. 82.
GEOFFROY (fils d'Henri II Plantagenêt), duc de Bretagne : p. 88.
GERARD; évêque : p. 82.
GILDAS (Saint) : p. 78, 79.
Gironde (la), vaisseau : p. 7.
GIRVAL (Pierre de), ingénieur : p. 2.
GONDI (Albert de, marquis de Belle-Isle, maréchal de France, duc de RETZ) : p. 100, 101, 102, 126.
GONDI (Henri de, marquis de Belle-Isle, duc de RETZ) : p. 137, 140.
GOUE de LA VALETTE (Guitton), gouverneur de Belle-Isle : p. 102.
GOUTTEROUX, entrepreneur : p. 10.
GOUVION-SAINT-CYR (Laurent), ministre de la Guerre : p. 285.
GRASSE-TILLY (François-Joseph, comte de), chef d'escadre : p. 191.
GREGOIRE VII, pape : p. 83.
GRIBEAUVAL (Jean-Baptiste, VAQUETTE de), inspecteur général de l'Artillerie : p. 13, 212.

GROSSOLES (chevalier de) : p. 188.
Guedel, ancien nom de Belle-Isle : p. 82.
GUEMENE (Louis VII de ROHAN, prince de) : p. 130.
GUENAËL (Saint) : p. 79.
GUENOLE (Saint) : p. 80.
Guérande (Loire-Atlantique) : p. 96.
Guernesey (île de) : p. 170 (corsaires).
GUICHEN (Luc-Urbain du BOUEXIC, comte de), chef d'escadre : p. 169.
Guingamp (Côtes-du-Nord) : p. 90.
GIUOMAR de LEON, comte breton : p. 88.
GUNTHIERN (Saint) : p. 79.
HAMON, espion : p. 238.
HAWKE (Edward), amiral anglais : p. 162, 164.
Hennebont (Morbihan) : p. 12.
HENRI II, roi de France : p. 99, 100.
HENRI II PLANTAGENËT, roi d'Angleterre : p. 87.
HENRI III, roi d'Angleterre : p. 88.
HENRI IV, roi de France : p. 101, 106, 114, 127.
HENRI VII, roi d'Angleterre : p. 90.
HENRI VIII, roi d'Angleterre : p. 97.
HEROUVILLE de CLAYE (Antoine de RICOUART, comte d'), directeur général des camps et armées : p. 197.
HERVE, abbé de Redon : p. 82, 83.
HOCHÉ (Louis-Lazare) : p. 236.
HOORN (comte de) : p. 107.
HOWE, amiral anglais : p. 234.
HUE de CALIGNY de GRUNINGUE de LUC (Jean-Anthéonor), ingénieur : p. 2, 10.
HUELIN, seigneur breton : p. 84.
HUGON (Gaud-Amable, baron), membre du Conseil d'amirauté : p. 283.
HURD (Thomas), hydrographe anglais : p. 244, 246.
Hyères (îles d', Var) : p. 239.
Île-de-Batz (Finistère, commune Saint-Pol-de-Léon) : p. 125.

Île-Madame (Charente-Maritime, commune de Port-des-Barques) : p. 344.
INFREVILLE (Louis LEROUX d'), commissaire général de la Marine : p. 111.
ISARN de VARAIGNE, commissaire à Brest : p. 129.
Isle-Dieu : voir *Yeu* (île d').
Isole (l'), rivière : p. 79.
JEAN-BON SAINT-ANDRÉ (André JEANBON, dit), conventionnel : p. 234.
JEAN de MONTFORT, duc de Bretagne : p. 89.
JEAN 1^{er} LE ROUX, duc de Bretagne : p. 88.
JEAN II, duc de Bretagne : p. 88.
JEAN III, duc de Bretagne : p. 88, 89, 94, 96.
JEAN IV de MONTFORT, duc de Bretagne : p. 89.
JEAN V, duc de Bretagne : p. 89, 93.
JEAN XXII, pape : p. 95.
Jersey (île de) : p. 170 (corsaires), 173.
JOINVILLE (François-Ferdinand-Philippe d'ORLÉANS, prince de), contre-amiral, membre du Conseil d'amirauté : p. 283.
JULES II, pape : p. 97.
KEPPEL, amiral anglais : p. 165, 167.
KNIGHT (John), hydrographe anglais : p. 246.
KNOWLES, amiral anglais : p. 162.
LA BARRERE : voir COUSTEAU de la BARRERE.
LA CLOCHETTERIE (Jean-Isaac CHADEAU de), capitaine de vaisseau : p. 169.
LA FERRIERE (Hervé de), gouverneur de Belle-Isle : p. 109, 124, 213.
LA FONTENELLE, bandit : p. 102.
La Forêt (baie de, Finistère) : p. 242.
La Hougue : voir *Saint-Vaast-la-Hougue*.
LA JONQUIERE (Pierre-Jacques TAFFANEL de), chef d'escadre : p. 183.
LA MAGNANNE, bandit : p. 102.
Landévennec (Finistère) : abbaye, p. 79, 84.

LANGLADE (Pierre de), ingénieur : p. 201.
LANO (Marie de), négociant : p. 95.
LA NOUË-VIEUXPONT (Gabriel-François, comte de), inspecteur des milices garde-côtes : p. 198, 199.
LARCHER d'AUBANCOURT (François), ingénieur : p. 217.
La Rochelle (Charente-Maritime) : p. 108, 109, 110, 171.
LA SAUVAGERE (de) : voir LE ROYER de LA SAUVAGERE.
LAVARDIN (Henri-Charles de BEAUMONT, marquis de), lieutenant général des armées : p. 108, 120, 131.
LAVOYE (Denis de), ingénieur : p. 133, 134, 135.
Lavret (île, Côtes-du-Nord, commune Paimpol) : p. 79.
LE BESCOND de KERMARQUER, receveur du domaine du roi : p. 181.
LE BOEUF (Charles), ingénieur : p. 196.
Le Chapus (Charente-Maritime, commune de Bource-franc-le-Chapus) : p. 344.
LECLERC, entrepreneur : p. 11.
Le Conquet (Finistère) : p. 92, 95, 99, 241.
Le Croisic (Loire-Atlantique) : p. 101, 265.
Le Havre (Seine-Maritime) : p. 123.
LE MICHAUD (Jean-Claude-Eléonor, seigneur d'ARCON), inspecteur général des fortifications : p. 272, 340.
LE MUTEL, directeur des fortifications : p. 265, 272, 273, 277, 279.
Léon (le), région de l'Armorique bretonne : p. 84.
LE PELETIER (Michel, seigneur de SOUZY), directeur général du département des Fortifications : p. 115, 201.
Le Pilier (Vendée, commune de Noirmoutier) : p. 11, 124, 228, 247.
LE ROY (Guillaume), entrepreneur : p. 8, 203.
LE ROYER de LA SAUVAGERE (François-Félix), ingénieur : p. 9, 213, 222, 225, 226.
Les Sables-d'Olonne (Vendée) : p. 92, 170.
LESTOCK, amiral anglais : p. 161.
LE TELLIER (Michel), secrétaire d'État à la Guerre : p. 1, 2, 114.
Locmariaquer (Finistère) : p. 7, 72, 99.
LOGERIL (Louis du BOULET, seigneur de), gouverneur de Belle-Isle : p. 107, 143.

Loire (La), rivière : p. 74, 76, 80, 81, 117, 164, 228, 247.
LOMBARD de COMBLES (Jean-Claude-Henry), ingénieur : p. 216.
LOREAL, famille d'entrepreneur : p. 12, 13, 212.
Lorient (Morbihan) : p. 9, 13, 109, 113, 161, 172, 176, 177, 182, 202, 203, 235, 238, 300, 347.
LOUIS VIII, roi de France : p. 88.
LOUIS IX, roi de France : p. 91.
LOUIS XII, roi de France : p. 90.
LOUIS XIII, roi de France : p. 111, 114, 140.
LOUIS XIV, roi de France : p. 2, 106, 108, 111, 114, 115, 116, 127, 128, 140.
LOUVOIS (François-Michel LETELLIER, marquis de), secrétaire d'État à la Guerre : p. 114, 117.
LUC (de) : voir HUE de CALIGNY de GRUNINGUE de LUC.
LUNAIRE (Saint) : p. 78.
Lupin (Les Lupins), Charente-Maritime, commune de Saint-Nazaire-sur-Charente) : p. 344.
Lutine (la), frégate : p. 124.
MACKAU (Ange-René-Armand, baron de), ministre de la Marine : p. 283.
MARESCOT (Armand-Samuel de), premier inspecteur général du Génie : p. 247, 253, 257, 259, 262, 272, 273, 277.
MARLBOROUGH (duc de) : p. 163.
Marmoutier (Bas-Rhin) : p. 84.
MAROLLES (N. de), ingénieur : p. 203.
MAUCLERC (Antoine), commissaire-ordonnateur du port de Lorient : p. 9, 10.
MAUCLERC (Pierre-de-Dreux dit), duc de Bretagne : p. 88.
Maudex (île, Côtes-du-Nord, commune Paimpol) : p. 79.
MELVILLE (Lord) : p. 244, 245.
MERCCEUR (Philippe-Émmanuel de LORRAINE, duc de), chef de la Ligue : p. 101, 105.
MERITA (Pierre-Guillaume de), négociant : p. 95.
Metz (Moselle) : fortifications, p. 339.
METZ (Pierre dit NIVELLE), forgeron : p. 8.

MEUNIER (général) : p. 251.
MICHAUD : voir LE MICHAUD d'ARCON.
Minorque (île) : p. 165, 168.
MOLLART de DIEULAMANT (Paul-Louis de), ingénieur : p. 1, 136, 141.
MONTALEMBERT (Mars-René, marquis de), officier d'artillerie : p. 339.
Montdauphin (Hautes-Alpes) : p. 338.
MONTGOMERY (Jacques de, comte de LORGES), capitaine : p. 101.
Mont-Saint-Michel (Manche) : p. 343.
MORARD de GALLES (Justin-Bonaventure, comte), vice-amiral : p. 234, 236.
MOULUT, capitaine du Génie : p. 199, 255.
Mutine (la), frégate : p. 171.
NADAUD, capitaine du Génie : p. 269.
Nantes (Loire-Atlantique) : p. 7, 10, 77, 80, 81, 82, 108, 111, 112, 123, 124, 154, 169, 171, 239.
NAPOLÉON 1^{er} : p. 237, 248, 250, 253, 254, 266, 267, 274, 281, 282, 289.
NAPOLÉON III : p. 293.
NECKER (Jacques), directeur général des finances : p. 183.
NEUFVILLE (Rolland de), évêque : p. 103.
NICOLAS V, Pape : p. 92.
Noirmoutier (île de, Vendée) : p. 80, 107.
NOMINOE, prince : p. 79.
Norvège : p. 81.
NUNO (Don Pedro), capitaine castillan : p. 92.
Nymphe (la), canonnière : p. 253.
OCDRIUS, moine : p. 80.
Oléron (île d', Charente-Maritime) : p. 92, 116, 129, 156, 230, 338, 342, 345.
ORVILLIERS (Louis GUILLOUET, comte d'), chef d'escadre : p. 169.
PAIXHANS (Henri-Joseph), général d'artillerie : p. 299.
PAMERI (Jean), négociant : p. 95.
Paris (Seine) : fortifications : p. 283, 339.

PASSAGIER (Jacques), pirate : p. 92.
Pays-de-Galles : p. 78.
Penmarc'h (Finistère) : p. 102, 170, 253.
PENNET (Jean dit BRESSANT), entrepreneur : p. 7, 11.
PERROT (Jean), entrepreneur : p. 11.
PETIT, capitaine du Génie : p. 309.
PHILIPPE-AUGUSTE, roi de France : p. 88.
PHILIPPE LE BEL, roi de France : p. 91.
PHILIPPE II d'ESPAGNE : p. 97.
Pilier (île du) : voir *Le Pilier*.
Piriac (Loire-Atlantique) : p. 265, 330.
PITT (William), secrétaire d'État : p. 162.
PIVANO (Jeanne de), négociant : p. 95.
Plénan (Ille-et-Vilaine) : p. 80.
Poher (le), région de l'Armorique bretonne : p. 78, 82.
POL-AURÉLIEN (Saint) : p. 78, 79.
POLCHET (Jean-François-Hyacinthe), ingénieur : p. 208, 212.
POMEREU (Auguste-Robert de), Intendant de Bretagne : p. 112, 127.
PONTCHARTRAIN (Jérôme PHELYPEAUX, comte de), secrétaire d'État à la Marine et à la Maison du Roi : p. 130.
Pontcroix (Finistère) : p. 102.
POREE D'ALION, commissaire des guerres : p. 171.
PORTAL (Pierre-Barthélémy, baron), ministre de la Marine et des Colonies : p. 282.
Portland (États-Unis) : p. 122.
Port-Launay (Finistère) : p. 242.
Port-Louis (Morbihan) : p. 3, 8, 12, 13, 108, 109, 117, 124, 125, 128, 131, 154, 157, 171, 172, 203, 204.
Portugal : p. 93.
POULET (Louis du, seigneur de LOGERIL), commandant à Belle-Isle : p. 107.
PYTHEAS, navigateur grec : p. 75.
QUANTIN (général), commandant à Belle-Isle : p. 269.
Québec (le), frégate : p. 169.

Quelefn (Finistère) : p. 108, 303.
QUESNEL, commandant à Groix : p. 261.
Quiberon (Morbihan) : p. 109, 161, 236, 239, 243.
Quimper (Finistère) : p. 13, 108, 112, 121, 242.
Quimperlé (Finistère) : p. 7; abbaye Sainte-Croix de —, p. 79, 82, 83, 84, 91, 94, 95, 100.
RAOUL de FOUGÈRES, comte breton : p. 88.
RAVENEL, commandant de la Marine : p. 171.
Ré (île de, Charente-Maritime) : p. 92, 129, 156, 158, 230, 342.
Redon (Ille-et-Vilaine) : p. 7, 12, 228; abbaye de —, p. 79, 80, 82, 83.
Rennes (Ille-et-Vilaine) : p. 77, 82, 112; abbaye Saint-Melaine, p. 84.
Résolue (la), brigantin : p. 124.
RETZ (duc de) : voir GONDI.
RIBOT, capitaine du Génie : p. 314, 315.
RICHELIEU (Armand-Jean du PLESSIS, cardinal, duc de) : p. 111, 121, 122.
Richmond (Angleterre) : p. 88.
RIEUX (famille de) : p. 183, 194.
RIEUX (Jean IV de, maréchal), lieutenant-général : p. 90.
RIEUX (René de) : voir SOURDEAC.
RIFFAULT, entrepreneur : p. 11.
RIVERIEUX, capitaine du Génie : p. 256, 257, 260.
ROBELIN (Isaac dit *Robelin fils*), ingénieur, directeur des fortifications de Bretagne : p. 201, 224, 225.
ROBERT, évêque : p. 84.
ROBINET (Antoine dit BOURBONNAIS), entrepreneur : p. 12.
Rochefort (Charente-Maritime) : p. 110, 113, 116, 123, 131, 153, 157, 160, 162, 164, 167, 168, 169, 238.
ROGER (Pierre-Philippe), commissaire aux classes, subdélégué de l'intendant à Belle-Isle : p. 170, 230.
ROGER de FREVILLE (Alexis, dit le chevalier de FREVILLE), ingénieur : p. 14.
ROHAN (famille) de : p. 90, 104.
ROHAN (François de), lieutenant général : p. 99, 100.

Roscanvel (Finistère) : p. 101.
ROSILY-MESROS (François-Étienne, comte de), contre-amiral : p. 253, 259.
SAINT-AMANT (Marc-Antoine GIRARD, sieur de), poète : p. 137.
SAINT-CLAIR (Jacques de), général : p. 161.
SAINTE-CROIX (Chevalier de), brigadier des armées, commandant militaire à Belle-Isle : p. 165, 166, 167, 181, 230.
SAINT-SERNIN (Jean-Benoit-Auguste des PORCELETS-MAILLANE-THOLET, comte de), gouverneur de Belle-Isle : p. 161, 209.
Salé (Maroc) : p. 171.
SALOMON, roi breton : p. 80.
SARTINÉ (Antoine-Raymond-Jean-Gualbert-Gabriel de, comte d'ALBY), ministre de la Marine : p. 183.
SEGUIRAN, lieutenant général de la Marine du Levant : p. 111.
SEIGNELAY (Jean-Baptiste COLBERT, marquis de) : p. 113, 115, 133, 153, 154.
Seine (la), rivière : p. 81.
Sémillante (la), canonnière : p. 253.
SERE de RIVIERES, général, directeur du Génie : p. 339.
Soleil-Royal (le), vaisseau-amiral : p. 163, 164, 264.
Sorlingues (îles, *Scilly* en anglais, au large du cap *Land's end*) : p. 136, 137.
SOULT (Nicolas-Jean-de-Dieu, duc de DALMATIE), maréchal et pair de France, ministre de la Guerre : p. 286.
SOURDEAC (René de RIEUX, seigneur de), gouverneur de Brest : p. 103, 127, 130.
SOURDEVAL (André de), commandant les troupes à Belle-Isle : p. 98.
SULLY (Maximilien de BÉTHUNE, duc de) : p. 114.
Surveillante (la), frégate : p. 169.
Saint-Briac (Ille-et-Vilaine) : p. 163.
Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord) : p. 79, 112, 116.
Saint-Cast (Côtes-du-Nord) : p. 163, 179.
Saint-Gildas de Rhuys (Morbihan) : abbaye de —, p. 84, 95, 223, 231.
Saint-Gunthiern, prieuré (île de Groix, Morbihan) : p. 80, 84, 104.
Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) : p. 5, 107, 108, 109, 112, 116, 131, 176, 239.
Saint-Marcouf (îles, Manche, commune Saint-Vaast-la-Hougue) : p. 238.

Saint-Martin-de-Ré (Charente-Maritime) : p. 93.
Saint-Mathieu, abbaye de : p. 84, 95, 136.
Saint-Michel (île, Morbihan; rade de Lorient) : p. 84.
Saint-Pol-de-Léon (Finistère) : p. 112.
Saint-Servan (Ille-et-Vilaine) : p. 163.
Saint-Vaast-la-Hougue (Manche) : p. 107.
Taureau (Château du, île de la baie de *Morlaix*, Finistère) : p. 116, 343.
THEODORIC, légat du Saint-Siège : p. 83.
Thétis (la), frégate : p. 171.
THIERS (Adolphe), premier ministre : p. 283.
Thionville (Moselle) : p. 3.
Toulon (Var) : p. 4.
TOUROS (Charles-François), ingénieur : p. 228.
TOURVILLE (Anne-Hilarion de COTENTIN, comte de), chef d'escadre : p. 133, 134, 136.
TRAVERSE (Jean-Pierre), ingénieur : p. 130, 200.
Trégarantec (Finistère) : p. 103.
Tréguier (Côtes-du-Nord) : p. 79, 90, 109, 112.
TROMP (Cornélius), amiral hollandais : p. 107.
UZEL, curé de Groix : p. 160, 200.
VALLEE, capitaine du Génie : p. 263.
Vannes (Morbihan) : p. 11, 13, 77, 92, 108, 112, 128.
VAUBAN (Sébastien LE PRESTRE, marquis de), maréchal de France, commissaire général des Fortifications (souvent mentionné) : p. 5, 9, 10, 11, 15, 107, 108, 115, 117, 120, 121, 125, 128, 129, 131, 134, 135, 136, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 173, 193, 209, 326, 337, 338, 339.
VEDIER, subdélégué général des finances : p. 174.
VERRIER (Auguste-Aimé), ingénieur : p. 209, 210.
VIGNERON, entrepreneur : p. 11.
Vilaine (la), rivière : p. 164, 227, 243.
VILARET de JOYEUSE (Louis-Thomas, comte), contre-amiral : p. 234, 235.

VILLEMENOT : p. 196, 225.
VOYER (Marc-René de, comte d'ARGENSON), secrétaire d'État à la Guerre : p. 12.
WAROC, chef breton : p. 78.
Yeu (île d', Vendée) : p. 98, 171, 230, 253.

Planche I :
Détail du gouvernement de Bretagne par N. de La Harpe, 1791.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche II :
Plan de la rade de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche III :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche IV :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche V :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche VI :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche VII :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.
Planche VIII :
Détail de la Côte de la baie de Lorient, 1744.
Arch. Génie, no. 4 sur 1 (carton) : no. 1 et 11.

Table des illustrations

Planche I :

Duché et gouvernement de Bretagne par N. Sanson d'Abbeville, 1699.
Arch. Génie, art. 4 sect. 1 paragraphe 3 cart. 1 n° 15.

Planche II :

Plan du havre du bourg de Palais à Belle-Isle pour montrer la position de la maison que le nommé Delélé...., 1742.
Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 1 n° 21².

Planche III :

Ouessant. Détail de la *Carte côte ouest de la France, de l'île de Molène à l'île d'Ouessant*, service hydrographique de la Marine, Paris, 1920.

— Planche IV :

Ouessant, réduit de Loqueltas (façade nord).

Planche V :

Île de Sein. Détail de la *Carte particulière des côtes de France* (baie d'Audierne, île de Sein, baie de Douarnenez), dépôt général de la Marine, 1827; annotée par les officiers du génie en 1880.
Arch. Génie, art. 16 sect. 1.

Planche VI :

Archipel des Glénan. Détail de la *Carte particulière des côtes de France* (îles de Glénan, baie de la Forest, anse de Bénodet et partie des roches de Penmarch), dépôt général de la Marine, 1824; annotée par les officiers du Génie en 1880.
Arch. Génie, art. 16 sect. 1.

Planche VII :

Groix. Détail de la *Carte particulière des côtes de France* (entrée du port de Lorient, île de Groix, anse du Pouldu, entrée de l'Aven, Basse Jaune), dépôt général de la Marine, 1824; annotée par les officiers du génie en 1880.
Arch. Génie, art. 16 sect. 1.

Planche VIII :

Belle-Isle-en-mer. Détail de la *Carte particulière des côtes de France* (Belle-Isle, presqu'île de Quiberon, îles d'Houat et Hoëdic, pointe du Grand Mont), dépôt général de la Marine, 1827; annotée par les officiers du génie en 1880.
Arch. Génie, art. 16 sect. 1.

Planche IX :

Belle-Isle-en-mer, la citadelle. Détail de la feuille n° 2 des projets pour 1866-1867.

Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 16.

Planche X :

Belle-Isle-en-mer, la porte du Donjon.

Planche XI :

Vue sur la citadelle et le port du Palais prise de la courtine 18 de l'enceinte.

Planche XII :

Plan nivelé de Belle-Isle et environs, 1847 ; revu en 1883 et 1896.

Arch. Génie, art. 8 sect. 2 Belle-Isle.

Planche XIII :

Houat et Hœdic. Détail de la carte (cf planche VIII).

Planche XIV :

Plan de l'Isle Dumet à l'embouchure de la rivière Vilaine, 1757.

Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Dumet n° 3.

Planche XV :

Plans, profil et élévation de la tour ou phare de l'isle d'Ouessant, Casantin de Saccardi, 1736.

Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Ouessant n° 5.

Planches XVI et XVII :

Plan-relief de la citadelle de Belle-Isle (vue du sud).

Planche XVIII :

Tour fortifiée. Faite à Belle-Isle le 14 septembre 1685. Signé : Vauban.

Bibli. Génie, F° 33^f.

Planche XIX :

Plan du fort de la Croix situé à la pointe de l'est de l'isle de Groa, Morogues, 1756.

Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Groix n° 3.

Planche XX :

Plan du fort de l'isle Cigogne, l'une des Glénan, Larcher, 1765.

Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Glénan n° 13.

Planche XXI :

Plan et profil du fort de l'isle Dumet et des barraques qui y ont été commencées en 1756.

Arch. Génie, art. 8 places abandonnées Dumet n° 3.

Planche XXII :

Coupe et élévation du réduit de la place d'armes rentrante du front AB terminé sur les fonds de l'exercice de 1809, Nadaud, 1810.

Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 4 n° 31^o.

Planche XXIII :

Réduits de batterie de côtes : corps de garde crénelés n° 1, n° 2, 31 juillet 1846.

Arch. Génie, art. 1 cart. 1 n° 90^o.

Planche XXIV :

Idem : corps de garde crénelé n° 3.

Arch. Génie, art. 1 cart. 1 n° 90^o.

Planche XXV :

Détails des modifications apportées aux réduits types d'après les indications données par le général inspecteur de 1848, 1857-1858.

Arch. Génie, art. 8 sect. 1 Belle-Isle cart. 13 n° 23.

Table des matières

	PAGES
Préface	III
Avant-propos	V
Introduction	VII
Sources	XV
Bibliographie	XXXIX
Première partie : Les hommes et les sites	
<i>Chapitre I.</i> — Les hommes	1
<i>Chapitre II.</i> — La description stratégique des lieux	15
I — L'archipel d'Ouessant	18
a. Molène	19
b. Ouessant	20
a. Baie de Porspaul	21
b. Côte nord-ouest	22
c. Côte est	23
d. Côte sud-est	24
II — Ile de Sein	26
III — L'archipel de Glénan	29
IV — Groix	30
a. Côte ouest-nord-ouest	31
b. Côte est	33
c. Côte sud	33
V — Belle-Isle-en-Mer	34
a. Côte nord-nord-ouest	37
b. La rade du Palais	37
La citadelle	38
a. Le corps de place	42
b. Le fossé du corps de place	42
c. L'enveloppe	43
d. Les bâtiments militaires	43

	PAGES
L'enceinte du Palais	50
c. Côte sud-est	58
d. Côte sauvage	59
VI — Houat et Hœdic	62
a. Houat	63
b. Hœdic	65
VII — Dumet	68
 Deuxième partie : La défense des îles avant le XVII^e siècle	
<i>Chapitre I.</i> — L'utilisation des sites insulaires depuis les origines au Moyen-Age	71
I — La Préhistoire	71
II — La conquête romaine	75
III — L'époque gallo-romaine	76
IV — Le haut-Moyen-Age	78
<i>Chapitre II.</i> — La situation des îles avant le XVI ^e siècle	87
I — Le Moyen-Age breton	87
a. La politique ducal	87
b. La guerre de Succession de Bretagne 1341-1381	89
c. Le XV ^e siècle	89
II — Les conséquences : l'insécurité des îles	90
III — La situation économique des îles	94
<i>Chapitre III.</i> — Le XVI ^e siècle	97
I — Les événements extérieurs et leurs conséquences	97
a. État d'insécurité des îles	97
b. Les conséquences pour la défense des îles	99
II — Les événements intérieurs	101
III — La défense des îles	102
 Troisième partie : La défense des îles au XVII^e siècle	
<i>Chapitre I.</i> — La conjoncture nouvelle	105
I — Les opérations militaires	105
II — Un état d'esprit nouveau	110
a. La mise en place d'une structure administrative nouvelle	110
b. L'organisation de la défense des îles	113
a. La création du département des fortifications	113
b. Les tournées d'inspection des côtes	115

	PAGES
<i>Chapitre II.</i> — La défense des îles	119
I — La défense mobile de terre	119
II — La défense mobile de mer	122
III — Les conditions de la défense des îles	126
a. Financement	126
b. Fluctuation de l'armement des îles	130
<i>Chapitre III.</i> — Les organisations défensives	133
I — Ouessant	133
II — Belle-Isle	137
a. Le « chateau » des Gondi	137
b. La citadelle de Fouquet	141
c. Vauban à Belle-Isle	143
III — Houat et Hœdic	154
<i>Conclusion</i>	155
 Quatrième partie : Le XVIII^e siècle et la défense systématique des îles.	
<i>Chapitre I.</i> — Recrudescence de la guerre maritime	159
I — Les opérations en Bretagne	160
II — Un problème non résolu : la course	170
<i>Chapitre II.</i> — La réorganisation de la défense des îles	173
I — Le rôle du duc d'Aiguillon : organisation et conception	174
II — La réorganisation de la milice garde-côtes	177
III — Les obligations militaires dans les îles	179
IV — La fin des privilèges insulaires à Ouessant et Belle-Isle	183
V — La défense des îles	186
a. L'armement des îles	186
b. Les problèmes posés dans les îles par les garnisons	188
<i>Chapitre III.</i> — L'infrastructure défensive	193
I — Ouessant	193
II — Molène	198
III — L'île des Saints	199
IV — Groix	200
a. La campagne de 1744	203
b. 1755-1757	205
c. La campagne de 1761	207
V — Belle-Isle	208
a. La citadelle	209
b. Les batteries côtières	212

	PAGES
VI — Houat et Hoëdic	221
VII — L'extension de la défense aux îles désertes les Glénan et Dumet	223
a. L'archipel de Glénan	223
b. Dumet	227
<i>Conclusion</i>	230
Cinquième partie : Les îles pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire 1793-1815.	
<i>Chapitre I.</i> — Le nouveau duel entre la France et l'Angleterre : la guerre maritime	233
I — La Marine au lendemain de la Révolution	233
II — Les opérations navales	234
III — La situation des côtes bretonnes	237
<i>Chapitre II.</i> — La défense des îles	241
I — L'occupation des îles	241
a. Les descentes anglaises dans les îles	241
b. Les relevés hydrographiques anglais lors du blocus	245
II — La défense des îles	246
a. Conception	246
b. Tentative d'organisation sous l'Empire	248
c. La défense mobile	252
d. L'organisation de la défense des côtes	253
<i>Chapitre III.</i> — Projets et réalisations dans les îles	255
I — Les projets	255
a. La défense d'Ouessant	255
b. L'archipel des Glénan	259
c. La défense de Groix	260
d. Dumet	264
II — Projets et réalisations à Belle-Isle	267
a. La défense côtière	267
b. La citadelle	270
c. L'enceinte du Palais	271
<i>Conclusion</i>	278
Sixième partie : L'époque des réalisations 1815-1848.	
<i>Chapitre I.</i> — La défense des côtes : 1815-1848	281
I — La Marine française sous la Restauration et sous la Monarchie de juillet	281

	PAGES
II — Les nouvelles conditions de l'attaque et de la défense : la commission de 1841	284
a. La navigation à vapeur	284
b. La commission de 1841 : création et organisation	285
III — L'œuvre de la commission de 1841 et les conséquences pour la défense des côtes	287
a. Uniformisation de l'artillerie des côtes	288
b. La défense permanente	289
<i>Chapitre II.</i> — Les nouveaux termes de la défense des côtes 1858-1870	293
I — La leçon des conflits de type moderne (Guerre de Crimée, guerre de Sécession américaine)	293
II — Les progrès de l'artillerie	295
III — Les conséquences pour la défense des côtes	296
IV — La défense des îles	299
<i>Chapitre III.</i> — Les réalisations	301
I — Ouessant	301
II — Molène	303
III — Les Glénan	304
a. Les travaux à Penfret	305
b. Fort Cigogne	306
IV — Groix	307
a. Le fort Lacroix	309
b. Les batteries	311
V — Belle-Isle	311
— 1816-1840	315
— Les travaux extraordinaires de 1840-1841	318
— 1842-1856	321
— 1857-1862 : les travaux de la défense des côtes	326
VI — Houat et Hoëdic	330
VII — Dumet	331
VIII — Du devenir de ces réalisations	337
<i>Conclusion générale</i>	349
<i>Index</i>	367
<i>Table des illustrations</i>	371
<i>Table des matières</i>	371

1000	II - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
950	III - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
900	IV - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
850	V - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
800	VI - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
750	VII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
700	VIII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
650	IX - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
600	X - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
550	XI - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
500	XII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
450	XIII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
400	XIV - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
350	XV - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
300	XVI - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
250	XVII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
200	XVIII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
150	XIX - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
100	XX - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
50	XXI - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion
0	XXII - Les nouvelles conditions de l'usage et de la diffusion