

GWERZ PENMARC'H
Gwerz de la flottille d'Audierne

Spectacle audiovisuel du 23 octobre 2011 à la chapelle de le Madeleine

Texte d'Aline Cosquer

Une des définitions de la gwerz, proposée par Gilles Goyat :

C'est un récit en vers, à caractère historique, composé à l'époque où l'événement a eu lieu. Le récit est transmis par tradition orale, il est généralement chanté

Une flotte, un convoi venant de Bordeaux, se brise sur les Etocs, en face de la pointe de Penmarc'h, donc à très faible distance de la côte.

Les marins naufragés étaient pourtant près du but, près d'Audierne.

A quelle époque cela se passe-t-il ?

Quelle est l'importance de cette flotte ?

Peut-on avoir une petite idée des causes du drame ?

Tout en sachant que les gwerz nous ont été transmises par voie orale et ont subi des modifications au cours des siècles, ce qui est rassurant du point de vue des faits, des lieux et des personnages, c'est qu'il n'y a pas de modifications, de différences majeures, d'une version à l'autre.

La gwerz nous dit que les marins se croyaient en sécurité :

« des feux à l'arrière, des feux à l'avant »

Hélas, il s'agit de feux dans les églises et non des feux propres aux bateaux. Il y a donc eu erreur de navigation. Le fait de faire du feu, en hauteur, dans les églises, faisait partie, au Moyen-Age, du système de sécurité Mais nous sommes dans une nuit de tempête :

« il n'avait pas achevé sa parole que la mer les a engloutis »

Les gens d'Audierne retiennent essentiellement la responsabilité des gens de Penmarc'h :

« Malédiction, malédiction sur les gens de Penmarc'h

Qui gardent la nuit du feu dans leur église ! »

Pourquoi tant de haine de la part des gens d'Audierne à l'égard de ceux de Penmarc'h ? Il faut peut-être chercher une possible réponse dans le type de rapports qu'entretenaient les deux communautés de marins, fort peu éloignées l'une de l'autre.

Du 14^{ème} au 16^{ème} siècle les marins d'Audierne et ceux de Pors-Carn puis de Penmarc'h naviguaient souvent sur les mêmes lignes, transportaient, à l'aller comme au retour, les mêmes produits. Tous ces bateaux se trouvaient à Bordeaux, Nantes ou La Rochelle embarquant les mêmes marchandises, puis se retrouvaient dans le nord de l'Europe à la recherche de clients et de fournisseurs. En effet aux premiers temps de ce type de navigation, les maîtres de barque étaient marchands, ils contrôlaient achat et vente jusqu'à la fin de l'opération commerciale.

Les équipages, la propriété des embarcations, tout cela était familial.

A cette ambiance, il faut ajouter que les périodes fastes et les périodes moins heureuses n'étaient pas toujours à égalité pour les uns et pour les autres. D'où vraisemblablement des rapports de voisinage qui n'avaient rien d'amical et dont l'esprit s'est transmis jusqu'à nous. Ce naufrage a certainement été le moyen d'exprimer, de cristalliser toute cette rancœur.

A quelle époque sommes-nous ?

Selon Gilles Goyat, du point de vue de l'histoire de la langue bretonne, la gwerz de Penmarc'h a été composée à la fin de ce que l'on nomme le « moyen breton », le breton parlé en Basse Bretagne de la fin du 11^{ème} à la fin du 16^{ème} siècle.

Les bateaux d'Audierne ont fait ce type de voyage du 14^{ème} au 17^{ème} siècle ; ceux de Pors-Carn puis de Tréoultré-Penmarc'h du 13^{ème} au 16^{ème} siècle. Ils transportaient presque essentiellement du vin.

Il y a dans cette période un intervalle où ce type de convoi peut difficilement s'être constitué, c'est l'époque de la guerre de cent ans, entre Français et Anglais, depuis le milieu du 14^{ème} siècle jusqu'au milieu du 15^{ème}. Dans cette période le sud-ouest appartenait par héritage aux rois d'Angleterre. Les Anglais monopolisaient à leur profit largement les trois quarts des vins qui quittaient le port de Bordeaux.

Par ailleurs, en ce temps de guerre, la circulation maritime n'avait rien de rassurant. Le convoi dont parle la gwerz peut donc difficilement avoir eu lieu dans cette période.

Après la guerre, les bateaux du Cap Caval ne sont plus à Saint-Guérolé-Pors-Carn, ils sont à Tréoultré-Penmarc'h. Très vite le nombre des bateaux qui s'arrêtent dans les Etocs, ou entre les Etocs et la côte va grossissant. Jacques Bernard, de l'Université de Bordeaux, a calculé (d'après des comptes très précis, des documents notariés, qu'il a consultés) qu'il a pu y avoir, dans la période qui va de 1500 à 1520, jusqu'à 300 bateaux à l'arrêt. On peut donc difficilement imaginer qu'un tel drame ait pu se produire dans cet ensemble de bateaux, avec la côte très peuplée et toute proche.

Reste donc l'hypothèse que ce convoi se situerait avant la guerre de cent ans, donc dans la première moitié du 14^{ème} siècle. Jean-Christophe Cassard a étudié cette période du transport du vin à partir de Bordeaux. Ce fut une période avec des années exceptionnelles, comparables aux meilleures périodes du 16^{ème} siècle.

« 1308-1309 marque avec 129 bateaux bretons » le record séculaire du commerce vinicole breton.

Jean-Christophe Cassard a constaté que dans les bonnes années de cette période, où le transport se faisait essentiellement après les vendanges, il arrivait que les marchands du Bordelais fassent savoir dans les petits ports du sud de la Bretagne qu'ils étaient demandeurs de transporteurs. Plus l'hiver approchait, et plus la demande devenait probablement pressante. Le drame de la flottille de Penmarc'h se situe dans cette période de l'année.

Le convoi dont la gwerz conte la tragédie pourrait avoir été constitué dans des circonstances semblables.

De combien de bateaux ce convoi était-il constitué ?

Il est évidemment impossible d'y répondre avec certitude. Si ce convoi a été constitué sur commande et dans la rapidité, il est fort probable que la taille des bateaux était très variée.

La moyenne des cargaisons se situe selon Jean-Christophe Cassard autour de 40 tonneaux (il s'agit du tonneau bordelais : 900 litres). Les voyages étaient très irréguliers, les bateaux étaient tout au long de l'année des bateaux de pêche, et occasionnellement des bateaux de transport.

La gwerz nous parle dans une version de 100 veuves, dans une autre version de 147 veuves. Les maris des veuves n'étaient pas les seuls à composer l'équipage. Il y avait certainement des mousses et d'autres matelots. Les équipages étaient en moyenne constitués d'une quinzaine de matelots. On peut, avec une grande marge d'incertitude, imaginer 10 à 15 bateaux.

Le convoi était-il protégé ?

Il semblerait que non. Mais quel est le rôle de ce chasse-marée qui ne semble pas très à l'aise ?

« *Un chasse-marée de Port-Louisou*

Qui pensait étouffer l'affaire. »

La protection des flottes par des bateaux armés ne se fera que bien plus tard. Au début du 14^{ème} siècle la protection se faisait par le groupement des bateaux en convois. Ce fut le cas des bateaux de la Hanse nordique qui venaient chercher le sel et le vin.

Terminons l'évocation de ce drame par un détail qui concerne de près la pointe du cap Caval.

« *Le père Dréo est un homme bon*

Il a attelé sa charrette pour les transporter

Pour les amener par deux, par trois,

Au cimetière de Saint-Pierre pour y être enterrés. »

Le cimetière de St Pierre dont l'existence est attestée par les textes, par les fouilles, par la tradition orale recevait donc déjà à cette période ceux qui ne pouvaient être enterrés dans ou autour de l'église paroissiale, parce qu'ils n'étaient pas de la paroisse.

Des cimetières de ce type, il devait y en avoir plusieurs sur l'actuel territoire de la commune de Penmarc'h. L'utilisation, le statut de ces cimetières a beaucoup changé du 11^{ème} au 18^{ème} siècle.

Aline Cosquer