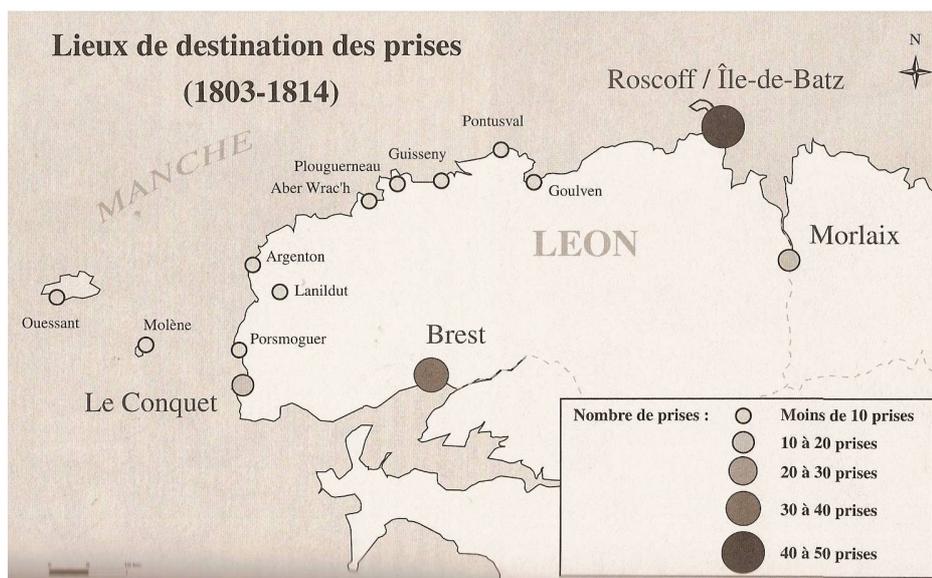


L'ABER-WRAC'H ET LA COURSE LORS DE LA REVOLUTION.

France qui s'est lancée sous l'impulsion de Louis XIV dans la guerre de course poursuit tout au long du XVIII^e siècle et pendant la Révolution et l'Empire la même politique de recours à cette flotte auxiliaire d'aventuriers qui ratissent la Manche dans laquelle pénètrent ou sortent les bâtiments britanniques. Tapis en loups de la mer, certains amarinent les navires marchands puis les conduisent rapidement vers les côtes françaises d'autres se réfugient dans les petits havres du pays Pagan où ils peuvent espérer un peu de tranquillité à l'abri des batteries côtières.

L'Aber-Wrac'h allait connaître un temps une animation particulière lors de la venue d'une de ces prises par le **Patriote**.

Le navire le **Patriote** est acheté le 13 juillet 1793 conjointement par Etienne-François Marchand, Torrec de Basse Maison et Jean-François Kerhallet-Riou pour la somme de 33.803 livres. Il semble être l'ancien **Patriote**, acheté 38.722 livres et armé par la Société des Amis de la Liberté de Brest en mai 1793. Il est commandé par le célèbre capitaine Pluckett qui multiplie les prises à cette époque. Il aurait capturé neuf bâtiments ennemis de mai à juin. Mais le corsaire, nouvellement acquis, ne peut prétendre entamer une quelconque croisière car la Convention décrète l'embargo sur les navires français, le 22 juin 1793, et ne le lève temporairement que le 29 thermidor an III. Le **Patriote** obtient sa lettre de marque le 18 nivôse an IV.



Le **Patriote** est un bâtiment de 200 tonneaux, armé de 14 canons et son capitaine se nomme Jean-Nicolas Petit, 29 ans, originaire du Havre. L'équipage comprend, le 11 nivôse an V, 13 hommes. La moyenne d'âge est basse, 27 ans. Les marins sont Bretons (Brest, Lannion, Morlaix) ou proviennent de ports de l'Atlantique ou de la Manche. Sa carrière fût à la hauteur des espoirs des trois actionnaires.



Elle débute par un coup d'éclat fin mars 1796. Il pénètre audacieusement dans Mounts-Bay et s'empare de plusieurs navires britanniques. Dès lors les prises se succèdent. Elles s'élèvent à douze, pour trois croisières.

L'une d'elle, le **Wilding**, allait terrir à l'Aber-Wrac'h. Le bâtiment fait partie d'un convoi de dix unités. Il est amariné en Manche par le corsaire malouin le **Dugai-Trouin**, après combat, mais le **Duc d'York** le reprend. Le **Patriote**, appuyé par le corsaire le **Juste** de Saint-Malo, s'en empare. Nous sommes en février 1798. Le 14, il est conduit à l'Aber-Wrac'h. Le capitaine du **Juste** réclame sa part au tribunal de commerce de Brest qui le déboute.

Nous disposons de l'inventaire du Wilding, grâce aux procès-verbaux du juge de paix de Lannilis, Y. Laot.

Le navire jauge 300 tonneaux, sa coque est doublée de cuivre, il fait 93 pieds de long, 24 de large, son armement comprend 16 canons et il porte trois mâts. Il se dirigeait vers Liverpool quand il a été capturé par le **Patriote**. Le capitaine de prise se nomme Le Gras et il l'a conduite à l'Aber Wrac'h. Les scellés ont été posés et l'équipage interrogé, comme l'exige la loi, les 26, 27, 28 pluviôse an VI. Le juge a dressé l'inventaire du Wilding (le 29 ventôse an VI) et de sa cargaison. Il décrit la chambre du capitaine (avec 6 fauteuils de bois, une grande table en acajou, un coffre à médicaments, une couette) celle du second, « *la voilure, la mâture, le graiement* », donne le détail des ancres, des câbles, des articles du pilote (compas, sabliers), du canonier (16 canons de 6 avec affûts, deux sabres, un fusil, un baril de mitraille, 30 boulets de canon, un coffre d'armes, 11 fanaux de combat...), du calfat, du tonnelier, du charpentier (« *un rabau, deux rabots à moudure, quatre ciseaux, un marteau de fer, une tenaille, une scie à main* »). Il ajoute un commentaire sur les produits en mauvais ou en bon état, mangés par les rats, usés. Il a fallu utiliser les services de petits bateaux et de la gabarre de J. Leguen pour débarquer les marchandises que l'on a stockées au couvent des Anges (14-30 ventôse). Elles sont étroitement surveillées et le juge a même placé des chiens de garde à l'intérieur de l'ancien couvent des Récollets. De plus il ferme soigneusement la porte et remet une clef au receveur des douanes, Melguen, au correspondant, Riou, de Morlaix, et conserve la troisième pour lui. Il se méfie de ses concitoyens trop enclins à piller les épaves et ses craintes sont tout à fait justifiées car le canot du Wilding est volé, dans la nuit du 20 au 21 floréal, malgré la présence de deux gardes à bord du bâtiment. L'ensemble du travail est couvert par Laot, en collaboration avec le responsable des douanes, Thouart ou Melguen, et sous le regard du consignataire Riou. La vente se déroulera à Brest pendant plusieurs jours car la cargaison est somptueuse (fin

floréal-17prairial) et le juge de paix de Lannilis pense qu'« *ici il y a peu de logis et de subsistances pour les enchérisseurs* ».

La cargaison se compose de rhum (celui-ci sera en partie préhendé par l'ordonnateur de marine du port de Brest car il y a « *disette absolue de vin et d'eau-de-vie sur les vaisseaux de la République* ») , de coton (en balles), des écailles de tortue (en barils), du café (en barriques), de gingembre, de sucre (en futailles ou boucauds), d'indigo, de bois de campêche, de poivre, de peaux de vache, de « bois à teinture », d'huile de castor.

Le navire est vendu 17.200 livres (ou francs selon les PV).

Le montant total du Wilding et de sa cargaison atteint la somme élevée de 889.595 francs.

Les frais se chiffrent à 42.514 francs (de justice, émoluments des administratifs, salaires des travailleurs au déchargement, au stockage, à la garde, au charroi, de pilotage, d'affichage, de commission sur la vente. A signaler que les deux pilotes recrutés à Portsall, étaient tellement ivres que l'un d'entre eux, C. Guillaume, a glissé de la vergue où il se trouvait et chutant sur le pont a succombé à ses blessures)

Reste net : 847.081 livres (ou francs). La somme est rondelette et ne pouvait que contenter les armateurs.

Les principaux **acheteurs** viennent de :

-Morlaix : Riou, négociant et correspondant.

Hamon, négociant. Moudion.

-Brest : Alexandre le Seigneur, négociant.

Péron (pour les citoyens Guillem et Durville).

Chevilliot.

Riou-Kerhallet (l'armateur)

Petit (le capitaine)

Il est certain que cette liste apparaît incomplète si l'on considère l'importance de la cargaison.

Cet article a pu être rédigé à partir d'une communication de Jean Maupaté (Les cahiers de l'Iroise, mars 1979) et des procès-verbaux des juge de paix de Lannilis (129L5) et de Saint-Pol (144L29) que l'on peut consulter aux Archives Départementales du Finistère.

.