

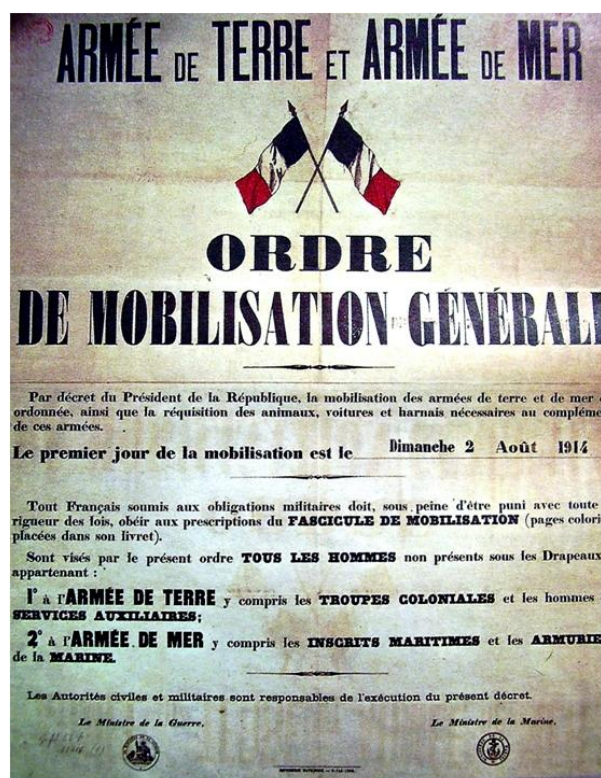
LE DEVENIR DE LA FLOTTILLE THONIÈRE DE GROIX DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Michel Perrin

Résumé de la communication :

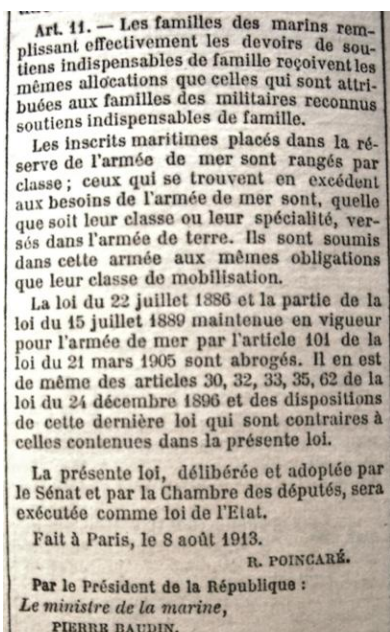
À la veille du premier conflit mondial, l'île de Groix est totalement impliquée dans la pêche du thon germon, que ses pêcheurs pratiquent de juillet à octobre sur des *dundées*, depuis 1883. La mobilisation d'août 1914 frappe surtout les matelots. La pêche d'hiver au chalut reprend pourtant au mois de novembre. Dès les premiers mois de 1915, l'État-Major français décide de rappeler les classes mobilisables plus anciennes. Privée de ses forces vives, Groix vivote. Les U-Boote impériaux procèdent aux premiers largages de mines flottantes fin 1915 ; un premier *dundée* de Groix disparaît le 25 décembre. La série noire se poursuit durant l'année 1916. En mars 1917, devant les pertes essuyées par les navires marchands, le Ministère décide d'organiser des convois protégés par des escorteurs et requiert des voiliers pour transporter des frets

nécessaires à la Défense nationale, y compris du charbon gallois. Neuf *dundées* de Groix de fort tonnage participent dès le mois de juillet à un cabotage Bretagne-Royaume-Uni. Leurs congénères thoniers reprennent la mer en septembre, incorporés à un convoi escorté ; certains, armés, sortis seuls, sont coulés. La pénurie de navires conduit le Ministère à faire appel à un nombre croissant de voiliers de pêche : de janvier à novembre 1918, cent cinquante *dundées* groisillons sous statut militaire entrent dans une noria entre ports britanniques et ports français du Ponant, pour échanger houille et coke gallois contre des poteaux de mine en pin maritime. Les thoniers inoccupés, faute d'équipages locaux, tentent en 1918 une campagne de pêche, sous escorte ; trois convois sont organisés ; le second connaît les seules pertes enregistrées : cinq *dundées*, distancés en queue de convoi, sont coulés par le même U-Boote, le 3 septembre.



Ordre de mobilisation générale pour le 2 août 1914

Premier août 1914, jour de la promulgation de l'ordre de mobilisation générale



Les Inscrits maritimes seront versés dans l'armée de terre

À Groix, comme dans bien d'autres lieux en Bretagne, c'est la consternation ; pas de manifestations belliqueuses dans la soirée, comme dans les grandes villes, mais le pressentiment que les mois à venir seront difficiles

Tout à son obsession de Revanche sur l'Allemagne, l'Etat-major français, soutenu ardemment par les Liges patriotiques, a préparé l'Armée, et tout particulièrement l'Infanterie, « reine des batailles ». Les stratèges sont tellement persuadés que la guerre se gagnera sur terre qu'ils convainquent le Gouvernement de promulguer la Loi du 8 août 1913, afin de disposer de troupes suffisantes. Ce texte règle le recrutement en cas de mobilisation générale. L'article 11 prévoit que les Inscrits Maritimes sans embarquement dans la Marine Nationale, faute de postes disponibles, pourront être versés dans l'armée de terre.

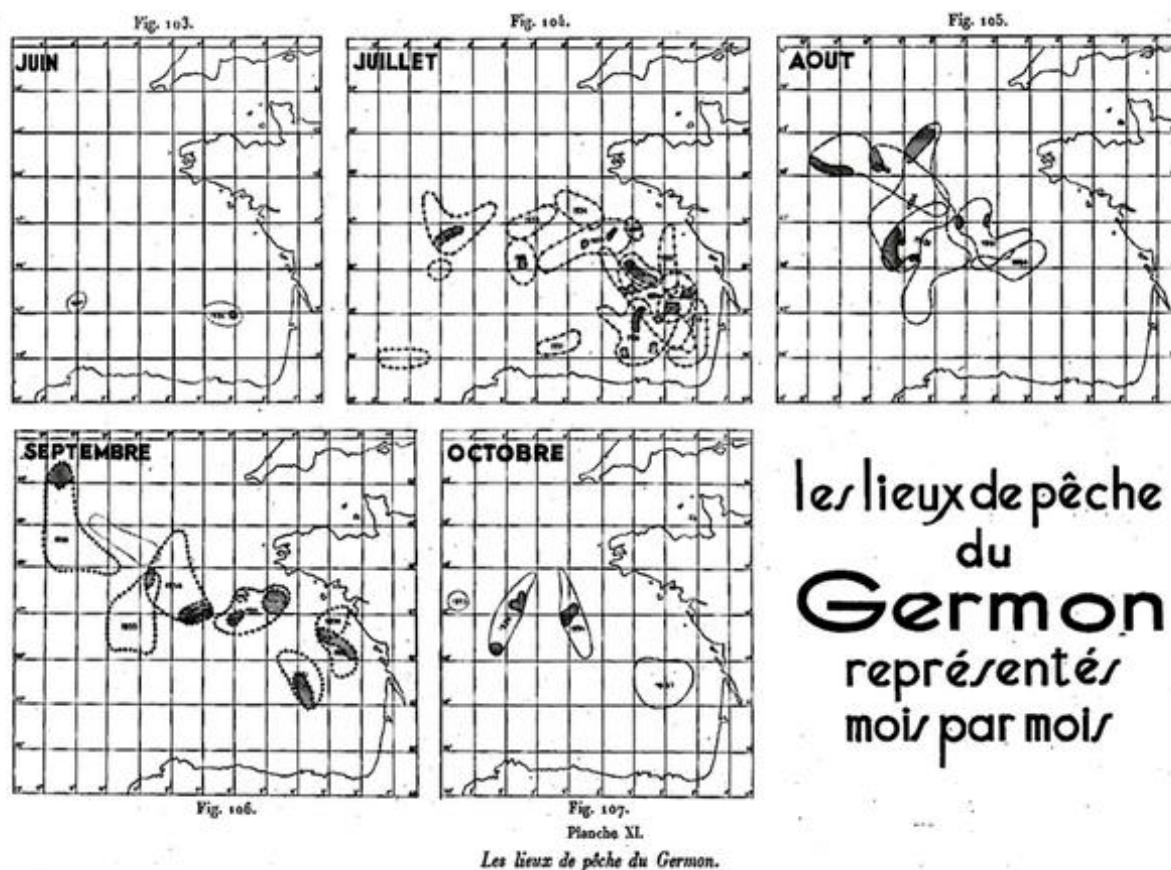
Le Ministère de la Guerre a néanmoins envisagé dès 1890 d'utiliser les voiliers de pêche pour transporter entre ports français des produits vivriers destinés aux troupes mobilisées, des fournitures pour les arsenaux de la Marine et d'affecter ceux de plus forte jauge à l'approvisionnement en charbon du Pays, car l'Etat-major n'exclut pas l'occupation des mines du Nord et du Pas-de-Calais et envisage de recourir à la houille extraite au Pays de Galles.

En 1914, 281 sloops à tapecul grées *dundée* sont attachés à Groix



Sloops à tapecul grées *dundée* attachés à Groix (Port-Tudy)

Chacun embarque généralement un patron, quatre matelots et un mousse pour la campagne de pêche du germon. Entre le 15 et le 30 juin 1914, tous les *dundées* appareillent pour suivre le thon dans sa migration.



La campagne de pêche s'annonce très fructueuse. L'ordre de mobilisation surprend la plupart des équipages à la mer.

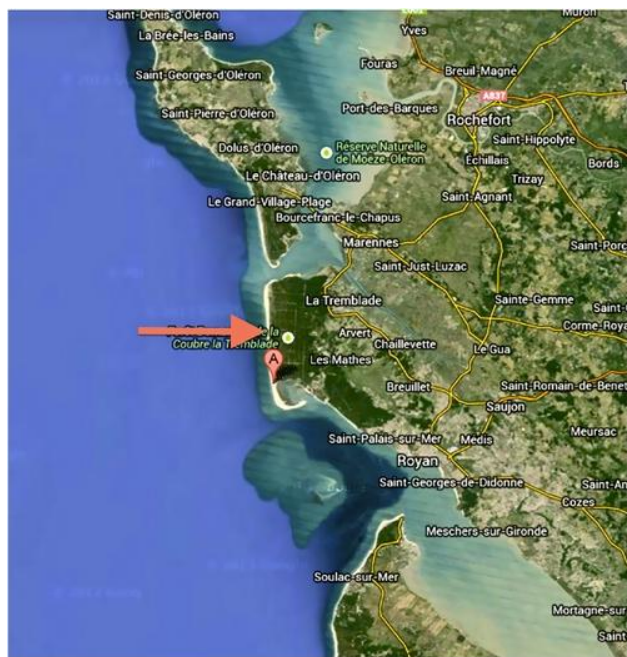
Les premières années de la Guerre (1914-1915-1916)

Le 3 août, le tocsin sonne partout en France, l'Allemagne a déclaré la Guerre ... Les Inscrits maritimes mobilisés rejoignent le 3^e Dépôt des Équipages, à Lorient. Ceux qui sont en mer reçoivent leur fascicule dès leur retour au port, avec l'injonction de rejoindre Lorient ou le Dépôt des Equipages le plus proche de leur point d'arrivée, 2^e de Brest ou 4^e de Rochefort. Rares sont ceux qui y reçoivent une affectation embarquée : la plupart se retrouvent dans la Défense Littorale, où ils attendent une improbable attaque de la Marine Impériale, dont le principal souci est d'éviter tout affrontement avec la puissante *Home Fleet* britannique. Passées les premières semaines d'hostilités, le Gouvernement, conscient de la nécessité de pourvoir à la subsistance des populations littorales, autorise les Inscrits maritimes pêcheurs à bénéficier d'un congé temporaire, en vertu du décret du 31 décembre 1872. Malgré toute l'insistance du commissaire du quartier maritime et l'assurance que M. Jégo, industriel à Groix, achèterait du thon, seule une petite trentaine de thoniers de l'île repart en mer fin septembre et désarme fin octobre. Dans son rapport de fin d'année, adressé le 8 mars 1915 à sa hiérarchie, le commissaire se désole d'un rendement de la pêche très minime.

Le rapport de 1916 montre une tonalité nettement plus optimiste : « Cent soixante et onze dundées ont pris la mer dans l'été 1915, pour une campagne prospère, où la douzaine de thons s'est vendue 450 francs. Chaque navire a rapporté en moyenne 12.400 francs pendant la saison, ce qui a amené à Groix une rentrée de 2.120.400 francs. Comme la situation paraît se présenter d'une façon identique, nul doute que la prochaine campagne de pêche au thon ne soit aussi fructueuse que celle de 1915. Toutefois, la pêche au chalut pratiquée dans les eaux

de La Rochelle n'a pas été bien florissante au début de 1915 et les quarante dundées qui avaient pris armement en janvier 1915 n'ont retiré que 275.000 francs environ pour le début de l'année, contrairement aux mois de novembre et décembre qui ont été d'un bon rendement, et ces chalutiers ont retiré 350.000 francs pour l'ensemble de la campagne. [...]. Toutefois : « Il convient de signaler la perte corps et biens du dundée Amiral Serre, coulé le 25 décembre 1915 par une mine flottante. »

Le 7 février 1916, le dundée *Dupleix* saute lui aussi sur une mine qu'il a ramenée dans son chalut, dans les parages de La Coubre.



Le *Dupleix* saute sur une mine dans les parages de La Coubre

Le rapport du patron des *Trois Soeurs*, présent sur les lieux, relate que seules surnagent les ceintures de sauvetage du canot ... Quatre jours plus tard, le dundée *Angélus de la Mer*, attaché à Port-Louis, mais armé par des Groisillons, saute également sur une mine dans les parages de Rochebonne. Les mois qui suivent marquent un tournant de la guerre sur mer : les sous-marins impériaux entament l'offensive contre la flotte de commerce alliée, les bateaux de pêche deviennent aussi leur cible. Le 24 septembre, un U-Boote arraisonne le dundée *Océanien* au large de la pointe de Taillefer (Belle-Ile) et le coule à l'explosif. Le lendemain, dans les mêmes parages, *Démocratie* est torpillé : aucun survivant, aucune épave ne sont recueillis.

1917 : l'année noire.

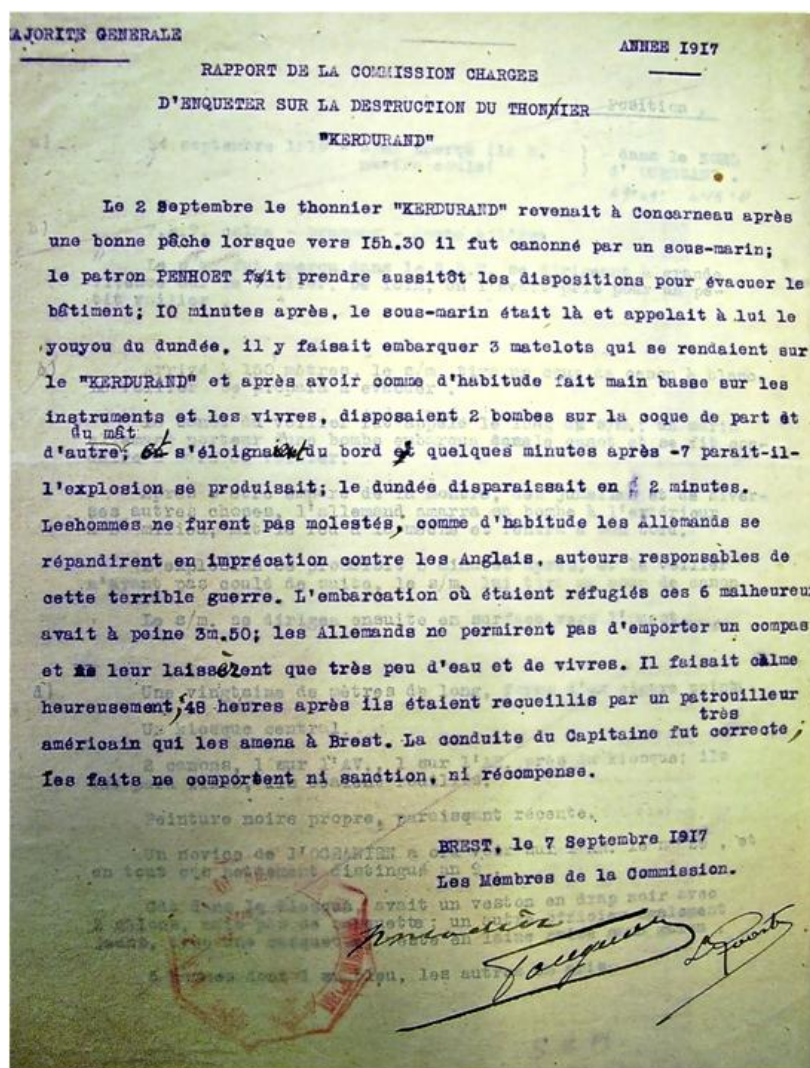
La plupart des navires hauturiers désarment en 1917 pour ne pas s'exposer. Le Ministère de la Guerre décide en avril d'appliquer le plan de 1890. La Préfecture maritime de Lorient réquisitionne neuf dundées groisillons, qui sont démâtés et servent de chalands sur les rades de Brest ou de Lorient ; aucun ne sera rendu à ses propriétaires ; neuf autres sont requis pour pratiquer le cabotage côtier jusqu'au mois de juillet : ils transportent des céréales entre Paimbœuf ou Saint-Nazaire et Lorient, des tôles d'acier de Trignac à Brest, de la rogne de Nantes vers Concarneau et Douarnenez.

Les patrons des plus grands dundées thoniers, fortement incités dans le courant du mois de mars 1917 à faire poser un canon sur leur unité, regimbent, alléguant la gêne qui en résulterait pour la manœuvre. Toutefois, certains acceptent cette contrainte et sortent sans escorte dans le courant du mois de juillet. Le 8 août, le commissaire de Groix fait état dans un courrier adressé au commandant de la 4^{ème} Escadrille d'escorteurs de Saint-Nazaire de « premières sorties de dundées ayant donné des résultats particulièrement encourageants (moyenne de 300 thons par bateau vendus de 3 à 400 F la douzaine). De ce fait, de nombreux armements nouveaux sont en préparation : cinquante à la date de ce jour. La pêche du thon ne devant durer que deux mois, il ne me semble pas possible de faire munir de canons dans un délai aussi restreint un nombre suffisant de bateaux permettant aux groupes de se protéger

efficacement par leurs propres moyens. [...] il serait à mon avis indispensable d'affecter à cette protection un ou deux patrouilleurs.»

En juin 1917, le Ministère de la Guerre décide de faire appel aux bateaux de pêche pour assurer l'approvisionnement du pays en charbon, dont les réserves s'épuisent. La plupart des armateurs de Groix traînent les pieds, alléguant que leurs voiliers ne sont pas du tout conditionnés pour cette tâche. Certains s'inclinent, car le Ministère leur propose un contrat de location de services qui accorde le statut militaire, et la solde ad hoc, aux équipages : entre le 16 juillet et le 18 décembre 1917, neuf dundées, partis d'Hennebont, Auray et Les Sables-d'Olonne chargés de poteaux de mine, ramènent de Swansea le total de 430 tonnes de houille ou de briquettes de coke. Ces voiliers, intégrés à des convois formés à l'aller en baie de Camaret, effectuent ainsi un total de vingt rotations.

Leurs congénères armés à la pêche thonière ont connu un mois de septembre noir. Sorti seul, le dundée *Kerdurand* est arraisonné et coulé à l'explosif le 2, après que les sous-marins allemands aient « *comme d'habitude fait main basse sur les instruments et les vivres* »



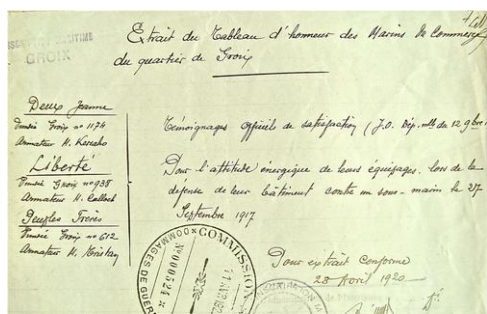
Rapport sur la destruction du thonier *Kerdurand*

Le 16 suivant, *Les Quatre Frères* est victime d'un autre sous-marin ennemi 222 milles dans l'Ouest d'Ouessant et *Versailles* subit le même sort dans le Sud-Ouest de Penmarc'h. Intégrés à un convoi parti de Groix le 11 septembre, les dundées *Algesiras*, *Jeune Mathilde* et *Gloire* sont séparés le 12 de leurs compagnons par le brouillard. Ils continuent

seuls leur pêche. Au matin du 23, à 240 milles d'Ouessant, un U-Boote les attaque et fait embarquer les équipages dans les canots. Une charge explosive déposée à son bord détruit *Gloire*. *Jeune Mathilde* est ensuite coulé à coups de canon. *Algesiras* est épargné car le canot de *Gloire*, jeté par une lame contre la coque du sous-marin, vient de chavirer et que sa propre annexe se brise quand elle est mise à l'eau ; magnanime, le commandant allemand laisse embarquer l'équipages des deux autres dundées sur le dernier à flot. *Algesiras* rejoint Concarneau le 26 septembre et y vend sa pêche le lendemain matin avant de rejoindre Groix, où son patron dépose dans la journée un rapport détaillé.

Le 25, le dundée *Union Républicaine* revient vendre ses thons à Concarneau ; il en est distant de 90 nautiques quand il est attaqué et coulé au canon par le sous-marin de haute mer U-3. L'équipage est recueilli par le vapeur *Leda* et ramené à Brest.

Les dundées *Peuples Frères*, *Liberté* et *Deux Jeanne*, tous trois pourvus d'un canon de 57m/m, pêchent sans escorte au mépris des consignes du Préfet Maritime. Le 27, vers 08 h 30, ils sont surpris dans l'O-S-O d'Ouessant par le sous-marin de haute mer U-52, commandé par l'enseigne de 1^{ère} classe Spiess. Avant de couler les dundées avec une charge explosive, le commandant contraint tous les matelots à embarquer dans les annexes et garde les patrons sur son sous-marin. Il admet toutefois à son bord les matelots de *Deux Jeanne*, « dont le youyou coulait bas ». Le 30 septembre, après avoir canonné un vapeur anglais dont l'équipage se réfugie sur les canots de sauvetage, Spiess libère ses prisonniers, qui rejoignent les Britanniques. Les naufragés sont recueillis par le vapeur *Cronstadt*, qui les débarque à Gibraltar le 7 octobre. Ils recevront en novembre 1917 un témoignage officiel de satisfaction pour « leur attitude énergique lors de la défense de leurs navires ».



Extrait du Tableau d'honneur

des groupes protégés de dix ou douze dundées au maximum. Le même mois, l'association de prévoyance mutuelle *La Groisillonne* décide de prendre en compte les dommages de guerre au même titre que toute fortune de mer, soit 50% de la valeur du navire à l'état neuf.

1918 : l'espoir et le chagrin

En ce qui concerne la pratique sous escorte du cabotage charbonnier, les armateurs qui ont loué les services de leurs unités au Ministère de la Marine ont fort bien tiré parti de la situation. Celle-ci s'avère pour eux des plus rentables, puisque la solde des équipages est assurée par l'État. Dès lors, leurs confrères estiment qu'ils n'ont plus à faire la fine bouche, car l'assurance de bénéficier d'une escorte militaire leur offre la quasi-certitude de ne pas perdre leurs navires. La pénurie de

Les pertes de la campagne de pêche thonière de 1917 ont démontré aux patrons des thoniers la nécessité de pêcher en convois et de ne pas s'en écarter. Le commissaire du quartier de Groix, dans une correspondance datée du 2 novembre, fait savoir à sa hiérarchie qu'il serait bon pour la campagne de 1918 d'affecter à la protection de la pêche du germon des vapeurs pouvant tenir la mer de dix à quinze jours, en nombre suffisant pour constituer



Membres de l'équipage de l'Aquilon

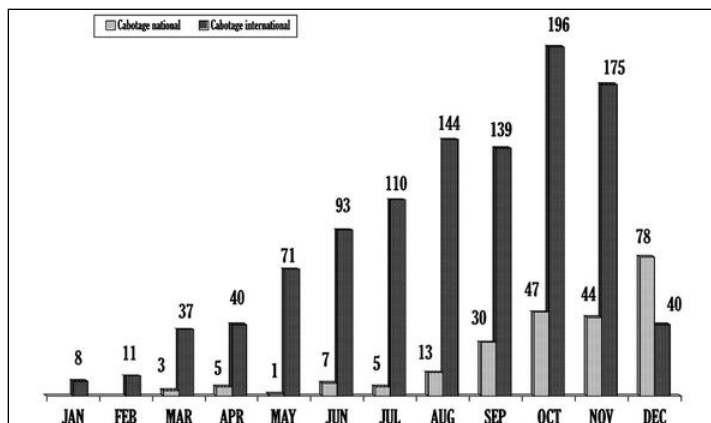
charbon et la rigueur de l'hiver 1917-1918 se conjuguent pour accélérer le rythme des rotations entre l'Armorique et le Pays de Galles entamées à Groix au mois de janvier 1918.

Nom du dundée	Nom du dundée	Nom du dundée	Nom du dundée	Nom du dundée
Adamastor	Étoile d'Arvor	Kermario	Marie-Madeleine	Requin
Albatros	Eugène-Alexandre	L'Aiglon	Marseillaise	Rose-Léontine
Alcibiade	Eugène-Charles	L'Aiglon	Marsouin	Saint Clément
Anne-Marie-Madeleine	Faon	L'Égalité	Marthe et Bernardin	Saint François de Sales
Arbitre	Félicité-Madeleine	L'Espérance	Marthe et Marie	Saint Pierre
Armorique	Galsa	La Fraternité	May Flower	Sans Peur
Atlantides	Gicquel des Touches	La Haute Mer	Médoc	Sarah Bernhardt
Audacieux	Goëland	La Mana	Montcalm	Stella Maris
Breiz Izel	Grondeur	La Patrie	N.V.	Suffren
Cap Horn	Henri IV	La Tour d'Auvergne	Nais	Sully
Cécile	Hyacinthe	Le Bon Pasteur	Narval	Surcouf
Chanzy	Insulaire	Le Groisillon	Odette	Suzanne-Henriette
Cinquanteaire	Isly	Le Pèlerin	Pacifique	T.S.
Constantin	J.M.J.	Le Rédempteur	Patrice-Yvonne	Tananarive
Cygne	Jean Bart	Les David	Persévérance	Tourville
Dirigeable	Jeanne d'Arc	Les Quatre Sœurs	Petit Armand	Vauban
Dupetit-Thouars	Jeanne-Liliane	Les Trois Sœurs	Petit Auguste	Vengeur
Dupuy de Lôme	Joseph-Anna	Louis Pasteur	Petit Hubert	Victor Hugo
Éda	Joséphine-Hortense	Louis-Charles	Petit Jacques	Villaret-Joyeuse
Émile Henry	Jules Ferry	Lutteur	Radegonde	Ville d'Alger
École n° 1	Jules Verne	Maréchal de Mac Mahon	Rémy-Marie	

Cent quatre dundees (ci-dessus) dont le nombre d'armements mensuels est multiplié par cinq entre mars et octobre, effectuent mille soixante quatre trajets, aller ou retour, en voyages triangulaires entre Lorient, le Pays de Galles et les côtes charentaises ou vendéennes, avec parfois des extensions vers la Gironde ou le Pas-de-Calais. Toutes les occasions de charger du fret sont mises à profit : deux cents trente trois trajets allers ou retour de cabotage côtier viennent s'ajouter ainsi aux voyages internationaux (documents ci-dessous).

The image displays four historical shipping manifest forms (MANIFESTE) from the French Republic, dated 1896, 1900, 1904, and 1908. Each form is filled with handwritten details of a voyage, including ship name, captain, passengers, cargo, and destination. The forms are arranged in a 2x2 grid.

- Top Left (1896):** Ship: *Adamastor*, Captain: *Henri IV*, Destination: *La Gironde*. The form includes sections for passengers, cargo, and a declaration of the captain.
- Top Right (1900):** Ship: *Adamastor*, Captain: *Henri IV*, Destination: *La Gironde*. The form includes sections for passengers, cargo, and a declaration of the captain.
- Bottom Left (1904):** Ship: *Adamastor*, Captain: *Henri IV*, Destination: *La Gironde*. The form includes sections for passengers, cargo, and a declaration of the captain.
- Bottom Right (1908):** Ship: *Adamastor*, Captain: *Henri IV*, Destination: *La Gironde*. The form includes sections for passengers, cargo, and a declaration of the captain.

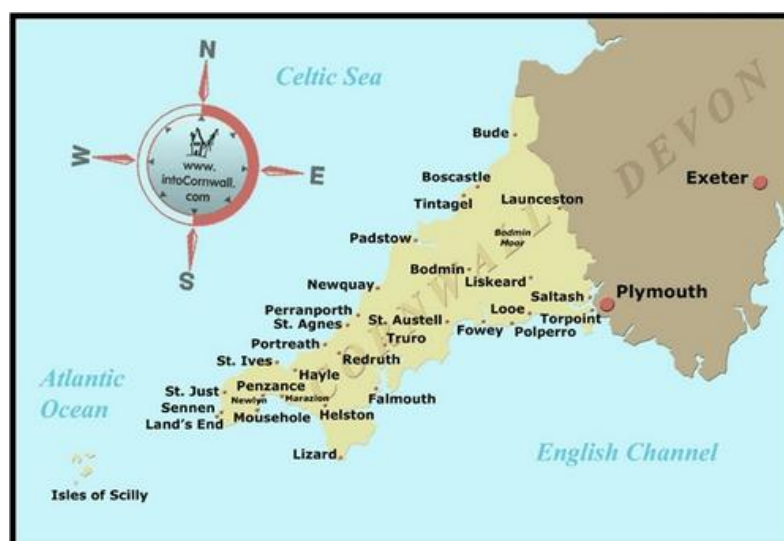


Ci-contre : le trafic du cabotage en 1918

Ci-dessous : Le cabotage en 1918

Mois	Durées en transit par mois	Nombre de trajets mensuels	Charbon (tonnes)	Pétrole de mine (tonnes)	Fret incoming (tonnes)	Pommes de terre (tonnes)	Vin (tonneaux)	Fret divers (tonnes)	Fret (tonnes)	Lest (nombre de départs)	Chaux (tonnes)	Pétrole (quantité incoming)	Chaux (quantité incoming)	Chaux (quantité incoming)	Frais vides (quantité incoming)	Fret (quantité incoming)	Vin (quantité incoming)	Chaux (quantité incoming)	Briques (quantité incoming)	Ferrailles (quantité incoming)
JAN	6	8	138		1					3	2									
FEB	10	12	240		1					2	2									
MAR	21	40	782	45	4					7	10	2								
APR	21	45	618		11					7	9	3								
MAY	29	72	928	85	26					6	5									
JUN	38	100	884	84	34					15	9	2								
JUL	41	115	1172	60	49					8	7	5								
AUG	52	157	853	116	54					12	6	4								
SEP	73	199	796	55	81					12	13	10	2							
OCT	79	243	1692	195	105					27	112	17	6							
NOV	87	216	2185	276	79	56	110			22		12	11	2		2				
DEC	77	189	1655	50	74	178	60	140	140	16		5	5	2	2	3	1	2	1	1
Totaux :			11 943	966	519	234	170	140	140	137	112	97	48	4	4	3	3	2	1	1

Un seul de ces thoniers, *Marsouin*, est coulé par un U-Boote au large du cap Lizard, le 6 février 1918.



Le Cap Lizard

Du côté de la pêche, les autorités maritimes prennent leurs dispositions dès les premiers mois de 1918 pour assurer la sécurité des thoniers. La constitution de convois de pêche escortés, l'installation d'un canon sur le plus grand nombre possible de dundées, figurent parmi les préoccupations de l'Amiral commandant le 3^{ème} Arrondissement maritime. Un courrier en date du 8 mai 1918 précise le protocole à suivre.

Lorient, le 8 Mai 1918

Le Lieutenant de Vaisseau KERHUEL, Commandant le Centre d'A.M.B.C. de Lorient à Monsieur l'Administrateur de l'Inscription maritime à *Guy*

*Reçu le 8 mai 1918
Le Lieutenant de Vaisseau Kerhuel
Administrateur de l'Inscription maritime*

Monsieur l'Administrateur

A.S. de l'armement des thoniers. - L'armement militaire des thoniers pour la prochaine campagne de pêche paraissant soulever de nouvelles difficultés de la part des armateurs ou des patrons, et, d'un autre côté, cette question demandant une solution aussi rapide que possible si l'on veut être prêt à temps pour l'ouverture de cette campagne, je viens, suivant les instructions que j'ai reçues de Monsieur le Vice-Amiral, Préfet maritime de LORIENT, vous demander de nous fixer d'une façon ferme sur les intentions des intéressés.

La marine a en effet collationné à LORIENT une importante quantité de matériel et de munitions pour la réalisation de cet armement; elle a besoin de savoir au plus tôt si elle doit le conserver pour cet objet ou bien si elle peut en disposer par ailleurs.

D'autre part de la valeur même de l'armement défensif de la flottille de pêche dépendent en quelques sortes les dispositions militaires à prendre pour en assurer la protection et aussi les décisions du Département au sujet des autorisations à prendre par à cette pêche et par suite au sujet des demandes de mise en sur.

L'importance que nous soyons fixés au plus tôt sur le nombre des thoniers que nous devons armer a donc un caractère d'urgence qui ne peut vous échapper. Je vous demande donc de bien vouloir me faire parvenir au plus tôt:

1° La liste nominative des bâtiments de votre quartier qui ont déjà demandé à prendre part à la prochaine campagne de pêche, ainsi que les noms de leurs armateurs, et à l'occasion, de leurs patrons.

2° Les déclarations signées soit par les armateurs des dits bâtiments, soit par leurs patrons, soit quand ce sera possible par les uns et les autres, et indiquant leur désir de recevoir (ou non) un canon pour l'armement défensif de leur navire.

Dans ce but, je vous adresse ci-joint un modèle de déclaration du genre de celles que vous pourriez avoir à faire signer, et je vous demande de bien vouloir m'adresser ces déclarations au fur et à mesure de leurs signatures sans attendre que vous les ayez toutes réunies.

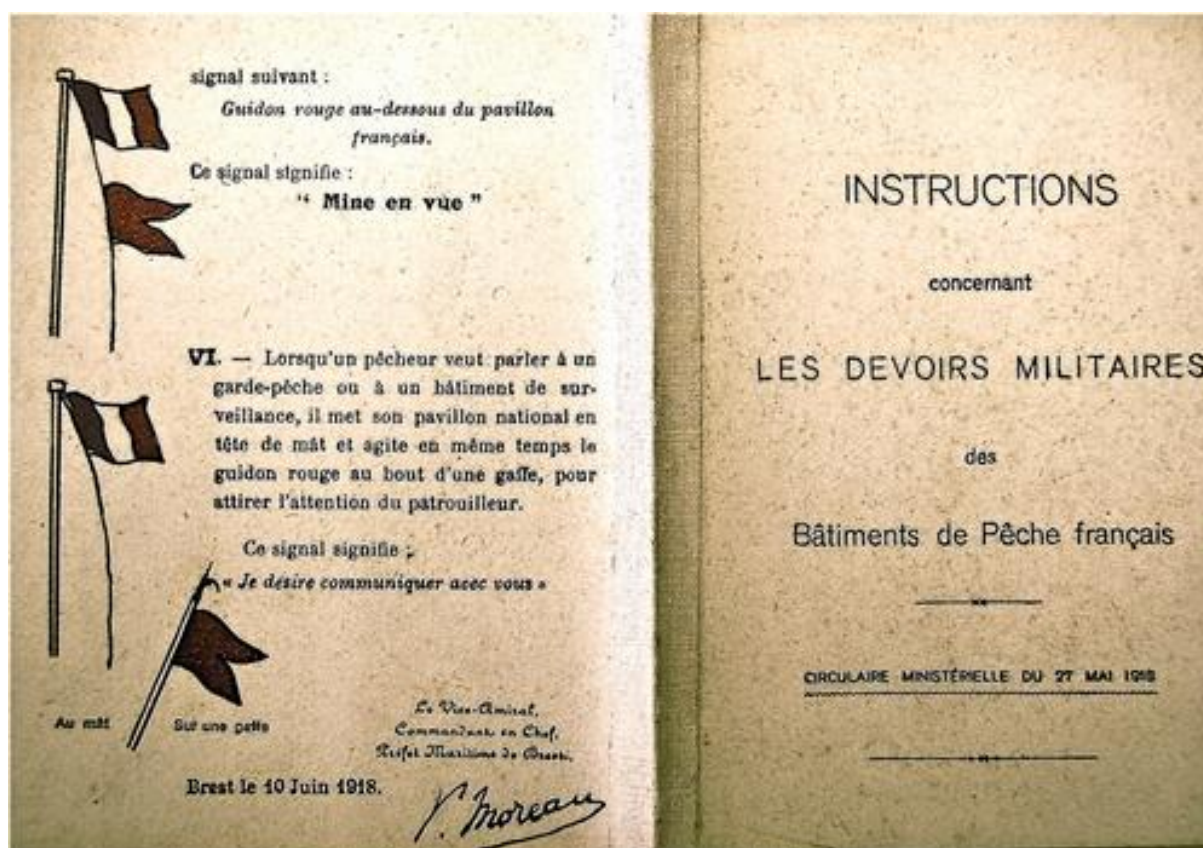
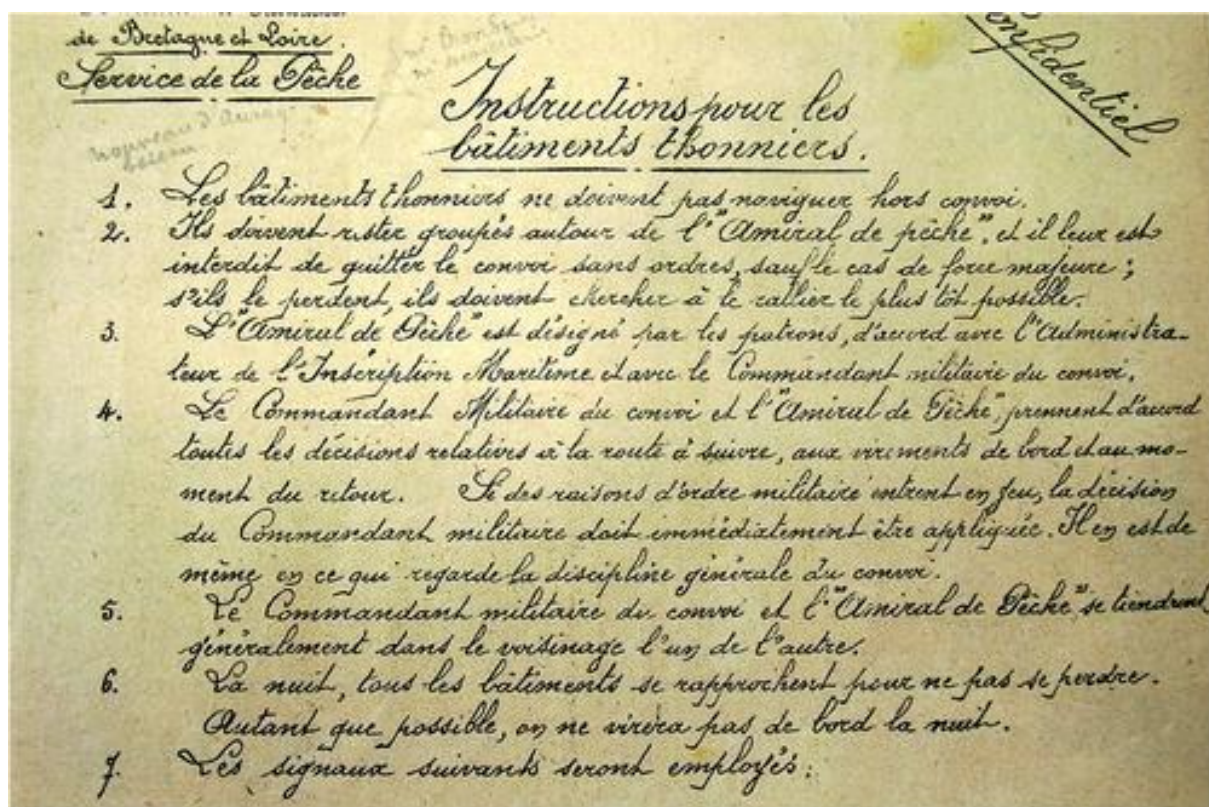
Enfin, j'insiste encore auprès de vous pour obtenir sans plus attendre l'envoi à Lorient des thoniers qui ont demandé ou demandent à recevoir un canon, et je me mets à votre disposition pour en faciliter les moyens aux intéressés.

LORIENT, le 7 Mai 1918
Le Commandant du Centre d'A.M.B.C.

A. Kerhuel

Chaque convoi de pêche doit compter au moins deux escorteurs armés par des marins de l'État et un minimum de 50% de dundées armés d'un canon d'au moins 57 mm. Un « amiral de pêche », désigné par les patrons avec l'accord de l'administrateur de l'Inscription Maritime et du commandant militaire du convoi, dirige la pêche.

Des livrets d'instructions, où sont détaillés les signaux, sont distribués aux patrons.



 Tricolor faite par un bâtiment	"Sous-marin en vue" Mettre aux postes de combat	Boîtes rouges lancées par un garde-pêche	"Concarni en vue" Mettre aux postes de combat
 Tricolor faite avec un fanal (table 5) et répétée	"Mine en vue" Mettre aux postes de combat (la nuit)	Feu de Bengale Blanc, rouge, blanc	Attention
 Tricolor faite avec un fanal (table 5) et répétée	"Sous-marin en vue" Mettre aux postes de combat (la nuit)	Feu de Bengale vert	"On s'est trompé." "N'attaquez pas"
 Tricolor faite avec un fanal (table 5) et répétée	"Je dois communiquer avec les gens de pêche ou le commandant." (Quand un navire agit sur une gaffe. Pavillon national en tête de mât.)	Signal rouge monté sur l'amarre de pêche ou le Commandant d'un bâtiment de pêche par les autres pêche	"Virez de bord" (la nuit)
 Tricolor faite avec un fanal (table 5) et répétée	"Reservez le convoi" (Pavillon L, noir et jaune)	Un feu blanc en tête de mât	Avarie. Je ne puis suivre le convoi.
		 Deux pavillons carrés	Attention. Il y a un sous-marin dans le voisinage du convoi. Remarque le convoi
		 Pavillon P	Suivez-moi
		 Pavillon Q	Bâtiments qui sont en Avant du convoi, diminuer de vitesse ou mettre au large.

Proct le 27 juin 1918
 Le Vice-Amiral Commandant en Chef
 Brevet Maritime à Brest
 chargé de l'organisation des convois d'hommes
 Signé : Moreau

Tournez la page

Le premier convoi de Groix quitte Port-Tudy le 29 juin 1918. Il est composé de vingt-sept dundées : dix-neuf groisillons, deux étellois, un concarnois, trois rochelais, un sablais et un riantécois.

1er convoi — départ du 29 juin

Quartiers d'immatriculation	N° m ^{ts}	Nom des navires	Patron
Groix	877	Abri du Marin (a)	Beven (1737)
"	1311	Albatros	
"	1027	Ave Maria (a)	
"	591	Bien-Aimé	
"	1380	Dakota (a)	
"	548	Duquesne	
"	502	Élan	
"	512	Girardin	
"	530	Gloria Filio	
"	749	Horizon	
"	1126	Jeune Désiré (a)	
"	952	Joie des Anges (a)	
"	1106	Pourquoi Pas (a)	
"	781	Regina Cæli	
"	608	Sagesse	
"	874	St Laurent (a)	
"	1045	St Thomas (a)	
"	866	Ville d'Alger (a)	
"	607	Saint Louis	
Auray	1909	Marceline (a)	Hamcel (517/430)
"	2171	Providence (a)	L'Officiel (3477)
Concarneau	1287	Marie-Madeleine	Coat
La Rochelle	1927	Georges-Yvette	
"	1254	Marie-Berthe-Gabrielle	
"	1231	Mot Pensé	Stéphane
Les Sables	198	Souvenance	Jouanno
Lorient	1780	Ernest-Marie	

Le 27 Juin 1918, 2° dépôt

1er convoi - 29 juin 1918

2e convoi — départ du 3 juillet

Quartiers d'immatriculation	N° m ^{ts}	Nom des navires	Patron
Groix	655	Bouvet	Terrain
"	1071	Éole n° 2	
"	1072	Étoile Polaire (a)	
"	1033	Jeanne d'Arc (a)	
"	813	Kléber	
"	489	L.V.M.	
"	869	Magellan (a)	
"	950	Marie-Madeleine (a)	
"	674	Petit Frédéric	
"	1108	Revanche (a)	
"	1026	St Clément (a)	
"	558	Turenne	
"	676	Vive Jésus	
"	803	Vigilant	
Auray (syndicat d'Étel)	22	Revanche	Guillevic
"	2212	Courbet	
"	41	Étoile Filante (a)	
"	2028	Hirondelle (a)	
"	2192	Ida	
"	2234	Jean-Germaine (a)	
"	1944	Marcel	
"	2039	Nicolas (a)	
"	1875	Petit Louis	
"	2120	St Paul	
"	2264	Rose-Marie	
La Rochelle	1797	Marie-Suzanne (a)	Kermorvan
"	1873	St Charles	
"	2265	Vérité	
Les Sables	1800	Charles-Henriette	
"	12	Émile Henry	
Lorient (syndicat de Riantec)	1509	Ami de Dieu	
"	1257	St Joseph	

2e convoi - 3 juillet 1918

Onze de ces voiliers sont dotés d'un canon de 57^{m/m}.

L'administrateur du quartier de Groix compose un second convoi le 3 juillet : il enregistre quatorze groisillons, onze étellois, trois rochelais, deux sablais et deux riantécois.

Onze sont armés d'un canon. Ces dundées appareillent en fait le 23 août, sous l'escorte du patrouilleur à vapeur *Jeanne & Geneviève*, chalutier de La Rochelle armé de deux canons de 75^{m/m}, du grand dundée *Général Lyautey*, de Douarnenez, armé d'un tube lance-torpilles et d'un canon de 75^{m/m} et du sloop *Calypso* armé d'un canon de 75^{m/m}. Le 1^{er} septembre au soir, la pêche étant terminée, le patron du *Magellan*, Joseph Tonnerre, Amiral de pêche, décide de faire route à terre, sans signaler son changement de cap. Le convoi suit tant bien que mal, assez dispersé. Les escorteurs à voiles se trouvent au milieu des autres bâtiments. Quatre dundées, *Étoile Polaire*, de Groix, armé d'un petit canon de 57^{m/m}, *Ami de Dieu*, de Riantec, *Hirondelle* et *Nicolazic*, d'Étel se trouvent isolés, déventés. Le lendemain matin, au petit jour, un sous-marin allemand attaque. Il coule méthodiquement à l'explosif ou au canon les quatre dundées, entre 6 h 30 et 9 h 30. Seul Ambroise Tristan, patron d'*Étoile Polaire*, tente de se défendre en tirant quelques obus, qui rebondissent sur la coque d'acier du sous-mersible. Sa résistance lui coûte la vie

N° 2

NOM DU BATEAU NATIONALITÉ VAPTEUR OU VOILIER TONNAGE BRUT	ARMÉE OU NON ARMÉE DE LA RESCOUTE DE L'ARMEMENT	CONDITIONS ET SUITES DE LA RESCOUTE : COULÉ - CAPTIF - ÉVITÉ OU ÉCHAPPÉ	DATE DE L'ATTAQUE OU DE L'ÉVÉNEMENT SOUSSI À L'ENQUÊTE
"ÉTOILE POLAIRE" français voilier 10 Tx. environ	1 57 m/m anglais au milieu	CANONNIÈRE-COULÉ	Le 2 Septembre 1918 à 9 heures

RAPPORT de mer du Capitaine Matelet TRISTAN, Jacques

Le 23 août, le convoi de bateaux thoniers dont nous faisons partie est appareillé dans l'île de Groix, il était composé de 40 dont l'armement se composait ainsi : un vapeur patrouilleur "JEANNE & GENEVIÈVE" 2 patrouilleurs à voiles et 12 bateaux pêcheurs, armés chacun d'un canon de 47 m/m ou de 57 m/m.

Dans la nuit du 23/24, nous avons perdu notre patrouilleur à vapeur ainsi que 3 voiliers thoniers; nous avons néanmoins continué notre route au large et sommes restés à faire notre pêche sans aucune alerte.

Au bout de 10 jours de marche, le 1^{er} juillet, notre pêche étant finie, le convoi a commencé à faire route à terre, dans l'après-midi les bateaux se trouvant écartés les uns des autres; nous étions les derniers et les plus sous le vent en compagnie de trois autres voiliers. Le vent était N.N.E. En venant sur la nuit, le vent mollissait de plus en plus, il nous était impossible de rejoindre le convoi, l'avis notre petite vitesse, il est alors à remarquer que si les deux patrouilleurs, ni l'Amiral de pêche qui se trouvaient au vent nous, n'ont fait aucune manœuvre pour venir nous rejoindre.

Vers les 20 heures, nous avons perçu des lueurs de canon, dans la direction du convoi; nous avons alors supposé qu'il y avait alerte de sous-marin. A ce moment-là, la brise de N.E. est venue, nous avons alors fait route cap à l'N.N.E.; à la pointe du jour, nous avons parcouru une distance d'environ 10 milles. Au matin, de nouveau calme plat, le convoi était encore loin de nous, 8 milles environ N.N.E. de nous.

Après gouverné plus au Nord, nous étions toujours les quatre dundées isolées. C'est alors que vers 6 heures 1/2 du matin, nous avons

le 2 Septembre, nous avons entendu le 1^{er} coup de canon. Nous avons mis aussitôt aux postes de combat; en même temps préparé et mis le canot à la mer avec quelques provisions; nous avons aperçu aussitôt le sous-marin qui venait sur les bateaux, en surface et en tirant sur nous, il avait déjà disparu tout le grément du dundée "AMI DE DIEU" qui se trouvait sous le vent à nous et qui venait d'évacuer son bord. Nous avons alors tiré sur le sous-marin, mais gênés dans notre tir par le gui, le sous-marin qui ne se trouvait pas sous le vent, nous n'avons pas atteint le sous-marin; nous avons tiré 4 coups de canon. Le sous-marin nous a répondu aussitôt, ses coups se rapprochaient de plus en plus, un coup est alors venu atteindre les pavois du bateau, à la hauteur du banc de quart, faisant voltiger le bois de tout côté; il n'y avait encore personne de blessé.

Voyant le combat inégal, nous sommes embarqués dans notre petit canot, dans l'intention de nous éloigner le plus possible du bateau. Nous étions tous embarqués et nous décordions du bord quand un autre obus est venu frapper le patron au bas-ventre et à la cuisse gauche, lui tranchant la cuisse presque complètement, l'obus a déformé le canot, en haut les hommes n'avaient aucun mal, nous nous sommes ramés au large du bateau, mais le sous-marin a encore tiré deux autres obus sur le petit canot sans nous atteindre; nous avons alors mis nos avirons en l'air. Le sous-marin est venu en couple du bord avec deux équipages de dundées qu'il avait déjà captés, à se remorquer.

Le sous-marin a alors enlevé notre canon (1 57 m/m anglais) puis divers accessoires, il a ensuite placé deux bombes à bord et fait sauter le bateau.

Le patron, après avoir souffert de sa blessure pendant deux heures, a expiré dans nos bras. Nous sommes restés 6 heures dans notre petit canot, après quoi, nous avons été recueillis par un torpilleur anglais qui nous a conduits à Plymouth deux jours après.

Le sous-marin n'avait aucun nom sur sa coque, il était armé de deux pièces de 120 m/m, une à l'avant et l'autre à l'arrière.

Après avoir coulé le 4^{ème} dundée, le sous-marin a fait route sur le convoi thonier qu'il a attaqué aussitôt, mais dès que les patrouilleurs anglais sont venus, le sous-marin a plongé. 47°08'N. 08°28'W. Or.

Le Capitaine Tristan et le Commandant.

Signé : TRISTAN, Jacques.

L'*Étoile polaire* coulé par un sous-marin le 2 septembre 1918

Rapport de mer du matelot Tristan Jacques

La commission d'enquête, réunie au Havre, le 21 septembre 1918, émet l'avis que l'amiral de pêche et l'escorte sont loin d'être exempts de reproches et déplore en particulier que les équipages du *Général Lyautey* et du *Calypso* – en grande majorité des réservistes, marins pêcheurs de métier – aient été autorisés à pêcher.

Le départ d'un troisième convoi est programmé le 11 septembre.

3e convoi — départ du 11 septembre

Quartiers d'immatriculation	N° m ^{ts}	Nom des navires	Patron
Groix	810	Aiglon	Baron
"	860	Algésiras (a)	Noël
"	838	Ami de Dieu (a)	
"	545	Biscaye	Tonnerre
"	497	Camélia	Cadet
"	634	Christophe Colomb	Baron
"	1030	Drapeau	
"	934	François Ier (a)	
"	1038	Gloire	Salahun
"	1187	Jeune Mathilde	Tonnerre
"	844	Justice (a)	Yvon
"	1184	Masséna (a)	
"	553	Pacifique (a)	Briel
"	571	Petit Maurice	
"	607	St Jude	Baron
"	765	St Louis	
"	620	Ste Hélène	
Auray (préposat d'Etat)	2180	Hoche (a)	Guillas
"	2182	Joseph-Madeleine (a)	Valer
"	21	Micheline	
"	2019	Mirabeau	
"	2286	Reine des Cieux	
"	2282	Rouget de Lisle (a)	Lotodé
"	40	Sainte Hélène (a)	Le Port
Lorient (préposat de Port-Louis)	1032	Marcelle-Julia	
La Rochelle	2130	Alphonse-Henri	Le Rolle
Royan	881	Alice-Henri	
"	578	Roitelet	
Les Sables-d'Olonne	70	Père Le Grel	Jolivet
"	189	Union Républicaine	Yvon
Vannes (Ile aux Moines)	270	Joséphine-Madeleine	Le Dugue

Le troisième convoi
11 Septembre 1918

Vingt-trois patrons groisillons s'élèvent avec véhémence contre le fait que l'Amirauté les oblige à ravitailler à Concarneau au lieu de le faire à Groix.

Monsieur le Capitaine de
frégate, Commandant en chef les patrouilles
de Bretagne.

J'ai l'honneur de vous adresser la présente
réclamation, pour vous prier au nom de
vingt-trois chuntes de Groix, armées pour la
pêche au thon, de remédier à l'erreur grave
qu'on nous porte, d'être notre arrivée à terre, avec
notre pêche, qui est Concarneau, pour la livraison
de notre pêche, Groix notre port d'attache
et de ravitaillement, nous occasionne un retard
chaque tournée de 24 à 48 heures. nous faisons
partie du 3^{ème} Convoi, n'ayant fait que deux
tournées dans la Campagne, par le retard qu'on
nous occasionne chaque tournée d'aller nous
ravitailler à Concarneau, attendu qu'il y a
deux chuntes de Concarneau qui font partie
de notre Convoi, le 1^{er} Convoi, ayant toujours
obtenu satisfaction de le faire ravitailler à Groix
attendu que les vices nécessaires sont à l'heure
qu'il est en abondance, nous voyons nos réclamations
rejetées, avec nos valeurs, la dernière tournée que
nous avons été obligé d'appareiller de Groix avec
un temps menaçant de tempête, nous avons été
obligé de rester en Cap, 2 heures après notre départ

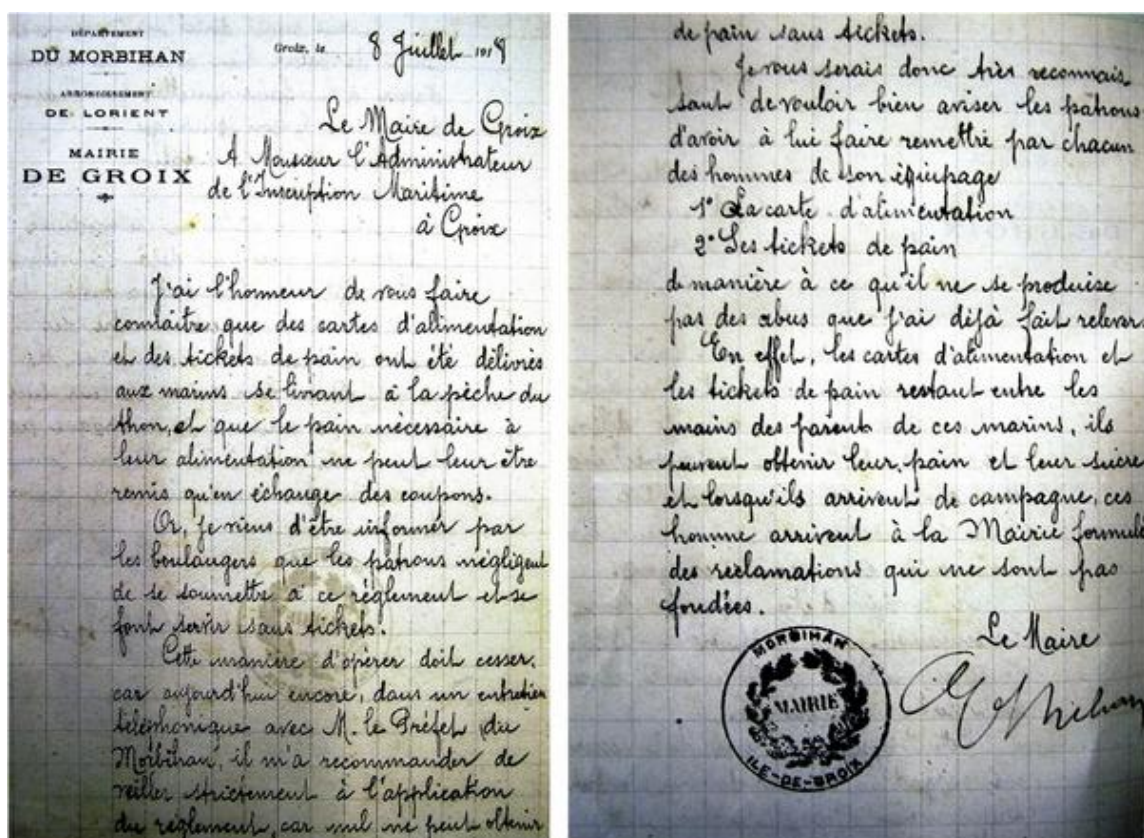
de Groix sous les glénans, temps sombre
sans vue, brisé à deux lieues, ayant à plusieurs
repris différentes présentes nos réclamations et
d'obtenir l'Administration de la marine en conséquence
Groix, craignant qu'il l'aurait prise en considération
nous nous sommes vu obligé de perdre chaque
tournée 48 ou 72 heures à l'eau, qui nous occasionne
sur le mois une tournée de perdre.

Dans ce cas, Mon Commandant comme c'est
de vous seul qu'il s'agit de remédier à ce
grave préjudice, nous espérons formellement les
23 chuntes de Groix d'aller nous ravitailler à
Concarneau. Le bateau d'Etat, faisant partie
de notre Convoi, se trouvant dans la même situation
espère, que vous agréerez favorablement la
présente, et nous accordant à renoncer d'autres
faits en donnant les ordres nécessaires qui
ne dépendent que de votre haute autorité, et nous
accordant le point de départ, Groix notre port
d'attache,

Je suis Satisfait avec la plus
profonde respect
Mon Commandant
Les vingt-trois patrons Commandants lesdites
de pêche du 3^{ème} Convoi attendent avec impatience
Satisfaction de votre part
Le Chef de Troupe
Yvon

Lettre du patron pêcheur Yvon au
« Capitaine de Frégate, Commandant en chef les patrouilles de Bretagne »

On peut penser que cette décision découle de faits constatés au départ du premier convoi : la Mairie de Groix a en effet remarqué que les bons de pain, non présentés aux boulangers, ont été utilisés au bénéfice des familles des marins.



Trafic de tickets de pain à Groix - Lettre du Maire à l'Administrateur de l'Inscription maritime

L'Armistice est conclu le 11 Novembre. L'île de Groix a perdu seize dundées, dont trois ont disparu corps et biens.

Année de disparition	1915	1916	1917	1918	Circonstances
Nom du dundée					
Amiral Serre	24-déc				Coulé par mine, Perdu Corps & Biens
Dupleix		7-fév			Id.
Océanien		24-sep			Coulé par U-Boote (explosif)
Démocratie		25-sep			Coulé par U-Boote, Perdu Corps & Biens
Kerdurand			3-sep		Coulé par U-Boote (explosif)
Versailles			16-sep		Id.
Quatre Frères			16-sep		Id.
Jeune Mathilde			23-sep		Id.
Gloire			23-sep		Id.
Union Républicaine			25-sep		Id.
Liberté			27-sep		Id.
Peuples Frères			27-sep		Id.
Deux Jeanne			27-sep		Id.
Hortense-Fanny			octobre		Coulé par U-Boote, Perdu Corps & Biens
Marsoin				6-fév	Coulé par U-Boote (explosif)
Étoile Polaire				2-sep	Id.

Le patron pêcheur Joseph Marie Even, mobilisé dans la marine de l'État, n'a pas survécu à l'explosion de la chaudière du remorqueur de haute mer *Providence*, en rade de Toulon, le 2 septembre 1916. Elisée Stéphan, incorporé dans le 2^e Régiment de fusiliers-marins, tombe à Dixmude le 11 novembre 1914. Versés dans l'Infanterie, cent soixante-treize marins de Groix figurent sur le monument aux morts de la Grande Guerre, en la paroisse de Saint-Tudy.

ADAM Pierre-Jean	BLATREC L.M.J.	DERRIEN L.A.	GUILLAUME Jean-Marie	LE BOULAIRE C.L.M.	L'INGRAT Jean-Marie	RIO A.J.	TONNERRE Jean-Marie
ADAM Pierre-Marie	BONNEC Jean-Marie	DERRIEN L.P.	GUILLAUME L.M.	LE CLAINCHE E.	LORBO L.M.	ROBIC François-Marie	TONNERRE Jean-Yvon
ADAM Tudy	BONNEC Jean-Marie	DIERDER J.F.	GUILLAUME P.	LE CORRE R.C.	MALLET Jean-Marie	ROMBEUX Charles	TONNERRE N.
ALLAIN Pierre-Marie	BOTERF A.M.	EVEN E.	GUILLAUME S.	LE DOUEFF Y.G.	NETAYER E.	SALAHUN Jean-Marie	TONNERRE Y.M.
ANNEROSE E.M.G.	BRIZOUAL François-Marie	EVEN J.J.	GUILLET L.L.	LE DREFF François-Marie	NETAYER T.	SALAHUN Y.B.	TOPIN Vincent, Jean-Marie
BARON Albert, Jean, Marie	CADORET Jean-Marie	EVEN Jean-Marie	GUILLEVIC Jean-Marie	LE DREFF J.	WILLOCH A.L.	SIMON Charles, Marie	TRISTAN Ambroise, Adrien
BARON Eugène, Marie	CALLOCH François-Marie	EVEN J.S.	GUILLEN H.A.	LE DREFF J.	WILLOCH Jean-Marie	STÉPHAN Elsie	TRISTAN Laurent, Marie
BARON Jean-Marie	CALLOCH Jean-Marie	EVEN Joseph, Marie	GUYADER C.	LE DREFF Pierre-Marie	WILLOCH Jean-Marie	STÉPHAN Eugène	TRISTAN François-Marie
BARON Jean-Marie	CALLOCH Jean-Marie	EVEN M.	HUGOT A.Y.	Le DREFF Firmin	WILLOCH Joseph, Pierre	STÉPHAN Joseph, Marie	TROMLIN A.M.
BARON Jean-Marie, Eugène	CALLOCH L.M.	EVENNO A. Jean-Marie	HUGOT J.	LE GARS A.	WOODCOM L.G.	STÉPHAN L.M.	UZEL L.M.
BARON Joseph, Marie	CALLOCH Pierre-Marie	GALENNE C.J.	JAFFRE Y.	LE GRAND H.	WOELLO Jean-Marie	STÉPHANT Adolphe	VALLANT H.M.
BARON Joseph, Marie	CALLOCH Pierre-Marie	GAUDAL Jean-Marie	JAN J.D.	LE LESLE L.M.	PENHOET J.	STÉPHANT Jean-Marie	VALLANT Jean-Marie
BARON Victor	CARDO E.L.M.	GLOAGUEN Y.	JEGO Pierre-Marie	LE MOING J. Jean-Marie	PERON Y.L.	STÉPHANT Jean-Marie	VALLANT T.
BERNARD Jean-Marie	CARTON Jean-Marie	GOEERE H.	JOUAN Jean-Marie	LE MOINGNE Pierre-Marie	PROEL F.	STÉPHANT J.P.	WILLAUME P.
BEYEN Louis-Marie	CAUDAL A.L.M.	GOUBONC Jean-Marie	JOUANNO C.M.	LE NEHANNEC P.L.	PULLON Jean-Marie	STÉPHANT L.J.	YVON A.
BIHAN E.	CAUSEUR L.F.	GOUBOND Pierre-Marie	KERRIBO C.M.	LE PORT G.	QUERE Jean-Marie	STÉPHANT L.M.	YVON B.
BIHAN H.	COLLET Adolphe	GROSSIN Jean-Marie	KERSABO F.J.	LE QUELLEC E.G.	QUERIC Adolphe, Jean-Marie	STÉPHANT M.J.T.	YVON J.
BIHAN J.	COLLOBER Y.M.A.	GROSSIN Pierre-Marie	LABOUR Pierre-Marie	LE ROUX Pierre-Marie	QUERIC L.A.	STÉPHANT Pierre-Marie	YVON Jean-Marie
BIHAN Jean-Marie	CORYES Joseph, François	GUEGAN A.T.	LANCO Y.M.	LE ROYET Jean, François	RAUDE Jean-Marie	TONNERRE E.J.	YVON Joseph, Marie
BIHAN Léon, Joseph, Jean	COUZOUAT J.V.M.	GUENNO M. Jean-Marie	LANCO Y.	LE TOULLEC M.L.	RAUDE P.C.	TONNERRE Elie, Jean	YVON L.
BLANCHARD François-Marie	DAVIGO Jean-Marie	GUERAN A.P.	LAURENT Pierre-Marie	LE VEY C.E.	RAUDE P.J.	TONNERRE Jean-Marie	YVON L.M.
BLANCHARD Jean-Marie	DAVIGO Jean-Marie	GUERAN L.C.	LE BORGNE Pierre	LEMOUROUX G.L.	RICOUSSE N.	TONNERRE Jean-Marie	YVON P.

L'amère victoire

La plupart des armateurs de Groix ont touché des indemnités de dommages de guerre qui leur ont permis de se faire construire de nouveaux dundées. Ils ont dû toutefois en passer par un procès pour faire reconnaître la matérialité du sinistre qui les avait lésés et certains ont attendu jusqu'en 1925 les fonds débloqués par le Ministère des Territoires Occupés. D'autres n'ont pas cru bon de se livrer au cabotage charbonnier, pourtant rentable au plus haut point jusqu'en 1921. Les voiliers caboteurs bretons connaissent une période de vaches grasses car la France manque cruellement de houille, en dépit de la confiscation des mines de la Ruhr et de la Sarre. Tout concourt à maintenir le coût du charbon gallois à des niveaux très élevés : la tonne transportée à la voile se paye de 100 à 112 francs et la demande en poteaux de mine ne faiblit pas en 1919 et 1920. En 1921, l'essentiel du tonnage mondial de vapeurs est reconstitué. Le rapport des frets s'effondre en quelques mois à 20-25 francs la tonne. Le jeu n'en vaut plus la chandelle pour les armateurs de Groix, en butte aux tracasseries des Douanes britanniques, puis de l'Administration fiscale française. La pêche thonière, en dépit de la reconstitution théorique du cheptel liée au très fort ralentissement de l'activité durant les hostilités, connaît des hauts et des bas au cours des premières années 1920. On doit ajouter que durant les quatre années et demie de guerre, le plus entreprenant des armateurs groisillons, propriétaire ou quirataire de quarante-neuf thoniers, s'est éteint ; l'un des chantiers bellilois a fermé après le décès de son propriétaire, l'autre a changé de mains et ses prix sont devenus très voisins de ceux des sablais, nettement plus onéreux que les palantins

avant 1914 ; en outre, les chantiers sont tributaires de la pénurie provoquée par la destruction des halliers situés dans les zones de combats et la consommation intensive de boisages dans les tranchées ; il en résulte un renchérissement important du bois et, partant, du prix des navires. Les Groisillons, dépourvus d'un « meneur » et confrontés à ces hausses brutales, ne s'engagent plus car ils n'ont aucune certitude sur leur capacité à amortir leur investissement en cinq campagnes, comme ils le pouvaient avant la guerre. Ce qui explique l'achat de navires d'occasion, tels les ex-bateaux pilotes du Havre, ou la mise en service de dundées Blériot, subventionnés par le Ministère de la Marine. Et il faut ajouter qu'Étel possède désormais une flottille thonière qui concurrence vigoureusement celle de Groix et que Concarneau capte dès 1924 l'essentiel des ventes de germon, grâce à l'ouverture d'une criée spécialisée.

