

L'HISTOIRE DU POLYGONE DE GÂVRES

Avant-propos

Dans le cadre de l'exposition « Vieux Gâvres 2010 », l'association Gâvres, Arts et Traditions a présenté, cet été, l'histoire du polygone de Gâvres. J'ai eu beaucoup de plaisir à faire des recherches sur cette partie exceptionnelle de l'histoire de Gâvres et ressenti beaucoup de satisfaction devant l'intérêt et l'attention que de nombreux visiteurs ont porté à cette tranche d'histoire.

La première partie concerne la Commission de Gâvres, "l'Historique de La Commission d'Expériences de Gâvres (1829-1930) » par M.L. Patard, Ingénieur Général de l'Artillerie Navale, m'a été très utile. J'en ai fait une synthèse à ma façon afin que cette partie ne soit pas ni trop technique ni trop ennuyeuse. Le Service Historique de la Défense à Lorient, où je me suis souvent documentée, m'a permis de compléter et d'approfondir, du mieux possible, l'histoire du polygone. Je remercie le personnel du SHD pour leur accueil et leur disponibilité. Un grand merci également à la DGA de Gâvres (Ministère de la Défense) qui m'a confié de nombreuses photos, et aux « anciens » du polygone, ou à leur famille, pour leurs renseignements et leurs photos. J'espère que les lecteurs de la « Rubrique de Marie-France » seront aussi nombreux à suivre l'histoire du polygone qu'ils l'étaient à lire l'histoire des navettes. Bonne lecture ! Marie-France



1) Pourquoi la presqu'île de Gâvre(s) ?

Tout d'abord à cause de la proximité avec le port de Lorient où il y avait un nombre très important « d'officiers et de troupes du corps ». L'Artillerie de la Marine avait subi de nombreux déboires et risquait de disparaître. Le fait de lui confier un rôle important devait lui redonner de l'éclat et un second souffle.

L'autre raison de choisir le site de Gâvre était l'existence, depuis le 16ème siècle, d'une batterie - la Redoute Verte ou Fort vert- qui appartenait au département de la Guerre.

Cette batterie était située dans la partie la plus étroite de la presqu'île de Gâvres . Construite en terre en 1745, elle fut fermée et revêtue de maçonnerie en 1756. Son but était de défendre l'entrée de la presqu'île.

Le ministère de la guerre mit la Redoute Verte à la disposition de la marine en 1829.

"A l'égard de la redoute verte, M. le ministre de la guerre me fait connaître, sous la date du 17 du courant, qu'il a donné des ordres pour qu'elle soit mise à la disposition de la marine, aux conditions suivantes : "vous ferez dresser de concert avec le directeur des fortifications de Nantes un procès-verbal de remise de la Redoute ou Batterie verte. "Il ne sera fait aucun changement au tracé ou au relief de la redoute. Elle sera restituée au département de la guerre à la première réquisition du ministre de ce département". Extrait de la dépêche datée du 20 août 1829, signée pour le Ministre par le Baron Tupinier, Conseiller d'Etat, Directeur des ports. (Source : Ministère de La Marine et des Colonies).

En 1856, la Marine et la Commission possédèrent définitivement la Redoute verte.



2) Pourquoi Gâvre(s) ? suite

Une autre raison de choisir la presqu'île pour y implanter une Commission chargée de faire des essais et des expériences de tirs était la situation géographique de la presqu'île. La plage de Gâvre(s) s'étendait jusqu'à Penthièvre avec une seule interruption : la rivière d'Étel.



La dune qui bordait la côte était en friche et inhabitée. Le vent soulevait le sable de la plage sur ces friches et formait ainsi des dunes : on les appelait « le pays des falaises ». Pas d'arbres, mais de petites plantes réussissaient à pousser ; leurs couleurs bien caractéristiques bleues, roses, mauves, étaient dues à « la présence du calcaire provenant des coquilles marines »(source : L. Patard)



Des marais salants avaient été implantés par les moines du Prieuré et appartenait, depuis la Révolution, à des négociants de sel. (Voir rubrique « Ici on a du goût. Patrimoine. Le prieuré».)

Un seul village existait : Kersahu était situé dans une île dans la Petite Mer de Gâvre, et composé d'une ferme et de marais salants.

Les habitants de Gâvre étaient des bretons résistants, robustes, courageux, habitués aux mauvais temps, lorsque vent, pluie et sable se mêlaient.

3) "Le canon du Polygone" - Gâvre ou Gâvres ?

"Le canon du Polygone"



Document : Association « Gâvres, Arts et Traditions » (photo : journal Ouest-France janvier 1983)

Emblème du polygone pendant de nombreuses années, ce canon restera longtemps dans la mémoire de tous ceux qui ont travaillé au polygone.

La première appellation, en 1830, fut « La Commission chargée des expériences sur la plage de Gâvre », plus tard « La Commission dite de Gâvre », puis « La Commission de Gâvre » et enfin «La Commission d'Expériences de Gâvre ».

Gâvre ou Gâvres ?

Gâvre avec ou sans « S » final ? La Commission s'est souvent posé la question.

Sur les documents de la préfecture du Morbihan, puis sur ceux de la mairie, Gâvres s'écrit avec un « S ».

Sur les documents du cadastre, sur la carte d'état major, sur celle du service hydrographique, on trouve Gâvre, sans « S ». La Commission choisit cette orthographe.

L'ingénieur général Charbonnier émit, à l'époque, son hypothèse :

« Le port de Gâvre des Normands était la petite mer de Gâvre, qui, avec son fond dur, constituait un port d'échouage idéal..... ». D'après lui, Gâvre serait un vieux mot scandinave voulant dire « port ».

Mais, pour les habitants de la commune, Gâvres, du nom breton « Gavr », signifie « chèvre » ou « crevette ».



4) Les débuts de la Commission d'expériences de Gâvre

a) Le Ministre de la Marine, Hyde de Neuville, adressa une dépêche au Préfet le 22 juin 1829.

(Cette dépêche, conservée à la Préfecture maritime de Lorient, fut détériorée lors d'un incendie dans la nuit du 31 janvier au 1er février 1842).

Le Ministre souhaitait faire des essais concernant « l'étendue des portées, l'exactitude du tir, la vitesse initiale des projectiles pleins et creux et les effets qu'ils peuvent produire sur les murailles des bâtiments de guerre ». Cette phrase, extraite de la dépêche, résume parfaitement les travaux dont fut chargée la Commission.

Le Ministre avait choisi le port de Lorient parce que, « il paraît exister à proximité de cette ville des localités favorables aux épreuves dont il s'agit ». (il s'agissait de Gâvre et de Etel)

Il demanda de faire « faire explorer ces localités avec le plus grand soin..... » et de dresser « de la plage de Gâvre et de ses environs, un plan exact et détaillé »

Le commandant de bataillon d'artillerie Michel fut chargé de cette mission.



Année 1750-1800 : la presqu'île de Gâvre

(on peut remarquer que Gâvre est écrit sans "S" et sans accent "^", qu'il y a deux villages "St Gildas" et "Ksau", et que les "marais" de Gavr, au nord, semblent importants).

5) Le commandant Michel remit son rapport le 5 août 1829.

Il y fit une description très détaillée de la presqu'île de Gâvre, description, très précise et très intéressante, mais très longue. En voici deux extraits :

1) « Entre les deux villages de Gâvre et de Linessé, la côte est déserte ou à peu près ; il ne s'y rencontre que quelques petits marais salants.....Trois ou quatre mesures en dépendent, mais, étant elles-mêmes au Nord des marais, il ne peut y avoir de danger pour elles. La côte Sud, sur laquelle peuvent se faire les expériences et qui, sous ce rapport, méritent le plus d'attention, est généralement peu fréquentée..... »

2) « Pendant l'hiver, toute cette côte est exposée aux vents du Sud et particulièrement de Sud-Ouest, très forts, très pluvieux et très communs dans cette saison. Il paraît donc difficile, pour ne pas dire impossible, pendant cette partie de l'année, de s'occuper, sur cette plage, d'expériences qui demandent une grande exactitude et par conséquent beaucoup de calme et de soins minutieux..... »

Le commandant Michel précisa qu'il ne restait que les mois d'août et septembre, peut être une partie d'octobre, pour effectuer les préparatifs.

Il proposa d'établir la nouvelle batterie « au pied de la Batterie verte, ou Redoute verte ». Il détailla ensuite la construction de la batterie, la façon de transporter le matériel, l'observation des points de chute des projectiles..... Il estima nécessaire un effectif de 154 hommes, qui seraient logés à l'hôpital de Port-Louis.

Le Ministre répondit le 20 août.....

6) La réponse du Ministre parvint le 22 août à Lorient.

S'il accepta la majorité des suggestions du commandant Michel, il décida de réduire l'effectif à 50 hommes et estima que les expériences pourraient commencer le 1er avril 1830. A la dépêche était joint un programme des expériences sur les vitesses initiales qui n'auraient lieu, au début, que sur cinq canons « établis en batterie sur une plate-forme en bois solidement construite et bien horizontale ». Les boulets à utiliser devaient faire l'objet de beaucoup de soin.



Exemple de plate-forme en bois

Mais les expériences ne purent débuter le 1er avril, elles furent reportées au 1er juin.

Ce n'est que le 4 juin que la Commission et un détachement de 70 hommes se rendirent à Gâvre. Ils furent logés à l'hôpital de Port-Louis. Le matériel arriva le lendemain. Le premier tir eut lieu quelques jours après sur la plage de Gâvre.

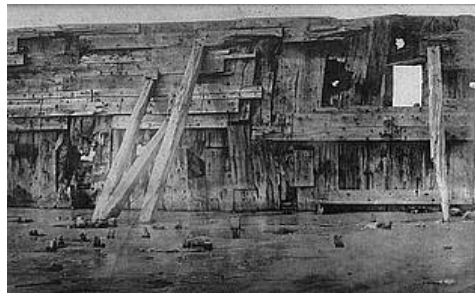
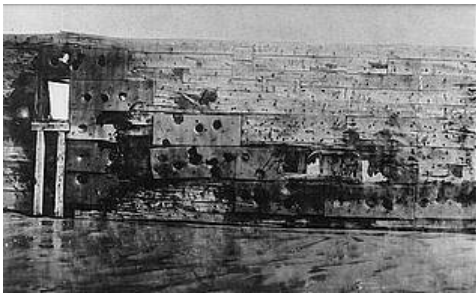
Gâvre entré dans l'histoire !

7) Juin 1830

Les expériences et les essais de tir commencèrent sur la plage.

Les canons, *en batterie*, projetaient les boulets, soigneusement sélectionnés, contre des *massifs*.

Un *massif* était composé d'une très grande « muraille » en bois très résistant (chêne) sur laquelle étaient fixées des *plaques* de ferraille.



Massif vu de face puis vu de l'arrière (origine photos : Ministère de la Défense. DGA Gâvres)

Tous les membres de la Commission, y compris le Président, assistaient aux essais. Ils vérifiaient le matériel et les projectiles, et mesuraient les impacts.



Exemple de tir sur la plage. (Origine photo : Service Historique de la Défense)

8) La Commission s'était installée, comme prévu, à la Batterie Verte.



Ses débuts furent très modestes. Elle fit peu de frais pour améliorer son installation (1232 francs) : deux magasins (dont un magasin à poudre), un corps de garde pour 12 à 15 hommes, une salle « d'apprêts », deux baraques servant d'abris aux membres de la Commission. Cette installation dura longtemps sans de grandes modifications.

Les opérations se faisaient sur la plage, à basse mer ; aucune acquisition de terrains ne fut donc nécessaire.

Les membres de la Commission venaient à Gâvre en mai ou en juin, logeaient à Port-Louis et rentraient à Lorient au début de la mauvaise saison (en septembre ou octobre). Ils mettaient à jour leurs notes et leurs observations avant de les transmettre au Ministre. Les expériences furent suspendues en 1833 pour des raisons d'économie.

Le lieutenant-colonel Jure protesta vivement.....

9) Protestation du lieutenant-colonel Jure.

En 1833, le lieutenant-colonel Jure était directeur d'artillerie de Marine et faisait procéder à des expériences sur les projectiles à percussion.

M. Jure fit part de sa désapprobation dans son rapport annuel. Il estimait que d'autres expériences auraient été profitables.

Il ajouta que « la plage de Gâvre est très certainement le plus bel emplacement pour faire ces expériences » et qu'il ne connaissait « nulle part en France une aussi belle ligne de tir ». Il ajouta même que « Gâvre pourrait servir d'école d'artillerie ».

Il fut sans doute écouté, car deux dépêches datées du 4 et du 8 juin 1834 demandaient qu'une série d'expériences de Balistique soit faite immédiatement à Gâvre. Le 10 juillet, une autre dépêche définissait la composition de la Commission : identique à celle des années précédentes, excepté le nombre d'officiers d'artillerie réduit à quatre et l'incorporation de deux lieutenants de vaisseau, d'un sous-ingénieur et de Mr Hélie, professeur de mathématiques à l'Ecole d'Artillerie.



Professeur Félix Hélie (1795-1885)

Cette forme de Commission mixte dura longtemps, non sans rencontrer de résistance et de réactions. Les expériences demandées étaient importantes, il fallut plusieurs années pour accomplir le programme.

De 1834 à 1839, la vie de la Commission resta la même : les membres s'installaient à Port-Louis de mai à novembre. Le professeur Hélie coordonnait les résultats. Il fut nommé d'ailleurs nommé « rapporteur permanent ». Outre ses différents rapports sur les « expériences d'artillerie exécutées à Gâvre », il publia le « Mémoire sur la probabilité du tir des projectiles de l'artillerie navale » en 1854. Il ne fut jamais mis à la retraite en raison des services qu'il avait rendu à la Marine.

La Commission de Gâvre poursuivait ses expériences non seulement sur la plage, mais aussi sur toute la largeur de la « falaise ». Les portées des tirs augmentèrent et dépassèrent les 4 kilomètres autorisés qui lui appartenaient.

La Commission commença alors à gêner ses voisins.....

10) La Commission continua de tirer de plus en plus loin

Les dégâts occasionnés aux habitations devenant de plus en plus nombreux, les réclamations devinrent fréquentes. Quelques propriétaires demandèrent à être expropriés.

1846 : la Marine effectua un premier achat : les parcelles des terrains concernés appartenaient à la famille Ouzille. Elles étaient situées à l'est de la Batterie Verte (à l'endroit où se trouvent les anciens logements du personnel).

1860 : suite à une réclamation des habitants du village de Linès (en Pouhinec), l'expropriation de maisons et de terrains cultivés, pour cause d'utilité publique, fut décidée. La Marine utilisa aussitôt ces 16 hectares supplémentaires.

1862 : les propriétaires des marais salants et des métairies de Gâvre et de Kersahu firent à leur tour une réclamation (le passage incessant des canonniers pour chercher et ramasser boulets et affûts endommageait les cultures, sans compter le danger pour les fermiers causé par la chute des boulets et par l'éclat des projectiles).



1871 : en jaune, les terrains appartenant à la Marine. En rose, les terrains qui feront lieu d'expropriation.

La Commission décida d'acheter les terrains ayant donné lieu aux réclamations. Il s'agissait principalement de deux propriétés importantes. Voici les renseignements sur ces deux propriétés donnés par le Directeur des travaux hydrauliques dans son rapport du 10 octobre 1871 :

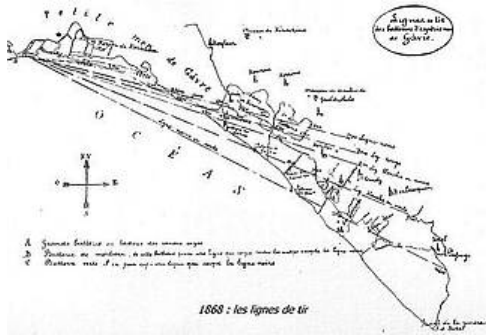
1) Propriété Méry : MM. Boutes, Le Bobinnec et Duportal, après y avoir établi des salines et construit des digues pour relier l'île de Kersahu (où il existait un village abandonné) à la presqu'île de Gâvre, vendirent leur propriété à M. Méry, un négociant de Nantes.

2) Propriété Ouzille : La famille Ouzille avait acheté à Mme Meslin toute la région de Gâvre qui faisait partie du prieuré de Gâvre et qui, devenu bien national, avait été adjugé à M. Gay en 1791 qui le vendit à Mme Meslin en 1819.

Sauf quelques petites parcelles, la Commission n'acheta plus de terrains pour agrandir son polygone de tir.

La Commission était propriétaire de tous les terrains depuis la Redoute Verte jusqu'à Linès.

De plus, elle disposait de toute la plage (de Gâvre jusqu'à Penthièvre) qui appartenait au domaine public.



11) Chemin de Ban-Gâvre jusqu'au champ d'épreuves

Les membres de la Commission, établis à Port-Louis, traversaient la Petite Mer de Gâvre à bord de canots. Car, par la terre, la distance était longue. Il ne faut pas oublier qu'il n'y avait pas de route reliant Plouhinec à Gâvre : il fallait marcher dans le sable ou sur le bord de la mer à marée basse.

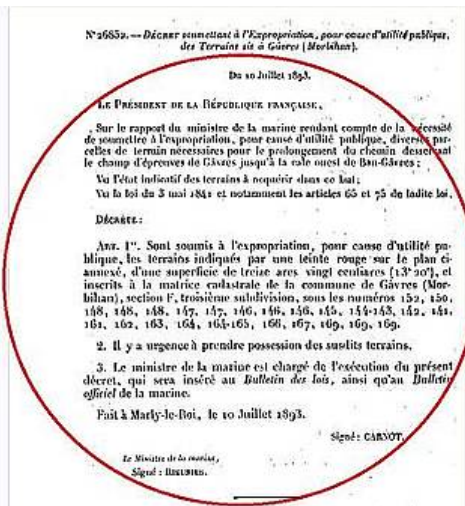
Lorsque le siège de la Commission de Gâvre fut installé à Lorient, un transport journalier fut mis en place : tout d'abord, une chaloupe à voiles qui n'allait que jusqu'à Port-Louis. En 1866, une embarcation à vapeur fut construite spécialement pour la Commission, mais, elle non plus, ne dépassait pas Port-Louis. En 1868, la canonnière « *Le Boutefeu* » put mouiller dans la Petite Mer, elle fut remplacée par la canonnière « *Le Va-et-vient* ». Puis, en 1898, « *Le Diligent* » fut construit par la Direction des Constructions Navales de Lorient. « *Le Diligent* » mouillait devant Le Lohic, et officiers et fusiliers marins débarquaient à Ban-Gâvres d'abord dans une chaloupe à voiles, puis dans des chaloupes à vapeur à partir de 1905.



Le chemin utilisé pour se rendre au polygone était long (il fallait traverser le bourg de Ban-Gâvres), peu pratique, mal entretenu et étroit.

Alors, la Commission décida de construire une route en achetant des terrains très rapidement, «L'acquisition des parcelles de terrain deviendrait beaucoup plus onéreuse si elles venaient à se couvrir d'habitations..... ».

Un grand nombre de propriétaires de terrains cultivés furent expropriés, par un décret du **10 juillet 1893**.



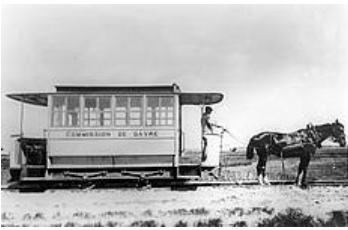
De plus, le personnel de la Commission devait contourner la crique servant à abriter les bateaux l'hiver. Une passerelle enjambant la « passe » fut construite en 1834. Un pont remplaça la passerelle en 1863. La Marine fit démolir la voute du pont en 1885, lorsqu'une première route donna accès au polygone.

Cette route fut construite en 1893-1894 : des milliers de mètres cube de pierre et de sable furent nécessaires et enlevés des bords du chenal.

En 1897, une voie ferrée relia la cale de Ban-Gâvre au Parc. Un tramway, tiré par un cheval, servit d'abord au transport de matériel, puis au transport de personnel.

12) Chevaux et tramways, voies ferrées

Les distances entre les batteries augmentèrent, le poids du matériel aussi. La Commission eut plusieurs tramways et jusqu'à 14 chevaux. Gâvre fut reconnu comme un centre d'essais important, spécialisé dans l'artillerie lourde sur voies ferrées.



François Le Vénédy, né le 19 janvier 1878, menait les chevaux qui tiraient le tramway sur les rails.

Au cours des années 1900-1905, le nombre de chevaux diminua, une locomotive électrique étant en service.

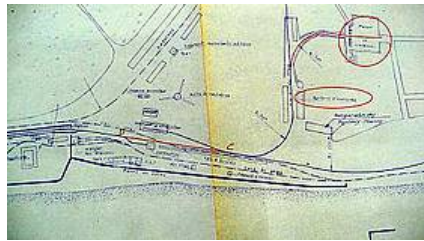
Des tronçons de voies ferrées furent construits par la Direction de l'Artillerie. Ces chemins de fer se prolongèrent sans cesse et relièrent Gâvre (débarcadère) à Etel, leur longueur totale atteignait plus de 30 kilomètres en 1930, soit 100 ans après l'installation de la Commission à Gâvre.



2010 : Cale de la Balistique

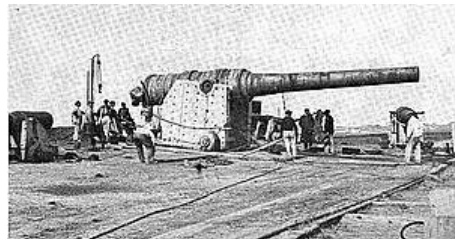
13) Les batteries et massifs

Vers 1870, les batteries installées à la Redoute verte furent déplacées à la Batterie d'Épreuves. Ce changement (à 150m environ sur la gauche des lignes de tir) s'imposait pour éviter « les ricochets » des projectiles de l'artillerie rayée vers les habitations voisines du polygone.



Le Premier Massif était situé à 500 mètres de la batterie d'Épreuves (une autre batterie aurait existé non loin du Premier Massif).

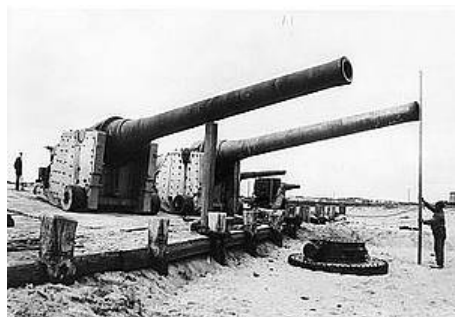
La batterie du Deuxième Massif, située plus au sud vers la falaise et la plage, eut pendant longtemps une grande importance.



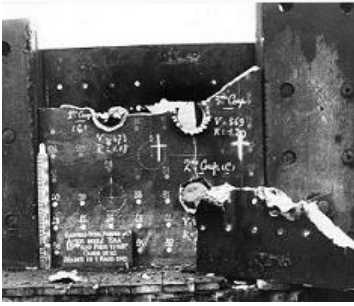
Canon de 340 mm au Deuxième Massif (photo : L. Patard)

La Commission de Gâvre possédait des batteries spéciales pour effectuer les tirs contre les massifs.

Les tirs de la Commission de recette des blindages avaient lieu à la batterie de Vincennes appelée ainsi parce que les premiers essais avaient été faits à Vincennes (Val de Marne). Plus tard, ces essais eurent lieu contre les « murailles » du Deuxième Massif.



Commission de recette des blindages / 4 juillet 1914 / réglage de l'angle de pointage vertical et capot de télémétrie



Commission de recette des blindages / 7 mars 1915 / vue de la cible après le 3ème coup / poids des projectiles : 144 et 170 kg / blindage de 246 mm d'épaisseur

Origine des photos : Ministère de la Défense. DGA Gâvres



2010/traces d'un capot de télémétrie au 2ème Massif



A partir de 1876, une étude fut menée pour établir les batteries plus au nord, à 900m de la Batterie d'Épreuves, sur la presqu'île de Kersahu, en rattachant l'île de Kersahu et en achetant le village. La batterie de Kersahu fut construite en 1881 et 1882. Une nouvelle ligne de tir fut créée (marquée au sol par des piquets blancs et rouges).

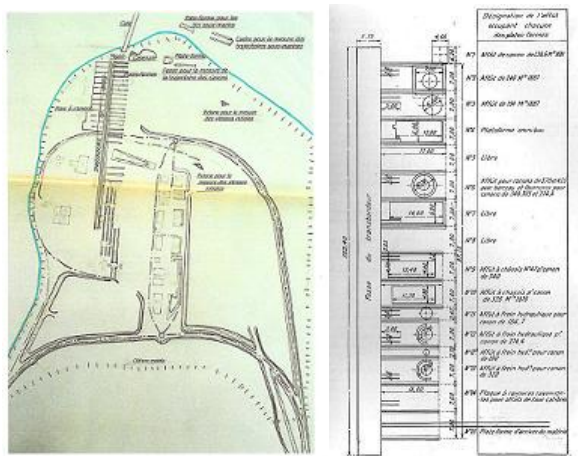
Les premiers tirs à Kersahu eurent lieu en 1883.

14) La batterie de Kersahu

La batterie de Kersahu fut construite en 1881 et 1882.

1883 : les premiers tirs eurent lieu à la batterie de Kersahu. Elle n'eut que trois plates-formes jusqu'en 1886, mais elle se développa très rapidement.

1892 : la batterie de Kersahu comptait quinze plates-formes et pouvait ainsi utiliser des canons de tous modèles et de tous calibres.



La batterie de Kersahu et Plan détaillé des 15 plateformes (alignement des canons utilisés)

Des moyens importants de manœuvre furent installés, telle la grue à portique de 400 tonnes avec son transbordeur.



Document : Association « Gâvres, Arts et Traditions »

Des pylônes métalliques de 40 à 80 mètres furent élevés devant la batterie afin de pouvoir utiliser les chronographes jusqu'à l'angle de 30°.



Pylônes et abri de Kersahu

A partir de 1900, la Commission ne cessa d'apporter des améliorations aux installations de Kersahu :

- Allongement de la fosse du transbordeur et construction de deux autres plateformes pour canons de petits ou moyens calibres.
- Equipement de voies ferrées et embranchement aux autres voies ferrées du polygone.



- Construction d'une station électrique dont la génératrice fonctionnait avec des moteurs à essence.
- Electrification des treuils et du transbordeur (*la manœuvre, avant l'électrification, était longue et dangereuse : elle nécessitait l'utilisation de deux treuils actionnés par 20 hommes chacun*)
- Installation d'une ligne téléphonique Lorient-Gâvre.



La batterie de Kersahu en 1930 (L .Patard)

Beaucoup mieux organisée, la Commission de Gâvre, après avoir connu l'artillerie lisse, mit au point une nouvelle artillerie : l'artillerie rayée.

15) Séances de tir

Les habitants voisins des batteries et des lignes de tirs étaient prévenus lorsque des essais allaient avoir lieu. Joseph Le Pape exerçait le métier de « maître-clairon ». Il allait de Gâvres jusqu'à Riantec à pied, sonnait du clairon pour prévenir et mettre en garde les riverains.



Joseph Le Pape de Gâvre, dit « pépé Pape », était né dans aux alentours de 1860 à Ploemeur (Morbihan).

Lorsqu'un journal quotidien exista, les habitants étaient prévenus par un article qui paraissait quelques jours avant la date prévue.....en principe, comme cet exemple paru le mercredi 8 septembre 1915 alors que les essais avaient débutés le lundi 6 !

« CHAMP DE TIRS DE GAVRES— M. le vice-amiral commandant en chef, préfet maritime, informe la population que des tirs d'expérience seront exécutés à Gâvres le lundi 6 septembre, canons de 75 mm, le mardi 7, canons de 10 et 14 cent.; le mercredi 8, canons de 75 mm. et 10 cent. ; Le jeudi 9, canons de 19 cent. ; le vendredi 10, canons de 75 mm. et 16 cent. ; le samedi 11, canons de 14 cent. »

Les tirs pouvaient avoir lieu à n'importe quelle heure, les signalisations étaient parfois laconiques..... «TIR A GAVRES. — La Commission de Gâvres effectuera des tirs de nuit d'obus à éclatement, ce soir, samedi, entre 18 et 23 heures »

.....ou plus détaillées : Avis aux navigateurs - Le CONQUET, 18 février — Tirs à Gâvres. — La Commission de Gâvres effectuera des tirs de nuit, d'obus à éclatement dans la soirée du 19 février. Direction du tir : dans le sens de la batterie de Kersahu, située à l'entrée ouest du polygone de Gâvres. Nota : Pendant le tir, un fanal rouge est allumé au mat de cette batterie. Zone dangereuse. — Zone quadrilatère limitée : limite Est : ligne partant du mât du polygone et tangent la côte. Ouest de la presqu'île de Quiberon; limite Ouest : ligne partant du mat du polygone et ayant comme azimut approximatif 188°. Limite Sud : parallèle de la pointe Sud de l'Ilot Tévier. Heure du tir : entre 18 heures et 21h30. En cas de mauvais temps, le tir sera reporté de jour en jour (sauf le dimanche), aux mêmes heures.

Article paru le 29 avril 1929 :

TIRS DE NUIT A GAVRES. — Le mardi 29 avril. — La Commission de Gâvres effectuera des tirs de nuit d'obus à éclatement dans les soirées du 6, 8 et 11 mai.

DIRECTION DU TIR, ZONE DANGEREUSE.
Le tir sera exécuté dans le Sud de la Batterie située à l'entrée Ouest du Polygone de Gâvres dans la zone désignée « A ».

EMPLACEMENT DE LA ZONE DANGEREUSE « A ».
Sommet : Mât du Polygone de Gâvres.

Position approchée : Latitude : 47°41'30" Nord; longitude : 3°20'10" Ouest.

Limite Est : Ligne partant du mât du Polygone et tangentant la côte Ouest de la presqu'île de Quiberon (Azimut approché 148°).

Limite Ouest : Ligne partant du mât du Polygone et ayant comme azimut approché 188°.

Limite Sud : Parallèle de la Pointe Sud de l'Ilot Tévier. 47°30'30" Nord.

SIGNAUX D'AVERTISSEMENT

Signaux de jour : Préparation du tir de nuit. Pendant les journées des 6, 8 et 11 mai, les sémaphores de La Croix, Gâvres, Quiberon, Talleferd hisseront depuis le lever du soleil jusqu'au coucher : 1 pavillon rouge supérieur à 1 flamme rouge.

Au vu de ces signaux, les bâtiments évitent de se trouver à la tombée de la nuit dans la zone interdite et d'y séjourner pendant le tir.

Signaux de nuit : Une heure avant le commencement du tir, un coup de canon sera tiré au parc de Gâvres, en même temps un feu rouge sera allumé au mât de la batterie d'épreuves.

Une demi-heure avant le commencement du tir, les signaux par fusées indiqués ci-après seront effectués par le Sémaphore de la Pointe de La Croix : 3 fusées rouges lancées à 5 minutes d'intervalle.

Pendant toute la durée du tir ce même sémaphore lancera une fusée rouge de quart d'heure en quart d'heure.

La fin du tir sera signalée par un groupe de 3 fusées blanches lancées à la batterie de Gâvres.

HEURES DE TIR
Commencement du tir : 20 h. 30. Fin du tir : 4 heures.

Nota. — En cas de mauvais temps, le tir sera reporté de jour en jour, sauf le dimanche, aux mêmes heures. Les quartiers seront prévenus télégraphiquement de l'existence et du lieu ou de l'annulation du présent avis.



Origine photo : DGA. Gâvres

Les tirs étaient si forts que les habitants de Riantec devaient ouvrir leurs fenêtres pour éviter que les vitres ne se brisent. Souvent, même si les tirs avaient lieu à distance, les habitants et les cultivateurs s'inquiétaient du bruit et des trépidations lorsque la Commission procédait « à des tirs très importants de grosses pièces de marine ». En 1914, une ferme du village de Toullan en Riantec s'effondra en partie : les habitants avaient eu le temps de fuir mais des animaux furent blessés. Le maire de Riantec demanda une enquête pour l'évaluation des dommages causés et demanda aussi « que des mesures soient prises pour garantir la vie et les intérêts des agriculteurs riverains. »

Mais la confiance revenait rapidement et « les Bretons, placides, s'inquiètent-ils peu quand par hasard un projectile arrive dans leur voisinage ».

Dans son livre, « Historique de la Commission d'expériences de Gâvre », M.L. Patard raconte cette anecdote :

«On tirait un obus de 340, pesant 540 kilogrammes, contre une plaque de blindage de 30 centimètres d'épaisseur. L'obus traverse franchement la plaque, traverse encore la butte de sable placée au-delà pour l'arrêter et qui ne fait que le dévier, et continue sa route. En même temps que lui, voyage dans le ciel la débouchure de la plaque, morceau d'acier pesant lui aussi quelques centaines de kilogrammes. Or, la mer était particulièrement basse, et la plage de la Petite mer de Gâvre était couverte de chercheuses de coquillages, disséminées de tous côtés. L'obus tombe dans un espace vide au milieu des chercheuses, la débouchure un peu en deçà de leur groupe. Les femmes n'interrompirent pas leur recherche.

« Vous n'avez pas eu peur ? leur demanda-t-on en arrivant près d'elles.

« Oh, nous savions bien que ces messieurs n'avaient pas l'intention de tirer sur nous. »

Les membres de la Commission avaient plus peur qu'elles !

A partir de ce jour-là, les tirs de ce genre eurent lieu à marée haute.

L. Patard souligne cet évènement par des commentaires personnels qu'il est intéressant de rappeler, en 2011, où on parle beaucoup de la pêche aux coquillages dans la Petite Mer de Gâvres :

«chasser des chercheuses de coquillages lors d'une belle marée, il n'y faut pas songer. Il en est de même pour faire quitter aux pêcheurs un banc de sardines, ou pour empêcher un cultivateur de ramasser le goémon que la mer vient d'amener à la côte. Il y a des forces contre lesquelles on ne lutte pas, celle de l'homme qui veut gagner son pain en est une..... »

Les officiers de l'artillerie de Gâvre savaient être humains !

16) Surveillance des tirs.

Lors des essais de tir, des signaux par tambours furent d'abord utilisés entre la batterie de canons et les observateurs postés dans des abris aux points prévus pour la chute des projectiles.

Plus tard, les signaux devinrent des signaux optiques (une sphère, un cône, un cylindre).

1872 : la première ligne télégraphique fut construite : elle longeait la mer (côté océan) jusqu'à la rivière d'Étel. Au-delà, il fallait utiliser des pavillons comme signaux.



La Commission essaya une communication directe au moyen d'un câble mais elle se heurta à des difficultés : il fallait.....

«partir à 6 heures, poser le câble à 9 heures, mer basse à 2 heures (14h), exécuter le tir aussitôt et se rembarquer vers 3 heures (15h), avec quatre heures de flot par beau temps afin que la Barre d'Étel soit praticable..... ».

1886 : une ligne télégraphique permanente fut installée de Plouhinec à Belz : elle longeait la route et traversait la rivière d'Étel au Pont-Lorois.

1887 : le téléphone remplaça le télégraphe.

Après les tirs : Les tirs étaient suivis avec beaucoup d'attention par le Président et les officiers de la Commission : chaque essai était observé, les éclats des projectiles étaient recherchés et examinés.



Après un tir : Recherche des éclats (photo : L. Patard)

Chaque semaine, une réunion avait lieu pour faire le point sur les essais réalisés.

Corvée d'arrondage

Les obus tirés à Gâvres n'étaient pas perdus : des ouvriers étaient envoyés non loin de l'endroit prévu de la chute des projectiles. Ils se protégeaient en retrait du champ de tir dans des abris. Puis ils récupéraient l'obus et prévenaient les canonniers par téléphone lorsque le champ de tir était libre : ce travail était appelé la corvée d'arrondage. Les ouvriers de corvée d'arrondage touchaient « un supplément chaque fois qu'ils retrouvent un obus, et certains d'entre eux reçoivent ainsi 20 à 30 francs par mois, en plus de leur solde ordinaire.... ».

Un accident mortel survint début septembre 1909. Il s'agissait de la première expérimentation d'un canon de 19 cent. Modèle 1902, destiné au croiseur-cuirassé Waldeck-Rousseau. Ce jour-là, trois ouvriers étaient de corvée d'arrondage. Le canon tira trois fois à 5 000 mètres. La quatrième fois, l'obus cylindrique de 19 centimètres et pesant 80 kg dévia et atteignit, par ricochet, l'un des ouvriers. Eugène Jégouzo de Locmalo en Port-Louis fut tué sur le coup. Il avait 25 ans et était père de 5 enfants.

Accidents

On ne peut occulter les accidents qui survinrent malgré la vigilance et les précautions prises par la Commission, accidents matériels mais aussi de personnes.

Accidents subis par le personnel de la Commission :



30 juin 1865 : Cet accident fit de nombreuses victimes dont le colonel Delsaux,

président de la Commission.

Accidents dus à l'imprudence de riverains :

« Voici un accident curieux : la Société de gymnastique de Riantec utilisait pour ses exercices, depuis de très nombreuses années, une haltère formée de deux bombes, réunies par une tige de fer pénétrant dans l'œil de chacune d'elles. Un jour, en 1913, l'athlète, après avoir épaulé son poids, l'ayant jeté rudement à terre, une bombe éclata. »

Hist. de la Com. de Gâvre

Il faut aussi déplorer des accidents causés à des enfants qui jouaient avec des explosifs.

Le projet d'abandonner les expériences le jeudi fut soulevé en 1931.

« Suppression des tirs à Gâvres le jeudi pendant la saison d'été. — M. Le Nezet émet le vœu suivant qui est adopté.

Le Conseil d'arrondissement considérant:

1° qu'il y a intérêt à permettre aux enfants des écoles du canton de Port-Louis et des cantons limitrophes, de prendre des bains tous les jeudis pendant la saison d'été ;

2° que cela ne leur est pas toujours possible en raison des tirs exécutés par le polygone de Gâvres, émet le vœu que ces tirs soient supprimés le jeudi pendant la saison d'été. »

De très nombreuses années plus tard, les essais de tirs furent supprimés en juillet et en août !

17) La Commission de Gâvre pendant la guerre 14-18

Si la période de 1900 à 1914 fut l'une des périodes la plus productive de la Commission de Gâvre, le décret de mobilisation du 2 août 1914 fut le signal de l'exode immédiat des officiers de Marine et des officiers de l'Artillerie. Le rôle de la Commission se borna alors à n'effectuer qu'un seul tir par semaine. Par une dépêche du 5 décembre 1914, la Commission fut priée de prêter son concours au département de la Guerre avec qui elle travailla presque exclusivement en utilisant d'anciens matériels de la Marine pour les tirs à terre.

A partir de 1916, la Commission collabora avec la M.B.T.A. (Mission de Balistique des tirs aériens) qui devint M.T.A.G. (Mission des Tirs Aériens de Gâvre).



Poste d'observation de la M.B.T.A. (L. Patard)

Mais le Président de la Commission n'avait d'autorité que sur l'utilisation du polygone et sur les questions de matériel et de personnel, pas sur les tirs.

Deux autres commissions fonctionnaient aussi sur le polygone : la M.S.R.T.T. (Mission Spéciale de Révision des Tables de Tir) et la C.R.M.G. (Commission de Recettes des Munitions de Guerre).

Les moyens matériels et de personnel étaient très restreints. Les difficultés furent surmontées « grâce au zèle et la bonne volonté du personnel du polygone ». La Commission eut le grand mérite de pouvoir fournir des résultats importants.

Le 3 octobre 1917, le Président de la République, Monsieur Raymond Poincaré, profita de sa venue à Lorient à l'occasion d'une cérémonie pour les marins de la goélette "Le Kléber" qui avait mis en fuite un sous-marin allemand, pour venir à Gâvre féliciter la Commission pour ses travaux. Il assista à des essais de tirs.



La Commission présente un crapouillot (torpille d'artillerie)

et



Après le tir, le Président Raymond Poincaré constata la perforation de la plaque.

Origine photos : Ministère de la Défense. DGA Gâvres

La Commission de Gâvre reprit ses activités en 1919.

Le Thüringen, cuirassé allemand de 167 mètres, avait été donné en 1919 à la France au titre de dommages de guerre. Désarmé à Brest en février 1921, le Thüringen fut mouillé le 23 mai 1921 au large de la plage de la presqu'île de Gâvre. Il servit de cible pour des essais de tirs de l'artillerie de la Marine nationale en 1921. Mais le bateau s'échoua et se brisa en deux. Quelques travaux de récupération furent effectués.

Les parties basses de la coque se sont disloquées dans une zone de 200 mètres, à 400 mètres de la côte.



(Document : SHD. Lorient)

A marée basse, les trois machines affleurent à la surface. Recouvertes par les algues, on peut les confondre avec des rochers

18) La Commission face aux tempêtes

A partir de 1856, la Commission effectua ses expériences non plus seulement à la belle saison, mais durant toute l'année. Elle dut affronter de nombreuses tempêtes. « L'hiver, le bruit de la mer se mêlait aux bruits des tirs » (L.Patard). Officiers et ouvriers de la Commission de Gâvre souffrirent beaucoup. Leur travail était pénible, mais, certains hivers, ce fut plus dur encore. Voici un bref résumé et quelques exemples de ce qu'ils endurent :

En mars 1864, la tempête fut particulièrement violente. « ...la batterie verte est complètement détruite, plusieurs pans de murs sont démolis à cet endroit. A la grande batterie, le mur de soutènement est démolé sur une longueur de 15 mètres..... » . (Article paru dans le journal « L'Abeille » de Lorient).

L'hiver 1866-1867 fut très rude, plusieurs tempêtes se succédèrent : la dune céda en plusieurs endroits, la mer envahit le polygone, une partie de voie ferrée fut déplacée sur 80 mètres, un mur de pierres sèches céda.



Croquis réalisé en 1877 : il représente une digue en pierres sèches, soutenant un mur, qui a cédé sous la force de la mer.
(Document : Service historique de la Défense. Lorient)

Le 27 septembre 1871, ce fut plus grave encore : la voie ferrée fut détruite sur 125 mètres et la dune coupée en trois points. Les digues de la Petite Mer cédèrent : petite mer et océan communiquèrent. Une grande partie de la presqu'île fut inondée.

1892 : La Commission et une quarantaine de personnes furent bloquées par la tempête lors d'un tir : elles durent se mettre à l'abri des cailloux lancés par le vent, derrière les plaques de blindages.

1928 : pendant deux jours et deux nuits, la mer assaillit les constructions élevées sur la dune. Le personnel essaya de colmater les brèches avec tout ce qu'ils avaient sous la main : rails, moellons.....En arrière, des maçons élevèrent un mur en béton pour protéger le bâtiment.

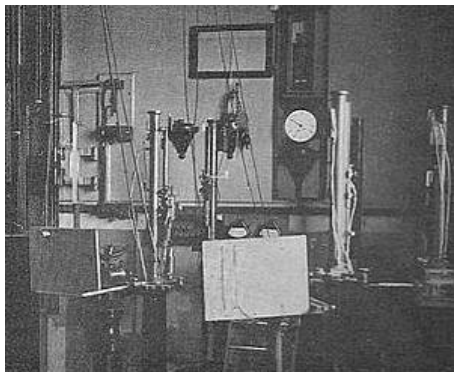
Les tempêtes se succédèrent, toujours suivies de colmatage, de réfection, de consolidation des digues existantes et de construction de nouveaux ouvrages de protection.



Origine photo : SHD Lorient

19) Le bâtiment de la balistique : « la machine »

Il était courant d'appeler le service des chronographes le « service de machine » et l'officier qui s'en occupait l'« officier de machine ». Et pourtant, il n'y a jamais eu de machine à l'intérieur. Seulement des appareils de mesure.

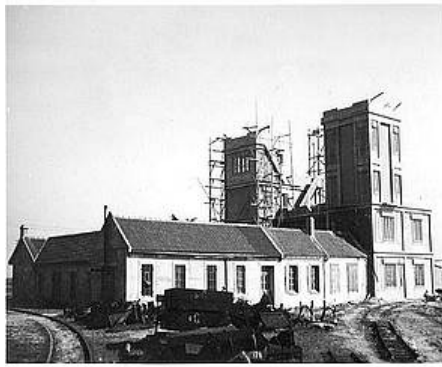


Intérieur de la salle des chronographes avant 1924 (Photo : L. Patard) Et le bâtiment qui les abritait s'appela toujours « la machine » !
Le bâtiment des appareils électro-balistiques, dit bâtiment de « la Machine » après l'agrandissement de 1924 (Photo : L. Patard)

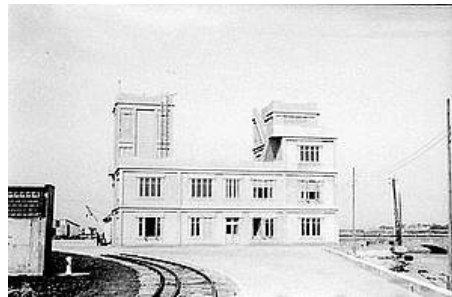
Quelle est donc l'origine de ce mot ? Tout simplement, « machin », « machine », « machiner » sont des mots utilisés chaque fois que l'on ne trouve pas de mots appropriés.

Un garde d'artillerie de la section des ouvriers d'Etat assurait l'entretien et la réparation des appareils de mesure électro-balistiques.

Le garde d'artillerie Cousin fut particulièrement remarqué par son remarquable travail de 1874 à 1898 : il assista le capitaine Bréger dans le perfectionnement des chronographes Le Boulangé et le colonel Moisson pour la mise au point du chronographe Schultz.



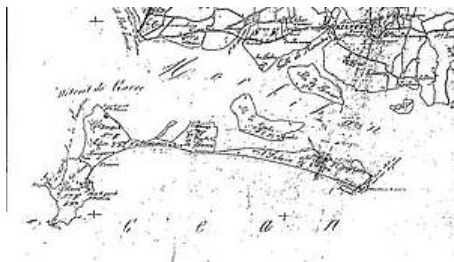
Le nouveau bâtiment des appareils balistiques (façade sud) en construction



Ce nouveau bâtiment continua de s'appeler « la Machine », mais il était courant de l'appeler « Notre-Dame des Mesures » ou « la Cathédrale » !

Origine des photos : Ministère de la Défense. DGA Gâvres

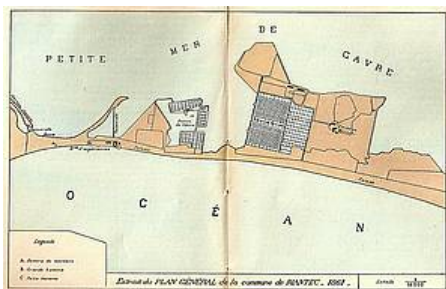
20) Evolution géographique du polygone



1835



1848



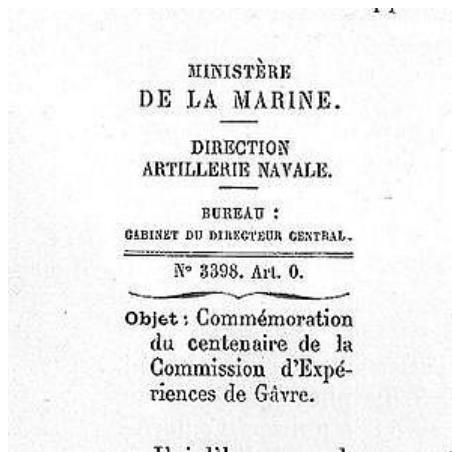
1861



1930

21) 21 juin 1930 : Le Centenaire de la Commission de Gâvre

La célébration du Centenaire fut autorisée par décision ministérielle du 2 mai 1930.



Elle eut lieu exactement 100 ans après le premier tir effectué sur la plage de Gâvre en juin 1830. Un crédit de 5.000 francs avait été voté par le Parlement.

Le programme de la journée fut défini :

- Organisation au polygone d'un après-midi d'expériences.
- Vin d'honneur offert, après les tirs, aux ouvriers.
- Banquet officiel.
- Réception dansante.

Environ 500 personnes furent invitées aux festivités.

Le 20 juin, dans le quotidien « Ouest Eclair », la venue du Ministre de la Marine, Monsieur J.L. Dumesnil, était annoncée : «M. J.-L. Dumesnil se rend à Lorient pour présider le centenaire de la Commission de Gâvres, qui doit être célébré demain samedi. Cette commission, aux travaux de laquelle ont pris part des savants éminents, constitue, depuis sa fondation, le centre des études de balistique intérieure et extérieure de l'artillerie navale. On lui doit des perfectionnements considérables apportés aux bouches à feu, aux projectiles et aux cuirassés. Son rôle pendant la dernière guerre a été particulièrement actif. »

Convoqués au quai du Péristyle de Lorient à 12 h 45, les invités furent transportés à Gâvre en bateaux.

Le Ministre reçut un accueil très chaleureux de la population à la cale de débarquement de Ban-Gâvres. Après avoir visité les installations du polygone, le ministre et les invités assistèrent à des tirs. Ce jour-là, le premier tir (un boulet sphérique) fut tiré par un canon datant de l'origine de la Commission. Lors du vin d'honneur, le Ministre prononça une allocution.

En voici un extrait : «je sais, mes chers amis, le pénible métier qu'est le vôtre, obligés de travailler sur la « Falaise » par tous les temps, sans souci des saisons ; ce métier, vous le faites avec courage, avec bonne humeur, de toutes vos forces et de tout votre cœur. Ingénieurs des directions de travaux, agents techniques, ouvriers, vous qui servez si bien la Marine, comptez sur moi, comme elle compte sur vous..... »



(Photo : L patard)

Le banquet fut servi à 19h30 dans la salle des fêtes du Parc des Sports à Lorient, décorée pour la circonstance et se termina fort tard.

Plusieurs discours furent prononcés, discours souvent longs et techniques. Voici deux courts extraits qui concernent Gâvres et ses ouvriers.

1) Extrait du discours de l'ingénieur général d'Artillerie navale Patard, président de la Commission de 1924 à 1930.

« Je veux encore parler d'un personnel dont on parle peu d'habitude, et sans lequel cependant la Commission ne serait rien..... »

Tous ou presque tous Bretons, de Basse-Bretagne, race travailleuse et endurente s'il en est. Quand on a vu les bons ouvriers de Gâvre travailler tantôt sous la pluie et le vent, tantôt sous un soleil brûlant, exécutant le métier dont ils ont une si grande expérience, toujours de la même allure active et sans vaine précipitation, acceptant sans un murmure les tâches les plus dures et les plus longues, opposant au contraire à la fatigue le rempart d'une bonhomie souriante, on peut être fier de commander de tels hommes »

2) Extrait du discours prononcé le 21 juin 1930 par l'ingénieur général Charbonnier, ancien président de la Commission, de 1912 à 1917.

«..... Il est bien possible qu'un jour, peut être même avant un deuxième centenaire, si les hommes sont devenus parfaits et les nations plus sages, la Commission de Gâvre disparaisse ayant rempli son destin et accompli, jusqu'à son dernier jour, la tâche assignée. Gâvre deviendra une plage à la mode et on jouera gros jeu au casino de Kersahu. Les trous de golf remplaceront les souilles des projectiles, et les balles de tennis nos boulets actuels..... »

Je termine l'histoire des premiers cent ans de la Commission de Gâvre(s) par ces extraits qui, lors de ma lecture, m'ont beaucoup touchée. J'ai, au fil des mois, souhaité mettre en valeur le travail, souvent pénible, des ouvriers, officiers, présidents.....qui ont fait la renommée de la Commission d'Expériences de Gâvre(s). Certains d'entre vous regretteront, peut être, le manque de détail sur les travaux et aussi sur les résultats obtenus. J'ai privilégié la grande aventure humaine.

Mais l'histoire ne s'est pas terminée en 1930. Il y a eu, beaucoup plus tard, le GERBAM, puis le CELM, mais les canons de Kersahu se sont tus à jamais en 2010. J'émet un souhait afin de perpétuer le souvenir et l'implication des Gâvrais dans la vie de la Commission : qu'un canon -oh ! pas trop grand !- reste à Gâvres. Car, n'oublions pas qu'il était dit : « Il y a le zèle de Lorient et le zèle de Gâvre. A Gâvre, on travaille comme on le ferait pour soi-même..... »



Je vous remercie d'avoir été nombreux à lire l'histoire du polygone qui, je l'espère, vous a intéressé et fait mieux connaître cette tranche du passé de Gâvres.

Marie-France

LES CANONS DU POLYGONE DE GAVRES

Fin août : en cette période de l'année, les activités reprennent ; les grands retrouvent leur travail et leurs collègues, les plus jeunes retrouveront la semaine prochaine leur école et leurs copains.

Bonne rentrée à tous !

Mais à Gâvres, le polygone est bien silencieux : les canons de Kersahu se sont tus à jamais.

C'est peut être l'occasion de faire découvrir – ou de redécouvrir- le chant du « Père Canon » , chant du milieu du 19 ème siècle: « Ici on pointe par tradition ».

Et c'est aussi une façon amusante de ne pas oublier 180 ans d'histoire, histoire de la Marine (le préfet maritime), de la Défense (le colonel) et des.....Gâvrais.



- | | | |
|---|---|--|
| <p>1) Un jour, le préfet maritime
Va voir le tir de nos canons
Pour voir si c'est pas d'la frime
Ce qu'on raconte dans les salons.</p> | <p>2) "Dis voir aux pièces, dit le colonel
Qu'on surnomme le Père Canon,
Et que de Gavres à Kernevel
L'on sache que c'est nous qui tirons"</p> | <p>3) Le canon tonne, le boulet fronde
Tombe en renversant le fanton
Dans la gerbe soulevée de l'onde
L'on voit voler un étançon.</p> |
| <p>4) Modeste selon sa coutume
Le colonel dit "nom de nom,
Rapport au vent et à la brume
Je craignais qu'le coup fut 2
mètr'long."</p> | <p>5) "C'est le hasard, dit le maritime,
L'écart probable me donne raison
Sur un aut'coup, ça je l'estime
Plus on aura cette précision."</p> | <p>6) "Tonnerre de Dieu qu'on recommence,
Dit le colonel furibond,
Et que ce radeau qui s'avance
Ne revoit jamais la direction"</p> |
| <p>7) Le boulet part et fend l'espace
Met en pièce le deuxième fanton
L'on sent dans le tir efficace
Toute la technique du Père Canon.</p> | <p>8) "Vous m'épatez la chose est claire,
Dit l'amiral, enfin voyons,
Vos canons n'ont ni lumière
Ni cran de mire, ni guidon"</p> | <p>9) Cela ne fait rien à l'affaire,
Dit le colonel bon enfant,
Nous ferions de même sans circulaire
Chez nous on pointe par tradition</p> |

Histoire des Passeurs

1) Les débuts de l'histoire des « navettes »

Un bras de mer d'environ 230 mètres sépare Gâvres de Port-Louis et permet d'accéder à la Petite Mer de Gâvres.



Ce « passage » a été longtemps vital pour Gâvres. Il faut rappeler que Gâvres dépendait de Rianteuc et ne devint une commune qu'en 1867 et une paroisse en 1868. Avant ces dates, les habitants devaient donc se déplacer pour leurs obligations administratives et religieuses. Il n'y avait pas non plus de route praticable entre Gâvres et Plouhinec jusqu'en 1946. Le transport maritime de passagers et de marchandises était donc incontournable et essentiel.

D'après H.F. Buffet (archiviste port-louisien), le premier transport payant eut lieu en 1774 . Il a écrit : « Le 7 juillet 1774, le Duc de Penthièvre afferma le passage du Port-Louis à Gâvres, passage qui ne semble pas avoir existé officiellement auparavant, mais qui se maintint sans discontinuer par la suite. » Le premier passeur, appelé « passager » à cette époque, serait le Sieur Louis Guilloto. Plus tard, en 1812, Joseph Corvec (né à Ban Gâvres) a exercé le métier de passeur.

Ces premiers bateaux étaient de simples canots à voiles et le passeur utilisait une longue perche pour manœuvrer.

2) Histoires de cales

Les « navettes » empruntaient le chemin le plus court, en ligne droite, entre Le Lohic à Port-Louis et Gâvres, mais il n'y avait pas de cales pour embarquer ni débarquer. Les bateaux accostaient contre des rochers et la longueur du parcours variait selon les hauteurs de marée.

La première demande de construction de cale date de novembre **1854**. Gâvres n'étant pas encore une commune, cette demande est faite par le maire de Rianteac. Il sollicite du Préfet du Morbihan « **une chaussée d'embarquement et de débarquement** » dans la presqu'île de Gâvres.

1855 : une pétition est adressée au préfet par les habitants de Gâvres : ils signalent qu' « **il est toujours difficile et dangereux, parfois même impossible d'accoster....** ». Un projet de construction de deux débarcadères (cales ouest et est à Ban Gâvres) est approuvé en 1858. Les travaux débutent en 1859.

Mais il s'avéra que les deux cales ouest étaient submersibles lorsque les marées étaient hautes.

1883 : Une pétition est adressée cette fois à Monsieur le Ministre des Travaux Publics. En voici un petit extrait: «..... la cale ouest est accostable aux basses mers de vives eaux ordinaires, elle devient inaccessible à haute mer parce que son couronnement est alors complètement submergé par les flots. A ce moment, la cale pourrait être utilisée, mais l'ensablement, qui s'est produit sur la face large de cet ouvrage, rend son usage difficile et peu pratique..... »

1884 : un avant-projet de création d'un port à Ban-Gâvres est présenté, mais il est refusé car il était « peu utile pour la Marine » et que « les ensablements auraient compromis les résultats de cette entreprise ».

1892 : Marc Le Guen, maire de Gâvres et « fermier » du bac établi entre les communes de Gâvres et de Port-Louis, soutenu par un grand nombre d'habitants des deux communes, réclame l'allongement des cales d'accostage, afin que le bateau de passage puisse y aborder à toute heure de la marée.

1894 : Les travaux à la cale ouest sont effectués par un entrepreneur de Port-Louis, le Sieur René Vannier.



1915 : Un brise-lame est construit pour protéger la cale ouest « contre les violents coups de ressac qui se produisent en ce point dès que la mer devient grosse.... ».

3) Le débarcadère au début du XXème siècle



La cale ouest était utilisée non seulement par les passeurs des navettes et par les pêcheurs, mais aussi par les canots de la Marine. La Commission de Gâvres avait été mise en place en 1829, les membres de cette Commission venaient de Lorient en bateau. Les expériences augmentèrent, les canots de la Marine furent de plus en plus nombreux à accoster à la cale malgré les difficultés et le long détour qu'il fallait faire pour rejoindre le polygone de Kersahu et la plage où avaient lieu les opérations.



Années 1900 : La cale ouest est construite : étroite et à l'accès difficile à marée basse. Devant la maison qui deviendra le café « La Taverne », la petite maison blanche (qui sera plus tard « La Buvette ») ne comporte qu'un rez-de-chaussée.



Années 1920 : Il a été ajouté un étage à la petite maison blanche, les usines (conserveries de sardines) sont construites et cachent la grande maison blanche.

4) Cale ouest, appelée « cale du passeur »

En 1934, le conseil municipal demande l'élargissement et le prolongement de la cale. Voici quelques extraits de cette demande : « tout trafic entre Gâvres et, nous pouvons le dire, le continent, puisque la presqu'île en est presque détachée, s'effectue en empruntant la cale ouest. Pour donner une idée de ce trafic, nous croyons utile d'indiquer que la commune, dont la population surtout composée de pêcheurs, s'élève à 1080 habitants, reçoit de l'extérieur tous ses produits alimentaires, ses matériaux de construction, de chauffage, des caisses de conserves, de l'huile, rogue et tourteaux nécessaires aux usines et aux pêcheurs. Les marchandises déchargées sur la cale provoquent de fréquents encombrements.....



..... Signalons que ce trafic est encore accru l'été par l'apport des touristes et des baigneurs qui viennent nombreux dans la presqu'île. Outre son insuffisance de largeur, la cale ouest présente un autre inconvénient. Son extrémité, proche de la cote zéro, oblige les passeurs, au moment des basses mers de vives eaux, de jeter des planches entre leur embarcation et les pointes de roche qui émergent, pour permettre l'embarquement et le débarquement des passagers..... »



Le conseil municipal signale aussi que « le bataillon des apprentis fusiliers marins, déposant ses compagnies de débarquement, y amarre ses énormes chaloupes, encombrant tout le port et aggravant les difficultés d'accostage des passeurs et les risques d'accident, précisément le jour où toute la population va se ravitailler au marché hebdomadaire tenu le samedi matin à Port-Louis..... »



Une étude fut effectuée par les Ponts et Chaussées.

La Marine répondit que « le débarquement des apprentis fusiliers, même effectué le samedi matin, jour de marché, n'est pas en mesure à causer un encombrement bien gênant », mais elle accepta de participer pour 1/10ème (9000 francs) à la dépense que la commune devait supporter pour l'élargissement et le prolongement de cette cale.

Les travaux furent réalisés en 1935.

5) Années 1900 – 1920

Les bateaux qui effectuent le « passage » sont des bateaux à voile. Les rames servent non seulement à diriger les bateaux mais aussi pour manoeuvrer et accoster.

Les passeurs étaient appelés « fermiers », car ils louaient le passage et offraient leurs services selon un prix fixé. Cet état dura jusqu'en 1935.



D.Mollo (1872-1942) fut passeur, d'abord avec son bateau à voile et à avirons,



puis, plus tard avec un canot à moteur (le moteur se trouve à l'arrière du bateau)



Il était facile de reconnaître Dominique Mollo grâce à son chapeau melon noir.

6) Années 1930

Les navettes du passage sont équipées de moteur.



1^{er} mai 1935 : Jean Le Nezet, Jean-Marie Lion et Joseph Padellec s'associent et créent une société privée de liaison maritime. La nouvelle société possède trois bateaux de 5 à 6 tonneaux. Ils assurent le transport, non seulement entre Port-Louis et Gâvres, mais aussi entre Lorient et Gâvres.

Jean Le Nezet a écrit sur cette période que... « l'absence de chaussée praticable entre Gâvres et Plouhinec ne laissait d'autre choix à la population gâvraise que d'utiliser le bateau. Celui-ci servait donc au transport des passagers, mais aussi toutes les marchandises, à l'exception du bois qui nous était livré par des paysans de la région de Plouhinec, les seuls à emprunter l'unique chemin tracé dans le sable et qui reliait leur commune à la nôtre. Tandis que j'assurais le transport par la mer, mon père (François Le Nezet) se chargeait de leur livraison dans Gâvres ».....



Les trois bateaux poursuivent leurs activités pendant la guerre et l'occupation allemande, jusqu'à l'évacuation de Gâvres en 1943. Les Allemands réquisitionnent les trois bateaux.

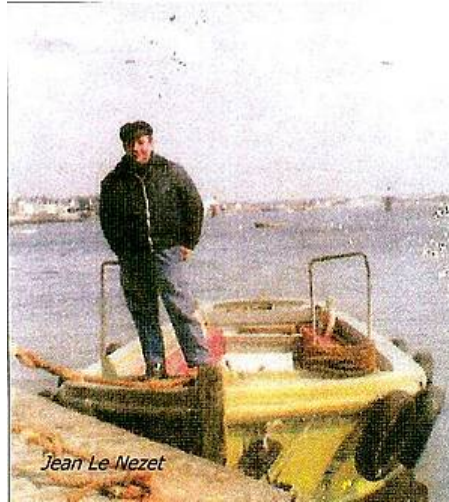
Alfred Rio travaille à cette époque à l'Arsenal, il est réquisitionné pour effectuer le passage des Allemands pendant la guerre.



6 bis) Photos des associés:



Jean-Marie Lion
(au 1er plan)



Jean Le Nezet

(Malgré bien des recherches, il n'a pas été possible de trouver de photo de Joseph Padellec)

7) Après la guerre.

La société privée reprit ses activités. Mais en 1946, la route reliant Gâvres à Plouhinec devint carrossable. De plus, des commerces de première nécessité s'implantèrent à Gâvres. Le service des navettes devint moins rentable mais le service subsista.

Plusieurs gâvrais exercèrent le métier de « passeur », certains devinrent même propriétaires des bateaux (le « Trait d'Union » et l' « Aller- Retour ») : Léon Padellec, Marcel Le Guen, Onésime Daniel, Frédéric Le Héno, Alfred Guillaume, Noël Troëdec, Ferdinand Corvec.....

Léon Padellec disparut tragiquement le 26 octobre 1953 : l' « Aller-Retour », le bateau faisant la navette ce matin-là, quitta la cale du Lohic. A son bord, de nombreux ouvriers travaillant à l'Arsenal de Gâvres. L' « Aller-Retour » eut des ratées et explosa brusquement. Des flammes jaillirent. Le patron du bateau « Le Tangage » se porta au secours des passagers. Mais, on déplora deux disparus. Le corps de Lucien Le Guéno, de Port-Louis, fut repêché peu après. Le corps de Léon Padellec, de Gâvres, ne fut retrouvé que le 6 novembre sur une plage de Gâvres.



juillet 1951 : Jenn Le Nezet (avec les lunettes) et Léon Padellec.

Dans les années 70, Jean Le Nézet fut l'unique passeur. La municipalité s'inquiéta, à tel point qu'une réunion extraordinaire du conseil municipal eut lieu. On parla d'une prise en charge du service par la société coopérative des vedettes de Port-Louis ; mais cette société hésita longuement, l'affaire n'étant guère rentable....

Et l'on se mit à évoquer.....un pont « au travers de la Petite Mer » !

C'était un projet grandiose : un pont de 1200 mètres reliant la presqu'île (depuis les limites de l'agglomération et du polygone) jusqu'à l'entrée de Port-Louis (sur la route de Rianteac). Au début de l'année 1971, le Conseil Général du Morbihan vota un crédit de 130 000 francs pour les études concernant la réalisation de ce projet. Le maire de Gâvres, Monsieur Georges Carton, reçut une lettre du ministre de l'intérieur, Monsieur Marcellin.

«..... L'ouvrage envisagé, du genre pont-digue, devra avoir une partie ouvrable aussi bien pour le libre effet des marées que pour les servitudes de navigation du polygone.... »

Des études eurent effectivement lieu, il fut question d'une estimation dépassant le milliard de francs. Le projet ne fut pas concrétisé. Les habitants de Gâvres restèrent des « presqu'îliens » et les navettes continuèrent de traverser la Petite Mer !

8) Années 70

En 1973, vingt huit ans après sa création, la société privée passa sous le contrôle du Syndicat intercommunal de liaison maritime Gâvres – Port-Louis.

Ce syndicat s'appela un peu plus tard SI PL-G : Syndicat Intercommunal Port-Louis – Gâvres . Le premier bureau fut élu avec Mr Georges Carton de Gâvres président, Mme Y. Stéphan de Port-Louis vice-présidente et Mr J. Quer secrétaire. Les deux bateaux, appartenant à Mrs Armand Dréan, Jean Le

Nezet et Noël Troëdec, furent rachetés par le SI PL-G qui créa trois emplois le 1er avril : un mécanicien et deux matelots (les trois anciens propriétaires des bateaux).



Armand Dréan (avec la casquette blanche) et Jean Le Nezet (à

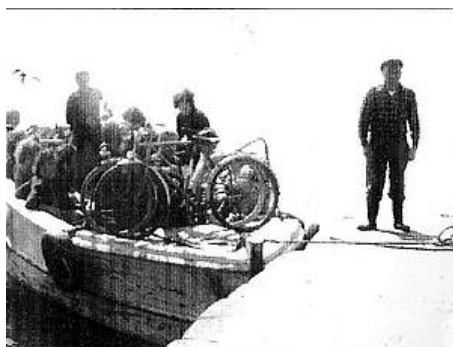
l'avant)

En septembre, le SI PL-G décida de faire construire un nouveau bateau pour effectuer le « passage ». La construction fut confiée aux chantiers Le Corre de Port-Louis. La mise en service eut lieu en 1974. Le bateau s'appelait le « *Trait d'Union* ».

En 1979, il fallut se résoudre à faire construire un nouveau bateau pour remplacer l' « *Aller-Retour* » frappé d'interdiction de navigation. L'« *Indispensable* » prit ses fonctions en 1981.



Le "Trait d'Union" et L'"Indispensable"



Noël Troëdec debout sur la cale

9) Le « Direct » Gâvres – Lorient



Un petit retour en arrière pour évoquer ce service de transport de voyageurs (en période estivale) qui exista dans les années 50 à 60 et qui était très apprécié.



Le "Marie-Ange"



L'"Ernest Rospabé"

Les Vedettes Jaunes de Locmiquélic ont aussi assuré le trajet Lorient-Gâvres (allers et retours).



10) Années 80 et 90

Des « passeurs » prirent leur retraite, d'autres les remplacèrent.

Maurice Lescoët partit à la retraite en 1984.

Jean-Claude Le Neillon le remplaça, d'abord comme matelot, puis comme régisseur.



En 1985, ce fut le tour de Armand Dréan, remplacé par Marc Le Borgnic.

René Guillaume assura d'abord les remplacements, puis devint titulaire en 1988.



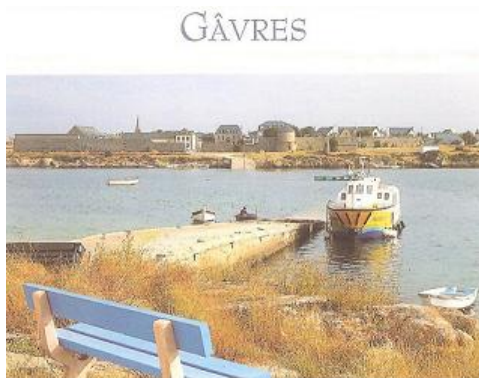


En mars 1990, le syndicat intercommunal Port-Louis – Gâvres souhaite que le service soit pris en charge par le Service des Vedettes de la Rade de Lorient.

Le 31 décembre 1996 eut lieu la dissolution du syndicat intercommunal.

Le 1^{er} janvier 1997, la liaison maritime Port-Louis – Gâvres intègre le réseau de transport en commun.

Une autre histoire commença, la navette s'appela « batobus ». Un bateau tout neuf -le « Trait d'Union II »- s'intégra parfaitement au paysage de la Petite Mer de Gâvres.



En attendant de se retrouver, peut être, à la rentrée, je souhaite à toutes et à tous de passer un bon été 2010 et de faire une petite « croisière » agréable sur la Petite Mer de Gâvres !

Marie-France

Le Recteur de la Paroisse de Gâvres

L'abbé Auguste Thomas fête ce mois-ci son anniversaire. En effet, il est né le 24 novembre 1919, à Locmaria (Belle-Ile). Il est arrivé à Gâvres le 18 août 1966.

90 ans, depuis 43 ans recteur de la paroisse de Gâvres, l'abbé Thomas a conservé son sourire et sa gentillesse envers tous.

Une occasion pour moi de me rappeler une petite interview que j'avais réalisée en mars 1966 pour l'association « Gâvres, Arts et Traditions » à l'occasion de l'exposition sur le passage Gâvres – Port-Louis. Ce fut un entretien tellement agréable que j'ai beaucoup de plaisir à l'ajouter à ma rubrique, j'espère faire autant plaisir aux lecteurs du site officiel de la mairie de Gâvres.

« Quand j'ai posé ma première question « Prenez-vous quelquefois le batobus ? », monsieur le recteur m'a répondu « Ouh ! la....la ! » ; je pouvais en déduire souvent ou.....jamais !

Et c'est la deuxième solution qui est la bonne ! Monsieur le recteur n'est pas monté dans la « navette » actuelle depuis la bénédiction du Trait d'Union IIC'était en janvier 1999 !

Et avant ? pas plus.....

Arrivée à ce stade de notre entretien, je commençais à m'inquiéter pour mon « interview ».

Mais Monsieur le recteur m'a alors dit que, lorsqu'il n'avait pas de voiture, il utilisait le bateau pour se rendre à Port-Louis ou à Lorient (il a eu sa voiture en...1967 !).

Et puis, avant d'acheter sa voiture, il lui a fallu passer le permis de conduire. Il a appris à conduire avec une auto-école de Lorient qui venait à Port-Louis. Il y allait donc en bateau !

Je vais vous faire une confidence.....Monsieur le recteur a obtenu son permis au bout de 3 fois ! C'est dire que le « passage » lui a rendu service souvent !

Et puis notre conversation est devenue plus sérieuse. Le recteur m'a expliqué qu'une partie de sa vie, il l'avait passée à prendre et à reprendre des bateaux. Tout d'abord pour ses études ; originaire de Belle-Ile-en-Mer, il faisait la traversée jusqu'au « continent », de 12 à 25 ans, pour ses études : d'abord au Petit Séminaire de Sainte-Anne d'Auray, ensuite au Séminaire de Vannes.

Il a passé 11 ans ½ sur l'île de Groix et 6 ans ½ à Hoëdic.....alors quand il a eu la possibilité de venir sur une presqu'île, avec la mer.....mais pas de bateau « obligé », il n'a pas hésité.

Monsieur le Recteur termine sur une boutade : « Je crois que je mérite une pension de marin ! »

C'était le 28 mars 2006

Marie-France



Le presbytère de Gâvres

Le presbytère fait partie du patrimoine de la commune de Gâvres.

Mais.....avant d'être presbytère, cette jolie propriété fut la première mairie de Gâvres.

Elle aurait été construite aux environs de 1840. Sa première propriétaire était « Dame Garré » : on trouve dans certaines archives qu'elle s'appelait Catherine Tréhan et qu'elle était « fabricante » de sardines. Elle vivait isolée du monde des pêcheurs de Gâvre(s).

Dans tous les écrits de l'époque, Dame Garré est appelée « la dame en noir ». Elle avait un cheval et une charrette qu'elle utilisait pour aller à Plouhinec par la plage. Elle rentrait à la nuit tombée : lorsque les villageois entendaient le roulement de la carriole sur les galets et voyaient les étincelles sous les pattes du cheval, ils s'empressaient de rentrer chez eux. Pour eux, la dame en noir était une sorcière. A la mort de Dame Garré, la propriété fut achetée par Mr Alléno de Lomener (Ploemeur) qui possédait une presse à sardines à Gâvre(s).

Lorsque Gâvres fut séparé de Riantec et devint une commune, il fallut trouver une maison pour y établir la mairie. Pierre Cadoret, premier maire, élu en 1867, acheta 9 000 francs la maison de Madame veuve Alléno. Mais les habitants ne voulaient pas aller dans cette mairie qui restait pour eux « la maison de la sorcière ». Les administrés continuèrent à aller régler leurs affaires au domicile de P. Cadoret.....

Gâvres devint une paroisse en 1868, il fallut un presbytère pour le premier recteur (M. Collet). Et puisque les Gâvrais ne voulaient pas de « la maison de la sorcière » pour mairie, le recteur s'y installa ! Mais cet arrangement ne libéra pas la commune de son engagement financier.....le dernier versement aux anciens propriétaires n'eut lieu qu'en 1871. De plus, de nombreuses réparations coûteuses furent faites et financées par une souscription, des quêtes et deux secours du gouvernement.

Les Allemands réquisitionnèrent le presbytère pendant l'occupation : ils l'utilisèrent comme écuries. A la libération, un nouveau recteur fut nommé à Gâvres : le Père Pierre Le Bolay. Mais le presbytère n'étant pas habitable, il dut s'installer chez des habitants (Mr et Mme Pholoppe) le temps que durèrent les réparations.

Aujourd'hui, le presbytère est devenu une jolie maison accueillante grâce aux dix recteurs* qui s'y sont succédé et grâce aussi à la municipalité de Gâvres.

*Recteurs de Gâvres : Messieurs Collet (1868), Dréan (1870), Le Roux (1877), Le Bars (1890), Conan (1908), Lorvol (1915), Coatsaliou (1917), Padellec (1937), Le Bolay (1945) et Auguste Thomas, recteur actuel depuis 1966.



1988 : façade sud et jardin



1999 : façade nord



L'origine du tourisme à Gâvres

Une conserverie, sur la grande plage, appartenant à Pierre Cadoret, premier maire de Gâvres, cessa son activité en 1918.

Un couple de Baud, Renée et René Le Pesquer l'achetèrent pour en faire un hôtel, le premier hôtel de Gâvres connu sous le nom d'Hostellerie Le Pesquer. C'était très peu de temps après la fin de la guerre 14-18.

En fait, il s'agissait d'une pension de famille avec un accès direct sur la plage.

On raconte même que, lors de très fortes marées, Monsieur Le Pesquer laissait les portes ouvertes, la mer rentrait d'un côté et ressortait de l'autre !



Monsieur Le Pesquer était cuisinier, mais il était aussi poète et on l'appelait « le poète breton ». Une alouette étant entrée dans l'église, il s'enferma dans un confessionnal et composa un très joli poème.

Madame Le Pesquer s'occupait de l'établissement de main de maître : elle su, déjà à l'époque, employer une telle publicité que l'hôtellerie remporta très vite un grand succès. Sur les affiches, elle annonçait que sa maison se trouvait sur « la plus belle plage du Morbihan ».

Suivait la description et la situation de l'hôtellerie.

Il y avait même des salles spéciales pour recevoir des familles avec provisions !

Très vite, ce fut le succès : les touristes affluèrent pour voir « ce merveilleux endroit » et curieux de rencontrer les habitants de cette curieuse presqu'île.

Les vacanciers étaient en majorité des « parisiens » et les premières relations avec les Gâvrais furent quelque peu.....réservées !

L'hôtellerie s'avéra très vite insuffisante pour satisfaire toutes les demandes. Monsieur et Madame Pesquer achetèrent une chaumière et créèrent une « annexe ». L'un de leur fils, Armand s'en occupait.

C'est aussi à cette époque qu'une route fut construite, ainsi qu'une digue de défense contre la mer.

Puis ce fut la guerre : Gâvres fut occupé par les Allemands qui fortifièrent la presqu'île, les blockhaus à la Pointe des Saisies en témoignent. L'hôtellerie Pesquer devint gênante : elle gênait les tirs éventuels d'un canon installé sur un blockhaus proche : l'occupant qui décida de la raser.

L'hôtel fut détruit pendant l'évacuation ; seule, subsiste l'annexe.

AUJOURD'HUI...

Je remercie l'association « Gâvres, Arts et Traditions » pour le prêt de documents. Je souhaite à toutes et à tous de passer un bon été 2009 !

Marie-France

