

L'ami de Rezé

Mars 2005 / Le bulletin de l'Association des Amis de Rezé / participation : 2 €

Sommaire

Le mot du Président - Michel Kervarec p. 1	Souvenir de guerre p. 12 à 14
Il y a 100 ans, à Rezé - Michel Kervarec p. 2,3	Un marin Trentemousin,
Les capitaines il y a 100 ans - Michel Kervarec p. 4	Charles Bouin p. 15 à 17
Il y a 100 ans...le Tour de France - Michel Kervarec p. 5 à 7	Le fondateur Gallo-Romain
Les arbres généalogiques et blasons	de Rezé - Yann Vince p. 18, 19
du Chaffault - Jean Seutein p. 8 à 11	Bulletin d'adhésion p. 20
	Le Belem p. 21

L'éditorial

Le mot du Président

L'année 2005 est déjà bien entamée, ce qui ne nous empêchera aucunement de souhaiter à nos lecteurs nos meilleurs vœux pour la suite.

Pour notre Association, le point fort de l'année devrait intervenir vers novembre-décembre avec la publication d'un nouvel ouvrage, consacré cette fois aux noms de rues, avenues, allées, chemins, impasses, quais, promenades, places et ponts de Rezé.

Notre ami Yann Vince travaille sur ce thème depuis longtemps et il devrait y mettre la dernière main cet été avant de rechercher un éditeur compétent. Yann Vince ne se contente pas, dans cet ouvrage à venir, d'une simple énumération avec une explication brute du nom considéré, mais en retrace l'historique. Dans le précédent numéro de notre revue, notre ami nous a ainsi parlé de Séverine qui a donné son nom à une rue de Rezé. Or, probablement peu de villes de France ont attribué un nom de rue à cette journaliste.

Bien sûr, l'impasse des Pommiers ou l'avenue des Vosges demandent moins d'explications.

Mais, il y aura sans doute parfois des surprises. Notre ami nous dira-t-il à quel oiseau particulier la rue du Pélican doit son nom ?

D'autres tâches nous attendent. Nous devrions être présents par un stand, comme il est de tradition, après l'été, au forum des associations de la Trocardière et à la fête du quai Léon Sécher. Plus proche de nous dans le temps, se tiendra la biennale généalogique de Vertou - les 16 et 17 avril - à laquelle nous avons été invités. Il nous a semblé devoir répondre favorablement, mais nous aimerions avoir une aide des adhérents à cette occasion pour éviter que les mêmes personnes tiennent le stand sur deux jours.

Nous sollicitons aussi les adhérents pour améliorer le contenu de notre bulletin en le diversifiant par des témoignages sur le Rezé d'hier.

Alors, à vos plumes et, si l'écriture vous rebute, faites signe à votre distributeur ou écrivez à l'association.

Michel Kervarec

Il y a 100 ans, à Rezé

De quoi parlait-on dans la presse il y a 100 ans ? Les deux grands journaux nantais étaient alors Le Phare de la Loire et Le Populaire de l'Ouest. Ils accordaient une grande place aux événements internationaux. En 1905, il était beaucoup question de la Russie, le tsarisme allant manifestement vers sa fin.

Pour ce qui concerne la politique intérieure, l'année était évidemment dominée par un événement capital, la séparation des Eglises et de l'Etat. C'est évidemment un sujet à traiter dans notre revue car les répercussions à Rezé comme ailleurs dans le pays furent énormes. Nous y consacrerons une étude dans une prochaine publication.

Au niveau de l'agglomération nantaise, un autre sujet préoccupait aussi grandement les habitants, la volonté de la municipalité nantaise d'annexer Chantenay, Doulon et Rezé. Elle trouvait un relais dans la presse qui ne prenait pas de précaution de style pour fustiger les habitants et élus des trois communes cités qui, à l'en croire, vivaient en parasites sur le dos des Nantais. Ceux-ci devaient parvenir à leurs fins avec Chantenay et Doulon, mais échouèrent avec Rezé.

La presse consacrait très peu de lignes aux faits locaux, mais il est vrai que le nombre de pages était restreint, ce qui explique en partie ce constat. Elle pouvait cependant parfois consacrer une page entière à une manifestation particulière en reproduisant intégralement les discours des intervenants, chose impensable aujourd'hui.

Il y avait des « brèves », racontant les faits divers – parfois très divers et sans grand intérêt – comme le vol d'une pioche, d'une fourche ou de linge à sécher sur un fil. Il y avait des vols qu'on ne voit plus guère aujourd'hui, parfois assez fréquents, comme les ceps de vigne, ou rares, comme un cheval.

Les histoires sordides, ne manquaient pas et la violence des « apaches », comme on disait alors, était fustigée en vain. Dans les fréquentes rixes, le couteau était d'un usage assez courant.

Nous étions à l'époque de la bande à Bonnot et celui-ci avait des émules à Rezé, on lit dans le Phare du 10 mars :

« Dimanche dernier, à Rezé, vers 8 h ¼ du soir, au moment où tout le monde entrait au théâtre ambulant actuellement à Rezé, deux hommes surgirent dans la foule en criant : « Gare ! Vive l'anarchie ! »

« Ils lancèrent, en outre, vers le directeur de l'établissement, des pierres qui allèrent traverser la toile de clôture et la double toile peinte du décor. C'est par le plus grand des hasards que ni son personnel ni lui n'aient été atteints... ».

Les deux anarchistes, riveurs dans la navale, furent, interpellés.

On pouvait aussi afficher des mœurs plus douces, ainsi de l'Association de la Jeunesse Musicale de Nantes qui, le 13 mai, donna une soirée-concert dans les salons de M. Herviault-Artaud à Trentemoult, soirée qui, nous dit-on, recueillit beaucoup de succès.

Les pêcheurs de Trentemoult, eux, avaient d'autres préoccupations et étaient en conflit avec les autorités pour faire valoir leurs droits, en particulier pour que la loi Brisson-Le Bail qui accordait des dédommagements aux blessés de la pêche, soit enfin adoptée et pour l'augmentation des pensions d'invalidité. Ils demandaient encore la révision de décrets les concernant datant de 1852 et 1859.



Un autre point important de leurs revendications concernait la réglementation de la pêche à la crevette.

Toute l'année, les pêcheurs restèrent en conflit plus ou moins marqué, menaçant de déposer leurs rôles d'inscrits maritimes.

A Pont-Rousseau, il fut beaucoup question des écoles publiques et une fête se tint au début juillet à l'école des garçons dirigée par M. Desfossés. 1800 personnes assistèrent à la conférence-concert de la mutualité scolaire. On lit dans le compte-rendu : « *Nous avons le plaisir d'entendre la « Marche des Mutualistes » et la « Ruche », brillamment exécutées par les élèves de Pont-Rousseau* ».

Au piano, M. Plantard accompagna divers chanteurs et des humoristes vinrent égayer la manifestation.

Le Phare écrit encore : « *Le programme était brillamment encadré par les assauts de fleuret, canne, chaussons, épée, dans lesquels se sont distingués MM. Lemerle, Brelet, Garnier, Bernard, Giloux et Darlot, membres de la société « L'Espérance », toujours prête à donner son concours quand il s'agit de fête de charité* ».

La « Société d'adresse et d'agilité l'Espérance » était alors effectivement fréquemment demandée, en même temps que la fanfare « L'Etendard » pour animer les manifestations républicaines de Rezé. Ainsi était-elle, le 2 mai, à la conférence publique du Comité républicain tenue également à l'école des garçons, qui se conclut par le Chant du Départ et le cri de « Vive la République démocratique et sociale ».

La municipalité avait beau être républicaine et soucieuse du bien-être de ses administrés, ça ne l'empêchait pas d'être montrée du doigt pour ces déficiences, ainsi en matière de respect de l'hygiène publique.

En cette année 1905, il y eut une épidémie de variole qui toucha Rezé et Saint-Jacques, mais en plus, on craignait la fièvre typhoïde à Pont-Rousseau, à cause du laisser-aller de la dite municipalité, d'où une pétition.

Le service de répurcation était en cause. L'été, le faubourg était littéralement envahi par une odeur pestilentielle. Les pétitionnaires expliquent : « *Si encore ces immondices étaient transportés le jour même, le mal serait moins important, mais là n'est pas du tout le cas car, avant d'être transportées à leur chantier définitif, ces immondices ont subi un triage et ont séjourné, pendant un temps plus ou moins prolongé, dans un entrepôt sis à Pont-Rousseau même.*

Par conséquent, ce ne sont plus des détritits ordinaires que l'on transporte mais des détritits en pleine putréfaction ».

Les Roussipontains rajoutent que, de plus, les tombereaux sont surchargés de détritits dépassant les bords de 1.50 mètres en hauteur. En conséquence, ils ne sont jamais bâchés, ce qui se fait partout ailleurs.

Michel Kervarec

Les capitaines il y a cent ans ..

Nous évoquons dans ce numéro la carrière du capitaine Charles Bouin qui était de cette génération la dernière à naviguer à la voile.

Nous savons comment il évita de justesse le naufrage de son trois-mâts. Ses collègues n'avaient, pas tous la même chance, ainsi du capitaine René Bertrand commandant le voilier « Saint Donatien » un trois-mâts sorti en 1901 des chantiers Dubigeon, donc encore neuf en 1908.

René Bertrand, de Trentemoult, fils et petit-fils de capitaines au long cours était encore un jeune homme puisqu'il n'était âgé que de 29 ans, lorsque son navire appareilla de Le Verdon à l'embouchure de la Gironde, à destination d'Adelaïde en Australie. Le trois-mâts « Saint-Donatien » jaugeait 1259 tonnaux brut et 22 marins dont 3 officiers constituaient son équipage. Seul le capitaine était de Trentemoult. Les armateurs étaient MM. Louis Bureau fils, 12 boulevard Delorme à Nantes.

On ne sut jamais ce qu'il advint du navire, quelle mauvaise fortune de mer il rencontra. A la fin novembre 1905, on dut se résoudre à le déclarer perdu corps et biens. Ainsi disparaissait, parmi tant d'autres, un navire nantais avec tout son équipage.

Les capitaines au long cours devaient tous avoir des années de navigation et beaucoup de pratique comme officier avant de pouvoir se présenter au brevet leur octroyant le droit de commander.

Parmi leur formateur à l'Ecole de Nantes, était alors le capitaine au long cours retraité A. Ollive de Trentemoult, particulièrement renommé pour sa grande compétence.

En 1905, il enseignait depuis 12 ans et René Bertrand avait certainement été de ses élèves.

Le 21 juin 1905, Le Phare publia un communiqué signé de la promotion des nouveaux capitaine au long cours rendant un hommage appuyé à leur maître qui, par ailleurs

avait reçu les félicitations des autorités pour les résultats remarquables de ses élèves aux examens.

On lit : « Douze années de professorat ont fait de M. Ollive, dans le monde maritime, une réputation telle que, de tous les points du littoral et chaque année, de janvier à juin, de nombreux candidats aux brevets de pratique de capitaine au long cours et de maître au cabotage et aux diplômes de pratiques d'officiers et d'élèves de la marine marchande, viennent à Nantes suivre ses cours spéciaux, répondant parfaitement aux exigences des nouveaux programmes.

Cette année encore, les résultats sont venus prouver en faveur de la méthode et atteste que le meilleur enseignement provient des conclusions tirées de l'expérience requise après de longues années de navigation active dans le commandement de nos navires de commerce.

Souhaitons que Nantes, cette vieille ville maritime, qui prépare tant et si bien les officiers de la marine marchande, revoie bientôt son aire de prospérité dans la construction navale afin de leur fournir, en même temps que leurs brevets et diplômes, le moyen de les utiliser».

Michel Kervarec



Trois-mâts barque Le Saint-Donatien, photographie 1903
Crédit : cliché Ville de Nantes — Musée des Beaux-Arts de Nantes

Il y a 100 ans... le tour de France

En parcourant le journal « Le Populaire de l'Ouest » de 1905, je me suis arrêté sur un article consacré au passage du Tour de France à Rezé ... et à Nantes.

Le Tour est né en 1903 d'une idée du chroniqueur Géo Lefèvre, du journal l'Auto, reprise à son compte, par la suite, par le rédacteur en chef, Henri Desgranges, qui s'en attribua la paternité.

Il n'y avait, dans les premiers tours, qu'un petit nombre de vrais coureurs. Beaucoup s'inscrivaient attirés par l'appât du gain. Ainsi, souvent, il ne restait plus grand monde à l'arrivée. En 1906, ils n'étaient plus que douze sur une cinquantaine au départ.

Les étapes des deux premiers tours faisaient plus de 400 kilomètres, ainsi de la dernière, Nantes-Paris, en 1903, qui suivait la Loire jusqu'à Orléans avant de remonter vers la capitale (en réalité Ville d'Avray). Les coureurs devaient partir le samedi à 21 heures pour arriver le dimanche dans l'après-midi, l'essentiel du parcours se faisant donc la nuit...sans lumière ou éclairés par des lumières de fortune.

En 1905, les étapes furent écourtées, de La Rochelle à Rennes pour celle qui nous concerne, mais au lieu des 6 initiales, elles étaient maintenant 15. Entre deux étapes, il y avait 2 ou 3 jours de repos voire plus.

Il y avait des contrôles en cours de route, à Nantes par exemple en 1905, ce qui avait pour but d'éviter les tricheries. Alors, on ne parlait pas de dopage, mais l'ingéniosité ne faisait pas défaut pour contourner le règlement. Certains utilisaient les cartes pour prendre des raccourcis. On verra des coureurs prendre le train ou une automobile, d'autres se faire traîner



avec un bouchon dans la bouche relié par un fil à une voiture, etc ...

Le Tour, on le sait, suscita bien des passions et, plus d'une fois, les revolvers sortirent des poches, mais revenons à notre étape particulière de 1905 et à l'article en rapport du journal Le Populaire de l'Ouest, daté du 28 juillet.

LA ROCHELLE-RENNES, 9^{ème} ÉTAPE

Le départ a été donné à 4 heures du matin, 27 coureurs restant en course. Nous lisons :

« Depuis le 8 juillet que nous entretenons nos lecteurs des exploits du « Tour de France », nous avons pensé qu'ils seraient aisé de lire à leur sujet un compte-rendu pris sur le vif.

C'est pourquoi, de bonne heure, ce matin, nous partions dans l'automobile que M. Beaunier, représentant de la maison Hérald, a bien voulu mettre à notre disposition.

Par une température délicieuse – combien elle devait changer – l'excellente petite voiture nous emmène par les routes bordées d'arbres et de champs à la vue si reposante ; nous rencontrons de temps à autre quelques cyclistes amateurs qui « collent » derrière nous mais qui, naturellement, doivent nous fausser compagnie au bout de peu de temps.



Avec une régularité remarquable, notre auto nous amène à la Rocheservière à 7h $\frac{3}{4}$; à peine y sommes nous que l'automobile de l'« Auto », qui suit la course depuis son début, passe en coup de vent en nous annonçant que les coureurs sont à dix minutes.

Vite, nous prenons un rafraîchissement et nous voici prêts à repartir derrière les intrépides paletots.

A 8 heures, quelques cyclistes amateurs paraissent, suivis d'un peloton compact, reconnaissable par ceux qui ont déjà vu le Tour de France. Ce sont des paletots blancs, des maillots poussiéreux, abritant des torsos vigoureux courbés sur leurs bicyclettes.

Ils sont 16 dans ce peloton ; et nous reconnaissons, au premier coup d'œil, Trousselier, Dortignac, Petit-Breton, Decaup, Soulié. Georget, Cateau, Guillaume, ne sont pas moins frais.

Les autres paraissent un peu plus à l'ouvrage, mais ils soutiennent le train de 25 kilomètres à l'heure.

De temps à autre, un coureur s'arrête ; il faut obéir à dame nature. Il remonte ensuite à bécane et pédale vite pour rejoindre le peloton qui file, file. La chaleur est déjà accablante, ainsi les routiers qui ont à l'avant quelques bouteilles de bière, de limonade ou de lait, lèvent-ils le coude tout en pédalant ; puis la bouteille vide est lancée dans le fossé ou bien sur un tas de pierres.

La route plate ne permet pas de lâchage ; aussi les concurrents se contentent-ils de pédaler ferme. Voici l'homme en maillot bleu, Trousselier, qui mène avec courage ; à la file indienne maintenant suivent Petit-Breton, Decaup,

Pautrat, Aucouturier, puis les autres ; les chemins sont sillonnés d'autos, de cyclistes et de motos. Le troisième Tour de France obtient le même succès de curiosité que les précédents.

A PONT-ROUSSEAU

Mais nous avons assez suivi les coureurs, tout à coup, la petite Hérald démarre et se lance en avant ; nous arrivons au milieu d'une véritable foule massée à Pont-Rousseau devant le café du Tour de France ; M. Châtelier a pavoisé la façade de trophées, de drapeaux tricolores.

Lorsque nous stoppons, on nous entoure, on nous questionne : où sont-ils ? les voilà, répondons-nous. Et en effet, presque aussitôt, déboulent, toujours en peloton, Dortignac, Petit-Breton, Trousselier et les treize autres.

Le passage sur l'atroce pavé dont nous gratifient nos édiles est bien dur pour les coureurs ; heureusement qu'il est adouci par les bravos et les acclamations ; Aucouturier, Dortignac et Trousselier sont les plus applaudis ; autos et motos filent rapidement vers le Continental où les routiers doivent descendre pour signer.

L'ARRIVÉE AU CONTINENTAL

Le contrôle fixe établi au Café Continental est établi à 8 heures M. Rivaille, correspondant de l'« Auto », assisté de MM. Anselme, Carbonnier, Legars, Ferchaud, Gouraud, membres du Véloce-Club-Nantais, prend toutes ses dispositions qu'une dépêche de la Roche sur Yon, partie à 8 h $\frac{1}{4}$, annonce pour 9 heures et quart environ.

Le service d'ordre était fait à la perfection et fait honneur à la Police de Nantes ; la foule, maintenant sur les trottoirs et le refuge de la fontaine de la place Royale, attend avec impatience les coureurs.

Une automobile arrive en vitesse ; elle amène M. Victor Buyer, rédacteur de l' « Auto », et directeur de l'épreuve du Tour de France ; (elle) est conduite par M. Schrader, membre du Comité, directeur de l'Union vélocipédique de France. Elle précède du reste de peu le peloton de tête. En effet, un grand cri parcourt la foule ; les voilà ! les voilà !

Débouche de la rue de Gorges un peloton fourni de coureurs et cyclistes blancs de poussière.

A peine arrivés devant le café, ils sautent tous légèrement de leurs frêles bicyclettes et c'est alors une lutte entre-eux pour avoir les porte-plumes. C'est Trousselier, dans un élégant costume de piste bleu-ciel, qui le premier appose sa signature sur les feuilles de contrôle.

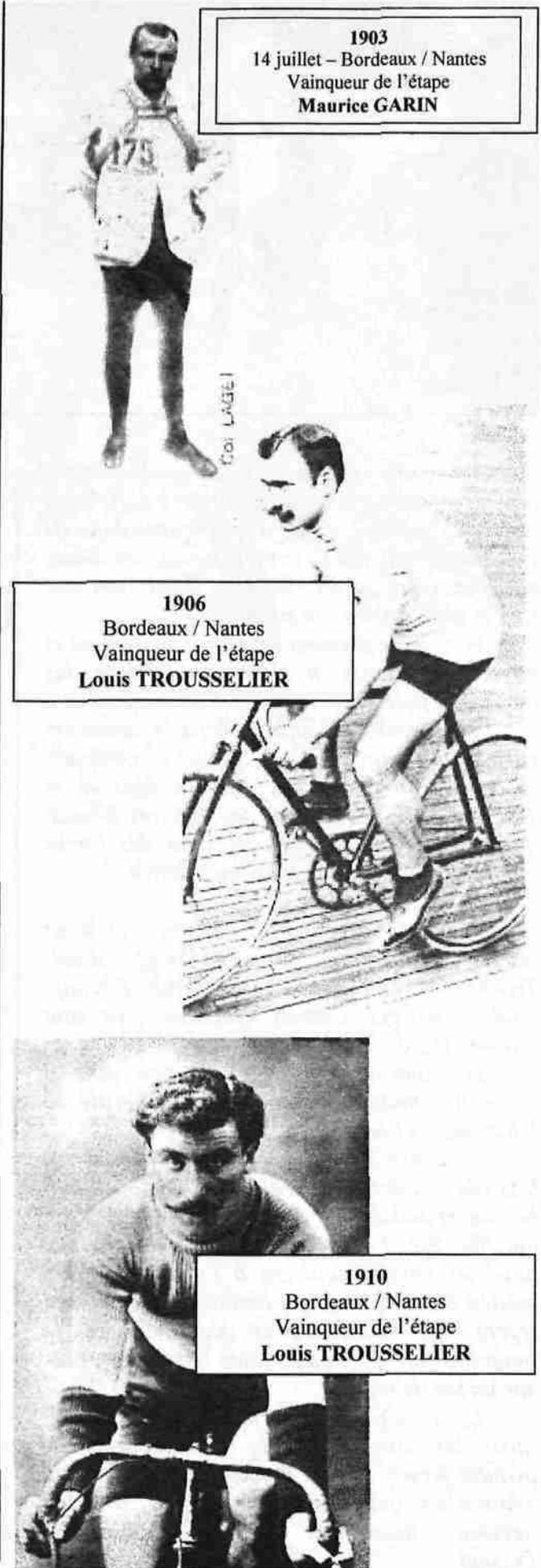
Seize coureurs sont là, arrivés tous ensemble et c'est avec grand'peine que les commissaires arrivent à annoter leurs signatures.

Ce sont MM. Trousselier, Decaup, Georget, Soulié, Aucouturier, Catteau, Maitron, Guillaume, Dortignac, Signon, Carrère, Petit-Breton, Pautrat, Leygoutte, Raingevat, Wattelier.

Ils est exactement 9 h 25.

Les formalités accomplies, ils sautent tous sur les rafraîchissements que leur ont préparé leurs managers, arrivés avant eux, se plongent la tête dans un seau d'eau et, exactement trois minutes après leur arrivée, à 9 h 25, tous les coureurs sautent en selle et partent pour Châteaubriand et Rennes ».

Le 27^{ème} et dernier coureur pointa à 11 h 30. A Rennes, Trousselier termina premier. Il arriva à 14 h 25.



1903
14 juillet - Bordeaux / Nantes
Vainqueur de l'étape
Maurice GARIN

1906
Bordeaux / Nantes
Vainqueur de l'étape
Louis TROUSSELIER

1910
Bordeaux / Nantes
Vainqueur de l'étape
Louis TROUSSELIER

Les arbres généalogiques et blasons de la seigneurie du CHAFFAULT

Seigneurie du dit lieu, paroisse de Bouguenais, par. de Monceaux, par. de Saint Philbert, par. de la Limousinière, par. de Cenom, par. de Boufféré, près de Montaigu, par. de la Motte, par. de Besné, par. de Violain, par. de Grand-Champ.

Maintenue à l'intendance de Poitiers en 1667, réformation, par. de Saint Philbert de Grand-Lieu et de Nantes.

De sinople au lion d'or, armé et couronné de gueules (sceau de 1470) (mêmes armes pour la famille Chaurant).

Sevestre vivant en 1271, décédé en 1302 et enterré dans l'église de l'abbaye de Villeneuve.

Autre Sevestre, époux d'Isabeau de la Jaille, décède en 1376.

Chaffault (du)

Bertrand, chevalier de l'Hermine en 1454.

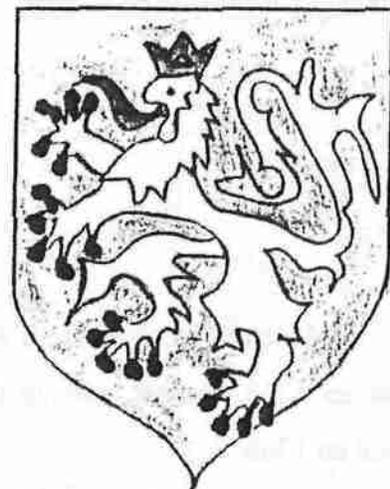
Pierre, évêque de Nantes, décédé en 1488.

Quatre chevaliers de Malte, dont un commandeur.

Depuis 1718, un membre a fait ses preuves pour les honneurs de la cour en 1789.

Un lieutenant général des armées navales, décédé en 1794.

Un maréchal de camp.



Nort sur Erdre, le 24 août 1706

J'ay, Recteur soussigné, baptisé Anne Louise, fille de Seigneur Louis DU CHAFFAULT Seigneur du dit lieu et Prudence Barouëlle son épouse, fut parrain haut et puissant Seigneur Claude Jean Baptiste DE CORNULIER, fils de haut puissant Jean DE CORNULIER conseiller du parlement, Seigneur baron de La Roche en Nort, Seigneur de Lucinière, Les Mées, Le Nant, La Herpinière. Marraine Isabelle Anne Dachon femme de noble homme Cotinneau de Nérelle ont signé...

Familles du texte sur Pierre du CHAFFAULT

La seigneurie du Chaffault est née en des temps dont nous ne possédons plus guère de traces, à savoir le 13^{ème} siècle, tant au sol que dans les archives.

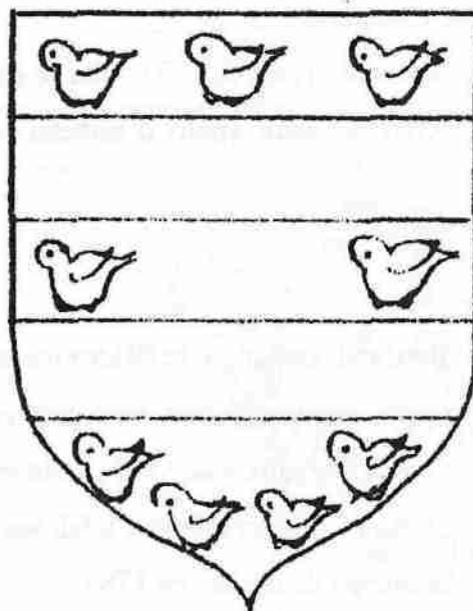
Ce fief est issu de la vicomté de Rezé et fut créé au profit d'un cadet portant le même prénom que les aînés de cette époque, Sevestre ou Sylvestre.

La seigneurie du Chaffault s'étendait à Bouguenais. Elle a néanmoins laissé une modeste trace à Rezé dans la vallée de la Jaguère, un grand talus coupant cette dernière en aval du village de la trocardière. Là était le moulin du Chaffault, avec étang.

Notre ami Jean Seutein a « déniché » une présentation de la seigneurie par l'héraldique à partir de l'Armorial de Bretagne publié en 1636 par d'Hozier.

Paynel ou Pesnel (originaire de Normandie) seigneur de la Haye, baron de Hambie et de Briquebec, seigneur de Briquebec, seigneur de Landal en 1226.

D'or à deux fasces d'azur à l'orle à neuf merlettes de gueules (Sceau), 1485.



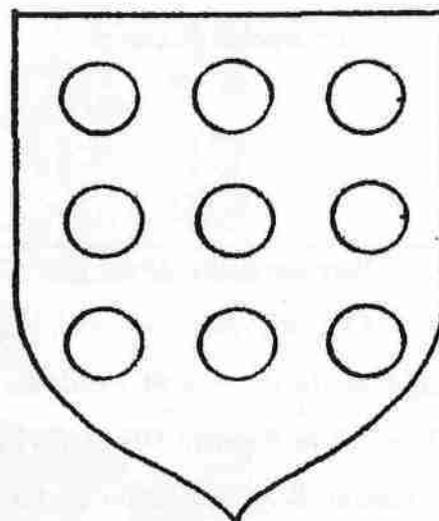
Guillaume à la conquête d'Angleterre en 1066, Foulques croisé en 1238, Robert, évêque de Tréguier puis de Nantes, décédé en 1366.

Marguerite épouse en 1470 Charles du Parc, seigneur de la Motte, qui prit les armes de Paynel, adoptées aussi par les seigneurs de Crenay, autre branche de la maison du Parc, la branche dans les Estouteville, puis Vieupont, Voyer de Trégomar et Buer de Pontcallec.

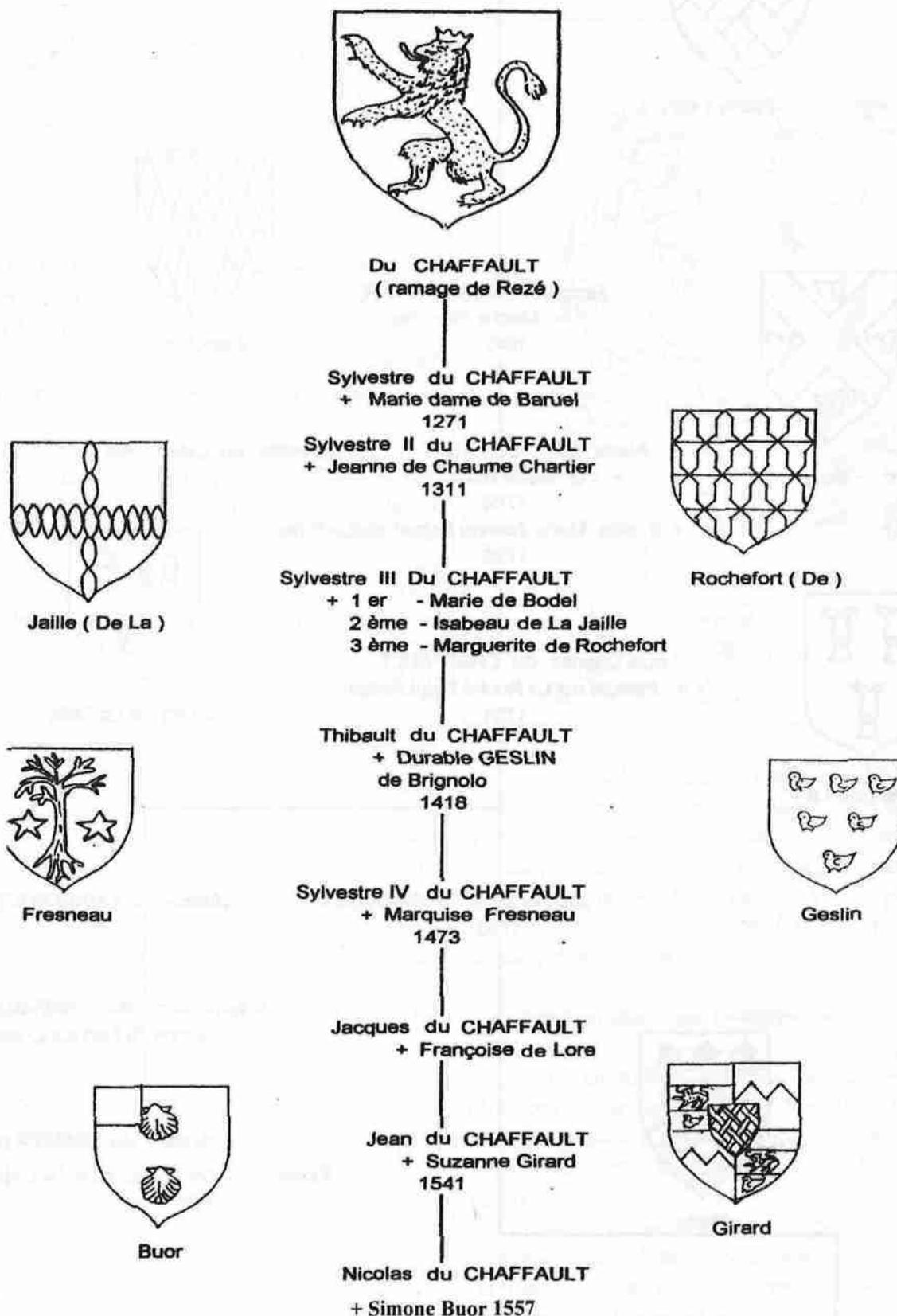
Robert de Paynel.

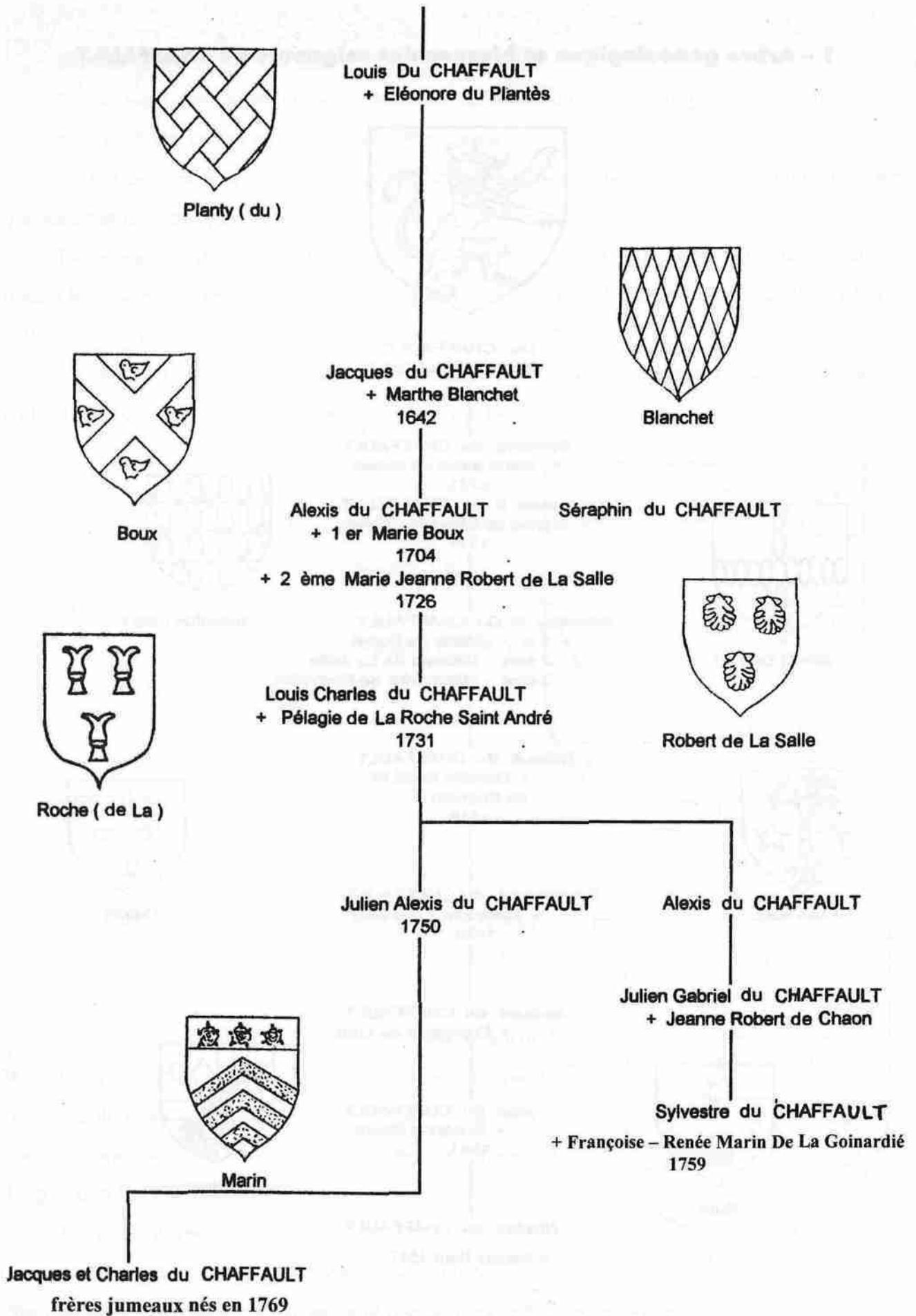
Jean de Malestroit, premier président aux comptes, chancelier de Bretagne et évêque de Saint Briec, puis de Nantes, décédé en 1443.

De gueule à neuf besants d'or 3, 3, 3 (sceau de 1309).



1 - Arbre généalogique et blasons des seigneurs du CHAFFAULT





Souvenir de guerre

Dans le journal *La Résistance de l'Ouest* daté du 9 janvier 1955, nous avons noté un article consacré au sauvetage d'un aviateur anglais tombé en parachute à Bouguenais en 1944.

Il nous a paru intéressant pour nos lecteurs de le reproduire ici ?

Comment un aviateur put, en juin 1944, échapper aux recherches allemandes. La route de Château-Bougon à Saffré, via Bouguenais et Chantenay, ne fut pas sans péril.

Il y a quelque temps, nous parlions de l'élevage de poulets de M. Crochet, aux Petites Bauches du Désert, où poulets, oies, dindes et pintades s'ébattaient en liberté avant d'aller finir sur une table nantaise, parisienne ou britannique. Mais M. Crochet possède un autre titre de notoriété, un titre qui lui a d'ailleurs valu les félicitations de l'Air Chief Marshal Tedder : pendant la guerre, il cacha et sauva un aviateur anglais qui s'était sauvé de son appareil en flammes.

- C'était des trucs à se faire fusiller, sourit-il en nous racontant, bien simplement, son aventure.

Peu avant le débarquement, la région était souvent bombardée, surtout l'aérodrome, et les Petites Bauches en sont distantes de quelques centaines de mètres. Au soir du 11 juin 1944, Mme Crochet sortit et aperçut le ciel illuminé par des fusées éclairantes : des avions passaient dans tous les sens au milieu des flocons noirs de la D.C.A.

- Ca y est, la maison va s'écrouler !

M. et Mme Crochet sortirent avec les enfants et allèrent se mettre à l'abri plus loin. Ils virent un avion qui volait à très faible altitude.

Ce doit être des Boches qui font un exercice, pensèrent-ils.

Mais non, il s'agissait d'un appareil anglais qui alla s'écraser plus loin. Le lendemain, le calme était revenu. Mme Crochet sortit vers huit heures le matin chercher de l'eau au puits. Elle aperçut un homme, tête nue, dont le visage portait de profondes balafres.



- Que voulez vous, demanda-t-elle ?

L'homme répondit dans une langue inconnue et la suivit à la maison. M. Crochet lui demanda également ce qu'il voulait : mais il ne tarda pas à réaliser la situation ; il s'agissait d'un membre de l'équipage de l'avion qui s'était écrasé pendant la nuit.

Recherche des aviateurs

Les Allemands étaient aux alentours et cherchaient les aviateurs. Malgré cela, M. Crochet fit entrer le Britannique et lui donna de la soupe à la crème, du fromage, du café et de l'eau de vie.

L'homme ne connaissait pas un mot de français, mais il sut néanmoins témoigner son bien-être et sa reconnaissance . après s'être restauré, il fut conduit à l'écurie où M. Crochet lui apporta un pantalon bleu, un veston noir et une casquette : la combinaison d'aviateur était quand même un peu voyante !

Mais que faire de lui ? Il était impossible de le garder à Bouguenais infesté d'Allemands : s'ils le découvraient, il serait arrêté et la famille Crochet risquait le peloton d'exécution.

Survint alors M. Benezi, qui demeurait alors à Chantenay et qui est décédé depuis, dont les filles faisaient partie de la résistance et ravitaillaient le maquis de Saffré.

- S'il veut bien venir avec moi, dit M. Benezi, je l'emmène.

A Trentemoult

L'un derrière l'autre, les deux hommes partirent sur la route et se dirigèrent vers l'embarcadère de Trentemoult. La première vedette qui prit le départ était pleine d'Allemands. C'était une fréquentation à éviter ! M. Benezi et l'aviateur allèrent s'installer dans un café voisin et attendirent le bateau suivant. Dans celui-ci aussi se trouvait un certain nombre d'Allemands, mais les deux hommes embarquèrent quand même. La traversée s'effectua sans histoire. M. Benezi et ses compagnons descendirent, toujours l'un derrière l'autre.

C'est alors que se plaça un incident qui aurait pu avoir de graves conséquences ; un passant s'approcha de l'Anglais et lui demanda un renseignement.

- Cet homme est sourd-muet intervint M. Benezi qui emmena rapidement l'aviateur chez lui où il passa la nuit.

L'aviateur était à bout de forces.

- Bombardements ou pas, laissez moi dormir, recommanda-t-il à son hôte qui comprenait un peu l'anglais.

Le lendemain, avec d'autres aviateurs recueillis, il fut dirigé vers Saffré et rapatrié par avion. M. Crochet ne le revit jamais mais il apprit, par la suite, qu'il était sain et sauf.

Après la Libération, les gendarmes de Bouaye vinrent enquêter chez M. Crochet au sujet du sauvetage.

- Vous toucherez peut être une prime, dirent-ils.

- Pourvu qu'il soit sauvé, répondit M. Crochet, qui ignorait alors l'issue heureuse du long voyage, c'est le principal.

« This certificate is awarded to monsieur Louis Crochet as a taker of gratitude for and appreciation of the help to the sailors soldiers and airmen of the British Commonwealth of Nation, which enabled them to escape from, or evade capture by the enemy ».

Ce document était signé: Tedder, Air Chief Marshal, Deputy Supreme Commander Allied Expeditionary Force.

Rencontre providentielle

Ce n'est pas par pur hasard que l'aviateur s'était rendu chez M. Crochet : auparavant, il avait fait une rencontre qui, sans doute, l'empêcha de tomber aux mains des Allemands.

Au lendemain du bombardement du 11 juin, M. Gabriel Bureau, demeurant à la Matrasserie, passait à bicyclette par la lande.

- Je croisais un grand gaillard habillé en kaki, nous raconta-t-il, dont les vêtements étaient déchirés. Je compris aussitôt qu'il s'agissait d'un aviateur qui s'était jeté de l'avion que j'avais vu s'écraser pendant la nuit du côté du Pellerin.

L'Anglais se dirigeait, sans s'occuper des gens qu'il rencontrait, vers un endroit où M. Bureau savait l'existence d'un poste allemand.

C'était évidemment une rencontre à ne pas faire ! Aussi, M. Bureau fit-il demi-tour ; il rattrapa l'Anglais et lui expliqua qu'il ne fallait pas poursuivre dans cette direction.

La conversation était difficile, car les deux hommes ne se comprenaient pas, mais M. Bureau parvint à lui indiquer le chemin qui devait le conduire vers les Petites Bauches du Désert... et la liberté.

Les aventures n'étaient pas terminées pour M. Bureau. Comme il revenait de conduire l'aviateur, il fut accosté par deux Allemands qui lui demandèrent s'il n'avait pas vu un aviateur anglais. M. Bureau, naturellement, manifesta la plus grande ignorance.



- On a vu passer un aviateur anglais, précisèrent les Allemands, avec un Français poussant une bicyclette à la main.

M. Bureau frémit : sa bicyclette, il la tenait à la main et il croyait sentir une menace derrière les paroles de ses interlocuteurs.

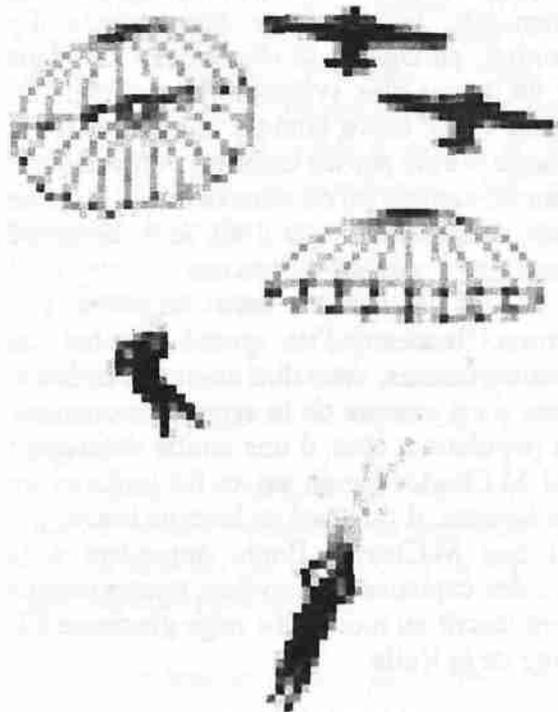
Pourtant, ils le laissèrent poursuivre son chemin devant ses dénégations.

Le lendemain, nouvelle alerte. Cette fois ce fut un Français, récemment arrivé dans la région, qui lui demanda :

- Tu n'as pas vu des aviateurs anglais ? Je fais partie de la Résistance depuis le premier jour et je suis chargé de réunir ceux qui se sont jetés en parachute pour les conduire en Angleterre.

M. Bureau se méfia et affirma n'avoir rencontré aucun étranger. Bien lui en prit. Quelques jours plus tard, il aperçut en grande conversation avec des officiers allemands, l'homme qui l'avait interrogé, nommé Macassard, qui disparut à la Libération.

Le beau geste de M. Bureau devait être reconnu et lui aussi reçut un diplôme de remerciement signé par l'Air Chief Marshal Tedder ».



Un marin Trentemousin, Charles Bouin

Certains vieux Trentemousins se rappellent peut-être le capitaine Bouin, un des derniers capitaines de trois-mâts du lieu. Lui et ses pairs ont aujourd'hui disparus, souvent avec leur mémoire.

Par chance, le journaliste Roger Stéphany, de La Résistance de l'Ouest, a eu la présence d'esprit de rencontrer ce marin et, à partir de son récit, de faire deux articles qui vont paraître les 14 et 15 novembre 1950 dans son journal. Ce sont ces articles que nous reproduisons ici.

Des voiliers longs-courriers aux yachts de plaisance en passant par les bateaux à roues.

La vie aventureuse du Capitaine Charles Bouin partagée, en partie par sa femme.

Si, un matin, vous vous rendez, à 10 heures précises au café Jaunais, auberge accueillante dont les baies s'ouvrent sur la "rade" de Trentemoult, vous pouvez être assurés d'y rencontrer, partageant sa chopine de vin blanc avec un de ces plus sympathiques officiers du port, un vieux brave homme, large d'épaules, au visage buriné par les embruns et les paquets de mer et, comme on dit dans la localité, solide sur ses jambes encore qu'il ait, le 4 décembre dernier, fêté ses quatre-vingts ans...

Tout le monde, dans la petite cité maritime, berceau d'un grand nombre de capitaines nantais, vous dira aussi que ce brave homme y est entouré de la sympathie unanime de la population, plus, d'une amitié déférente : car si M.Charles Bouin est et fut toujours un brave homme, il fut aussi un homme brave.

C'est que M.Charles Bouin appartient à la lignée des capitaines de voiliers trentemousins qui ont inscrit au moins une page glorieuse à l'histoire de la Voile.

Le capitaine Bouin n'a pas passé trente ans sur l'eau, dont à peu près les deux tiers sur des voiliers, sans avoir vécu quelques-unes de ces "fortunes" de mer qui émaillèrent la vie des anciens longs-courriers...

Celle qu'il considère comme la plus piquante se situe à l'époque où il commandait la "Normande", un brick qu'il arracha aux écueils, au prix de quels efforts, au large de La Corogne. Aventure qui...mais nous y reviendrons tout à l'heure. Après que nous aurons fait connaître à nos lecteurs le sympathique et cordial vieux "loup de mer" et sa femme, digne épouse de marin qui, pendant huit ans, partagea, au large, sa vie aventureuse et, en dépit de ses soixante-dix ans bien sonnés, ne refuse pas une cigarette à condition qu'elle soit faite de tabac gris et qu'on lui laisse le soin de rouler...

Du Brésil à l'école d'hydrographie de Nantes

M.Charles Bouin était un tout jeune enfant lorsqu'un beau jour de l'an de grâce 1884, il embarqua son sac, comme mousse, sur le "Daphnée", superbe trois-mâts barque de quatre cents tonneaux, avec lequel il découvrit le grand large, d'abord, Para, au Brésil, ensuite.

Il faut encore que le métier, si rude et si périlleux fut-il, ne déçut pas le jeune marin puisque, à quelque temps de là, nous le trouvons embarqué, en qualité de lieutenant, sur les trois-mâts "Maranao" et "Erdre", sur lesquels il fait les voyages des Antilles.

Puis, le futur capitaine rejoint Marseille où son nom est bientôt couché sur le "rôle" du trois-mâts "Béarnais" de 800 tonneaux.

En embarquant sur ce navire, M.Bouin a gagné un nouveau grade. Et c'est comme second capitaine qu'il fait la connaissance de Rio-de-Janeiro, la Trinidad, la Jamaïque et le Cap Haïtien. Deux voyages de cinq mois à l'issue desquels nous le retrouvons sur le "Claire-Monnier" qui lui fait retrouver le chemin du Brésil et des Antilles.

A son retour de voyage, M.Bouin débarque et s'inscrit à l'Ecole de Navigation de Nantes où il reste quelques mois.

Et le voici passager à bord d'un paquebot faisant route pour New-York où notre héros s'inscrit sur un trois-mâts barque de 2000 tonnes, le "Marguerite-Elise", qui appareille bientôt avec un chargement de pétrole pour les îles de la Sonde : Java où le voilier fait escale à Scerabaja, Passourang, qui voit le "Marguerite-Elise" charger du sucre pour Philadelphie... Là, le voilier prend du pétrole pour Dunkerque où M.Bouin met pied à terre après un voyage de 18 mois.

Au terme de cette longue traversée, le jeune marin met son sac à terre, prend le train et "débarque" à Nantes où il apprend qu'un examen pour l'obtention du brevet de capitaine de la Marine Marchande doit avoir lieu trois semaines plus tard...

Le marin qui, pendant ses longs voyages transocéaniques, a eu le temps de "potasser" ses cours, décide de tenter sa chance...

Avec succès, d'ailleurs, puisqu'il sort de ces épreuves titulaire de son brevet de capitaine. Le brevet grâce auquel il va pouvoir, à son tour, commander et "être maître après Dieu" à bord de son navire...

La suite de ce récit, que nous publieront ultérieurement, démontrera qu'il sut toujours le rester.

Effrayé par la tempête, l'armateur du brick s'était pendu.

Pour remonter le moral de son équipage, le capitaine Bouin l'arracha à la mort et l'attachait au pied du mât de misaine.

Voilà donc M.Charles Bouin nanti de son diplôme de capitaine de la marine marchande.

Le diplôme ne constitue pas, pour le jeune marin, une distinction purement honorifique. Le large l'appelle de nouveau et nous retrouvons bientôt notre sympathique nautonnier commandant un petit vapeur armé au cabotage, le "Bernard".

Mais le vapeur n'a pas encore vaincu la voile et la plupart des marins de l'époque hésitent à embarquer leur sac sur les steamers qui, selon des déclarations que nous fit un jour un vieux capitaine cap-hornier, ne sont que des caisses à savon arrondies à l'arrière et "légèrement" effilées à l'avant.

Aussi ne doit-on pas s'étonner que le capitaine Bouin abandonne le commandement du petit cargo pour ceux, autrement glorieux, des trois-mâts "Claudine", d'abord, "Joséphine", ensuite : celui de ce dernier navire ayant été pris à Saint-Nazaire.

Le jeune capitaine nantais fera cependant, à quelque temps de là, une nouvelle infidélité à la Voile. N'a-t-il pas accepté, à Alger, le commandement du petit cargo mixte "Algérie", qui assure le transport passagers et marchandises entre son port d'attache, Oran, et Bône.

La navigation au large des côtes nord-africaines est incontestablement une navigation intéressante. Les eaux méditerranéennes sont plus calmes que celles de l'Atlantique, de la Manche, du Pacifique et de l'Océan Indien.

Les tempêtes, si elles sont parfois assez mauvaises, ne sauraient, en tout cas, être comparées à celles des océans précités.

Il faut croire que le calme de ces traversées finit par les rendre fastidieuses au jeune Trentemousin qui rejoint bientôt le Nord. Où il embarque sur un beau et fort dundee, l'"Espérance" sur lequel il bourlinguera le long des côtes de la Manche et à travers les bancs de sable de la Mer du Nord en des voyages le conduisant des ports français de cette région à ceux de la Belgique...

Mais les brumes et les « moutons » de la Mer du Nord ne suffisent bientôt plus au capitaine Bouin. Il garde de ses premières années de navigation la nostalgie du Grand Large...

Aussi, abandonnant son gracieux dundee, prend-il bientôt le commandement du brick "Marie" qui lui fait trouver le chemin de Terre-Neuve et ses bancs.

Les fameux bancs où, d'après ce que nous a conté un vieux terre-neuve, on peut voir, dans la même journée, pluie, brume, neige, vent violent et tempête : bref tout sauf le soleil...

M.Charle Bouin ne commande pas un "terre-neuvas". Le "rôle" du "Marie" consiste en effet à gagner Terre-Neuve avec un chargement de sel pris en Espagne et au Portugal et à en revenir les cales bourrées de morues salées destinées au port de Bordeaux.

Nous l'avons dit dans notre précédent article : Mme Bouin, petit bout de femme très sympathique, a beaucoup voyagé avec son mari. Elle compte en effet quelque huit ans de navigation.

Elle est du voyage que fait à Terre-Neuve le jeune capitaine nantais, à bord du "Marie". Elle le suivra encore sur la "Normande", du même armateur, et qui accomplit également les mêmes traversées...

C'est aussi sur ce navire que se situe l'aventure dont M.Bouin et sa femme ont conservé le plus brûlant souvenir.

Comme quoi M.Bouin fut vraiment maître après Dieu sur son navire

Or donc, ce jour-là, revenant de Cadix, la "Normande" regagnait Bordeaux, ayant son armateur comme passager, lorsqu'une violente tempête de suroît se déclara alors qu'elle se trouvait au large de La Corogne...

Le navire était fatigué et sous l'effet de violents coups de butoir de l'océan déchaîné, sa coque avait "travaillé" ouvrant de larges fissures entre les bordées par où l'eau n'avait pas tardé à pénétrer.

Aussi, encore que les pompes – on sait que sur ces navires elles étaient manœuvrées à bras – donnaient à plein, l'eau, dans les cales, atteignit bientôt trois mètres de hauteur...

La situation était critique, désespérée et les hommes commençaient à manifester de l'inquiétude.

Le passager surtout, que la peur de mourir avait fait se réfugier dans le "carré" du commandant.

M.Bouin, quant à lui, était à son poste, sur la dunette, remontant, autant que faire se pouvait, le moral de ses hommes en leur commandant les manœuvres propres à arracher le brick à la mort...

L'absence de l'armateur se prolongeant toutefois un peu trop à son gré, le capitaine se décida à gagner son "carré". Où il trouva son armateur pendu à une épontille...

La mort avait-elle déjà fait son œuvre ?

Nous allons bien le voir, se dit le capitaine qui, enlevant rapidement son couteau de sa gaine, trancha d'un coup sec le foulard auquel l'armateur pendait, lamentablement, ridiculement...

M.Bouin manda alors le moussaillon, lui ordonna de lui procurer une serviette mouillée – c'était en l'occurrence facile, on le conçoit – et fit bientôt bénéficier le pendu d'une flagellation énergique...

Si énergique qu'elle eut pour effet de ranimer le désespéré qui, toutefois, n'en menait pas large...

Car M.Bouin le fixait d'un œil dénué d'aménité...

- Allez, hop : sur le pont ! lui commanda-t-il. Sans demander son reste, le passager gravit l'escalier, gagna la dunette et, sous la conduite du capitaine, le pied du mât de misaine...

- Votre attitude, lui déclara le maître de la "Normande", risque de provoquer la panique à bord. Comme les circonstances ne s'y prêtent guère, souffrez que je vous demande de rester avec nous...

Joignant alors le geste à la parole, M.Bouin amarra solidement son armateur au mât... Où celui-ci resta jusqu'au moment où, ayant triomphé des éléments déchaînés, M.Bouin parvint à conduire et mettre son navire à l'abri dans la rade de La Corogne...

Là, l'armateur, qui préférait l'atmosphère de son bureau à celle du Large, débarqua, priant Mme Bouin d'en faire autant.

- Vous n'allez tout de même pas poursuivre le voyage après les heures pénibles que nous venons de vivre, lui dit-il...

- Mais pourquoi pas, lui répondit la brave dame, qui ajouta :

- Là où va mon mari, je peux aller également...

Et Mme Bouin l'a encore prouvé qui, ainsi que nous l'avons vu, partagea avec lui, pendant huit ans, ses fortunes de mer, bonnes ou mauvaises.

Le Fondateur Gallo-Romain de Rezé

Yann Vince

En 1868, les éditeurs nantais Vincent Forest et Emile Grimaud publiaient une brochure rédigée par F. Parenteau, conservateur du musée d'archéologie de Nantes. Cette brochure portait pour titre « *le fondateur du jardin des plantes de Nantes et son confrère de Rezé, attributions celtiques et gallo-romaines* ». La 3^{ème} partie de ce document relate la découverte lors de la reconstruction de l'église St Pierre au bourg de Rezé d'un laraire gallo-romain. Cet ensemble de figurines – aujourd'hui conservé au musée Dobrée – constitue l'oratoire de l'atelier d'un fondeur de bronze ou d'un orfèvre en activité à la fin du 1^{er} siècle ou au début du 2^{ème} siècle. Ce laraire présente un buste d'impératrice montrant ainsi la diffusion du culte officiel de la famille impériale divinisée, ainsi que deux divinités en tunique, à la coiffure d'étoiles, personnifications, « à la romaine », de divinités protectrices gauloises dont on ignore le nom. Voici le texte intégral de cette publication concernant Rezé.

« Au mois de juillet 1863, les ouvriers carriers employés à l'extraction des pierres nécessaires à la reconstruction de l'église de Rezé, en déblayant le sol, mirent à nu des constructions gallo-romaines, tout un vaste ensemble, qui trouvera sa description plus tard. Je me contenterai de signaler le *laraire* qui gisait enfoui soigneusement dans un trou creusé à deux mètres de profondeur, dans le sol antique, et destiné à le recevoir ; une terre légère et non de la cendre avait été placée comme emballage pour maintenir, sous l'arcature de la chapelle, les petites statuettes mises en place debout, et les préserver de la casse. Le laraire est formé de petites briques à crochet réunies par du ciment : le tout est couvert à l'extérieur d'un beau stuc rouge-brun que les ouvriers prirent pour du marbre, tant il était poli. Malheureusement ils ne virent pas l'arcature, et attaquèrent la petite chapelle par le haut. Le piédestal était encore debout, placé à l'angle d'un mur, à cinq mètres de distance du point précis où le laraire était enfoui. Il était formé de briques ordinaires sans crochets et pouvait avoir deux mètres de hauteur et soixante centimètres de largeur en carré. Il adhérait à un mur bâti en petit appareil, avec trois rangs de briques formant chaînettes, disposition qu'on rencontre partout à Ratiatè et au Portus Namnetum.

Je crois que le laraire était adossé à une construction particulière, à l'angle d'un carrefour ; ce qui devait beaucoup le faire ressembler aux madones italiennes, et plus encore (à l'art près), au groupe qui de nos jours représente la Vierge de la Salette, Maximin, sa compagne et son chien.

A cinq mètres du laraire, et à une égale distance d'une vaste salle circulaire chauffée par un calorifère, en retour d'équerre du carrefour ou placis dont j'ai parlé, existait une petite chambre, un atelier, large de cinq mètres et longue de quatre mètres ; les murs étaient construits en petit appareil, avec lignes de briques et enduit rouge soigneusement poli à l'intérieur ; le pavé était formé d'un blocage de 20 centimètres en pierre, posé sans ciment ni aucun lien ; sur ce premier lit une couche de béton en chaux, sable et briques cassées, également de vingt centimètres ; enfin, reposant sur le tout, un carrelage en pierres de tonnerre, ayant vingt centimètres de côté et cinq millimètres d'épaisseur. Sous l'un de ces carreaux, je recueillis moi-même, posé sur le béton et avec intention, un moyen bronze de Tibère portant au revers Cérès assise et la mention en légende circulaire de la 7^{ème} puissance tribunitienne (TRIBVN. POTEST. VII.).



Autour de la chambre régnait un petit banc maçonné, de quarante centimètres de hauteur sur trente-cinq centimètres de largeur, pouvant servir de siège ou d'étagère ; enfin les débris d'un fourneau en briques, avec tuyau de conduite pour la fumée et peut-être une hotte, si j'en crois deux crampons et les traces d'arrachement laissées dans le mur, qui dans cette partie avait encore près de deux mètres de hauteur. Dans les terres amoncelées sur le sol de l'atelier et les débris informes des murs éboulés, on a ramassé :

1° Les débris d'une douzaine de creusets, d'une petite dimension, dont l'un renfermait encore des scories de bronze et plusieurs culots aussi en bronze ;

2° Un moyen bronze d'Auguste, au type de l'autel de Lyon, et une tessère de bronze, pièce uniface, du module du moyen bronze romain, portant au centre la contre-marque de Tibère, TIB.C., imprimée en creux, et le chiffre I, gravé à la pointe sèche ;

3° Enfin, la moitié d'un moule en matière schisteuse très compacte ; ce moule servait à couler les rouelles de bronze cruciformes connues de tous les antiquaires, en général, et des numismatiques (sic) en particulier : il y avait place pour cinq rouelles.

Longtemps on a cru que ces rouelles, à l'instar des monnaies percées de la Chine, avaient dû servir de numéraire primitif aux peuples de la Gaule.

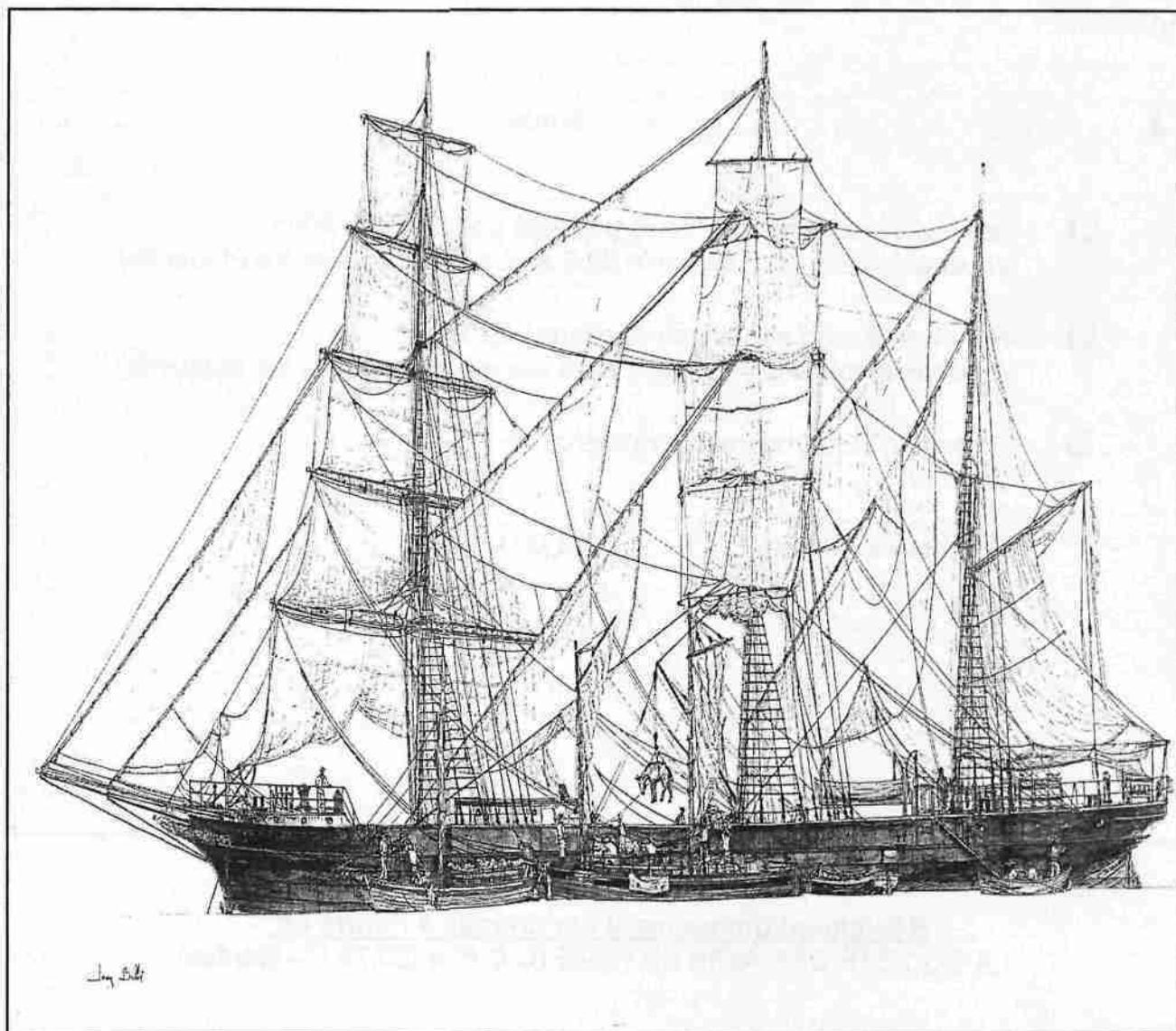
M. Hucher de son côté, et moi du mien, à peu près à la même même époque et sans entente préalable, nous sommes arrivés à affirmer, preuves en mains, que les rouelles de plomb, que l'on avait aussi regardées comme des monnaies primitives, n'étaient que des pesons de fuseaux. Aujourd'hui, je dois dire ce que je pense des rouelles de bronze et de leur usage à l'époque gauloise et gallo-romaine.

La roue est pour nous l'emblème du Gandharva, d'Ixion, d'Apollon, et, dans nos contrées, de Bélénus, tous envisagés au point de vue solaire ; ces représentations abondent sur les monnaies gauloises, celles de l'Armorique, en particulier ; les oboles massaliotes au type d'Apollon la portent aussi au revers ; la patère d'argent de Notre Dame d'Alençon, conservée au musée du Louvre et que j'ai fait graver dans mon essai sur les monnaies des Namnètes, place la roue aux pieds d'Apollon : on la trouve dans l'Inde, en Irlande, en Gaule, à Rezé, un peu partout ; les rayons varient en nombre, comme pour les roues des chars antiques. J'ai pu m'en convaincre en étudiant au musée du Louvre, lors de mon dernier voyage à Paris, les admirables frises en terre cuite du musée Campana, représentant des chars.

Les trois rouelles d'or ornées de bélières que j'ai fait graver, sont de charmants bijoux de femmes, destinés à être portés en breloques ou pendeloques suspendues à des colliers ou à des bracelets. Les deux plus grandes viennent de Bretagne : elles ont été trouvées sur l'emplacement de la cité d'Osismor, « *pare ilis a Paganet* », dans le champ de repos de l'église des païens ; la troisième vient des environs de Metz. Ce sont de petits bijoux à destinations religieuses, médailles de dévotion au culte de Bélénus. La fibule de bronze, ainsi que les rouelles de bronze coulées dans notre moule, rentrent dans la même catégorie et doivent avoir la même attribution ; la grande rouelle peut être une châtelaine, ou mieux une ménagère destinée à supporter les clefs de coffret, etc., si j'en crois le remarquable travail sur les rouelles antiques de M. Henri de Longpérier, inséré dans la *Revue Archéologique* du 1^{er} décembre 1867.... »

Le BELEM en cours de déchargement de sa cargaison de mules et de moutons dans le port de Belem.

Ces animaux ont été embarqués à Valparaiso ou à Buenos Aires lors des sept premiers voyages du navire entre juillet 1896 et juin 1900.



BULLETIN D'ADHÉSION
A la Société des Amis de Rezé

La cotisation annuelle vous permettra de recevoir gratuitement les numéros du bulletin L'AMI de REZÉ de l'année 2003, et de participer aux activités de l'Association des Amis de Rezé.

Nom : Prénom :

Adresse :
.....
.....

Tél. : e-mail :

Adhère à la Société des Amis de Rezé pour l'année 2005
et verse la cotisation annuelle de 8 euros (3 euros pour les étudiants)

Renouvelle mon adhésion pour l'année 2005
et verse la cotisation annuelle de 8 euros (3 euros pour les étudiants)

Demande la fourniture des numéros antérieurs :

N°

Nombre de numéros : X 1,60 € =

Date :

Signature :

Règlement uniquement par chèque à l'ordre de :
LA SOCIÉTÉ DES AMIS DE REZÉ (C.C.P. 4323.74 F – Nantes)

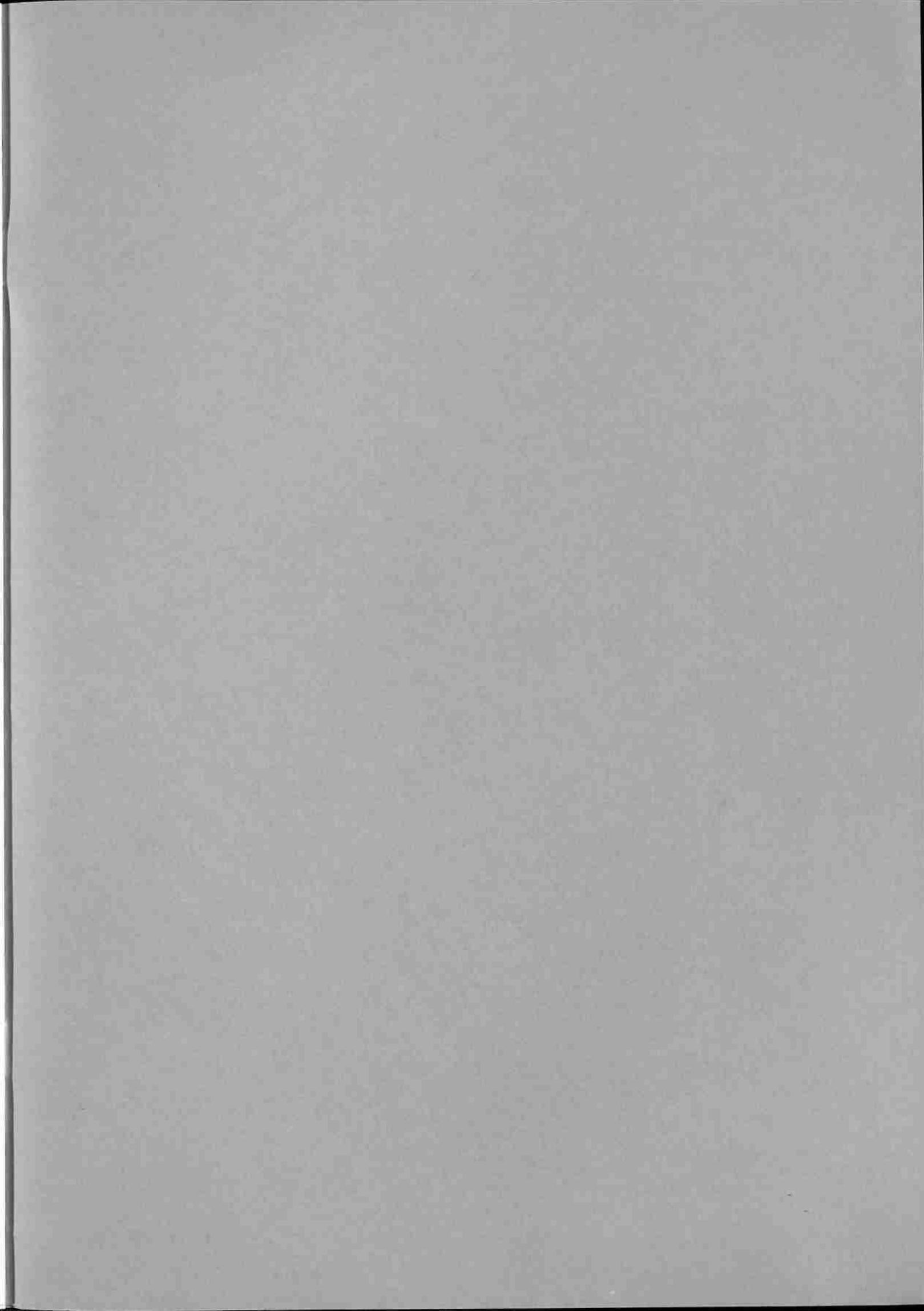
Société des Amis de Rezé

Archives Municipales de Rezé

Hôtel de Ville – Place J.B. Daviais – B.P. 159 – 44403 REZÉ Cedex

Contact : M. KERVAREC – 02 40 75 47 60

e-mail : victorhugo@tele2.fr *



6500 134