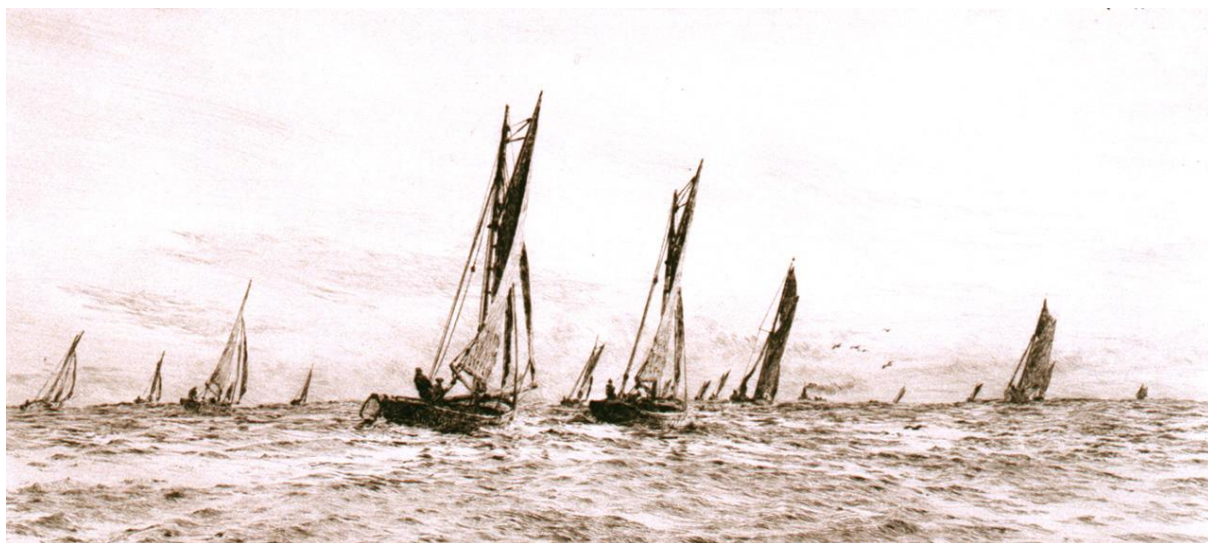




Histoire maritime de Bretagne Nord

Avril 1834, la guerre des huitres, accrochages franco-anglais en baie de Cancale et de Granville



Flotte d'une quinzaine de smacks anglais armés au chalut vers 1880 (National maritime museum)

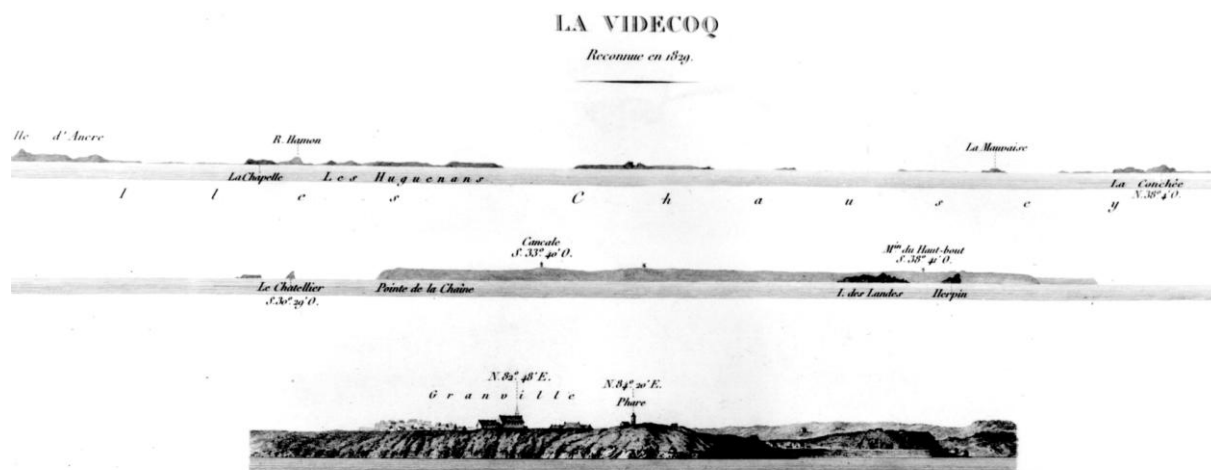
Le 18 de ce mois [avril 1834], une détonation d'artillerie et de mousqueterie, entendue de la côte de la Houle, baie de Cancale jeta l'inquiétude dans le pays.

On ne tarda pas à apprendre les faits suivants : le cutter français Le Goéland, chargé de surveiller cette partie des côtes, se tenait dans les parages des îles de Chausey. Vers le soir, il aperçut une division de 20 à 30 sloops, qu'il crut anglais, cinglant vers l'huitrière de Cancale ; il se porta dans leurs eaux, arriva de conserve avec eux, sans être reconnu, jusque sur la pêche, et ayant vu les Anglais jeter les dragues de tous côtés, et serrer une certaine quantité d'huitres à bord, il amarina l'un des sloops, qu'il reconnut en effet pour anglais. Le reste de la division étrangère ayant eu connaissance de l'acte de vigueur du Goéland, un fort cutter anglais se dirigea sur lui à pleines voiles, l'aborda et lui rompit un de ses mâts. Démonté de son hunier et n'étant pas d'une marche supérieure, le Goéland ne put amariner d'autres sloops que le premier dont il s'était emparé ; mais il fit feu de ses pierriers sur les fuyards, qui lui ripostèrent à coup de fusil. On les perdit bientôt de vue, favorisés qu'ils étaient par le vent. Le goéland se dirigea sur Granville, où il a dû entrer avec sa prise, montée de cinq matelots et le chef de bord.

Journal des débats politiques et littéraires du 28 avril 1834



Histoire maritime de Bretagne Nord



Marques du danger La Videcoq dans le sud de Causey le Pilote Français de Beaupré levé en 1829

On lit dans l'Armoricain, de Brest du 6 mai :

Nous avons rapporté, d'après l'Auxiliaire Breton, la prise d'un sloop anglais dans les parages des îles Causey. Une personne a même d'être bien informée nous écrit de Granville, pour rectifier quelques détails de cette narration : C'est le sloop anglais *Britania*, de 41 tonneaux, qui a été, le 18, pris par le *Goéland*. Le cutter français ne pouvant atteindre les autres dans leur fuite, non par défaut de marche, mais parce qu'il dut donner les premiers soins à la mise en sûreté de sa prise, leur envoya dans les gréements quelques coups de pierriers dans l'espoir de leur faire des avaries et de leur ôter l'envie d'enfreindre les limites tracées par les deux gouvernements. Aucun des sloops anglais ne brûla une amorce ; tous au contraire, s'éloignèrent au plus vite du croiseur français, et ne se donnèrent pas même le temps de lever les fers qu'ils avaient à la mer. La rupture du mât de hune du *Goéland* a tout autre cause que celle à laquelle on attribué cette avarie. L'abordage d'un fort cutter anglais, se dirigeant sur lui à pleine voiles, est de pure invention ; car aucun des sloops anglais n'a même tenté d'exécuter une manœuvre qui aurait entraîné la capture. Le *Goéland* n'a jamais eu de huniers, et la rupture de son mât de hune ne l'a privé pour le moment que d'une voile secondaire.

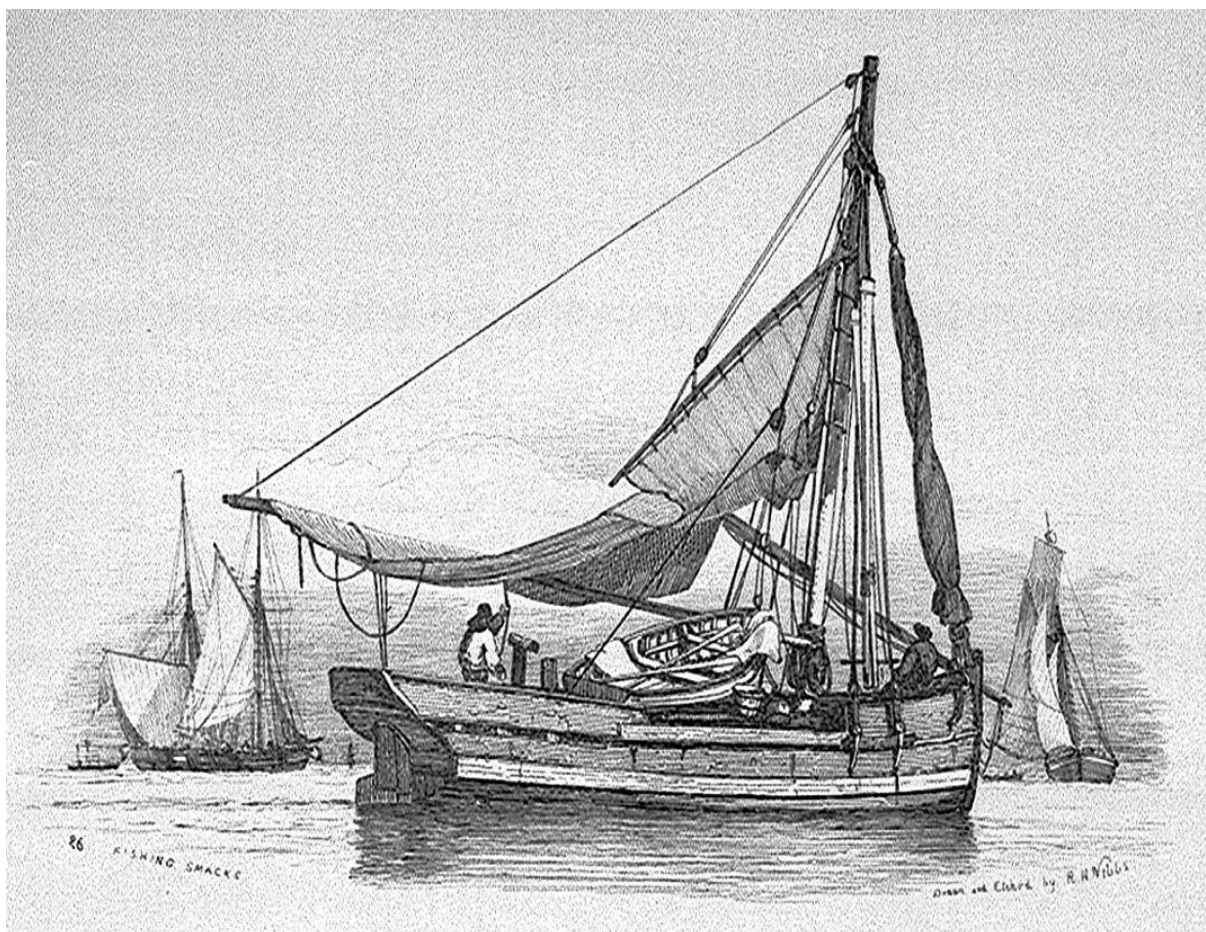
Le 22 avril, un autre bâtiment de la station Granville a trouvé, à onze heures du soir, six sloops anglais établis en pêche sous le mont Kel [?]. La brise était fraîche. Après les avoir dispersés, le croiseur mit le cap sur le plus grand de ces bâtiments, *Speedwel*, et s'en est emparé après six heures de chasse.

Le ministre, sur la proposition du commandant de la station, a décidé que le *Britania* serait retenu sous le séquestre jusqu'au 15 août. Ce n'est donc pas impunément que les sloops anglais franchissent les limites établies par les traités. Sur les nombreuses prises faites depuis le commencement de cette année, il reste en ce moment à Granville, en état d'arrestation, 12 sloops de différentes grandeurs, et les premiers relâchés ne le seront pas avant le 1^{er} juin. M Thomas Pickford, nommé consul d'Angleterre à Paris, vient de recevoir l'Exequatur du Roi

Journal des débats politiques et littéraires du 11 mai 1834



Histoire maritime de Bretagne Nord



Smack de pêche anglais de type ancien vers 1820 (National Maritime Museum)

A la fin de l'hiver suivant, malgré les représailles françaises, de nouvelles incursions dans les pêcheries de Cancale

On lit dans l'auxiliaire Breton du 20 février [1835]:

De nouveaux détails nous parviennent sur la dernière incursion des anglais dans les pêcheries de Cancale ;

Il n'est pas vrai, comme on l'avait cru d'abord, que le côtre de l'état le Goéland, préposé à la garde de cette partie des côtes, soit resté témoin impassible de cette violation de territoire. Il appareilla aussitôt et donna la chasse aux envahisseurs, de concert avec la patache et les bateaux pêcheurs, montés par les propriétaires.

Il paraît qu'on n'a point tiré de canon, comme une précédente correspondance nous l'a fait dire, mais seulement des fusils, dirigés dans les voiles, selon les instructions du gouvernement ; ce qui donne lieu de croire que personne n'a été tué ni peut-être blessé. Comme on l'avait publié dans le principe. Le lendemain, les anglais on reparu ; mais l'on était sur ses gardes le long de la côte, et les amateurs d'huitres ont fui de nouveau devant les coups de fusils. On dit, au reste, que la population des pêcheurs cancalais est exaspérée de l'audace des anglais.

Il serait bon que le ministère français fit des représentations à Londres, pour que des mesures fussent prises aux îles de Jersey et Guernesey, afin que le territoire et les propriétés française



Histoire maritime de Bretagne Nord

fussent désormais respectés, sans quoi ces continuelles provocations pourraient avoir des suites funestes pour la vie des hommes, et peut-être, qui sait ? pour la bonne harmonie entre les deux empires ?

Journal des débats politiques littéraires du 24 février 1835



Le canot du cotre l'Écureuil à l'abordage d'un cotre de pêche anglais pêchant en fraude (Illustration de ka France Maritime 1853) les cutters fraudeurs anglais étaient certainement plus grand que celui-ci

Garde-Pêches ATTACHÉS AUX CÔTES DE FRANCE

En étudiant l'ensemble de nos rapports maritimes, on verra qu'il existe une action et une réaction si constantes et si nécessaires entre la navigation commerciale et celle de l'État, qu'il est impossible de concevoir leur existence constituée indépendamment l'une de l'autre.

Si c'est à l'âpre et périlleuse école de la première que se forment les matelots dont se recrutent sans cesse les équipages des vaisseaux de guerre, c'est dans les forces navales du pays que le commerce trouve les garanties de son inviolabilité sur toutes les mers où ses spéculations l'appellent, sur toutes les plages où la nature même de ses entreprises isole ses intérêts.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Avant de suivre nos vaisseaux dans les régions lointaines où notre industrie nécessite leur présence, nous jetterons un coup-d'œil sur les stations que la protection de la pêche territoriale a fait attacher à plusieurs points de nos côtes.

Le droit de pêche est une de ces prérogatives dont, en vue de son intérêt même, la loi a dû régler l'exercice. L'égoïsme avide et l'imprévoyance n'eussent point tardé à détruire dans leur frai, les poissons qui habitent les eaux de notre plage, si des réglemens ne fussent point intervenus pour régler l'époque des pêches, leurs modes et leurs instrumens. Cette législation spéciale a nécessité des moyens particuliers d'application. Des cutters ont donc été préposés à sa surveillance dans tous les parages où elle eût pu subir de fréquentes infractions.

Parmi ces *garde-pêches* la station de Granville, la plus considérable par le nombre des bâtimens, a acquis dans ces derniers temps une nouvelle importance par la contestation qui s'est élevée entre nos huîtres et les armateurs des îles anglaises assises dans la partie méridionale de la Manche.

Dans la baie de Cancale et dans les parages que les îlots de Chaussey laissent à l'ouest de la côte de Coutances se trouvent des bancs d'huîtres formés en partie, exploités et entretenus par les pêcheurs riverains. La marée du matin voit chaque jour dans les saisons permises pour la pêche, des flottilles, de petites basquines déployant leurs voiles grisâtres, partir du havre de Granville, aller, comme une volée de houriques qui rase les flots, s'abattre sur ces bancs pour revenir le soir chargées de coquillages mouiller dans le port.

Les produits de cette pêche formaient depuis long-temps la richesse des populations de cette partie de notre littoral, lorsqu'en 1818, les habitans de Jersey leur en contestèrent le droit d'exploitation exclusif. D'après eux, les huîtres étant pour la plupart situées hors du cercle territorial de la France, ils pouvaient s'y présenter concurremment avec nos pêcheurs.

Ce conflit de prétentions eut du retentissement jusque dans les cabinets des deux pays ; des notes diplomatiques furent échangées ; la France représenta que bien qu'il fût reconnu par tous les publicistes que la *pêche territoriale* ne s'étendait qu'à une lieue marine des côtes, portée estimative des boulets et des bombes lancés par le rivage, la pêche des huîtres devait, par sa nature, former nécessairement une exception ; que l'existence des huîtres était subordonnée à des mesures d'entretien et d'exploitation, auxquelles l'éloignement des ports anglais ne pouvait point permettre à leurs bateaux de se soumettre. Ainsi, qu'outre les époques déterminées par les réglemens pour l'ouverture et la clôture de la pêche, les bateaux français étaient obligés de jeter ou de reporter sur les bancs les huîtres qui n'avaient point la grandeur déterminée ; etc.

L'Angleterre ne voulut point admettre positivement ce droit, bien qu'elle reconnût la justice de nos prétentions ; seulement elle toléra que notre station étendit à ces localités la police de nos côtes.

Malgré la bonne harmonie qu'un système réciproque de modération fait régner sur ce point entre la station française et les navires de la station de Jersey, le vague qu'un défaut de solution a encore laissé sur la validité de leurs réclamations aux yeux des pêcheurs étrangers, force souvent nos côtes d'employer des mesures de rigueur contre eux. Il ne s'écoule point

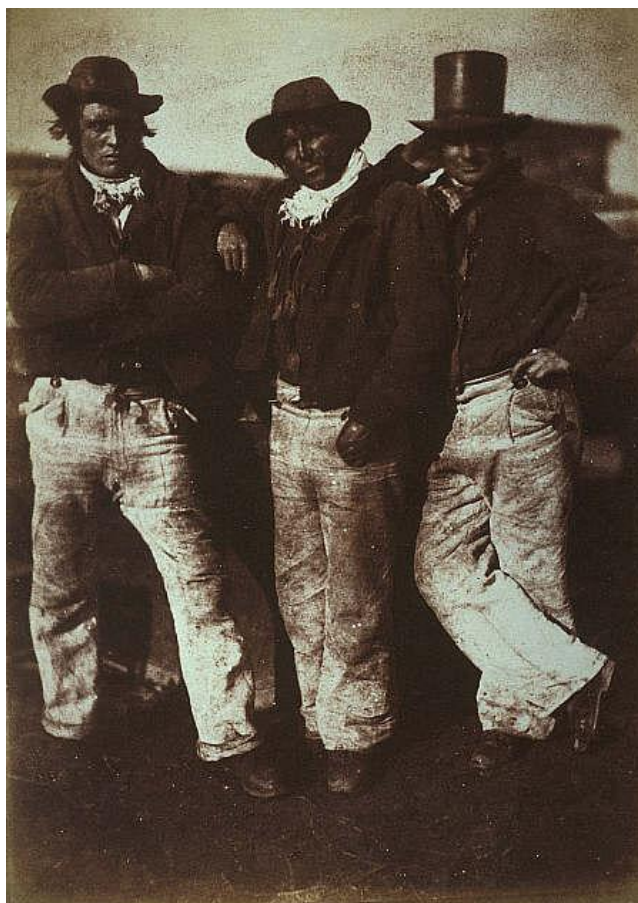


Histoire maritime de Bretagne Nord

de saisons que plusieurs de leurs navires ne soient capturés et retenus, comme sanction pénale de leur délit, plusieurs mois dans le port de Granville. Dernièrement une de ces arrestations donna lieu à une lutte qui ne se termina que par un dénouement sanglant.

Le onze mars 1834, le côtre français *l'Ecureuil* voguait lentement, quoique couvert de toile, au milieu de l'atmosphère épaisse dont une brume de printemps enveloppait les côtes ; encore devait-il son mouvement moins à l'action des voiles qu'aux rames dont son équipage fouettait la surface de la mer.

L'Ecureuil est une de ces lourdes barques que l'on est surpris de rencontrer parmi ces élégantes embarcations dont notre marine nationale est aujourd'hui si riche et si fière. Taillé pour le transport et pour l'échouage, il est étranger à ces formes rases, à ces bossoirs élancés, à cet arrière fin et bien assis dont le gabarit est si favorable à la marche ; à le voir tourmenter péniblement la mer avec ses nombreux avirons, on eût dit un cloporte qui se débattait dans de l'huile.



Alexander Rutherford, William Ramsay et John Liston trois pêcheurs de Newhaven Calotype entre 1843 et 1847 par Robert Adamson, certainement une des photos les plus anciennes de marin-pêcheur



Histoire maritime de Bretagne Nord

Il avait cependant arrêté deux bateaux anglais ; mais comme la brume avait pu les tromper sur la distance de la terre, interprétant, malgré les probabilités, cette circonstance en leur faveur, il les avait relâchés aussitôt.

Cependant une brise légère ne tarda point à se lever, la brume fut dans un instant balayée, et *l'Ecureuil* put distinguer une escadrille de sloops Jersais draguant sur nos huîtres.

Son canot fut aussitôt à la mer ; et un instant après, *la Flora* de Favershame était amarinée sans avoir tenté de résistance. Il n'en fut pas de même du *Florin*, qu'essaya de capturer ensuite l'embarcation française.

Favorisé par la brise qui d'instant en instant fraîchissait davantage, ce bâtiment prit chasse tout d'abord ; mais comme la péniche vigoureusement menée le gagnait à force de rames et allait évidemment bientôt l'atteindre, il se disposa à se soustraire à une capture en repousant par la force le canot assaillant : la résistance fut en effet si violente que l'abordage fut manqué, et qu'un coup d'aviron renversa l'un des Français presque sans vie.

Cet échec ne découragea pourtant pas nos marins : cette agression ne devait pas rester impunie ; leur chaloupe reprit donc sa poursuite et nagea bientôt dans le sillage du navire anglais. Nouvelle lutte, mais cette fois-ci plus opiniâtre encore que la première : le combat engagé à coups d'huîtres, allait cependant finir par la prise du *Frolic*, lorsqu'un coup de feu tiré par son patron frappa le contre-maître français.

A la vue de l'un de ses hommes renversé tout sanglant, l'enseigne, le Marié-des-Landelles sentit qu'il est des bornes où doit s'arrêter l'indulgence ; que, lorsque l'injure se change en crime, la modération veut elle-même qu'il trouve une répression prompte et sévère ; il saisit un fusil, et, un instant après, des gémissements partis du bord du sloop annonçaient que le contre-maître Mouillard était vengé.

Le vent ayant acquis plus de force, *le Frolic* fila avec une si grande vitesse, que l'embarcation française dut renoncer à l'espoir de s'en emparer.

Deux jours après, les pêcheurs de Jersey suivirent au lieu du dernier repos le patron Burnett mort à la suite d'une blessure faite à la poitrine par une balle.

Ce malheur, déploré par tous, amènera, du moins nous l'espérons, un résultat que réclame depuis quinze années l'intérêt de nos pêches sur cette côte. Le gouvernement a pu ajourner une solution tant qu'il ne s'est agi que de la dévastation de nos huîtres, du vol de nos filets et de nos casiers ; mais après ces événements, la reconnaissance et la sanction exécutive de notre droit deviennent une question qui peut s'ensanglanter chaque jour.

Article de [Fulgence Girard](#) paru dans *La France Maritime*, 1853



Histoire maritime de Bretagne Nord



Pêcheurs de Newhaven calotype entre 1843 et 1847 par Robert Adamson, le port du chapeau en cuir était à la mode

Cet événement grave à été relaté dans la presse en 1834 :

On écrit de Granville (Manche), le 13 mars [1834]

Il y a quelques jours, un cutter de l'État qui voulait saisir quelques uns des bateaux pêcheurs anglais qui viennent exploiter nos pêcheries d'huitres en dedans des limites tracées par les règlements, appareilla dans la nuit. Se trouvant au point du jour au milieu des pêcheurs contrevenants, le cutter envoya une de ses embarcations, montée par un officier, à la poursuite des pêcheurs anglais. L'embarcation française s'empara d'abord d'un de ces bateaux ; mais ayant voulu en aborder un autre, elle éprouva une si vive résistance de la part des hommes qui le montaient, que les marins français et les anglais se battirent quelque temps à coup d'aviron. Le patron anglais voulant terminer cet engagement, qui aurait fini par tourner probablement à son désavantage, se jeta sur un fusil chargé à plomb ; il ajusta le patron du canot français ; le coup part et va frapper ce malheureux qui tombe en s'écriant, quoiqu'il ne fut qu'assez légèrement blessé / Mes amis, ils m'ont tué, vengez-moi ! L'officier qui commandait l'embarcation du cutter, exaspéré à la vue de son patron qu'il croit mort, saisit un fusil et étendit raide, d'un seul coup de feu, le patron anglais et un autre homme placé à côté de celui-ci. Les bateaux anglais, au bruit, arrivèrent en foule sur le lieu de l'événement, et sans la précipitation avec laquelle l'embarcation française est parvenue à rejoindre le cutter qui se trouvait à une assez grande distance d'elle, il est à supposer que nos marins devenus victimes de la vigueur avec laquelle ils venaient de remplir leur devoir.



Histoire maritime de Bretagne Nord

La justice informe à Granville sur les circonstances et cette affaire importante. Les pêcheurs du premier bateau anglais, ramenés par le cutter, ont été entendus, ainsi que les hommes qui montaient le canot français.

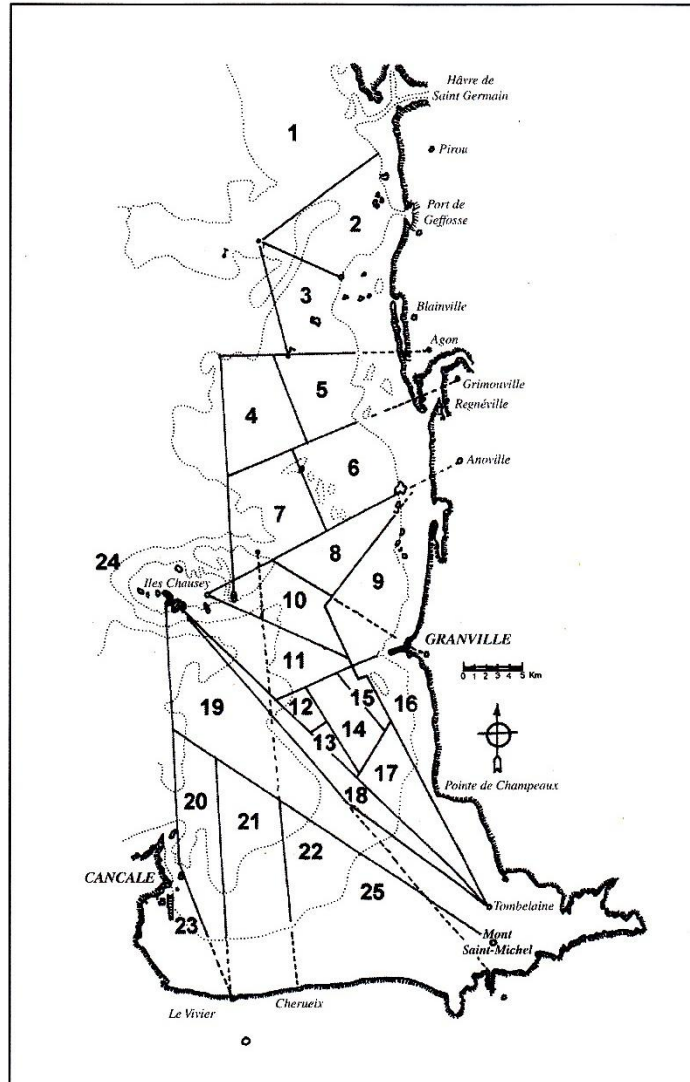
Bancs huîtres de la Baie du Mont-Saint-Michel

Quartier de Granville

- 1 Saint Germain
- 2 Geffosse
- 3 Sénéquet
- 4 Grand Nord Ouest de la Costaise
- 5 La Costaise
- 6 Le Ronquet
- 7 La Catheue
- 8 Le Trou à Giron
- 9 Le Bout du Roc
- 10 La Foraine
- 11 Le Haguet
- 12 Rondehaie
- 13 La Dent
- 14 L'Argentine, ou petit banc de Saint Marc
- 15 Haguet de Saint Marc
- 16 Tombelaine
- 17 Sud Est du cantonnement
- 18 Le cantonnement

Quartier de Cancale

- 19 Beauveau sous le Mont
- 20 Vivier sous le Mont
- 21 La Raie
- 22 Banc Saint Georges
- 23 Bas de l'eau
- 24 La Corbière
- 25 Banc de la Rage, ou des Hermelles



Cette carte publiée dans la « Bisquines de Cancale et Granville » de Jean le bot représente les zones de drague au début du XX^{ème} siècle, en 1834, ces zones étaient plus limitées

Commentaires :

Les conflits franco-anglais autour des bancs d'huître sauvage furent nombreux au long du XIX^{ème} siècle. En 1834, la pratique de drague des huîtres est nettement plus développée en Grande Bretagne qu'en France. La pêche côtière à Cancale et à Granville est encore limitée par rapport à ce que l'on peut voir sur les clichés anciens à la grande époque des bisquines au tournant des deux siècles. Toutefois, les premières bisquines existent déjà et côtoient les



Histoire maritime de Bretagne Nord

carrés au gréement plus ancien avec un seul mât et une immense voile carrée avec éventuellement en plus un foc et un tapecul.

Les marins de Cancale et ceux de Granville se voient réellement attaqué par les pêcheurs anglais arrivant en flotte nombreuse de bateaux plus grand et mieux armé pour la pêche aux huitres alors que cette pêche est déjà fortement réglementé pour les pêcheurs français (règlement de 1816) .

Les anglais viennent non seulement des îles de Jersey et Guernesey mais aussi des ports du Kent, et du Sussex, avec des bateaux plus gros en utilisant les ports des îles anglo-normandes comme base avancées.

La marine royale surveille cette pêche avec ses cotres garde-pêche.

Le cotre le Goéland est certainement une des plus petite unité de la marine c'est un cotre de 4 pierriers construit à Cherbourg en 1827 . Affecté comme garde pêche à St Servan le 01 avril 1834 il est désarmé définitivement à Rochefort en 1844. Il mesure 11,60 de long, 4,30 de large et 2,10 de tirant d'eau Le cotre l'Écureuil est un peu plus grand il est armé de 6 pierriers pour un équipage de 16 à 19 hommes construit à Cherbourg en 1829, il fut affecté comme garde pêche du 1^{er} arrondissement maritime. Après une campagne en Afrique en 1861, il est désarmé à Brest en 1867 puis rayé des liste en 1872.

Sources et liens :

Site sur Fulgence Girard

<http://www.dunwich.org/fulgence.girard/>

Règlement sur la pêche des huitres dans les baies de Granville et Cancale en 1816

http://books.google.fr/books?id=UGYYAAAAYAAJ&pg=PA351&lpg=PA351&dq=r%C3%A8glement+du+24+juillet+1816,+sur+la+p%C3%A0che+des+hu%C3%A0tres.+%28Annale+s+Maritimes&source=bl&ots=4JiVGhzwhI&sig=2DSrBaakWdBF2_dY7abS5YFLvQ0&hl=fr&sa=X&ei=X_k2UtWJBpDG7Aa44YGwDw&ved=0CD8Q6AEwAw#v=onepage&q&f=false

« Les bisquines de Cancale et Granville » Jean le Bot



Histoire maritime de Bretagne Nord



Newhaven, le marin James Linton, calotype entre 1843 et 1847 par Robert Adamson ou David Octavius Hill