

N° 61

L'ami de Rezé

Avril 2010/ Le bulletin de l'Association des Amis de Rezé / participation : 3 €

Sommaire

Le mot du Président – Michel Kervarec	Page 1
Françoise d'Amboise Duchesse de Bretagne et carmélite Fondatrice du carmel des Couëts – Jean Seutein	Pages 2 à 7
L'année 1810 à Rezé au travers de l'état-civil – Liliane Biron	Pages 8 à 15
Les Couëts ou les bois ? – Michel Kervarec	Pages 16 à 17
Les savants et les bouseux – Michel Kervarec	Page 18
Jean-Baptiste Codet – Le dernier capitaine trentemousin 1900-1991 ..	Pages 19 à 49

L'éditorial

Le mot du Président

Dans ce bulletin nous avons choisi de reproduire une importante étude sur le dernier capitaine au long cours de Trentemoult issu d'une lignée de marins, Jean-Baptiste Codet (1900-1991).

Ce travail a été fait par son propre fils, François Codet, dans le cadre d'une histoire familiale. Nous ne pouvions avoir un travail plus sérieux et il devrait intéresser tous ceux – et ils sont nombreux – que le monde maritime ne laisse pas indifférent.

Jean Seutein, lui, nous fait remonter 500 ans en arrière avec l'histoire de Françoise d'Amboise, duchesse de Bretagne puis fondatrice du carmel des Couëts dont elle devint la supérieure après son veuvage.

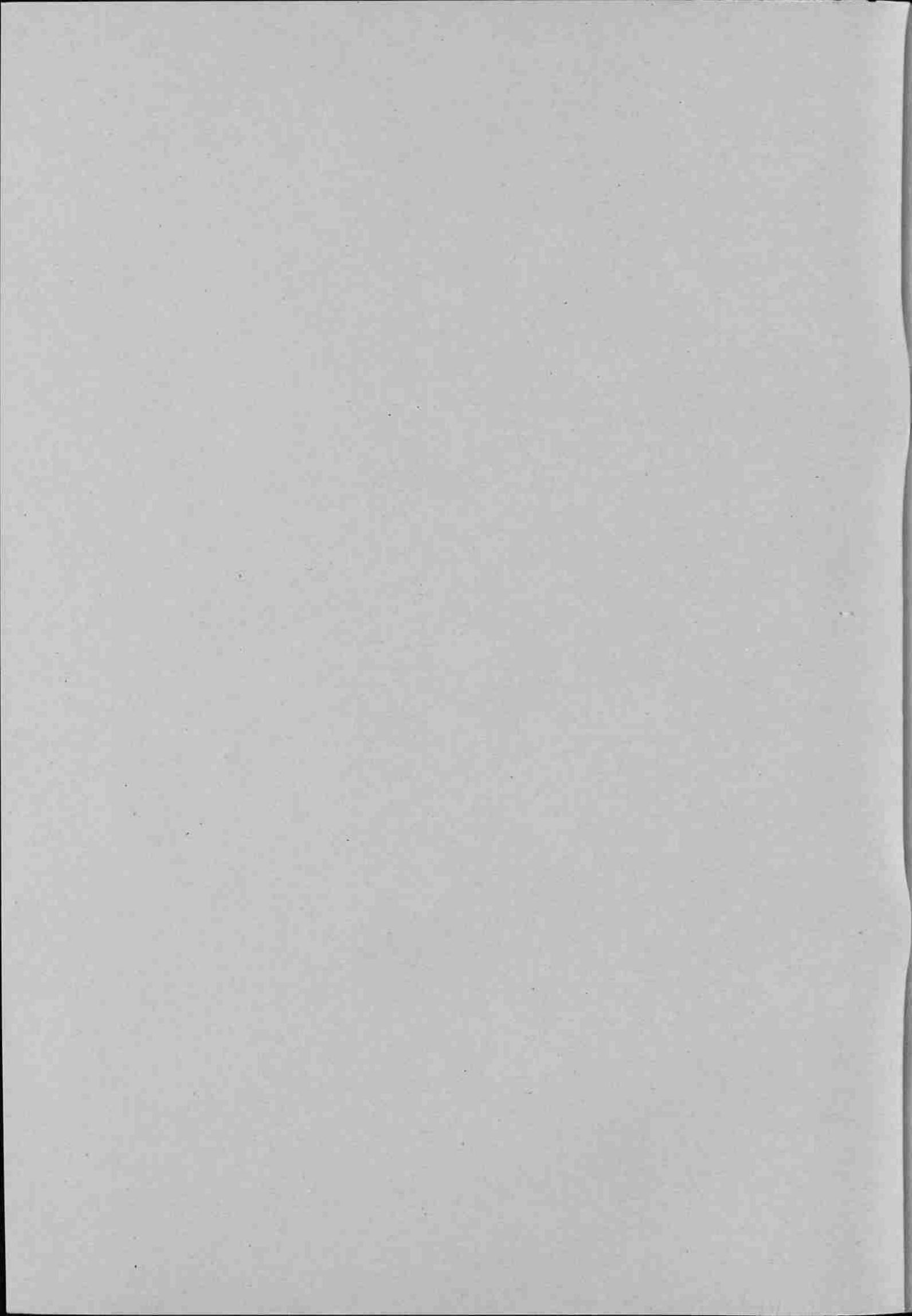
Liliane Biron se contente de remonter de 200 ans en étudiant les registres d'état-civil de Rezé, toujours riches d'enseignements. 1810, c'était sous le règne de Napoléon.

Le président s'est limité cette fois à deux petits articles consacrés à la toponymie.

Tout cela fait un bulletin d'une cinquantaine de pages. Les sujets traités sont sans doute peu nombreux mais nous pensons qu'ils intéresseront nos amis.

Lorsque ce numéro paraîtra, l'Assemblée Générale de notre association viendra de se dérouler. N'oubliez pas de renouveler votre adhésion au plus tôt et, en attendant, bonne lecture.

Le président
Michel Kervarec



Françoise d'Amboise – 1427 - 1485

Duchesse de Bretagne et carmélite Fondatrice du carmel des Couëts

Par Jean Seutein

Avant d'évoquer la figure de Françoise d'Amboise, un historique de la maison religieuse des Couëts s'impose.

En 1148 mourut le duc Conan III le Gros, fils d'Alain Fergent. Sur son lit de mort, il renia son fils Hoël VI, comte de Nantes, comme bâtard, ce qui allait déclencher une guerre entre trois factions prétendant à la succession, dont celle de Hoël. Maître à Nantes, celui-ci y reprit les affaires en suspens, ainsi de la fondation d'un prieuré aux Couëts où existaient une maison et un domaine lui appartenant. Dans son Dictionnaire de Bretagne, publié en 1778, Ogée écrit : « *Le couvent des Couëts, habité par des religieuses carmélites, fut fondé par Noël VI, comte de Nantes. Ce prince avait une fille que l'on nomme Odeline, religieuse dans l'abbaye de Saint-Sulpice, au diocèse de Rennes, en considération de laquelle il donna, l'an 1149, à cette abbaye, son manoir de Secretus ou, selon une autre leçon Secouetus, que Don Lobineau interprète la maison des Couëts. L'année suivante, le comte ajouta à son présent l'île de Groais, située dans la Loire, avec le prieuré de Sainte-Radegonde en la paroisse du Loroux, et celui de Sainte-Honorine, en la paroisse de Héric (...). En 1177, Robert, I^{er} du nom, évêque de Nantes, approuva deux donations faites au monastère des Couëts, l'une à la communauté des hommes, l'autre à la communauté des femmes ; c'étaient des Bénédictins et des Bénédictines (...). Dans*

la suite, les conciles défendirent ces sortes d'établissements abusifs ».

Il ne resta plus que les Bénédictines aux Couëts. Bien pourvue à l'origine, leur maison ne cessa de profiter des largesses ducales et autres.

En 1305, le duc Jean II fut tué accidentellement à Lyon. Dans son testament, il légua « *mille livres tournois aux pauvres de la ville et du diocèse de Nantes ; à l'abbaye de Buzai quarante livres ; à l'abbaye de Villenove quarante livres ; aux manoirs des Escoëts de lez Nantes dix livres ; à chacune des autres abbayes du diocèse vingt cinq livres, etc ».*

Le duché profita de la dissolution de l'ordre des Templiers et les biens de ceux-ci échurent en grande partie à des maisons religieuses par décisions ducales. La maison des Couëts recueillit ainsi le beau domaine de la Templerie et de la Chaussée en Château-Thébaud et Aigrefeuille comprenant une bonne dizaine de fermes, d'un seul tenant, avec clos de vignes, un moulin à eau et un moulin turquois.

En 1312, le duc Jean III devenait ainsi un des grands bienfaiteurs des Couëts.

Parmi les prieures des Couëts, on note, en 1376, Julienne du Guesclin, une des sœurs du célèbre connétable.

C'était alors une époque fort troublée (guerre entre Charles de Blois et Jean de Montfort) puis, au 15^e siècle, la Bretagne connut une embellie. Quant au prieuré des Couëts, il était, lui, en pleine déliquescence.

Françoise d'Amboise était la fille aînée de Louis d'Amboise, sire d'Amboise, vicomte de Thouars, prince de Talmont, l'un des principaux seigneurs du Poitou, et de Marie de Rieux, d'une des plus puissantes familles de Bretagne. Le père était, entre autres, baron d'Ancenis.



Françoise d'Amboise

Louis d'Amboise et les siens résidaient le plus souvent en leur château de Thouars et c'est là que naquit Françoise le 9 mai 1427. Le château d'Amboise (alors une forteresse) était jugé trop peu sûr à cette époque troublée.

Pour les grands seigneurs, Françoise était, potentiellement, un parti des plus intéressants et, très tôt, les demandes en mariages affluèrent à Thouars (ceci dès la petite enfance).

Parmi les solliciteurs était Georges de La Trémouille, favori du roi Charles VII, pour le compte de son fils Louis, alors un enfant lui aussi.

Ayant essayé un refus, La Trémouille fomenta un complot contre Louis d'Amboise. Il l'attira dans un guet-apens et le jeta dans sa prison pour tenter de le faire fléchir. Parallèlement, ses hommes envahirent les terres de la victime.

Marie de Rieux, avec sa fille, avait réussi à échapper aux soudards de La Trémouille et s'était réfugiée à Parthenay, chez Arthur de Richemont, compagnon de Jeanne d'Arc, connétable de France et frère du duc de Bretagne Jean V. C'était un puissant personnage et il prit Marie et sa fille sous sa protection, non sans arrière-pensée. Ainsi se

prépara le futur mariage de Françoise d'Amboise, âgée de trois ans, avec Pierre, fils du duc de Bretagne Jean V, âgé de douze ans.

Françoise fut séparée de sa mère et amenée, via Ancenis, à la cour ducale à Nantes sous la garde de la duchesse Jeanne de France. Un an plus tard, le 21 juillet 1431, une convention fut signée qui entérinait le projet de mariage, celui-ci devant intervenir pour les quinze ans de la promesse. Désormais, l'enfant suivit la cour dans ses pérégrinations, au Gâvre, à Rochefort-en-Terre et surtout au château de l'Hermine à Vannes.

L'année 1433 vit la libération de Louis d'Amboise et le décès de Jeanne de France. Ce dernier événement poussa Jean V à venir se fixer à Nantes et c'est en cette ville que Françoise allait passer la plus grande partie de son enfance.

En 1434, le duc posait la première pierre d'une nouvelle cathédrale, l'évêque, son cousin, Jean de Malestroit, posait la seconde et François, fils aîné du duc, la troisième. La quatrième fut posée par le doyen du chapitre.

Le décès de Jean V survint en 1441, un an avant le mariage prévu entre Françoise et Pierre (1442). François 1^{er} accédait au trône ducal, son frère Pierre avec sa jeune épouse allait s'installer à Guingamp, apanage du premier, François ne régna que quelques années. Il décéda en 1450 laissant le trône ducal à Pierre.



François 1^{er} duc de Bretagne.

(Portrait tiré de l'église cathédrale de Vannes.)



Françoise d'Amboise, femme du duc Pierre II,

D'après son portrait original du couvent de Sainte-Claire de Nantes.



Pierre II duc de Bretagne,

D'après un portrait original du couvent de Sainte-Claire de Nantes.

Pierre II était un homme pieux et il laissa toute latitude à Françoise dans ses activités religieuses, mais c'était aussi un jaloux et un tyran domestique, ce dont elle eut beaucoup à souffrir.

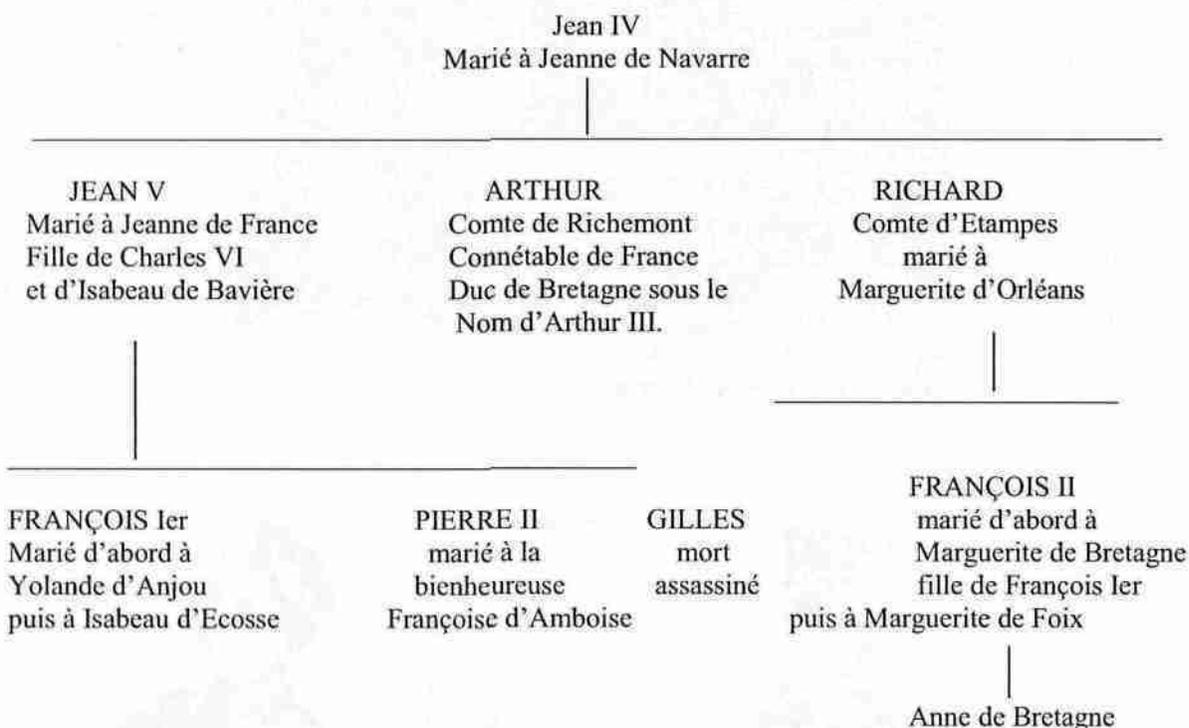
Ils entreprirent en commun néanmoins de fonder une maison religieuse à Nantes, un couvent pour dix huit religieuses de Sainte Claire (Clarisses). Ils avaient obtenu l'accord du pape Callixte III et l'affaire se régla en 1455-1456, mais Pierre II ne vit pas l'aboutissement du projet. Il décéda en 1457 et, pour la succession, on dut aller chercher l'oncle, le vieux connétable Arthur de Richemont qui devint duc sous le nom d'Arthur II. Il devait décéder l'année suivante.



Le duc Arthur III, connétable de Richemont.

D'après le portrait original du couvent des Chartreux de Nantes.

TABLEAU GENEALOGIQUE



Derniers ducs de Bretagne

Jean IV le Conquérant	1365-1399
Jean V le Sage	1399-1442, son fils
François Ier	1442-1450, son fils
Pierre II	1450-1457, frère du précédent
Arthur III	1457 - 1458, oncle des deux précédents
François II	1458-1488, son neveu
Anne de Bretagne	

Françoise d'Amboise, jeune veuve de trente ans, était redevenue un parti intéressant et cette fois, c'est son propre père, Louis d'Amboise, qui combina un projet avec le roi Louis XI : attirer sa fille en France et la remarier avec le duc de Savoie, frère de la reine de France.

Sous un prétexte pieux, Louis XI vint à Nantes en 1461. En réalité, c'était pour s'emparer de la veuve et l'amener en France. Alors qu'elle se rendait à l'église collégiale Notre-Dame pour faire ses dévotions, elle fut interceptée par plusieurs seigneurs au service du roi. Ceci se passa devant de nombreux témoins et elle parvint à gagner Notre-Dame.

En cette église, Messire Jean Houx, aumônier du château, célébrait la messe. Jusqu'alors, Françoise ne s'était confiée qu'à son confesseur, le père de la Nuce, de son désir de se retirer au carmel. Cette fois, elle le fit publiquement. Au moment de la communion, elle se dirigea vers le prêtre officiant et lorsqu'il lui présenta l'hostie, elle se retourna debout face à l'assemblée et, d'une voix forte, prononça ces paroles : « *Je fais vœux à Dieu et à Notre-Dame du Carmel de garder la charité sans jamais me marier (...), Dieu inspirant mon désir de me faire religieuse. Et vous en serez témoins* ».

Dehors, le bruit s'était répandu que l'on avait voulu enlever Françoise. Or celle-ci jouissait d'un fort capital de sympathie dans le peuple. On savait qu'elle s'était opposée à une augmentation des impôts que Pierre II avait prévue. Son comportement charitable plaidait aussi beaucoup pour elle et le peuple de la cité se mobilisa, s'arma de ce qui était disponible et lui fit une escorte pour la protéger.

Le duc avait été prévenu des menaces du roi et proposa un hébergement au château mais elle s'y déroba et s'enferma en une maison amie au Pilon, le peuple montant bonne garde à l'extérieur. François II envoya une troupe menée par l'amiral Guyon du Quélenec pour raisonner la foule. Celle-ci se calma après que Françoise se soit manifestée à la fenêtre.

Quelques jours plus tard, après avoir rencontré François II, elle obtint la permission de quitter le monde et celle de se retirer comme simple religieuse chez les clarisses de Nantes en attendant l'agrément du carmel.

Finalement, elle gagna le Gâvre, étape vers Vannes.

Les ducs de Bretagne séjournaient fréquemment dans cette dernière ville. En la cathédrale, près du tombeau de Saint Vincent-Ferrier, furent inhumées Jeanne de France, l'épouse de Jean V, et Marie de Rieux, la mère de Françoise.

Cette dernière était elle-même très attachée à cette ville.

En 1425, le duc Jean V avait donné aux Carmes une de ses maisons de campagne située au nord de la cité afin qu'ils y fondent un monastère que l'on nomma le Bon-Don.

Ogée écrit : « *Le monastère des Trois-Maries, près le Bon-Don, fut fondé et bâti par la duchesse Françoise d'Amboise, qui fit venir de Flandre (Liège) neuf religieuses carmélites pour l'habiter. Elle y entra elle-même en 1466 et, en 1469, elle prit l'habit de religieuse dans l'église des révérends pères carmes du Bon-Don qui servait aux deux monastères*¹. Cette duchesse fonda, par acte du 24 mars 1467, le couvent de Nazareth et lui assigna six cent livres de rente (Elle) fit profession au monastère des Trois Maries le 27 mars 1470 et, l'an 1475, elle fut élue prieure de ce couvent, où elle resta jusqu'en 1476, puis elle en sortit, avec neuf de ses religieuses, pour aller prendre possession du couvent des Couëts près Nantes».

L'abbé Travers écrit : « *La duchesse Françoise d'Amboise, veuve de Pierre II, avait renoncé au monde depuis quelque temps, et avait fait sa profession religieuse de l'ordre des Carmélites de Nazaret, diocèse de Vannes. Le duc François II et sa nouvelle épouse, Marguerite de Foix, dont le séjour était à Nantes, souhaitèrent de la voir plus près d'eux. Ils obtinrent du pape Sixte IV que le prieuré des Couëts, ordre de Saint-Benoît, dépendant de Saint-Sulpice-lez-Rennes, depuis près de 300 ans, serait incorporé à l'ordre des Carmélites, et que la sœur Françoise d'Amboise y ferait sa demeure. Le prieuré avait une prieure (Yvette Le Gac) et six religieuses sans clôture, comme presque toutes les communautés de filles de ce temps là. La sœur Françoise s'y rendit avec neuf religieuses carmélites le 20 décembre 1476 ; Renaud Godelin, sénéchal de Nantes, Michel de Parthenai, chevalier, et M^r Nicolas de Kermeno, conseiller du duc, les mirent en possession le même jour en exécution des bulles du pape et du mandement du duc du 18*

¹ L'acte fixant la prise d'habit avait été fixé au 25 mars 1462

précédent. Les sept bénédictines à qui l'on permit d'opter ou de rester aux Couëts en passant dans l'ordre des Carmélites, ou si elles voulaient vivre bénédictines, de choisir une maison de cet institut, défendirent le terrain pendant deux ans. Elles furent contraintes de céder, car le pape les y forçait par ses censures et le duc François par ses ordonnances. Elles se retirèrent à Saint-Sulpice-Nid-de-Merle-lez-Rennes sans aucune assignation sur les revenus des Couëts pour leur entretien à Saint-Sulpice ».

En 1478, Françoise d'Amboise et ses compagnes furent mises en pleine possession des lieux par le duc François II et Yves de Kerisac, grand vicaire de l'évêque de Nantes.

Le prieuré devint couvent. Les murailles furent relevées, les cellules séparées et l'on érigea un clocher sur le chœur de la vieille chapelle.

La supérieure attachait d'emblée beaucoup d'intérêt à l'administration. Elle exigea des officiers seigneuriaux des comptes rigoureusement exacts et inaugura une formule de contrats qui se renouvelerait jusqu'à la Révolution.

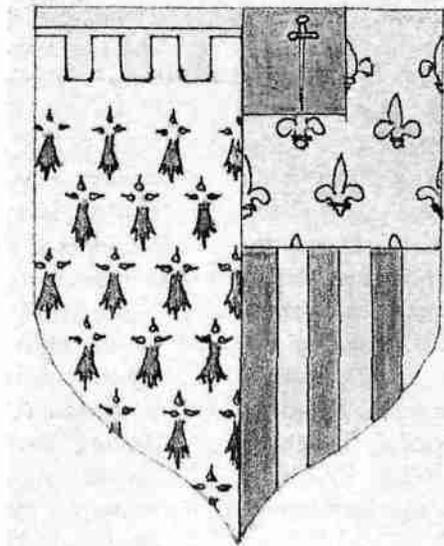
Sur le plan spirituel, elle mit non moins d'ordre. Sur sa demande, Alain de la Roche, religieux dominicain de Dinan, qui prêchait alors à Nantes, vint établir la dévotion du Rosaire au monastère.

Celui-ci acquit rapidement une grande renommée et le père Soreth, général des Carmes et réformateur de son ordre en France, proposa le couvent des Couëts comme modèle à tous les Carmels.

Françoise d'Amboise s'éteignit le 4 novembre 1485. Le chapitre de la collégiale Notre-Dame insista pour que la défunte soit inhumée dans le tombeau de son époux Pierre II. Mais la volonté de Françoise était d'être enterrée à l'entrée de la salle du chapitre des Couëts afin que les religieuses soient obligées de fouler aux pieds ses restes mortels.

Le 27 septembre 1864, le pape Pie IX confirmait le décret de la Sacrée Congrégation des Rites approuvant le culte rendu à Françoise d'Amboise, bienheureuse.

Françoise d'Amboise – Duchesse et carmélite 1427-1485



Le Blason de Françoise d'Amboise

Party à dextre d'argent, semé d'hermines qui est BRETAGNE, au lambel d'azur

A senestre, écartelé en chef d'or semé de fleurs de lys d'azur, au franc canton de gueules, chargé d'une épée d'argent posé en pal qui est THOUARS, et en pointe pallé d'or et de gueules de six pièces qui est AMBOISE

L'année 1810 à Rezé au travers de l'état-civil

Par Liliane Biron

Combien de Rezéens en 1810 ? Sans doute autour de 5000 (en 1791, le curé Dupré-Vilaine donne le chiffre de 4960, en 1805, 4904 sont recensés¹ Si le nombre de 5000 habitants ne peut être fiable à 100 pour 100, ce que l'on peut savoir par contre, c'est le nombre de naissances, mariages et décès répertoriés cette année-là dans les registres de l'état-civil : 128 naissances, 42 mariages et 128 décès.

En 2010 aucun Rezéen (sauf exception !) ne naîtra dans sa commune ; 200 ans auparavant ils naissent tous (sauf exception !) à Rezé ; ils y meurent tous aussi, sauf exception, comme ces soldats victimes des guerres de l'Empire ou ce marin naufragé ; par contre un nombre important d'enfants en nourrice venus de Nantes est à ajouter à la liste des décès rezéens. Pour ce qui est des mariages dans la majorité des cas on se marie entre Rezéens.

Pour enregistrer ces événements, un homme tient la plume, c'est Jean-François Ertaud ; il tiendra les registres jusqu'en avril 1820. Le 27 février 1818 il ajoutera à son titre « Maire officier de l'état-civil » celui de « Chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis » (la Restauration est passée par là !). Ce qui est curieux, c'est qu'il y a un secrétaire de mairie, Pierre-François Vandrin, mais il ne rédige aucun acte, il se contente d'être le témoin de l'enregistrement de bon nombre de naissances et d'apposer sa belle signature au bas des actes. Il n'est pas le seul d'ailleurs, le menuisier du bourg Etienne-Pierre Cassard, adjoint de Jean-François Ertaud lui tiendra souvent compagnie ; une autre équipe fonctionne aussi : c'est le sacristain Julien Saupin souvent associé au maçon du bourg Sébastien-François Cantin ; ces deux derniers ne savent pas signer.

Les naissances

Ce sont les pères en majorité qui viennent déclarer la naissance de l'enfant mais ils ne sont pas les seuls ; sur 128 naissances :

- 16 sont déclarées par les sages-femmes (qui ne savent pas signer)
 - 11 par Marguerite Bradane, épouse de Jean Barret qui officie essentiellement à Trentemoult
 - 5 par Anne Bourasseau, femme de Joseph Bernard, de Saint-Jacques à Nantes qui, elle, exerce à la Haute-Ile et à la Basse-Ile.
- 2 par Teulieras, officier de santé à Rezé
- 2 par Anizon, chirurgien de Nantes
- 1 par Gournay, également chirurgien de Nantes.

Il est à signaler que ces cinq personnes ont toutes pratiqué leur profession sur Trentemoult, la Haute-Ile et la Basse-Ile (sauf Teulieras une fois au Jaunais) dans des familles de marins (sauf Teulieras encore, chez un marchand de vin de Trentemoult). L'absence des pères peut expliquer le déplacement des praticiens, mais à aucun moment il n'est question de sages-femmes dans les autres villages : les pères, sédentaires, sont plus disponibles pour venir au bourg et le nom des ces personnes qui exerçaient dans les autres villages de Rezé ne nous est parvenu, du moins pas au travers des registres de l'état-civil.

Revenons maintenant à la famille de ces 128 enfants nés à Rezé en 1810 (54 garçons, 74 filles dont deux paires de jumeaux, garçon et fille dans les deux cas). 126 ont leurs parents domiciliés à Rezé, 1 à Saint-Sébastien né à Trentemoult sans doute chez ses grands-parents et 1 à Paris. Celui-ci, une fille Joséphine d'Andrade, est l'enfant d'un chevalier portugais inspecteur général des subsistances des armées réunies à Madrid et c'est au Jaunais que sa mère, hébergée par une

¹Michel Kervarec : Rezé pendant la Révolution et l'Empire pages 16 et 206

famille du lieu, la mettra au monde avec l'aide de Teulieras cité plus haut.

Donc le maire Jean-François Ertaud note consciencieusement les nom et prénom du père, son âge, son métier et son lieu de résidence, le prénom de son enfant, son sexe et les date et heure de sa venue au monde. Pour la mère, il se contente de noter les noms prénom, mais rien de plus ...

L'âge des pères

L'âge des pères s'échelonne de 20 ans $\frac{1}{2}$ (pour se vieillir un peu le $\frac{1}{2}$ est ajouté à leur âge par les 2 ou 3 plus jeunes !) à 47 ans. 21 actes ne le donnent pas, étant effectués par le personnel de santé cité plus haut. Sur les 107 actes le mentionnant, la moyenne se situe à 33 ans passés.

Les professions

Deux métiers sortent du lot : laboureurs et marins :

- 44 laboureurs auxquels ont peut rattacher 8 jardiniers et 3 journaliers : 55 personnes soit plus de 43% des professions.
- 32 marins : plus de 25%

Viennent ensuite 6 marchands de vin, 4 maçons, 3 mesureurs de sel, 3 jectiers,² 2 meuniers et 2 sabotiers.

Les professions suivantes ont un représentant chacune : marchand-boutiquier, charcutier, boulanger, poêlier, cordonnier, charpentier d'assemblage, charpentier de bateau, tonnelier, marchand-tonnelier, parreyeur³ entrepreneur de bâtisse, menuisier, mesureur, mesureur de charbon, tisserand, maître-tailleur, constructeur de barge, notaire impérial sans oublier un rentier et, cerise sur le gâteau, un inspecteur général des subsistances des armées réunies à Madrid, cité plus haut mais qui n'a peut-être jamais mis les pieds à Rezé !...

² Jectier : transporteur, voiturier par terre

³ Parreyeur ou perryeur : ouvrier qui travaille la pierre ou l'ardoise ; également cantonnier devant entretenir les ouvrages en pierres le long des cours d'eau

Le lieu de résidence

Pour le lieu de résidence, c'est Trentemoult qui voit le plus grand nombre de naissances :

- 37 soit presque 30% ; il faut dire qu'avec 32 marins presque tous domiciliés à Trentemoult c'était prévisible.
- Pont-Rousseau vient en second avec 19 naissances : 12 à Pont-Rousseau et 7 au Hameau de Pont-Rousseau ; le maire fait-il une distinction entre les deux ou est-ce simplement une fantaisie dans la rédaction des actes ? Je l'ignore.
- Les Chapelles et la Haute-Ile arrivent en 3^e position avec 8 naissances ainsi qu'au Bourg : 5 et si on ajoute les 3 de la Blanche les 8 sont là aussi.
- 4 naissances pour le Landreau, la Blordière et le Chatelier.
- 3 au Jaunais, au Chêne-Creux, à la Grand'haie et à Ragon.
- 2 à la Basse-Ile, la Petite-Lande, Mauperthuis (que le maire écrit Montpertuis), la Morinière, la Chaussée, les Trois-Moulins, l'Aufrère et le Port-au-Blé.
- 1 à la Croix-Médard, la Basse-Borderie, la Galotière, la Coran, le Praud, la Basse-Lande et le Genétais.

Les signatures

Pour les 107 pères venus à la mairie en personne, 41 signent. Vouloir faire des statistiques sur un si petit nombre et sur une année seulement n'est pas très fiable mais donne tout de même une petite idée du niveau d'alphabétisation de la population masculine.

Donc, ces 41 personnes qui savent signer représentent environ 38% du total ; si l'on divise en 3 catégories – laboureurs et assimilés – marins – et le reste des professions. Pour les laboureurs, on a 12 signatures pour 56 actes, soit 11% environ alphabétisés.

Pour les marins, 9 signatures pour 16 actes, soit 56%

Pour le reste des professions : 20 signatures pour 35 actes soit 57% environ.

Comme on peut le constater, les travailleurs de la terre sont les grands perdants ; il y a sans doute plusieurs causes à cette carence : l'éloignement des lieux

d'enseignement et le besoin de « bras » toute l'année pour les travaux des champs sont probablement les principales.

Les témoins

Dans la majorité des cas, c'est donc le père qui vient déclarer la naissance de son enfant et il lui faut deux témoins. Très rarement il en amène deux, souvent un ou pas du tout et c'est là qu'interviennent les équipes citées plus haut. Le champion est le menuisier Cassard avec 46 prestations, suivi de près par le secrétaire de mairie Vandrin 45 ; le sacristain Saupin se déplace 31 fois et le maçon Cantin 24 fois. Les deux équipes ne se "mélangent" pas ou peu : menuisier – secrétaire de mairie d'une part, sacristain – maçon d'autre part.

Pour les autres témoins, leur lieu de résidence suit en gros celui du déclarant soit 18 de Trentemoult, 7 de Pont-Rousseau et du Bourg, 5 des Chapelles ou du Chatelier, 3 de la Haute-Ile ou du Chêne-Creux, 2 pour la Basse-ile, la Blanche, Ragon ou la Basse-Lande et un pour les autres villages. Mais un certain nombre viennent d'autres communes : 16 de Nantes, 2 de Vertou et 1 de chacune des communes suivantes : Bouguenais, Ancenis, La Chapelle-Basse-mer, Saint-Julien-de-Concelles, La Chevrolière, Rouans, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, le maire de Pont-Saint-Martin pour une naissance à Trentemoult et celui de Montbert pour une naissance à Pont-Rousseau... il faut dire que c'est celle de son petit-fils !..

Ces ouvertures vers d'autres communes montrent que les Rezéens de 1810 ne vivent pas en vase clos, loin s'en faut.

Le voisin est souvent sollicité pour accompagner le père à la mairie – les rôles pouvant être inversés quelque temps plus tard – La famille aussi se déplace bien sûr ; j'ai relevé 2 parents (sans plus d'indication), 4 cousins et même un cousin remué de germain ! 10 fois un grand-père s'est déplacé mais les gagnants ce sont les oncles : 40 fois ils étaient là !

Pour ce qui est des signatures, comme pour les pères, un certain nombre ne sait pas signer et l'acte ne produit que la signature du maire, quelquefois deux ou trois quand Vandrin ou Cassard sont présents. D'autres par contre en ont beaucoup plus ; on peut

donner quelques exemples de ces "privilegiés" :

- Marguerite Bessac de Trentemoult dont le père, marin, est absent. Les témoins qui signent sont un commis des douanes impériales et un rentier de ...23 ans plus cinq autres signatures dont celles de Juliette Serreau et Perrine Moriceau.
 - Joseph Huchet, fils d'un laboureur du Châtelier, dont les témoins sont l'équipe Vandrin-Cassard, bénéficie en plus de la signature de trois femmes : Modeste Fourier, Aline et Jeanne Pinatel.
 - Alphonse Bessac, fils d'un tonnelier de Trentemoult, qui signe avec un oncle de l'enfant Dejoye, gardien dans la marine, et Cassard a aussi la signature de Marie Boju.
 - Antoinette Fournillié fille d'un maître-tailleur du Bourg – signent : le père, le prêtre de la paroisse et le secrétaire de mairie en tant que témoins plus quelques autres dont Marie Michel Fournillié probablement la tante.
 - Aimé Barré, fils d'un marin de Trentemoult, absent, a en plus de celle du chirurgien Gournay et des témoins Cassard et Barban marin, celles de Barré et Aimé Michaud.
 - Marie Bessac (encore une Bessac !) fille d'un marin de Trentemoult a, comme témoins de sa naissance, le chirurgien Anizon et Jean-Marie Sioc'han de Kersabiec, maire de Pont-Saint-Martin, ce dernier à la mairie par hasard ou sollicité par la famille ?
 - Par contre, le père d'Augustine Albert, meunier à Ragon ne signe pas mais a fait certainement appel aux témoins qui l'accompagnent, tous les deux rentiers et qui signent : Auguste de Bruc de la maison de la Bauche-Tiraud et Pierre-Louis de Chambelle, de la Morinière, suivis de la signature de trois femmes : Proust née Bonamy, Emilie Proust et Eulalie Teulieras.
- Ces femmes ne sont pas nommées sur l'acte mais affirment leur présence par leur signature comme Françoise Lefay pour la naissance de Françoise Lesage fille d'un laboureur du Bourg ou Fleurie Leroy qui signe avec Pierre Codet en plus des témoins pour la naissance de Marie-Reine Clouet, fille d'un marin de Trentemoult.

Les prénoms

J'ai été étonnée par la grande diversité des prénoms. Jean et Marie arrivent encore en tête mais l'éventail est beaucoup plus ouvert qu'au siècle précédent et, en majorité, les enfants bénéficient de plusieurs prénoms. Ce qui dans les siècles précédents était réservé plutôt aux familles aisées se généralise. Alors, il est plus difficile de savoir si un Jean-François se fera nommé Jean ou Jean-François ou une Marie-Anne, Marie tout court. Dans la liste des prénoms, il y a des prénoms composés qui ne l'étaient peut-être pas et des seconds prénoms que je n'ai pas donnés et qui étaient peut-être utilisés avec le premier. En tout cas, je propose une liste et, qui sait, elle sera peut-être utile aux futures parents qui la liront !

- Jean (8 fois) associé à Jean-Michel (2)
Jean-Baptiste (2) Jean-François (1)
Jean-Marie (1)
- Pierre (6), François (2)
- René (3)
- Julien, Joseph, Noël, Edouard (2)
- Et (1) pour :
- Michel, Aimé, Baptiste, Alphonse, Louis, Lazare, Victor, Augustin, Félix, Alexis, Hippolyte, Jacques, Amédée, Alexandre, Ambroise, Paul et André soit 29 prénoms différents pour les 54 garçons de 1810
Pour les filles nous avons :
- Marie (11), Marie-Anne (9), Marie-Reine (5) que Ertaud écrit Raine (est-ce pour gommer le côté royal ?) N'oublions pas que c'est l'Empire !), Marie-Joséphine (3),
- Marie-Aimée (2), Marie-Magdeleine (2), Marie-Caroline (1)
- Jeanne, Anne et Françoise (6)
- Marguerite (3)
- Reine et Rose (2)
- Et un pour :
- Claire, Léonore, Antoinette, Prudence, Magdeleine, Augustine, Véronique, Adelaïde, Joséphine, Elisabeth, Jacqueline, Florence, Eugénie, Thérèse, Louise, Julie et une très originale Bazélique de Trentemoult (de Trentemoult aussi se distingue chez les garçons un deuxième prénom insolite Pacifique pour un Pierre et Napoléon pour un Noël).
- Donc 30 prénoms différents pour les 74 filles nées en 1810, guère plus que pour les

garçons alors qu'elles sont 20 de plus à naître cette année là.

Note 1 : Ces enfants sont nés la même année que Chopin, Musset et Schumann entre autres, mais eux ne sont pas nés à Rezé ... non, non, j'ai vérifié !.

Note 2 : Le "bilan" pour 1810 est de 27,2 naissances pour 1000 ; en 2009 à Rezé (un des meilleurs taux de natalité !) on compte 14,7 naissances pour 1000 (ouest-France janvier 2010).

Les décès

Les décès pour 1810 s'élèvent à 128, presque l'exact nombre des naissances à première vue, mais en fait ils sont moins nombreux si l'on déduit celui des enfants en nourrice venus d'autres communes, un jeune garçon de Nantes noyé en Loire et trois transcriptions de décès militaires morts les années précédentes soit 98.

Les enfants mort-nés ne sont pas comptabilisés dans les naissances, si on les rajoute on obtient 136 naissances et 98 décès, triste bilan mais un excédent de 38 naissances tout de même.

Quand meurt-on le plus ? Cette année-là c'est janvier le plus meurtrier avec 21 décès suivi de mars (13), février, avril, juillet et octobre (12), septembre (10), mai (9), juin et novembre (7), août (5) et décembre (4).

Les enfants mort-nés

Ils sont 10 et leur sexe n'est pas précisé.

Les enfants de moins d'un an

Chez leurs parents : ils sont 8

En nourrice : ils sont 27

On ne connaît pas le nombre global d'enfants en nourrice à Rezé mais ce que l'on sait c'est que 27 d'entre eux meurent cette année-là : 18 garçons et 9 filles, ce qui est considérable. Leurs âges s'échelonnent de 4 jours (!) à 8 mois ; celui de 8 mois est de Rezé, un vient de La Rochelle, les autres sont de Nantes.

Sur ces 27 enfants, 17 sont des enfants naturels (l'un d'eux est même un enfant exposé) et la profession de la mère n'est pas indiquée, ignorée probablement par les familles nourricières. Pour les autres, elle est quelquefois indiquée : maître-tanneur ou musicien. Ils sont placés chez des familles rezéennes, le plus souvent des veuves qui trouvent là un moyen de gagner un peu d'argent. Mais éloignement de leur mère, et sans doute manque d'hygiène et de soins font que les bébés placés meurent en nombre. La veuve Crétin des 3 Moulins en perdra 3 dans l'année, suivie par la veuve Arrouet du Chêne-Creux qui, elle, en perdra 2.

Les enfants de moins de 15 ans (et de plus d'un an)

26 d'entre eux meurent cette année 1810 : 18 garçons et 8 filles ; deux meurent noyés : un jeune garçon de Nantes (Pierre Sanson, fils de Pierre et de Marie Chantreau), âgé d'à peine 7 ans, tombé en Loire en passant d'un bateau à un autre, sans doute sur la rive droite mais retrouvé à Trentemoult ; sa mère domiciliée à Nantes viendra le reconnaître à Rezé ce qui entraîne de nombreuses formalités pour s'assurer que c'est bien lui et qu'elle est bien sa mère, témoins à l'appui. L'autre garçon de 9 ans (Julien Perraud fils de Julien et de Renée Huchet) se noiera dans la Sèvre à la Morinière dans les mêmes circonstances mais, retrouvé plus rapidement, les formalités seront écourtées.

A signaler que Sébastien Artaud, laboureur à Mauperthuis, et sa femme Françoise Philippe perdront Marie-Anne âgée de 4 ans le 13 septembre et François âgé de 21 mois le 5 octobre.

Les adultes (et les enfants de plus de 15 ans)

57 personnes de plus de 15 ans sont enregistrées dans les décès en cette année : 24 hommes et 33 femmes. Sur ces 24 hommes 3 sont décédés avant 1810 : 2 en 1807, 1 en 1809, soldats de l'Empire, dont la retranscription de décès n'aura lieu qu'en 1810.

- Pierre Denis né en 1782 à Rezé du 84^e régiment d'infanterie de ligne de la 1^{ère}

division de l'armée d'Italie décédé à 25 ans à l'hôpital de Conigliano en Italie par suite de fièvre le 23 décembre 1807 et enregistré à Rezé le 21 avril 1810 presque 2 ans après.

- Jean Callet né en 1784 à Rezé fils de Guillaume Callet et Michelle ... ? décédé à Venise le 9 avril 1807 à l'âge de 23 ans et enregistré à Rezé le 24 décembre 1810 soit, lui, plus de 3 ans après !
- Pierre Ollive, né au Chatelier, chasseur à la 1^{ère} Compagnie du 1^{er} bataillon du 26^e régiment d'infanterie légère est entré le 1^{er} octobre 1809 à l'hôpital de Kiev et y est décédé le 8 novembre suivant, enregistré à Rezé le 24 novembre 1810 soit un an après.
- Pierre Hugot, grenadier au 79^e régiment de ligne entré à l'hôpital de Trieste le 19 octobre 1809 par suite de maladie y est décédé le 23 février 1810 retranscrit à Rezé le 16 août 1810 soit 6 mois après, un record de rapidité !... Ainsi que :
- Claude Collet, du 7^e régiment d'infanterie décédé à Magdebourg des suites du typhus le 14 juin 1810 retranscrit à Rezé 6 mois après le 3 décembre 1810.

Voilà pour ce qui est du décès des Rezéens soldats de l'Empire recensés en 1810 mais la liste n'est sans doute pas complète.

Décédé loin de chez lui aussi c'est Julien Lancelot 54 ans, patron de barge et mort dans le naufrage de son bateau "La Mélanie" sur les rochers de Bozec vers Saint-Gildas-de-Rhuys en Morbihan le 22 mars à 3 heures de l'après-midi ; son corps, retrouvé aussitôt, est déposé dans le cimetière de la localité le même jour. Son fils, François-Nicolas, né à Rezé et domicilié à Saint-Nazaire, ira le reconnaître et fera enregistrer son décès à Rezé le 10 août.

Jeanne Visonneau, 20 ans, célibataire, sans état, née à Mauperthuis de Pierre Visonneau et Françoise Chéneau, ne meurt pas non plus chez elle mais à Nantes en la maison de l'Hôtel Dieu le 18 juin 1810.

Age du décès des adultes

- Aucun décès de 15 à 20 ans.
- (5) de 20 à 29 ans, (3) de 30 à 39 ans, (3) aussi de 40 à 49 ans, (9) de 50 à 59 ans, (7) de 60 à 69 ans, (16) de 70 à 79 ans, (9) de 80 à 89 ans et même 2 de plus de 90 ans ! sans garantie bien entendu, l'âge que donne les témoins n'étant pas toujours fiable. A noter que même avec une marge d'erreur, 34 personnes sur 57 décédées ont dépassées la soixantaine !

Les professions

La profession des femmes n'est pas indiquée et pour les hommes, 22 adultes au total, nous retrouvons en partie les métiers cités dans le chapitre des naissances : laboureur (8), marins (6), patron de barge (1), farinier⁴ (1), tisserand (1) plus un tailleur de pierres de la Bauche, un homme de confiance de la Blanche et les militaires cités plus haut.

Lieux de résidence

C'est Trentemoult qui voit le plus grand nombre de décès de Rezéens (je n'ai pas inclus le lieu de résidence des enfants en nourrice) soit (19) personnes, suivi de Pont-Rousseau (11) et des Chapelles (9).

- La Blanche plus le Bourg (9)
- La Basse-Isle et le Port au Blé (5)
- La Haute-Isle et Mauperthuis (4)
- Le Chêne-Creux et les 3 Moulins (3)
- La Porte du Château, Ragon, La Blordière, La Croix-Médard, le Jaunais, le Châtelier, la Chaussée, la Morinière et la Bauche (1)

Les témoins

Pour les témoins des décès, les prestations des témoins "officiels" cités pour les naissances sont totalement inversées. Le secrétaire de mairie Vandrin n'apparaît pas une seule fois ; le menuisier Cassard n'est présent que 4 fois dont 3 avec le sacristain Saupin. Par contre ce dernier est témoin 56

fois dont 48 fois avec son coéquipier le maçon Cantin. Ce qui laisse supposer que les proches du défunt allaient d'abord trouver le prêtre (s'il n'était pas déjà prévenu ...) et le sacristain s'acquittait des formalités.

Il serait fastidieux d'énumérer les membres de la famille qui viennent faire enregistrer les décès de leurs proches : frère, beau-frère, fils, gendre, et autres cousins mais ils sont moins nombreux que les non-parents, comme si dans la mesure du possible on ménageait les très proches. Pas un seul conjoint n'est mentionné, une seule fois un père pour sa fille de 31 ans et la mère du petit garçon noyé à Trentemoult cité plus haut.

Je n'ai pas mentionné les professions des témoins des naissances et des décès. Elles sont les mêmes à peu de chose près que celles déjà nommées, plus quelques unes que je donne pour élargir l'échantillon des métiers exercés à Rezé en 1810 comme percepteur des contributions, huissier de la justice de paix, gardien dans la marine, syndic des marins, pilote lamaneur, passager (passeur ?), capitaine marin, cabaretier, aubergiste, garçon boulanger, cordier, maréchal-ferrant.

On peut y ajouter des métiers exercés par des témoins extérieurs à Rezé : garde-forestier au château de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, tourneur, chaudronnier et perruquier à Nantes et un manufacturier de faïence à Nantes également témoin d'une naissance à Pont-Rousseau chez un marchand-boutiquier, une relation commerciale probablement.

Les mariages

En 1810, 42 mariages ont lieu à Rezé. Sur ces 84 personnes 5 se marient pour la seconde fois : une jeune veuve de 24 ans, un jeune veuf de 25 ans, deux veufs de 41 et 42 ans « unissent leurs destinées » et un veuf de 52 ans, veuf depuis 2 mois seulement, épouse une « jeunette » de 34 ans.

Les mariages ont lieu toute l'année, sauf pendant les périodes de Carême et de l'Avent. Le plus fort contingent a lieu en janvier (14) suivi de février, août (5), juillet, octobre et novembre (3), mars, mai et juin (2), avril, septembre et décembre (1). C'est le jeudi qu'on se marie le plus avec 18 noces, 13 le lundi, le mardi 2, le vendredi (un frère et une

⁴ Farinier : meunier



sœur de la Chaussée), Ile mercredi et aucune le samedi.

L'âge des mariés

Les plus jeunes des garçons se marient à 19 ans (mais tous les deux avec des filles de 25 ans). Les plus jeunes filles se marient à 17 et 18 ans. La moyenne se situe à 27 ans pour les hommes et 25 ans pour les femmes. Peu de disparité dans les âges mais tout de même quelques cas où il existe une différence d'une dizaine d'années et plus comme on l'a vu plus haut.

Les parents assistent à la cérémonie ... dans la mesure du possible mais seulement 12 couples ont leurs 4 parents, 14 ont perdu un de leurs parents, 10 ont perdu les deux parents, 5 ont perdu trois parents et un couple est complètement orphelin.

Les professions des mariés

A une écrasante majorité ce sont les laboureurs qui se marient cette année 1810 : 33 plus 1 jardinier soit 34 sur 42 : plus de 85% ! Les marins viennent loin derrière avec 2 candidats au mariage auxquels on ajoute un pêcheur : 3 mariés soit 7% environ ; on est loin des chiffres des naissances où les marins avaient engendrés 25% des naissances ! Est-ce un effet des guerres napoléoniennes qui les ont entraînés loin de Rezé ? Il serait intéressant de savoir s'il y a eu des « séances de rattrapage » les années suivantes ...

Pour les autres professions, un représentant de chacune des professions suivantes convole en cette année 1810 : charpentier d'assemblage, tonnelier, meunier, préposé aux douanes et un maître roulier de Normandie qui se fixera à Rezé et qu'on retrouve aubergiste au Chêne-Creux l'année suivante à la naissance de son premier enfant (il s'était marié avec une demoiselle de Pont-Rousseau dont le père était marchand maréchal-ferrant et je le soupçonne d'avoir fait la connaissance de sa dulcinée pendant que le père ferrait son cheval !)

Les femmes, comme toujours avec Jean-François Ertaud ... et son époque, n'ont pas voix au chapitre et leurs métiers ne sont pas indiqués. Elles aidaient sans doute leurs parents aux travaux des champs ou dans leur

commerce ; seules trois ont droit de cité : 1 tailleuse et 2 couturières.

Les professions des parents

Les professions des pères sont presque toujours mentionnées et celles des mères ... pas du tout. Pas de surprise, les laboureurs sont fils de laboureurs, sauf un dont le père est mesureur de sel, tout comme le père de sa future ; le meunier se marie avec une fille de laboureur également ; le charpentier d'assemblage et le roulier ont leurs pères laboureurs et amorcent ainsi un début de changement (mais ces deux-là ne sont pas de Rezé). Pour les marins pas ... de vagues non plus ils se marient tous les trois avec des filles ou veuves de marins (pour un seul le métier du père est mentionné et... il est marin !). Le tonnelier épouse la fille d'un maréchal-ferrant ; le métier du père (décédé) de l'épouse du préposé aux douanes n'est pas mentionné.

Les lieux de résidence

Sur les 42 hommes, 32 sont natifs de Rezé et 30 y habitent (2 Rezéens sont domiciliés à Vertou et Saint-Sébastien mais se marient avec des Rezéennes). Sur ces 30 habitants, 24 résident encore dans le village où ils ont vu le jour ! Les "étrangers" qui se marient à Rezé 2 sont natifs de Bouguenais, 2 de Basse-Goulaine, 1 de Basse-Indre, 1 de Saint-Hilaire-de-Chaléons, 2 d'Ille et Vilaine (Grand-Champ et Langon) et 1 de Coutances dans la Manche (le maître roulier déjà nommé).

Sur les 42 femmes, 36 sont natives de Rezé et 35 y habitent (1 domiciliée à Bouguenais épouse un Rezéen). Sur ces 35 personnes 24 habitent encore leur village de naissance. Les "étrangères" qui se marient à Rezé sont nées à Saint-Herblain, Château-Thébaud, Vertou, Nantes, Machecoul et La Tessoualle en Maine et Loire.

Pas trace cette année 1810 de Vendéens !

Les témoins

Les mariés doivent présenter 2 témoins chacun. Vandrin et Cassard, sollicités comme témoins à l'occasion des naissances, servent

également de bouche-trous pour les mariages, 6 fois pour le premier et 3 fois pour le second (peu en comparaison de leurs prestations lors des naissances !); ils sont rejoints dans ce rôle par 2 nouveaux venus : Poupin huissier du juge de paix (3 fois) et Jean-Baptiste Ertaud percepteur des contributions directes (2 fois) (celui-ci est le prédécesseur de son homonyme Jean-François Ertaud à la mairie de Rezé ;

Pour les mariages, pas de doute la famille et les amis sont présent dans la majorité des cas ! Frère, cousin ou oncle sont mis à l'honneur (aucune femme ne peut être témoin) et presque toujours ils exercent le même métier que le marié ou le père de la mariée. Beaucoup de laboureurs donc ; malgré tout, quelques exceptions à la règle comme Julien Allain, de la Blordière, dont les deux frères témoins exercent la profession de mesureur de sel et de plieur de cercles ou Jean Raffin, de la Blanche, dont le frère est caporal de la Garde du Département (emploi temporaire ?). André Artaud de la Haute-Morinière prend comme témoins Jean Visonneau, meunier aux Trois-Moulins et Julien Leroy, mesureur de grains à la Blordière mais là on reste encore dans le domaine agricole. Vincent Le Guen, né dans le Morbihan, et jardinier à Rezé, a comme premier témoin un ami Nicolas Proust de la Girronnière 42 ans, rentier à la Rousselière en Vertou : ami ou employeur ? Je pencherais pour employeur !

Sources : Archives municipales de Rezé

Sur les 168 témoins générés par ces 42 mariages la grande majorité vient de Rezé ; seuls 21 témoins viennent d'ailleurs : 17 viennent des communes avoisinantes : Nantes et Vertou (5), Bouguenais (3), Saint-Herblain (2) (la mariée est native de cette commune), Saint-Sébastien et Couëron (1). Un aubergiste de Montaigu est le témoin et ami du roulier ; 3 cousins germains arrivent de loin pour des mariages différents : un de Saint-Viaud, l'autre de Paimboeuf. Le plus éloigné vient de La Tessoualle en Maine-et-Loire où il est tisserand fabricant (c'est le pays de Cholet !); il est parent d'une jeune fille née à La Tessoualle installée à Trentemoult et qui épouse un préposé aux douanes natif de Basse-Indre ... une vraie ouverture vers d'autres horizons !

A noter qu'à part Montaigu et La Tessoualle tous viennent de communes des bords de Loire ; peut-être venaient-ils aux noces en bateau ?...

Ils se marièrent donc et eurent beaucoup d'enfants comme dans les contes de fée ?? Oui pour la grande majorité d'entre eux, mais ceci est une autre histoire !!

Les Couëts ou les bois ?

Par Michel Kervarec

Extrait de l'article "La toponymie de Bouguenais (N° 59) L'Ami de Rezé

Couëts (les)

L'article ici, est un rhabillage "moderne" d'un nom qui n'était plus compris. Au Moyen Âge, nous avons Escoiz, Escoetz, etc. en versions françaises, Scotia (1146) et Scocii (1157) en versions latinisées.

Ces noms désignent les fondateurs du premier établissement religieux du lieu, les moines irlandais, les Scots, les Escoz en vieux français. Ainsi, chez Marie de France, dans le lai Lanval, on lit : « Pur les Escoz et pur les Pis », ce qui se comprend « Pour les Scots (Irlandais) et pour les Pictes (Ecoissais) ».

L'absence d'article devant Escoiz et Escoets plaide pour une formation antérieure au 10^e siècle.

Extrait de la lettre de M.A. Créatin

Dans votre article sur la toponymie de Bouguenais :

Pour « les Couëts », j'ai une autre explication à proposer. J'ai toujours entendu dire que « les Couëts » signifiait « les bois ». Mes grands parents prononçaient « les Coix » pouvant s'orthographier également « les Coats », or, en breton, un bois se prononce et s'écrit « Coat »

Vous dites qu'autrefois, il y avait « Escoets » et « Escoiz », pouvait-il y avoir aussi « Escoats » ?

Peut-on supposer que « Es » accolé au nom voulait dire « les », ce qui aurait donné le pluriel des noms.

« les Couëts » pourrait ainsi provenir de cet assemblage entre « Es » et « Coat ou Coet ».

Tout cela reste bien sûr une hypothèse ? qui pourrait expliquer qu'une région boisée aurait donnée le nom d'un lieu dit « les Couëts »

Un de nos amis lecteurs bouguenaisiens, monsieur A. Créatin, a réagi à l'article consacré à la toponymie de Bouguenais paru dans le numéro 59 de notre bulletin. J'y traitais, entre autres, du lieu-dit Les Couëts.

Cet ami, comme beaucoup de Bouguenaisiens, pensait que ce nom provenait du breton, explication répandue par les celtomanes du 19^e siècle (cf. le commentateur du dictionnaire d'Ogée consacré à l'histoire de la Bretagne). Ceci a malheureusement été repris en 1995 par le rédacteur du livre "Bouguenais", sous-titré : "De Bégon à Bouguenais – Histoire d'une commune des bords de Loire". On lit : « Mais revenons à une époque plus lointaine (que le Moyen Âge) quand le village était situé à l'intersection des deux grandes forêts de Touffou et de Bougon.

C'est vers cette origine même que nous renvoie le nom "Couëts", écrit successivement Escoiz, Escoetz, Coetz, Coëts : d'après l'étymologie la plus rationnelle, il s'agit d'un mot celtique signifiant "bois" ».

Le commentateur oublie les versions latinisées Scotia (1146) et Scocii (1157) lesquelles rendent impossible cette explication. L'auteur suggère que la formation pourrait être gauloise. Ce serait bien la seule dans le secteur. De plus, on ignore comment se disait "bois" en gaulois. On peut effectivement penser que le mot était proche du breton *koad* ou du gallois et cornique *coed*, mais rien ne l'assure.

Mon correspondant, de même, passe sur les deux versions latines. Or, elles sont

essentielles. Elles signifient que, pour les gens du 12^e siècle, le sens du nom n'était pas mystérieux. Il convient de signaler que, dans les formes *Escoiz* et *Escoetz*, le S se prononce, d'où une forme les *Scouets* que j'ai notée dans mes lectures.

Notre ami bouguenaisien écrit que ses grands-parents prononçaient les Coix. C'est une information d'un grand intérêt. La prononciation actuelle est effectivement fautive. Le *Ë* se lit *a*.

Ainsi *Escoiz* ou *Escoëts* se disait *Eskoi*. On est loin du *koad* breton où la lettre finale est toujours fortement articulée. Contrairement à ce que pense notre ami, *coat* n'est pas l'écriture bretonne mais une francisation de celle-ci. Les noms des lieux et de famille bretons ont été passés "à la moulinette" par les autorités francophones.

Plus haut, je mentionne le *Dictionnaire de Bretagne* de Ogée, publié en 1770. Il a été réédité en 1845 avec d'abondants commentaires par Marteville et Varin. Concernant le lieu-dit Les Couëts, ils écrivent : « *Le nom des Couëts a été latinisé en celui de Secouetus, preuve des erreurs introduites par la synonymie latine. Coët veut dire bois. Le premier monastère fondé en ce lieu a pris naturellement le surnom de les Couëts ou les bois. Ce nom, lu d'un seul mot, a été pris pour Lescouëts et latinisé en Lescouëtus, d'où l'autre erreur Secouëtus. Il est bon de mentionner ces erreurs pour rendre les étymologistes plus sobres d'interprétations.* ».

La dernière remarque est particulièrement savoureuse. En fait, nous

n'avons que *Secouetus*, latinisation de *Escoetz* (12^e siècle) et tout le reste est sorti de la tête de nos commentateurs, sans aucune enquête sur les graphies anciennes. Pour la sobriété de l'interprétation on a vu mieux.

« *Coët veut dire bois* » écrivent-ils sans ambage. En quelle langue ? En poitevin sans doute puisque toute la toponymie de Bouguenais ou presque se rattache à ce dialecte roman. Que viendrait faire le breton ici ?

Pour ma part, je ne l'ai jamais pris en considération parce que cela est injustifiable. Au nord de la Loire, l'influence de cette langue ne s'est faite sentir que jusqu'à une ligne Donges-Savenay-Blain. Au sud, elle est anecdotique avec Paimboeuf (ancienne île de Loire) et Pornic-Gourmalon.

Je suis donc parti vers d'autres pistes. L'une m'a, un temps, paru plausible. L'ancien français et le poitevin ont un mot *coé*, *coué* qui a le sens de queue. Les queux ?

Nous nous situons en face la queue (pointe aval) de l'île de Trentemoult et cela me semblait coller. Tout au long du fleuve, on trouve des lieux-dits la Couarde, ce qui signifie la petite queue. C'était donc une hypothèse fiable pour un début. Mais, comme toujours en toponymie, il faut aller chercher les formes les plus anciennes, celles citées plus haut. Il n'y a ni queue ni bois dans cette affaire, seulement le souvenir d'un probable établissement de moines irlandais au haut Moyen-Âge peut-être du temps de saint Colomban (540-615), fondateur de la paroisse qui porte son nom.

Les savants et les bouseux

Par Michel Kervarec

Me rendant de la Houssais à Trentemoult par le bus N° 30, en arrivant à l'arrêt de Norkiouse, une voix féminine enregistrée annonça en anglais – à moins que ce ne soit en américain – North House, c'est-à-dire la maison du Nord. Quelle maison du nord ? Je vis que sur l'aubette – que d'aucuns appellent abribus – il était bien écrit North House, ce qui est une ineptie.

Il a fallu qu'un jour un citadin "savant" vienne donner la leçon à un bouseux d'ilais pour que sa pseudo-science devienne, pour quelques uns, une référence.

Dans les années 80 – ce que je raconte par ailleurs – j'étais allé rendre visite au commandant Codet, homme lettré et qui avait l'avantage d'être né en 1900 à 300 mètres de là, comme ses ancêtres avant lui pendant des générations.

Pour lui, le véritable nom de ce lieu était l'Ortiouse et c'est bien celui qui apparaît le plus souvent sur les actes divers depuis le Moyen-Âge jusqu'au 19^e siècle. Pour sa grand-mère, me disait-il, c'était la terre où il y avait beaucoup d'orties. C'était aussi simple que ça et, aujourd'hui, je pense que c'est la seule hypothèse qui vaille d'être retenue.

Que le nom l'Ortiouse puis Nortiouise devienne Norquiouse-Norkiouse, cela est très normal pour qui connaît un peu les lois de l'évolution des noms propres.

On compare l'Ortiouse à Ortieuse, dans la Sarthe (Le Val), dont on a une latinisation médiévale *Orticosam*

En 1879, le Groupe de travail sur l'histoire de Rezé – dont notre association est née – en relation avec le Syndicat d'initiative de Trentemoult, publia une plaquette intitulée "*Histoire de Trentemoult*". C'était une compilation de travaux antérieurs. Nous diffusons toujours ce document. Or, ça m'a toujours posé problème tant les contre-vérités y abondent, au point même de supplanter les vérités pour la partie ancienne. Ainsi, à propos de la formation du lieu-dit Norkiouse, sont émises deux hypothèses aussi farfelues l'une que l'autre.

Pourquoi n'a-t-il pas été fait d'enquête sur place ?

Le commandant Codet m'avait aussi parlé de la rue des Sept-Maries, à Trentemoult. Il avait expliqué aux gens des services techniques de la ville que ce n'était pas Maries mais mâris, d'un mot régional désignant un tas de fumier et c'est bien ainsi qu'on le comprenait à Trentemoult. Mais les dits services en avaient décidé autrement et les tas de fumier se nommèrent Marie, n'en déplaise aux autochtones.

Jean-Baptiste Codet – Le dernier capitaine Trentemousin - 1900-1991

Par François Codet
Présentation Michel Kervarec

Nombre d'entre nous se souviennent, pour l'avoir croisé ou rencontré, de Jean-Baptiste Codet, capitaine au long cours, qui demeurait à Trentemoult, villa les Platanes ; non loin du port.

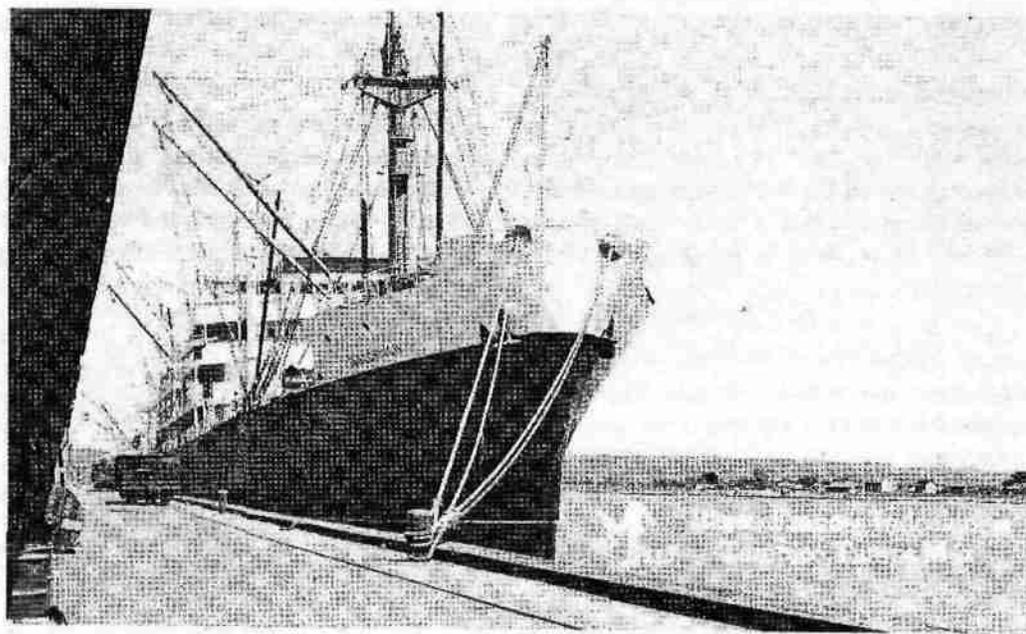
J'étais allé chez lui, à son invitation, à la fin des années 80. Il voulait me montrer des papiers de famille remontant au 18^e siècle lesquels, pensait-il, à juste raison, pouvaient intéresser historiens et archivistes.

Il était en retraite depuis la fin de l'année 1968 terminant comme capitaine d'armement

chez Dubigeon une longue carrière maritime. Il décéda en 1991.

François Codet, son fils, a quitté Rezé il y a très longtemps pour s'installer en région parisienne. Officier supérieur de la Marine nationale, c'est un militaire, mais néanmoins un marin.

Pour sa famille, il a écrit : "*Aperçu sur le passé maritime des familles Codet et Lancelot (1817-1968)*". Il nous a autorisé à utiliser ce travail et nous l'avons déjà fait pour notre numéro 54. Voici donc un deuxième volet.



Le M/S Indochinois en escale à Tampico

Etats de service et carrière de Jean-Baptiste Codet (8 mars 1900 – 11 mai 1991).
Breveté capitaine au long cours le 30 septembre 1924.

1. Années de formation (1916-1920)

• **Détail des services à la mer**

Navires	Fonctions	du	au
Saint-Léon, cabotage	Novice	11 novembre 1916	12 février 1917
Maréchal-de-Castries, L.C.	Matelot léger	23 mars 1917	16 mai 1917
Gaby N°2	Novice	20 juin 1917	26 novembre 1917
Vapeur Psyché, cabotage	Matelot léger	27 novembre 1917	24 décembre 1917
Vapeur Nantes, cabotage	Matelot léger	25 décembre 1917	29 mars 1918
«	Lieutenant	30 mars 1918	7 mai 1918
Vapeur Ville-d'Oran,	Matelot	9 mai 1918	30 septembre 1918
Vapeur Guyane (CGT) L.C.	Lieutenant	4 décembre 1918	15 novembre 1919
Trois-mâts Buffon	Lieutenant	17 novembre 1919	19 janvier 1920
Trois-mâts Duquesne, L.C.	Lieutenant	20 janvier 1920	9 septembre 1920

• **Caractéristiques des navires et type de navigation effectuée**

- Vapeur *Nantes* : 2910 tx. de jauge brute. Cie des chemins de fer Paris – Orléans (SMAT).
- Vapeur *Ville-d'Oran* : ligne du Chili.
- Cargo *Guyane* : navire à une hélice, construit en 1908, démoli en 1934. L : 99 m – J.B. : 2916 tx – P : 2 700 CV – vitesse 12,7 nœuds : ligne Nantes – Algérie.
- Trois-mâts *Duquesne* : navire à coffre avec deux roufs, construit en 1901. L : 80m – l : – t.e. 6,2 m – J.B. 2562 tx – 2807 m² de voilure. Désarmé à la Martinière en 1921.

• **JBC raconté par lui-même**

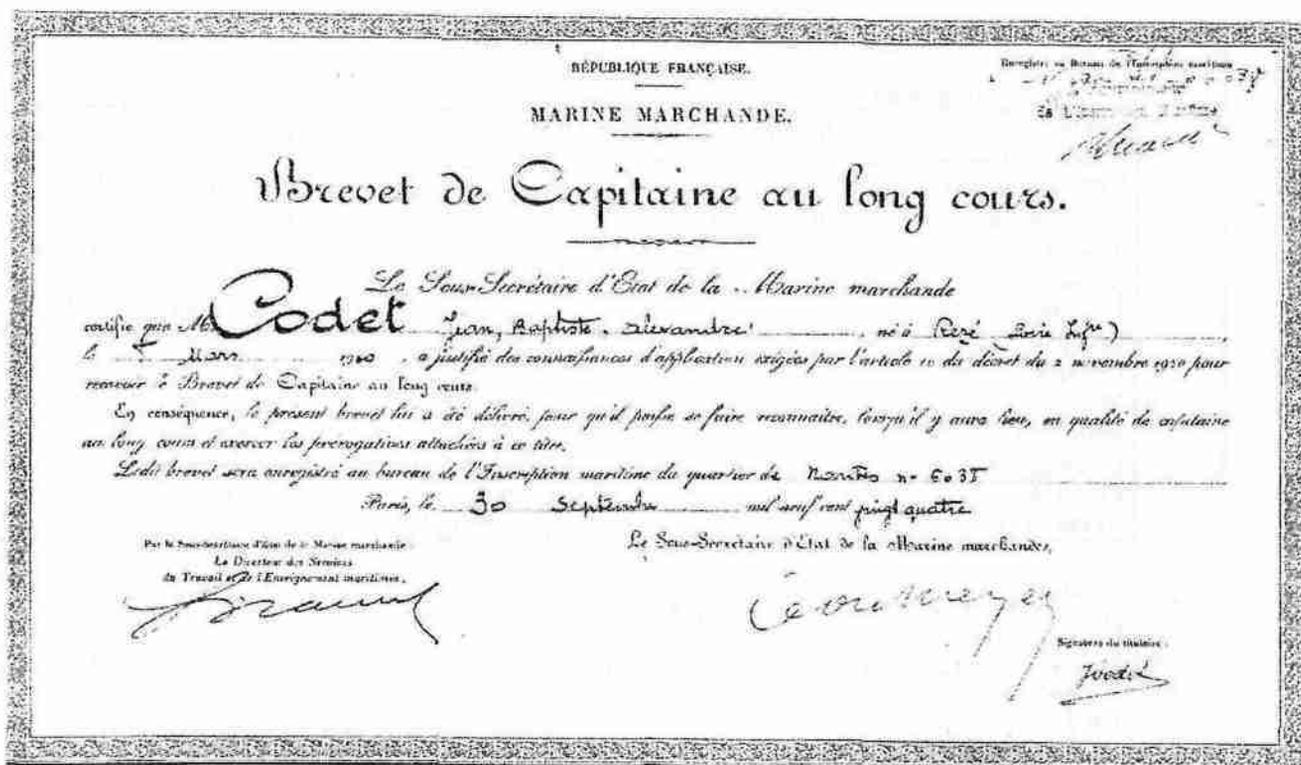
Les textes qui suivent proviennent des minutes d'une interview réalisée le 8 mars 1991 par une journaliste locale

« Trois août 1914, la guerre est déclarée, le gouvernement pensait que le danger principal était l'invasion terrestre et que la marine n'aurait pas un grand rôle à jouer : les capitaines au long cours se retrouvaient donc en surnombre et, par conséquent, un cousin C.L.C. fut versé dans les Chasseurs alpins et un autre dans les Zouaves. Mais, en 1916, la guerre sous-marine s'étend vers la haute mer lorsque les Allemands commencent à s'attaquer au trafic transatlantique. Fermées en 1914 les écoles d'Hydrographie (au nombre de 17) sont rouvertes en 1916 parce que l'on manquait d'officiers ; j'ai commencé ma carrière tout de suite – Je n'avais pas mon Bac quand je suis entré – il fallait 16 ans au 1^{er} janvier ; j'ai obtenu une dérogation car je n'avais que 15 ans et 9 mois. Premier examen théorique en juin 1916, à l'Ecole d'Hydrographie de Nantes, rue Chupier. Après débute la navigation : de 16 à 18 ans novice, de 18 à 21 ans matelot léger, puis à 21 ans officier. J'ai fait d'abord un an comme novice puis matelot sur le *Nantes* un cargo de la ligne Saint-Nazaire – Cardiff (1916) : chargement de poteaux de mine à l'aller et de charbon au retour ; à chaque convoi un bateau est torpillé. Au bout de six mois : marre ! Je passe sur le *Ville-d'Oran* affecté à la ligne Bordeaux – Chili pendant six mois (transport de nitrates du Chili pour la fabrication d'explosifs). Je bûchais alors pour mon examen de «petite pratique» que je devais passer le 11 novembre 1918 à Paris : « *Les petits gars, c'est terminé pour aujourd'hui, on se revoit dans huit jours* » nous a dit l'examinateur principal Massenot. Au lieu d'attendre mes vingt et un ans, je suis entré comme 1^{er} lieutenant à la Transat sur la ligne Nantes – Algérie (diverses à l'aller et vin au retour) et desserte de tous les ports d'Algérie et de Tunisie. Nous étions rémunérés à la fonction, 783.33F par mois, selon un barème fixé par l'Etat.

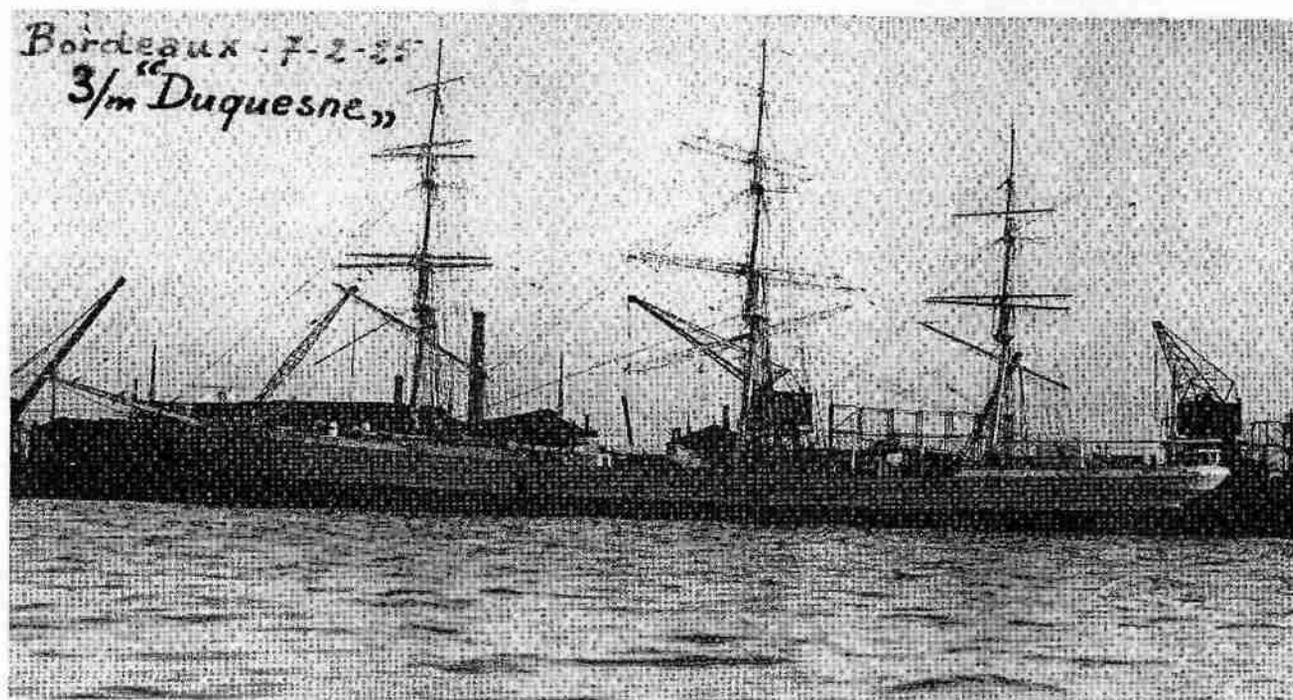
Au mois de décembre 1919 le caissier de la Transat, qui avait repris la gestion de ses navires, me signale : - *M. Codet, vous êtes 1^{er} lieutenant, mais pas lieutenant au long cours puisque vous n'avez pas 21 ans.* Cela signifiait que mon salaire aurait régressé à 180 F par mois. Or j'avais toujours voulu faire de la voile : j'ai donc donné ma démission. Dans le train qui me conduisait à Nantes j'ai rencontré le capitaine du trois-mâts *Amiral Cécile*, en partance pour Buenos Aires. Je lui avoue : - *Je voudrais tellement passer les trois caps* (Tasmanie, Bonne Espérance et cap Horn). Il m'a fait engager comme lieutenant sur le *Buffon* prévu pour un voyage d'Australie, c'était en décembre 1919. Mais il fallait attendre que la chaudière auxiliaire arrive : en janvier 1920 elle n'était toujours pas là. J'étais en attente aux Salorges à Nantes : je m'étais familiarisé avec la mâture dans laquelle je grimpais. Un jour j'étais sur la dunette à faire les cent pas quand un « brasse-carré » (un gendarme) est monté à bord : - *L'administrateur voudrait vous voir.* Il me dit : - *Vous allez bientôt avoir vingt ans* (âge de la levée pour le service militaire), *je ne sais pas si je dois vous laisser partir à la voile.* Le trois-mâts *Duquesne* était en partance à Saint-Nazaire pour Buenos Aires et, pour y aller, il fallait un mois, plus un mois sur place et un mois pour revenir, ce qui signifiait que j'aurais un mois et demi de retard. - *Partez, mais partez vite !* M'a t'il dit. Le voyage a duré 83 jours à l'aller, 89 jours au retour et deux mois à Buenos Aires.

A bord nous appliquions le régime de quart par bordées, soit douze heures de service par jour, avec quatre à huit heures de sommeil entre les quarts. L'effectif était de 32 hommes sur un trois-mâts et de 36 sur un quatre-mâts. Il y avait toujours du travail hors quart tel que laver le pont, le maintenir humide, réparer les voiles (la moitié de matelots savait coudre). Tous les dimanches les officiers visitaient la mâture, vérifiaient les enfléchures dans les haubans, contrôlaient le passage des chaînes d'écoute dans les bouts de vergues, les marchepieds... Au port, on travaillait de six heures du matin à six heures du soir. Nous nous sommes retrouvés à trois voiliers à Buenos Aires : le *Duquesne*, l'*Amiral Cécile* et le *Champigny*. J'ai toujours eu du regret de ne pas avoir été embarqué sur le *Champigny*. Son capitaine était apprécié, son équipage était bien nourri et j'aurais passé les trois caps, alors que sur le *Duquesne* le capitaine Bernot était si pingre qu'on avait faim. Le commandant allait au marché, il nous parlait de la viande et des fruits qu'il avait vus mais n'en achetait jamais. Le soir nous allions sur les autres bateaux pour avoir des vivres frais. En mer le menu était essentiellement composé de lard salé, de haricots, de pommes de terre et le dimanche de « singe », de l'endaubage, un régal qui nous changeait de la morue. Nous avions droit à un quart de vin par repas. Les légumes verts ne duraient pas. Il n'y avait pas de fruits. Nous partions avec des poules et deux cochons. Le jour où l'on tuait le cochon il y avait de la viande fraîche, mais le reste était mis en baril salé et était réservé. Le navire disposait d'une réserve de 18 tonnes d'eau douce : nous avions droit à un seau par semaine et le cuisinier en recevait deux par jour pour la nourriture. Au carré nous étions trois. Le capitaine avait son couteau, un véritable Pradel, et il nous coupait une tranche de viande à chacun, puis il disait au novice : « *Jean, tu mettras cela sur la cheminée du salon, c'est plus frais* ». Et il ne fallait pas compter en avoir d'autre. Le dimanche nous avions un verre de vin blanc. Sur le *Duquesne* nous avions des pigeons. A la mer, la claire-voie du carré était ouverte et l'on sentait l'odeur des œufs et du lard que le capitaine se faisait cuire. De temps en temps il mangeait un pigeon. Il n'en restait plus qu'un. Le novice lui donnait un peu de maïs. Un beau jour, il s'est envolé ; le novice était en train de faire du bois d'allumettes (en coupant des cageots en fragments de taille déterminée et en remplissant des boîtes de conserve) quand le pigeon s'est mis à voler... Vers 10 heures du soir, le pigeon était perché sur la vergue de perruche. Un matelot est monté tout doucement l'attraper. Le 14 juillet nous l'avons fait cuire, mais ça ne faisait pas gros chacun : nous étions quatorze. C'est au bout de six mois d'absence que j'ai finalement pu mettre sac à terre à Rotterdam, en septembre 1920.

Ce type de navigation comportait de nombreux dangers : le quatre-mâts *Félix-Faure*, commandé par Adrien Codet, a perdu 14 hommes d'un seul coup de mer, une déferlante embarquée par l'arrière. Entre le cap de Bonne Espérance et l'Australie les glaces dérivantes étaient aussi dangereuses que le passage du cap Horn, et il n'y avait pas de cloisons étanches. Mon grand regret est de ne pas avoir été cap-hornier, mais à trente ans mes regrets ont disparu, et j'aurais trouvé cela dur à quarante ans... Il y avait des bateaux qui mettaient neuf mois de Dunkerque à San Francisco, d'autres ne sont jamais revenus. Le passage du « cap » c'était, vent debout, le summum de l'effort : il fallait vingt minutes pour virer de bord ».



Brevet de capitaine au long cours de Jean-Baptiste Codet



Le trois-mâts *Duquesne* à Bordeaux

2. Lieutenant au long cours (1923-1936)

• Détail des services à la mer

Navire	Type	Fonction	Du	Au
Ville-de-Rouen	cargo	lieutenant	16 mars 1923	4 février 1924
Ville-de-Metz (1)	cargo	«	24 août 1924	20 janvier 1925
Ville-de-Paris	cargo	«	14 juillet 1925	10 octobre 1925
Saint-Louis	cargo	«	24 octobre 1925	20 septembre 1926
Cuba	paquebot	lieutenant	14 octobre 1926	10 février 1929
Espagne	«	«	11 février 1929	21 novembre 1931
Flandre	«	«	10 janvier 1932	5 avril 1932
Espagne	«	«	6 avril 1932	13 mai 1932
Macoris	«	«	27 juin 1932	15 octobre 1932
Flandre (2)	«	«	18 octobre 1932	7 septembre 1933
Champlain	«	«	23 novembre 1933	30 janvier 1934
Flandre	«	«	7 mars 1934	24 juillet 1934
Normandie	paquebot	«	24 août 1934	4 mars 1936

Notes

- 1) Le *Ville-de-Metz* avait un équipage de 11 officiers et 41 maîtres et matelots. Il fut affrété par les Messageries Maritimes de 1921 à 1925 pour la ligne d'Australie.
- 2) Au 1^{er} semestre 1933 le *Flandre* fut équipé de la chauffe au mazout aux chantiers de Dunkerque.

• Type de navigation effectuée

Cargos de ligne

<i>Ville-de-Metz</i> <i>Cie Havraise Péninsulaire</i>	Ports d'escale	<i>Saint-Louis</i> <i>Cie Cie Transatlantique</i>	Ports d'escale
29 août 1924	Marseille	6 mai 1926	Le Havre
	Port-Saïd / Suez	7-12 mai	Anvers
	Aden	26-29 mai	Antilles
17 septembre	Colombo	6-8 juin	Colon
10 octobre	Melbourne	12 juin	Guayaquil
13 octobre	Adelaïde	18 juin	Chimbote
19 octobre	Sydney	19 juin	Callao
	Brisbane	1-4 juillet	Valparaiso
19 novembre	Sydney	9 juillet	Talcahuano
21 décembre	Suez	12 juillet	Penco / Callao
4-8 janvier 1925	Dunkerque	16 août	Panama
10-15 janvier 1925	Anvers	24 août	Fort-de-France
		8-11 septembre	Liverpool
		16 septembre	Anvers
		19 septembre 1926	Le Havre

Paquebots de la ligne Saint-Nazaire – Vera Cruz

Le cycle des rotations est de deux mois, dont 22 jours au port : en dehors des escales habituelles est parfois assurée la desserte du port de Galveston au Texas.

Circuit	St.-Nazaire (départ)	Santander / Gijón / La Corogne	La Havane	Vera Cruz
Cycle A	20/10/1926	22/10/1926	3/11/1926	07/11 au 11/11
Cycle B	21/12/1926			07/01/1927

• **Principales caractéristiques des navires**

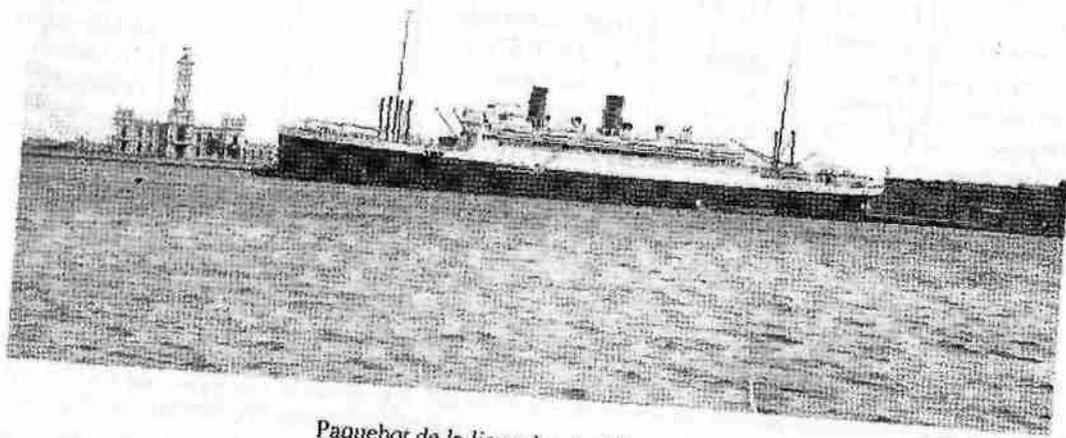
Nom	L - l (m)	Jauge brute (tx)	Puissance Type de machine	nombre hélices	Vitesse (nœuds)	En service à la compagnie
Ville-de-Metz	130 - 16	7229	3300 CV Triple expansion	1	12	1920 - 1943
Saint-Louis	126 - 15	5818	2500 CV, Triple expansion	1	12,5	1916 - 1934
Cuba (450 passagers)	144 - 19 4 ponts	11 337	9000 CV turbines	2	17	1923 - 1945 (torpillé)
Espagne (490 passagers)	154 - 19 4 ponts	11 155	14 000 CV Triple expansion	2	18	1910 - 1934
Flandre (400 passagers)	140 - 17 4 ponts	8503	12 000 CV turbines	4	15,5	1914 - 1940 (mine)
Macoris	125 - 15	4572	3600 CV Triple expansion	2	12,5	1920 - 1935

• **JBC raconté par lui-même**

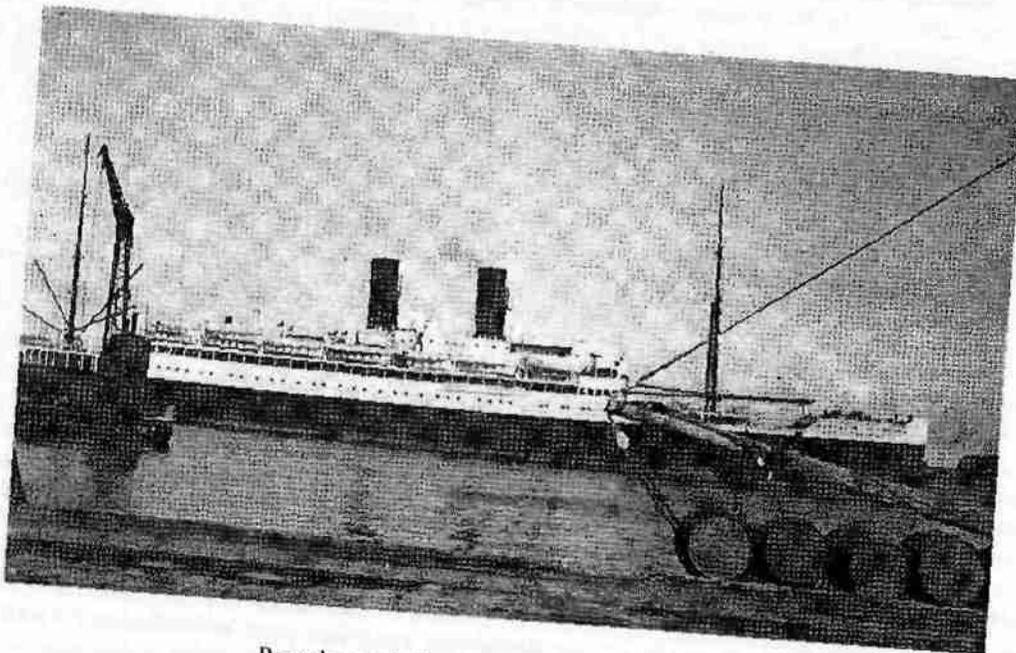
« De retour à Toulon en 1923, après mon service militaire, je n'avais qu'un but : retourner à la voile, la seule vraie navigation. Pour faire de la voile il fallait *crocher dedans* : c'était ma vocation. J'étais prêt en avril 23 : c'est alors que l'on m'a dit : « *dans quatre ans nous n'aurons plus un voilier* ». La plupart commençaient à désarmer. Je me suis alors embarqué comme lieutenant sur le *Ville-de-Rouen* puis le *Ville-de-Metz* sur les lignes d'Australie, de La Réunion et de l'Île Maurice. Je me suis marié le 3 mars 1925 et jusqu'en 1926 j'ai navigué pour l'armement Grosos. Mais alors que j'étais à bord du *Ville-de-Paris*, un vieux cargo, nous avons failli nous perdre dans le canal de Bristol : coup de mauvais temps, tout était en avarie, je ne sais pas comment nous en sommes sortis. Il a fallu trois semaines de réparations : j'ai été dégoûté et j'ai démissionné. Mon beau-père était capitaine à la Transat : je l'ai rejoint et j'y ai effectué toute ma carrière. Au bout d'une année à la Transat, j'ai rencontré Jean Simon, mon ancien commandant du *Guyane*, qui me dit : « *Je commande actuellement le Cuba, voulez-vous venir avec moi ?* ». C'est ainsi que j'ai embarqué pendant cinq ans sur les paquebots de la ligne de Saint-Nazaire au Mexique. Nous partions tous les deux mois et passions vingt-deux jours au port. Toujours dans les beaux temps : nous emportions des articles de Paris, des soieries. En 1931, la compagnie a dû supprimer cette ligne, devenue déficitaire. Je suis passé sur la ligne de New York, à bord du paquebot *Champlain* et c'est alors que mon beau-père m'a dit : - *Tu embarques sur Normandie*. J'étais toujours lieutenant à cette époque. C'était la crise et certains lieutenants naviguaient même comme matelots ».

• **Extraits de livres : *La ligne du Pacifique sud*, d'après Pierre Thoreux.**

Mon premier navire, comme commandant, fut en 1926 le navire de charge *Oklahoma*. C'était un ancien cargo de construction anglaise sans beaucoup de puissance de machine et d'un confort très relatif. Nous étions affectés à la ligne du Pacifique sud, ligne où la compagnie Transatlantique avait trouvé de nouveaux débouchés. Nous partions du Havre et, après escale aux Antilles françaises, nous passions le canal de Panama et touchions les ports de la Colombie, de l'Équateur, du Pérou et du Chili. En somme nous remplaçons les grands voiliers disparus en desservant les ports où ils n'apparaissent plus depuis l'ouverture du canal de Panama. Par la suite, je commandai le *Saint-Louis* pour le même voyage, puis l'*Alaska* sur la ligne du Pacifique nord jusqu'à Vancouver et retour. Le très grand nombre des escales et la lenteur des opérations commerciales faisaient que ces voyages étaient longs et fatigants : ils n'avaient la faveur ni des états-majors, ni des équipages. Par la suite, le trafic s'étant développé dans ces pays nouvellement visités par le pavillon français, la CGT y affecta des unités modernes remplaçant les vieux cargos dont on avait fait l'acquisition dans les années 1912 et pour compenser le tonnage coulé pendant la guerre.



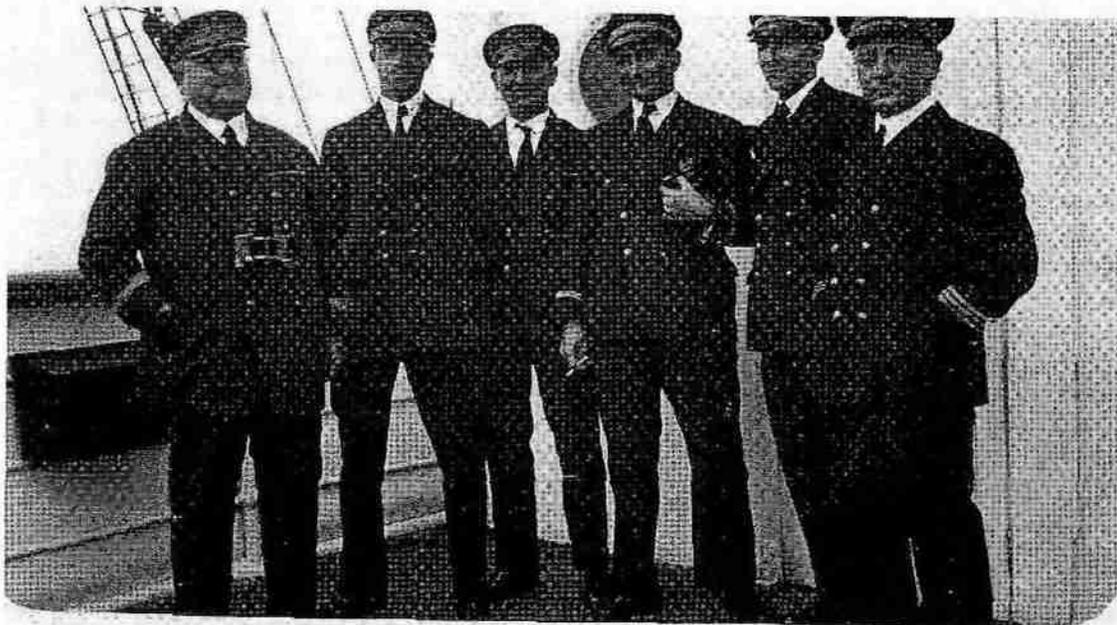
Paquebot de la ligne des Antilles : Cuba



Paquebot de la ligne des Antilles : Flandre



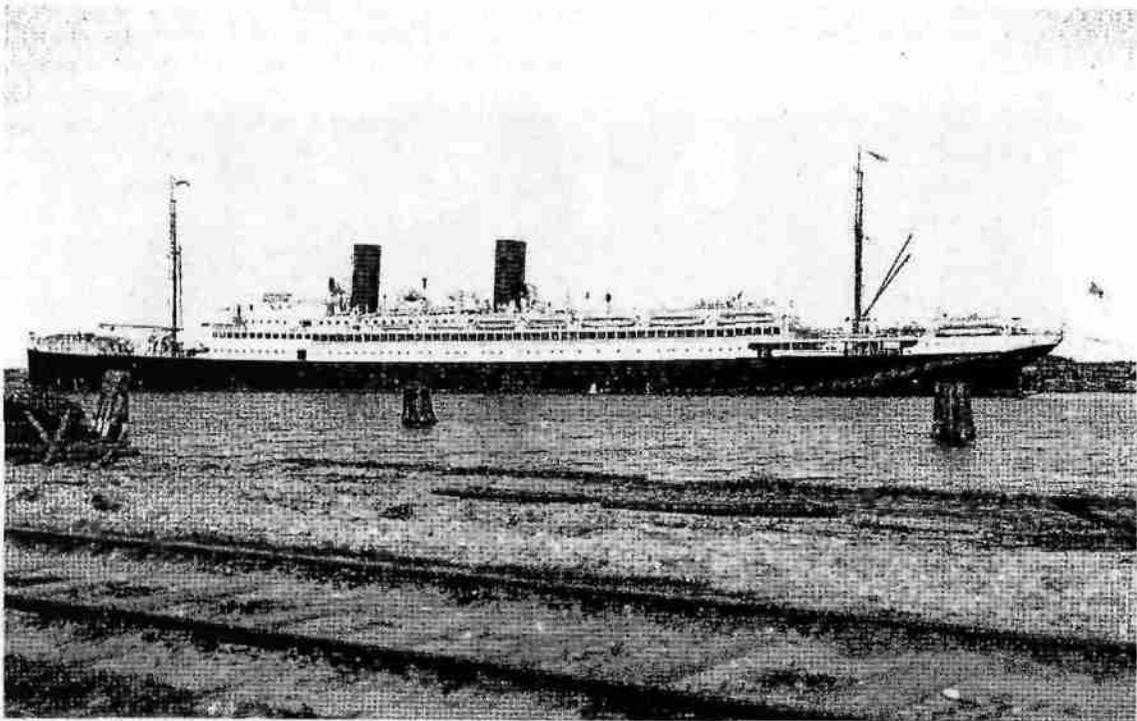
Passagers en compagnie de JBC à bord du paquebot *Cuba*...



L'état-major du paquebot *Espagne* vers 1930



Les lieutenants du paquebot *Espagne*



Le paquebot *Espagne*

Kaléidoscope de traversées effectuées par JBC sur des paquebots de la ligne des Antilles

- *Février 1927, à St.-Nazaire, paquebot Cuba.*

« Il est 22 h. J'ai mangé de bon appétit ce soir avec MM Barbier et Servot. Il est temps que je dorme un peu car on doit me réveiller à 1 h 30, heureusement qu'il y aura les nuits suivantes pour se rattraper ».

- *Le 25 juin 1928, en mer, paquebot Cuba.*

« Nous sommes en vue de la côte d'Espagne. Nous arriverons à Santander vers 14 h et en repartirons vers 20 h. Cette nuit, pour me remettre les idées en place, j'ai eu le quart de minuit à quatre heures. Par bonheur nous avons croisé beaucoup de petits voiliers, aussi j'ai eu de l'occupation, et mon quart a passé vite ».

- *Le 2 novembre 1927, en mer, paquebot Cuba.*

« Il est 21 h 30. Hier j'ai communiqué par radio avec ton père et j'ai passé au *Lafayette* une lettre-océan qui arrivera au moins 3 jours avant celle-ci. La traversée a passé vite : c'est presque nouveau pour moi un bateau qui marche vite, cela fait plaisir de voir comme l'eau défile. Tous les midis, lorsqu'on fait le calcul des milles restants on s'aperçoit de la différence avec le *Saint-Louis* : la vitesse est tout juste supérieure de moitié. Demain matin nous serons rendus à La Havane et en repartirons jeudi après-midi pour Vera Cruz où nous serons samedi soir. Je vais tâcher de dormir malgré la chaleur car demain matin de bonne heure – 5 h 30 ou 6 h – il faudra que je monte sur la passerelle pour l'arrivée ».

- *En mer le 6 mars 1927, paquebot Cuba.*

« Nous avons eu, depuis le départ de La Corogne le 29 février, mauvais temps et vent debout continuel jusqu'à avant-hier. Nous n'avons eu beau temps que depuis hier seulement, aussi les parties de croquet n'ont commencé qu'hier. Demain matin vers 6 h nous arriverons à la Havane et nous repartirons probablement après-demain vers midi. Nous arriverons à Vera Cruz le 10 à la nuit tombante. J'ai été un peu plus courageux ce voyage-ci et, ne pouvant pas jouer au croquet à cause du mauvais temps, j'ai appris les cinq premières leçons de ma grammaire espagnole.

- *Vera Cruz le 19 mars 1927, paquebot Cuba.*

Je viens de passer deux jours après le départ des passagers de l'aller avec un cafard noir. C'est comme cela à tous les voyages. Je regrette amèrement d'être marin et dans l'impossibilité de m'en arracher. Peut-être un jour trouverai-je une occasion de faire quelque chose à terre...

- *Le 2 septembre 1927, La Havane, paquebot Cuba.*

« Nous venons d'accoster après une traversée excellente quoiqu'un peu chaude. Ce soir il est impossible de trouver la fraîcheur ; il n'y a pas un souffle d'air et comme c'est la saison des pluies le temps est lourd et orageux. Nous devons partir demain après-midi vers 5 h pour Vera Cruz ».

- *Le 8 juin 1930, golfe du Mexique, paquebot Espagne.*

« Voici une semaine que nous sommes dans les chaleurs et pour de bon ! Le temps est continuellement orageux. A La Havane la pluie m'est tombée dessus pendant quarante minutes et mon ciré a été traversé comme un mouchoir de poche. De La Havane à Vera Cruz il a fait une chaleur accablante. Le navire, vent arrière, ne sentait pas du tout la brise, et, même la nuit, sur la passerelle on n'arrivait pas à évacuer la transpiration ».

- *Le 28 janvier 1930, en mer, paquebot Espagne.*

« Nous n'avons atteint La Corogne qu'à 6 h hier soir, ayant du tenir la cape pendant deux jours à cause d'un temps épouvantable. C'est la première fois que je puis dire avoir vu vraiment une tempête. Nous avons quelques avaries insignifiantes : le pont défoncé en deux endroits, un canot de sauvetage écrasé. C'était plus que joli à voir : c'était grandiose et, ces jours là, j'ai vraiment adoré mon métier de marin. Le vieil *Espagne* s'est comporté admirablement dans la mer démontée. Je rencontrerais n'importe quel temps maintenant, tellement sur d'avoir un bon bateau sous les pieds, même s'il a cessé d'être rapide ».

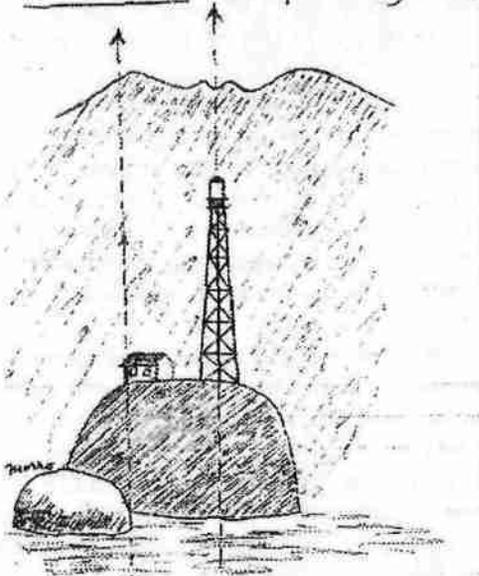
Note

Les paquebots de la ligne du Mexique pouvaient occasionnellement effectuer des croisières dans d'autres régions : JBC participa ainsi, à bord de l'*Espagne* en 1928, à une croisière d'été de Mer du nord en Mer baltique via le canal de Kiel.



JB Codet à bord du paquebot *Espagne*

⚓ Carupano par fond de 9 mètres



1^{er} alignement, qui est l'alignement d'accès au S 32 E vrai: de côté gauche de la maisonnette à gauche du phare, par le côté droit du moro, gros rocher rond blanc - ou bien: le phare en alignement avec 2 petites menottes jumelles encadrées de 2 puis un peu plus élevés (un peu loin)

2^e alignement (recoupe) - de croquer isolé dans le village au milieu de la coupure W de la pointe et Guayacan (roche percée)



On se trouve juste dans l'axe de la perforation de la roche.

ou bien

3^e alignement (voir C'EXI)



Le phare de Puerto Santo en face ouverte de la pointe Homen Vazquez. (Le phare est de Pt Santo apparaît entre les deux, face peu plus élevée)

En mouillant sur ce alignement on se trouve à environ 730 mètres du phare.

Orientation du navire: (NE à ESE)

Appareillage. On peut quitter le mouillage soit par l'alignement d'accès que l'on prend par l'avant, soit en faisant route sur le 3^e alignement, jusqu'à avoir percé les hauts fonds Est de la baie, ce dont on se rendra compte en suivant le relèvement du Phare.

Lorsque on aura atteint ce relèvement limite, on fera route dessus en le prenant par l'avant.

Vue des côtes dessinées par JB Codet

3. Deuxième capitaine (1936-1939)

- **Détail des services à la mer**

Navire	Type	Fonction	Du	Au
Martinique	bananier	2e capitaine	14 mars 1936	2 juin 1936
Enseigne Préchac	cargo	«	20 juin 1936	26 déc. 1936
Fort-Richepanse	bananier	«	13 janvier 1937	5 mars 1937
Normandie	paquebot	«	6 mars 1937	11 mai 1938
Meknès	paquebot	«	3 juin 1938	8 mai 1939

- **Type de navigation effectuée**

- paquebot *Normandie* : ligne du Havre à New York, traversées de cinq jours plus deux jours à quai, sauf du 29 janvier au 7 mars 1938 : croisière à Rio de Janeiro au départ de New York.
- paquebot *Meknès* ligne de Bordeaux à Casablanca, traversée de trois jours, trois à cinq jours d'escale dans chaque port.

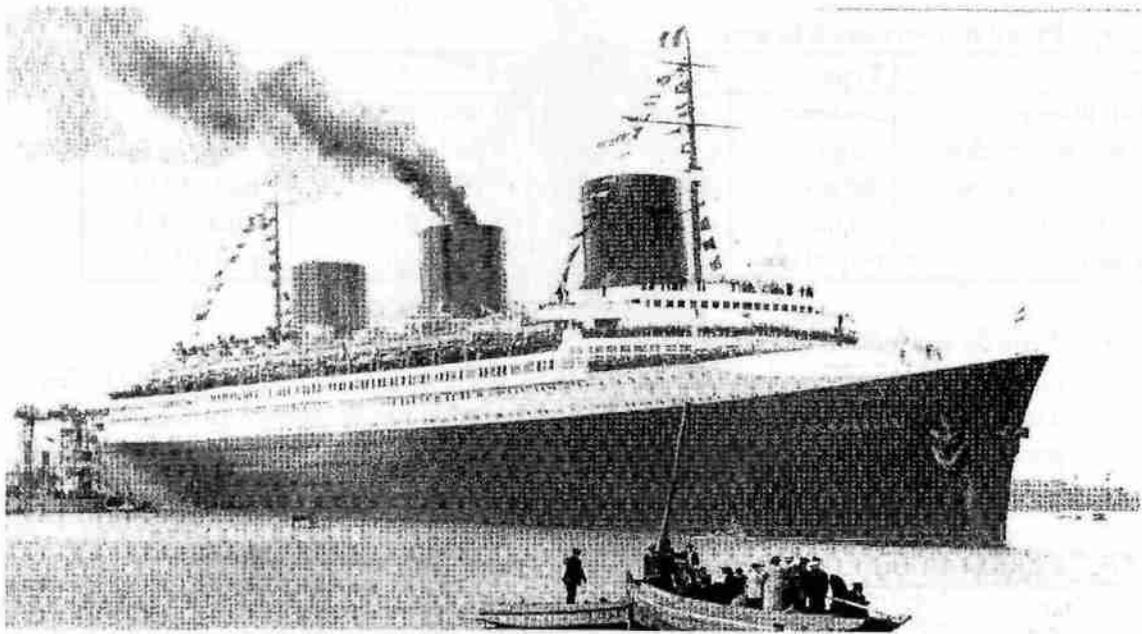
- **Caractéristiques des navires**

Nom	L - l (m)	Jauge brute (tx)	Puissance Type de machine	nombre d'hélices	Vitesse (nœuds)	En service à la compagnie
Martinique	80 - 12	1392	1400 CV Compound	1	12	1934 - 1937
Enseigne Préchac	110 - 15	4578	2400 CV. Triple expansion	1	10,5	1936 - 1942
Meknès	132 - 16	6127	5000 CV Triple expansion	2	14,5	1914 - 1940 (torpillé)
Fort-Richepanse	105 - 15	3485	5100 CV Diesel	2	16	1938 - 1941
Normandie	313,5 - 36	83 423	160 000 CV Turboélectrique	4	30	1935 - 1942 (incendié)

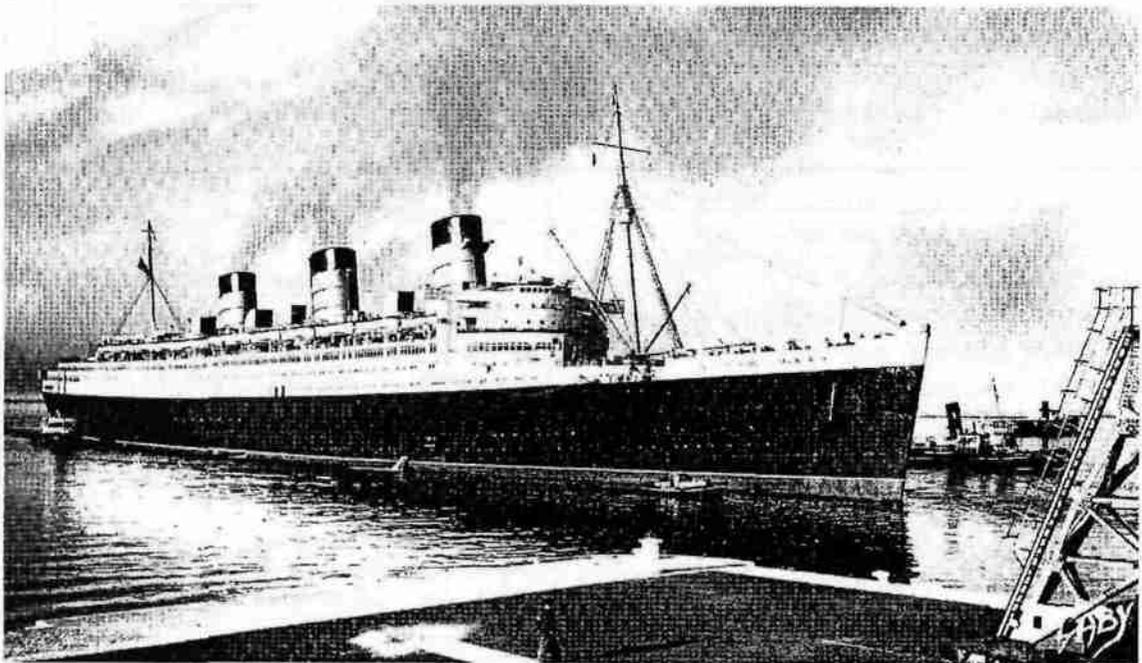
- **JBC raconté par lui-même**

« Je suis resté pendant un an, en 1934-35, à suivre, aux chantiers de Penhoët, la construction du paquebot *Normandie*, en particulier la mise en place des îlots d'incendie. En mai 1935, voyage inaugural au cours duquel nous conquérons le Ruban bleu. Pendant ma première année à bord j'étais deuxième lieutenant puis, presque tout de suite, je suis passé premier lieutenant. J'ai débarqué pour prendre les fonctions de 2^e capitaine sur divers cargos puis sur le paquebot *Meknès* de la ligne Bordeaux - Maroc. J'étais désigné pour rallier le paquebot *Paris* en mai 1939, mais il a brûlé au Havre en avril (1) ».

Note (1) : voir chapitre V.



Le paquebot *Normandie* quittant Saint-Nazaire



Le RMS *Queen Mary* accostant à Cherbourg

Les paquebots « Normandie » et « Queen Mary »

Sources

Terry Coleman, *The liners*,

John Maxtone-Graham, *The only way to cross*,

Basil W. Bathe, *Les paquebots, des croisades aux croisières*

Charles Offrey

▪ Le « Normandie »

Le « Normandie » était plus qu'un navire : un morceau de France sur l'eau. Le porte-parole de la *French Line* aimait à dire que le paquebot était un ambassadeur de France, de tout ce qui faisait la vie du pays : la cuisine, l'accueil – cordial mais sans familiarité – le décor et surtout la grâce et l'ambiance françaises. Le paquebot comptait onze ponts. La coque, divisée par onze cloisons étanches, avait été dessinée par un ingénieur d'origine russe : Vladimir Yourkevitch : elle était profilée, renflée au milieu et fine aux extrémités, avec une étrave tulipée munie d'un bulbe sous la ligne de flottaison. L'élévation du navire ainsi que la forme évasée de l'étrave empêchait la mer de briser sur le pont-promenade par mauvais temps. La plage avant était libre d'obstructions.

Pour ce qui est du décor tout était magnificence : les intérieurs les plus luxueux depuis l'*Imperator*, la plus grande salle à manger de paquebot jamais vue – 90 mètres de long sur trois étages, permettant d'accueillir 700 convives, lambrissée d'un carrelage de verre moulé et éclairée par des caissons de verre lumineux. Le fumoir était entièrement lambrissé de laque décorée de scènes de chasse : vers l'arrière un monumental escalier menait au grill-room. Des perspectives grandioses sont ménagées dans les lieux de réception : au pont supérieur : théâtre, galerie, salon, fumoir, restaurant grill d'où la vue se prolonge jusqu'à l'horizon. La lumière est l'une des plus subtiles parures du paquebot : dans le grand hall, pourvu de caissons lumineux et dans les coursives, où des corniches la projettent vers les plafonds à profil courbe qui la reflètent. L'éclairage de la salle à manger est ainsi conçu que l'on s'y croit toujours en plein jour.

Caractéristiques du navire :

Tonnage : 83 423 T. – L : 313, 75 m – l : 36,4 m – P : 160 000 CV – V : 31,33 noeuds

Passagers : 848 (1^{ère} classe) : 665 (classe touriste) : 458 (3^{ème} classe)

▪ Le « Queen Mary »

La construction de ce paquebot fut interrompue de 1931 à 1934, à cause de la crise économique, et la reprise des travaux sur la coque du Q 234 fut accueillie comme une bouffée d'oxygène dans tout le bassin de la Clyde. Lancé le 26 septembre 1934, le *Queen Mary* effectua sa traversée inaugurale le 27 mai 1936. Avec une étrave classique, un gaillard d'avant surélevé, des cheminées traditionnelles, des manches à air volumineuses, la silhouette du nouveau géant ne se distinguait pas nettement de celle de ses prédécesseurs. La coque comportait douze ponts et dix-huit cloisons étanches. La décoration du paquebot était moderne, de style Art Déco, et, dans tous les locaux et cabines, les décorateurs avaient disposé toutes les variétés de bois et de verre afin de dissimuler toute surface métallique. Le navire était doté d'une immense salle à manger, étagée sur trois ponts, capable d'accueillir huit cents convives de la classe « cabine ». On y accédait par des panneaux vitrés en métal argenté ; elle était lambrissée intérieurement en bois de peroba du Brésil, de trois tons différents, pour évoquer le thème des teintes chaudes et reposantes de l'automne, et ses colonnes de soutènement étaient également en bois de peroba entrecroisé avec des roseaux en métal d'argent et de bronze. Tout à l'arrière, sur le Sun Deck, se trouvait le local le plus élégant du paquebot : le Verandah Grill, avec sa moquette noire, ses panneaux muraux stylisés et ses rideaux rouge foncé semés d'étoiles.

Caractéristiques du navire :

Tonnage : 81 235 T. – L : 310 m – l : 36 m – P : 200 000 CV – V : 31,7 noeuds

Passagers : 776 (classe cabine) : 784 (classe touriste) : 579 (3^{ème} classe)

▪ *Ephémérides du paquebot « Normandie » (1928-1935) d'après Charles Offrey.*

Année 1928 : la Compagnie Générale Transatlantique met à l'étude la construction, pour desservir la ligne du Havre à New York, d'un paquebot de cinq jours afin de soutenir la concurrence du Norddeutscher Lloyd qui annonce pour 1929 l'entrée en service des paquebots *Bremen* et *Europa*.
Juillet 1929 : le paquebot *Bremen* conquiert le Ruban Bleu, détenu jusque là par le paquebot *Mauretania*, en battant le record de la traversée de l'Atlantique à 27.83 nœuds de vitesse moyenne à l'aller et 27.92 nœuds au retour.

24 octobre 1929 : le « jeudi noir » de Wall Street déclenche à New York la crise économique et monétaire qui va prendre des proportions mondiales.

29 octobre 1930 : la commande du paquebot est passée à la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët.

26 janvier 1931 : pose de la première tôle du paquebot « T6 ».

Juin 1931 : la Cie Gle Transatlantique, atteinte de plein fouet par la crise, est au bord de la banqueroute.

Août 1931 : un nouveau Conseil d'Administration prend en mains les destinées de la Compagnie. L'Administrateur Général nommé est Henri Cangardel.

18 octobre 1932 : le « T6 » reçoit le nom de *Normandie*.

29 octobre 1932 : *Normandie* est lancé à Saint-Nazaire, sous la présidence de M. Albert Lebrun, Président de la République, Mme Lebrun ayant accepté d'être la marraine du navire.

1933-1934 : les dirigeants de la compagnie doivent mener un combat acharné au parlement et dans l'opinion publique pour obtenir la poursuite des travaux et justifier la construction du *Normandie*.

Mars 1935 : une convention est enfin passée avec l'Etat qui règle le statut financier particulier du paquebot.

5-11 mai 1935 : *Normandie* effectue ses essais sous le commandement du commandant René Pugnet et du commandant adjoint Pierre Thoreux. Les résultats sont excellents : le navire fait preuve de remarquables qualités manœuvrières et atteint une vitesse de 32.125 nœuds sans utiliser sa puissance maximale. Toutefois des vibrations importantes affectent le tiers arrière du navire.

11 mai 1935 : pour sa première entrée au Havre, son port d'attache, *Normandie* reçoit un accueil triomphal.

15-19 mai 1935 : une grève des équipages de la Transat compromet l'inauguration et le premier départ pour New York. Elle est réglée par un arbitrage du ministre de la Marine marchande, William Bertrand.

23-29 mai 1935 : les cérémonies d'inauguration se déroulent au Havre sous la présidence du Président de la République et de Mme Lebrun. *Normandie* fait maintenant l'unanimité, que ce soit sur le plan de la technique ou sur celui de la décoration. L'inauguration officielle, le 23 mai, est suivie de multiples réceptions en l'honneur des chargeurs, de la presse, de la société havraise, des agents de voyage, d'une grande soirée de bienfaisance et de la consécration de la chapelle.

29 mai 1935 : premier départ pour New York avec 1216 passagers à bord, dont 830 en 1^{ère} classe, 308 en classe touriste et 123 en 3^{ème} classe. Le paquebot appareille à 18 h 25 du quai Johannès Couvert au Havre. Il met en route libre à 19 h 28. Mme Lebrun et M. Bertrand sont du voyage. De 23 h 15, jusqu'au lendemain à 3 h 07, première escale à Southampton marquée par la réception des autorités britanniques.

30 mai 1935 : à 10 h *Normandie* double Bishop Rock, le repère à partir duquel se mesure la distance retenue pour le record du Ruban Bleu.

31 mai 1935 : un incident technique aux machines – rupture d'un tube de condenseur – entraîne l'arrêt, pendant 24 h, de l'alternateur tribord central, mais sans répercussion notable sur l'allure de marche du navire.

3 Juin 1935 : à 5 h *Normandie* double le bateau-feu de Nantucket. A 11 h 03, il passe Ambrose qui marque l'autre repère du trajet retenu pour le record du Ruban Bleu. Les 2971 milles parcourus entre les deux repères l'ont été en 4 jours 3 heures et 2 minutes, soit une vitesse moyenne de 29.94 nœuds. Le record est battu. Il était détenu par le « Rex », de la compagnie Italia, qui avait accompli la traversée de Gibraltar à Ambrose à 28.92 nœuds de moyenne. *Normandie* s'adjuge le Ruban Bleu qui est aussitôt arboré en tête du mât. *Normandie* remonte l'Hudson salué par les bateaux pompes et escorté par une multitude d'embarcations.

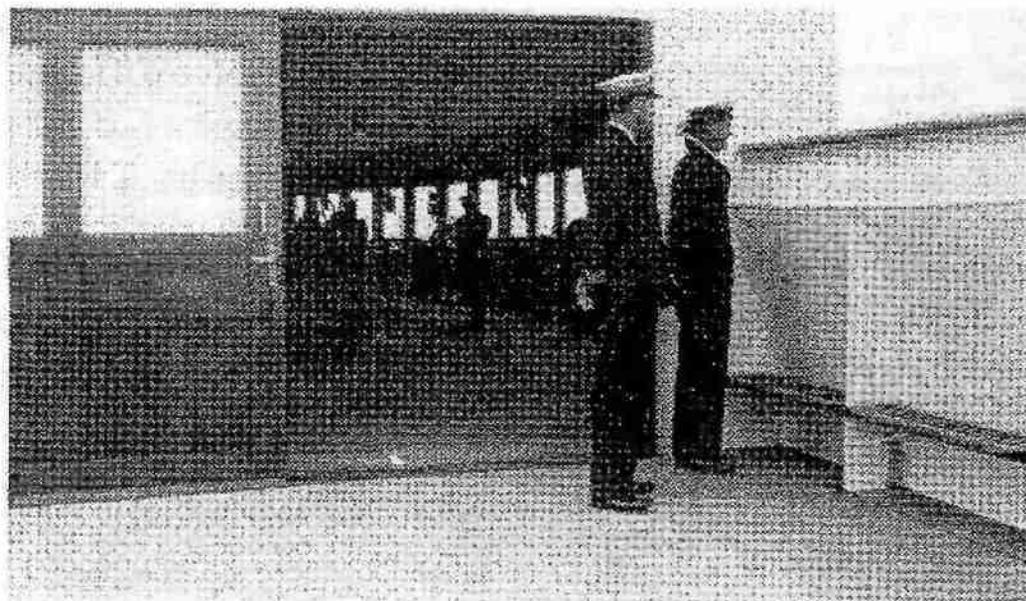
Juin 1935 (suite): Le paquebot accoste au Pier 88 sous les acclamations d'une foule immense et enthousiaste, aux accents de la Marseillaise ! Le soir même un dîner de gala est donné au Waldorf Astoria par le maire de New York, Fiorello La Guardia, en l'honneur des officiels français.

4 juin 1935 : Mme Lebrun et sa suite sont l'hôte à Washington du Président et de Mme Roosevelt. A New York, *Normandie* est visité par des milliers d'Américains.

5-6 juin 1935 : réception à bord de *Normandie* en l'honneur des personnalités officielles américaines.

7 juin 1935, départ pour le Havre. Appareillage du Pier 88 à 13 h 15. En route libre à 16 h 24.

12 juin 1935 : à 16 h 45 arrivée au Havre après une escale à Southampton de 5 h 05 à 11 h 35. Une foule considérable fait un nouveau triomphe au détenteur du Ruban Bleu. La traversée retour d'Ambrose à Bishop s'est effectuée à la vitesse moyenne de 30,31 nœuds. *Normandie* a battu son record de l'aller.



JB Codet en passerelle sur *Normandie*

VOYAGE INAUGURAL

Voyage Aller (Track B)

Départ de Southampton (Nab Tower) le 30 Mai 1935 à 3 h. 20 G.M.T.
 Passage Bishop Rock le 30 Mai - à 11 h. 45 -
 Arrivée Ambrose le 3 Juin - à 15 h. 02 -

Southampton - Ambrose

Milles - 3.192
 Intervalle - 107 h. 42' - 4 jours 11 h. 42'
 Vitesse - 29,63 Nds

Bishop - Ambrose

Milles - 2.971
 Intervalle - 99 h. 14' - 4 jours 3 h. 14'
 Vitesse - 29,94 Nds

Relevé de Marche

DATE	POSITIONS	MILLES	INTERVALLE	VITESSE	OBSERVATIONS
30 Mai	49°45' N 6°37' W	528	8 h. 40	29 n. 247	Bonne en Mer
31 Mai	49°01'5" N 22°20' W	144	25 h. 50	30 n. 76	
1 ^{er} Juin	48°45' N 11°20' W	218	25 h. 00	28 n. 72	
2 Juin	47°04' N 57°19' W	148	25 h. 00	29 n. 92	
3 Juin	N° S Ambrose	384	24 h. 02	31 n. 37	

Voyage Retour (Track B)

Départ Ambrose le 7 Juin à 20 h. 30 G.M.T.
 Passage Bishop le 8 Juin à 23 h. 58 -
 Arrivée à Plymouth (bouée Draystone) le 12 Juin à 3 h. 10 G.M.T.

Ambrose - Plymouth

Milles - 3.115
 Intervalle - 102 h. 40' - 4 jours 6 h. 40'
 Vitesse - 30,34 Nds

Ambrose - Bishop

Milles - 3.015
 Intervalle - 99 h. 28' - 4 jours 3 h. 28'
 Vitesse - 30,31 Nds

Relevé de Marche

DATE	POSITIONS	MILLES	INTERVALLE	VITESSE	OBSERVATIONS
8 Juin	49°13' N 92°07' W	648	18 h. 00	39 n. 34	
9 Juin	49°38' N 49°39' W	711	23 h. 00	30 n. 31	
10 Juin	49°00' N 22°59' W	684	21 h. 00	30 n. 17	
11 Juin	49°13' N 15°44' W	705	23 h. 00	30 n. 80	
12 Juin	Bouée Draystone	468	15 h. 10	30 n. 82	

Voyage Aller et Retour (Track B)

SOUTHAMPTON - AMBROSE - PLYMOUTH

Milles - 6.307
 Intervalle - 210 heures 22 minutes
 Vitesse - 29,98 Nds

BISHOP - AMBROSE - BISHOP

Milles - 5.986
 Intervalle - 198 heures 42 minutes
 Vitesse - 30,12 Nds

Le *Heure*, le 17 Septembre 1935
 Le *Capitaine*,

Relevés de marche du paquebot *Normandie* pendant les traversées A/R du *Ruban Bleu*

4. Capitaine (1940-1955)

• Détail des services à la mer

Navire	Type	Fonction	Du	Au
San Pedro	cargo	Capitaine (1)	6 octobre 1940	5 mai 1941
Saint-Domingue	ex paquebot	capitaine adjoint	20 octobre 1941	16 janvier 1942
«	«	capitaine	17 janvier 1942	20 juillet 1943
Fort-de-France	bananier	capitaine	16 mai 1944	26 mars 1945
Michigan	cargo	capitaine	13 décembre 1945	13 août 1946
Pont-Audemer	liberty-ship	«	4 novembre 1946	25 septembre 1947
Quercy	bananier	«	11 janvier 1948	10 novembre 1948
Bayeux	liberty-ship	«	9 mars 1949	16 novembre 1949
Troarn	liberty-ship	«	7 février 1950	26 février 1951
Indochinois	Cargo mixte	«	26 juillet 1951	8 octobre 1954
Equateur	Cargo mixte	«	6 décembre 1954	9 février 1955

• Type de navigation effectuée

- *San Pedro* : Côte occidentale d'Afrique. (1) *Passé capitaine en titre le 3 décembre 1940.*
- *Saint-Domingue* : Mer des Antilles
- *Fort-de-France* et *Michigan* : Méditerranée
- *Bayeux*, *Pont-Audemer* et *Troarn* : Continent américain
- *Quercy* : Antilles
- *Indochinois* et *Equateur* : Côtes est et sud des USA, golfe du Mexique

Notes

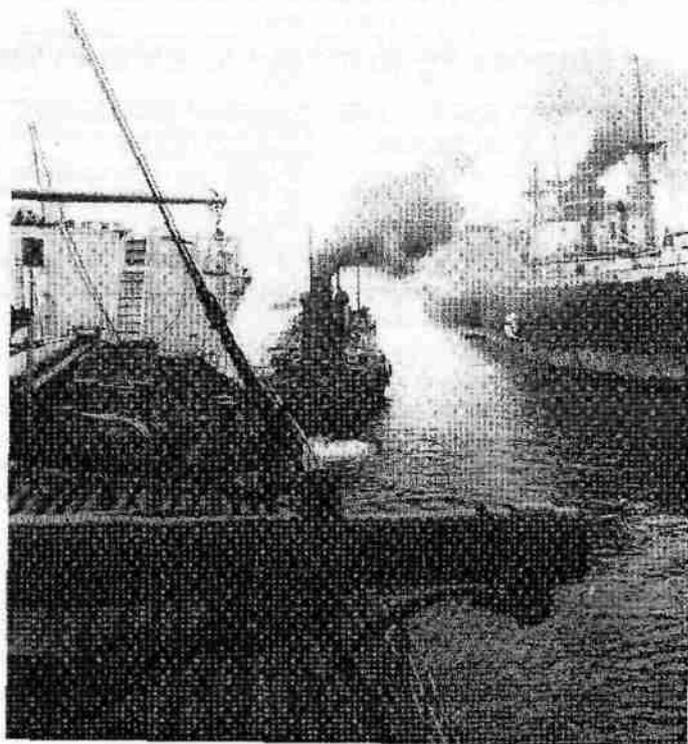
- 1) Les liberty-ships transférés portaient, avant leur cession, les noms suivants :
 - *Harold H. Brown*, rebaptisé *Pont-Audemer* sous pavillon français
 - *Mello Franco*, rebaptisé *Bayeux*
 - *Robert La Follette* rebaptisé *Troarn*
- 2) Le 16 avril 1947, le liberty-ship *Grandcamp*, de la CGT, chargé de nitrate d'ammonium, prit feu dans le port de Texas City et fit explosion faisant 600 morts (dont 34 de son équipage) et 5000 blessés.

• Synoptique des voyages effectués à bord des liberty-ships

1947	PONT-AUDEMER	1949	BAYEUX	1950	TROARN
		1 ^{er} août	Le Havre	21 février	Sfax
16 – 25 jan.	La Guaira	–	Anvers	8 mars	Hambourg
29 – 30 jan.	Curaçao	1 ^{er} septembre	Panama	12 – 15 mars	Anvers
1 – 2 février	Cristobal	14-15 sept.	Valparaiso		Bordeaux
4 – 6 févr.	Buenaventura	17 septembre	San Antonio	8 – 13 avril	Guadeloupe
10 – 11 févr.	Callao	–	Tocopilla	14 – 15 avril	Martinique
18 février	Tocopilla	5 octobre	Callao	17 – 28 avril	La Guayra
	25 j. en rade				
4 mars	Cristobal	11 octobre	Colon	29 avril	Curaçao
7 mars	Curaçao	–	Curaçao	30 avril-2 mai	Barranquilla
22 mars	La Pallice ?	1 ^{er} novembre	La Pallice	14 juin	Brême
				25 juin	Le Havre
				13 et 14 juillet	Norfolk
				15 juillet	Philadelphie
				1 ^{er} août	Boston
				12 août	Le Havre



Le liberty-ship *Bayeux*



L'*Indochinois* appareille du Havre en février 1952

• Principales caractéristiques des navires

Nom	L - l (m)	Jauge brute (tx)	Puissance Type de machine	Nb. hélices	Vitesse (nœuds)	En service à la compagnie
San Pedro	131 - 17	5 946	5000 CV Triple expansion	1	14	1931 - 1953
Saint-Domingue	99 - 13	3 159	2000 CV Triple expansion	1	12	1911 - 1949
Fort-de-France	105 - 15	3 426	5100 CV Diesel	2	16.5	1938 - 1951
Michigan	126 - 17	6 357	4000 CV Triple expansion	1	10.5	1920 - 1949
Pont-Audemer	127 - 15	7 302	2500 CV Triple expansion	1	11	1945 - 1961
Bayeux	«	«	«	«	«	1945 - 1961
Troarn	«	«	«	«	«	1946 - 1966
Quercy	96 - 14	3 043	3000 CV Diesel	2	13	1939 - 1953
Indochinois	144 - 19	6 966	7000 CV Diesel	1	16.5	1939 - 1957
Equateur	137 - 19	7 267	8240 CV Diesel	2	16.5	1951 - 1966

• **JBC raconté par lui-même**

« Par chance extraordinaire, j'étais à Casablanca, démobilisé de la veille, lorsque M. Cangardel, qui s'y trouvait aussi, me dit : - *Que faites-vous là ? Vous tenez à rentrer en zone occupée ? Restez donc là, nous allons vous donner un commandement : le San Pedro.* (Casablanca, Dakar, Côte d'Ivoire, Togo, Dahomey et retour). On naviguait au mazout. Il n'y en avait plus beaucoup dans les réservoirs à terre. Le bateau est désarmé à Marseille en 1941, et je suis volontaire pour partir commander aux Antilles. Pour pouvoir quitter la zone occupée ma femme s'est adressée à la Kommandantur, où on lui a répondu : «- *Nous, nous n'avons pas nos femmes avec nous. Vous pouvez avoir une autorisation de sortie, mais ce sera sans retour* ».

A la fin de l'année 1941, alors que j'étais passager sur le *Winnipeg*, et contrairement à tous les engagements, nous avons été interceptés en mer, faits prisonniers par les Anglais et internés aux Antilles néerlandaises. Il y avait à bord 900 passagers dont 800 juifs qui fuyaient l'Europe. Dans la liste des passagers figurait l'état-major du *Duc-d'Aumale* : nos ravisseurs croyaient avoir affaire à un véritable duc et lui avaient retenu une suite. On nous a interrogés : lorsque le major Rain, un Ecossais, m'a demandé : - *Savez-vous que les Français ont permis aux Allemands d'utiliser des terrains d'aviation en Syrie ?* Je lui ai rétorqué : - *Avez-vous jamais entendu parler de Mers el-Kebir ?* Alors j'ai été placé en camp d'internement et y suis resté une quarantaine de jours ; Leclère, le commandant du *Winnipeg*, y est resté plus longtemps. J'ai finalement rejoint les Antilles à bord d'un navire américain (1).

Je suis resté deux ans et demi aux Antilles, seul, ma famille étant restée bloquée en France occupée. J'assurais le ravitaillement des îles. On chargeait à Belem pour ravitailler la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane. Je commandais alors le *Saint-Domingue*. Nos voyages étaient garantis par or (celui qui avait été évacué de France par le croiseur *Emile Bertin* lors de la débâcle), et faisaient l'objet d'un accord de la part des Allemands et des Américains en s'effectuant sous "Navicert". On transportait du riz et du coton principalement. L'amiral Robert me disait : « *Voici la liste des priorités* ». Je décidais moi-même de ce que j'embarquais : alimentation, vêtements ou quelquefois des chevaux pour la gendarmerie. Les Américains voulaient nos bateaux (il y avait six pétroliers sur rade) et nos équipages : à leur entrée en guerre ils n'étaient pas suffisamment prêts, aussi nous cherchaient-ils chicane. C'est ainsi que j'ai subi un internement de cinq jours en République Dominicaine au printemps 1943.

Nous étions sur la passerelle, à Puerto Plata à la tombée de la nuit, en train de jouer au Monopoly lorsqu'une escouade est montée à bord et l'on nous a dit : « *Faites vos valises et suivez-nous. Etant donné que l'attitude de la France n'est pas assez "diaphane", la République Dominicaine prend possession du Saint-Domingue* ». - *Si vous le prenez*, ai-je dit, *il n'y aura plus de bateau pour ravitailler les Antilles...* Le chef mécanicien et moi avons été internés au fort du Morro. Là nous étions nourris par les meilleurs traiteurs et l'on n'avait pas de corvées tous les matins, comme avec les Anglais. Interrogé par un colonel, en présence de militaires américains, je lui ai fait observer avec insistance que mon voyage était garanti par les autorités de l'hémisphère occidental. Il m'a demandé si j'avais en ma possession un document pour le prouver et j'ai pu lui remettre une lettre rédigée par l'amiral Robert. Cela a convaincu les autorités locales que la saisie du navire n'était pas légale, ses rotations ayant reçu l'agrément des belligérants. Contrairement aux Anglais précédemment, l'honneur n'est pas pour eux un vain mot et ils m'ont laissé repartir.

Peu après s'est produite la libération des Antilles. Sur la base des accords de Syrie nous étions libres de choisir notre camp. On me considérait comme de ceux qui ne voulaient pas servir De Gaulle. J'ai donc rallié le Maroc à bord du croiseur *Jeanne-d'Arc*. A Casablanca, l'administrateur des Affaires Maritimes s'est montré aimable et compréhensif : « *Ecoutez commandant, m'a-t-il dit, vous venez des Antilles. Mais les Français de Métropole n'ont pas la même vision des choses. Je vous laisse votre liberté de choix. Si un jour vous acceptez de servir dans les Forces Françaises Libres, revenez me trouver* ». Après trois semaines de réflexion j'ai accepté, moins par conviction que par discipline. On m'a donné provisoirement le commandement d'un paquebot qui transportait des troupes en Corse : le *Marrakech*. Ensuite j'ai passé sept mois à Casablanca, accueilli par des amis. Puis j'ai pris le commandement du *Fort-de-France* en mai 1944. Tous les mois j'expédiais un télégramme à ma famille sur lequel on cochant des formules telles que : *Je suis malade* ou : *Je suis bien portant*. La veille d'un départ, une voie d'eau a été découverte dans la cale et le bateau a dû entrer en cale sèche : la réparation allait être terminée quand, en avril 1945, j'ai été rappelé en France.

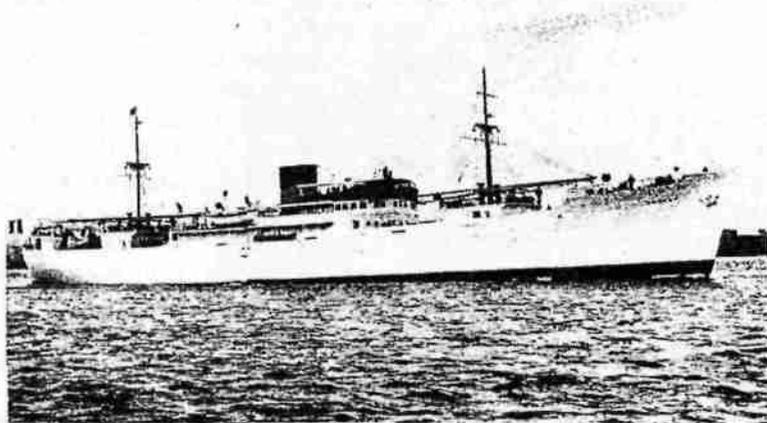
La paix revenue, de décembre 1945 à février 1955 j'ai commandé successivement le cargo *Michigan* (2), les liberty-ships *Pont-Audemer* et *Bayeux*, le bananier *Quercy*, le liberty-ship *Troarn*, et enfin les cargos mixtes *Indochinois* et *Equateur*.

Ensuite, jusqu'au 31 décembre 1968, j'ai été capitaine d'armement aux chantiers Dubigeon à Chantenay. J'ai dirigé les sorties pour essais de cinquante-deux bateaux : ferries, chalutiers, transports de gaz liquéfié, remorqueurs, cargos divers ».

Notes

(1) : Cet épisode a été décrit dans des termes analogues par ADN.

(2) : Le *Michigan*, navigant léger dans un coup de vent de NE entre Alger et Malaga, n'échappa à l'échouement sur la côte d'Andalousie qu'en faisant tourner ses machines en arrière pendant 45 mn.



Le bananier *Quercy*

- **Extraits de lettres**

A Roger Marchais, le 26 mai 1941

« Le genre de vie que nous menons ? Oh ! C'est bien simple, c'est la vie du marin en mer bien que nous soyons longtemps au port. J'ai été heureux de ce voyage sans incident avec le *San Pedro*. J'ai l'impression de commander depuis des années et suis parfaitement à l'aise ».

La Guayra, S/s Pont-Audemer, le 21 janvier 1947

« Cela fait déjà cinq jours que nous sommes arrivés ici, mais nous restons sur rade attendant notre tour d'entrer au port car il y avait cinq cargos avant nous. Nous accosterons probablement le 24 ou le 25. Je suis très satisfait du bateau qui est un des bons de la série. Nous avons eu mauvais temps en quittant le Havre pendant une semaine : il s'est très bien comporté et nous avons fait 11,5 nœuds de moyenne, mieux qu'avec le *Michigan*. J'ai débarqué ici presque tous mes passagers, de pauvres gens qui fuient l'Europe centrale pour chercher une vie plus calme ailleurs : Russes, Tchèques, Grecs, Polonais, un Espagnol, et deux passagers comme ceux d'autrefois ».

Le Havre, MS Indochinois

– *Le 6 août 1951* : « J'ai pris possession de mon bateau, qui me plaît. Je suis heureux d'avoir plus de confort. Sans être très luxueux la cabine et le bureau sont tout de même mieux ».

– *Le 29 juillet 1952* : « Il est possible que nous partions lundi pour Dunkerque mais il y a encore des travaux à faire et nous pourrions avoir quelques jours de retard... Il y a aussi la question des officiers : j'ai actuellement un lieutenant et ils n'ont pas de prévision pour l'autre. Notre programme est assez chargé : demain essais frigo et moteur principal, puis autres essais frigo et samedi, dératisation sans compter tout le divers : cabines pas encore montées, à peindre ensuite, panneaux des cales pas encore terminés, essais des mâts de charge etc.

– *Le 3 août 1952* : « Nous partons demain soir pour Dunkerque où nous serons le 5 au matin. Dunkerque ne compte pas nous charger en moins de 10 jours. Nous repasserons ensuite au Havre pour 5 jours avant de faire route sur la Martinique ou la Guadeloupe.

Pointe-à-Pitre, le 2 avril 1953

Ici, sauf un jour de pluie, nous n'avons pas perdu de temps et nous partons ce soir tard pour Bordeaux, où l'arrivée est prévue le 13 journée. En prévision de mon passage à Nantes munissez-vous de pots de fleurs en caisse car j'ai des tas de boutures ou de plants d'hibiscus, de bougainvilliers, de cocos nains, de miserere, de lierres géants ou de palmiers multipliant plus quelques cactus. Je ferai route vers le point 25° N, 57° W, et de là vers Corvo Flores puis la Gironde, vitesse moyenne 340 milles par jour.

New Orleans, le 18 août 1954

« Nous sommes partis d'ici à minuit pour Le Havre. Je suivrai la route habituelle de l'arc de grand cercle passant au sud du banc de Terre-Neuve et de là sur la Manche.

Nous allons débouquer du Mississippi vers 7 h et nous descendons actuellement la rivière par une nuit superbe. J'ai huit passagers, dont cinq américains. Je vais maintenant descendre me reposer un peu, car avec cette escale de neuf heures j'ai dû courir la ville ».

- **Rencontre**

Extrait de la préface de « *Came a cavalier* », ouvrage de Frances Parkinson Keyes,

(*On board Santa Nora, 20 June 1947*)

“... *The first nebulous idea for this novel – whose action is mainly situated in Normandy – was conceived on a French freighter – the San Pedro – and the first actual writing was done on another, the Indochinois. The final chapters of the book have been written on another freighter – the Santa Nora. We were tied up in Buenaventura when my secretary came tearing into my cabin:*

- Another freighter is coming into the harbour! It is flying the tricolour and his name is Pont-Audemer. I carried the significant tidings to our own skipper Capt. H. Mac Dermot and presently an invitation was on its way to the French skipper: would monsieur le commandant of the Pont-Audemer do us the honour of dining with us to celebrate this happy occasion? An answer came back promptly: Commandant Codet would be delighted. His compliments to the author. He would join us at seven... ”

Le cargo mixte « Indochinois »

• Historique du navire

Le cargo mixte *Indochinois* a été lancé à Bordeaux le 4 juillet 1939. Remis en gérance à la CGT le 18 octobre 1940, il fut arraisonné par le croiseur *HMS Cornwall* et interné à Freetown après une tentative infructueuse de sabordage. Confié en gérance par les Anglais à la Canadian Pacific il remplit de nombreuses missions de transport de troupes et reçut pour cela la croix de guerre.

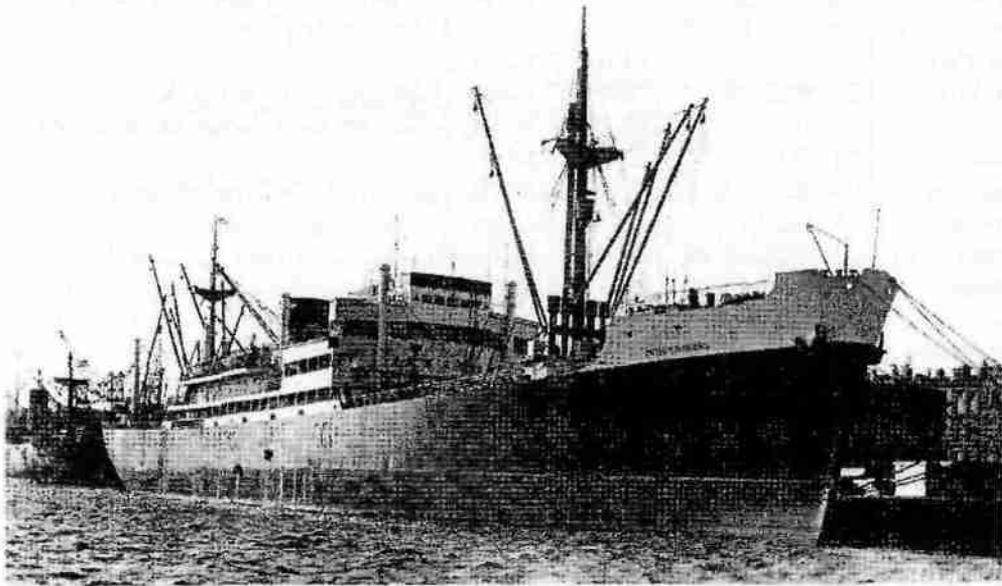
Le 17 juillet 1945 le navire reprit du service sur la ligne Le Havre - New York, à nouveau en gérance à la CGT, qui en fit l'acquisition le 3 mai 1948. Le 28 mai 1948, il heurtait le pétrolier *US Nespelen* et s'échouait : remis à flot, il put quitter New York le 2 juin après réparations. Le 5 août il recueillait, au large de Dunkerque, les 11 passagers en détresse du voilier finlandais *Nordkap*. En 1954 l'*Indochinois* passa sur les lignes du Pacifique nord.

Il fut vendu le 11 mai 1957 à la SGTM et rebaptisé *Mont-Ventoux*.

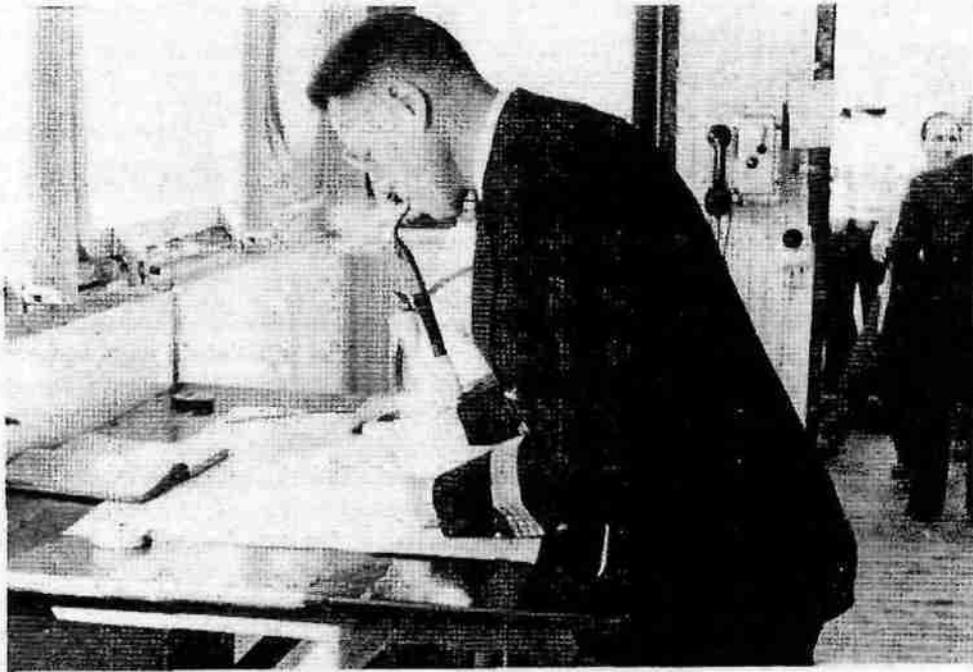
Caractéristiques : Déplacement : 14 526 T - L : 148,59 m - l : 18,85 m - T.E. 8,04 m - 2 moteurs diesel Sulzer deux temps de 8350 chevaux - 16,5 nœuds ; effectif : XX hommes.

Tableaux synoptiques de traversées de l'*Indochinois* (1951 - 1953)

1951-1952	Date arrivée	Date départ	Observations
Le Havre	-	24/08/51 17:00	
Anvers	25/08/51 15:00	27/08/51 23:00	Chargement : 60 t munitions
La Pallice	30/08/51 08:00	31/08/51 15:00	En mer : cyclone à 500 milles au sud
Port au Prince	12/09/51 14:00	13/09/51 17:00	
Puerto Plata	14/09/51 14:00	16/09/51 16:00	Chargement de tabac
San Juan	17/09/51 16:00	18/09/51 00:00	
Ciudad Trujillo	18/09/51 16:00	19/09/51 04:00	
Santiago de Cuba	20/09/51 16:00	22/09/51 14:00	
Brownsville	26/09/51 16:00	02/10/51 05:00	2 300 t de diverses et cargaison de coton
Galveston	03/10/51 09:00	05/10/51 12:00	2 100 t de diverses et cargaison de blé
Le Havre	20/10/51 03:00	25/10/51 14:00	Gros temps du 10 au 13
Dunkerque	26/10/51 09:00	27/10/51 11:00	
Hambourg	29/10/51 03:00	30/10/51 23:00	Déchargé le blé
Anvers	01/11/51 14:00	08/11/51 06:00	Cargaison colis lourds et divers
La Pallice	10/11/51 11:00	11/11/51 12:00	
Ciudad Trujillo	22/11/51 10:00	26/11/51 18:00	
Haïti	27/11/51 12:00	09/12/51 03:00	
San Juan	12/12/51 18:00	13/12/51 09:00	
Puerto Plata	14/12/51 08:00	14/12/51 17:00	En mer, coup de vent
New York	20/12/51 10:00	28/12/51 18:00	Neige
Halifax	31/12/51 19:00	07/01/52 08:00	Tempête de neige du 7 au 9, puis tempête d'ENE, mer énorme.
Le Havre	16/01/52 04:00	20/01/52 09:00	
Rouen	20/01/52 21:00	25/01/52 14:00	
Le Havre	26/01/52 01:00	-	Fin de la rotation



Le cargo mixte *Indochinois* à Bordeaux...



...et son commandant en passerelle.

1952-1953	Date arrivée	Date départ	Observations
Le Havre	—	04/08/52 20:00	
Dunkerque	05/08/52 13:00	12/08/52 16:00	
Le Havre	13/08/52 07:00	20/08/52 07:00	Matériel inflammable en pontée
Fort-de-France	31/08/52 07:00	—	Mouvements divers
Pointe-à-Pitre	—	21/09/52 13:00	
Port Arthur	27/09/52 19:00	28/09/52 16:00	Chargement de blé et de tanks
Houston	29/09/52 02:00	30/09/52 08:00	Chargement de coton et de camions
Galveston	30/09/52 14:00	02/10/52 18:00	
New Orleans	04/10/52 02:00	10/10/52 15:00	Grève des dockers (1 jour)
Cherbourg	23/10/52 17:00	25/10/52 21:00	
Le Havre	26/10/52 05:00	28/10/52 17:00	
Dunkerque	29/10/52 07:00	29/10/52 20:00	
Anvers	30/10/52 06:00	04/11/52 03:00	Déchargé le blé
Dunkerque	04/11/52 12:00	11/11/52 12:00	
Le Havre	12/11/52 12:00	15/11/52 08:00	
Fort-de-France	26/11/52 07:00	—	Mouvements divers d'un port à l'autre
Pointe-à-Pitre	—	11/12/52 19:00	
Saint-Thomas	12/12/52 11:00	12/12/52 17:00	
Vera Cruz	17/12/52 21:00	19/12/52 17:00	Chargement de café (4 cales)
Corpus Christi	21/12/52 05:00	21/12/52 17:00	
New Orleans	23/12/52 08:00	27/12/52 22:00	Débarqué le café
Galveston	29/12/52 01:00	31/12/53 06:00	
Houston	31/12/52 12:00	03/01/53 18:00	Chargement coton et carbon black
New Orleans	06/01/53 15:00	09/01/53 12:00	En mer : gros temps aux Açores
La Pallice	23/01/53 14:00	24/01/53 18:00	
Cherbourg	25/01/53 23:00	27/01/53 17:00	
Le Havre	28/01/53 02:00	01/02/53 08:00	Tempête de NO force 8
Dungeness	02/02/53 04:00	02/02/53 06:00	Abrité puis mouillé sur rade de Dunkerque
Dunkerque	06/02/53 12:00	21/02/53 16:00	Port consigné trois jours
Le Havre	22/02/53 09:00	25/02/53 19:00	
Antilles	08/03/53 19:00	14/03/53 13:00	
Trinidad	15/03/53 07:00	15/03/53 18:00	
Fort-de-France	16/03/53 06:00	—	Mouvements divers d'un port à l'autre
Pointe-à-Pitre	—	02/04/53 18:00	
Bordeaux	13/04/53 18:00	17/04/53 19:00	
Nantes	18/04/53 21:00	21/04/53 20:00	
Le Havre	23/04/53 07:00	—	Fin de la rotation

Aux Etats-Unis il existe de nombreux journaux régionaux. Les agents des compagnies de navigation fournissaient parfois matière à interview, en la personne des commandants de navires de passage, aux journalistes de ces quotidiens locaux. JB Codet, en raison de la collection de pipes qu'il conservait à bord, a été plusieurs fois sollicité par la presse locale américaine. Voici la traduction du texte d'un article sur son bateau et lui paru dans le « **Corpus Christi Caller** », édition du lundi matin 24 mai 1954 sous la signature de Spencer Pearson.

Sans une égratignure pendant la guerre :
Le bateau chanceux a un commandant chanceux

Le commandant Jean Codet est un commandant chanceux et il commande un bateau chanceux l'*Indochinois* de la French Line.

Codet a sillonné les mers au cours de deux guerres, et on ne lui a tiré dessus qu'une fois, et l'*Indochinois* a traversé certaines des plus dures batailles de la 2^e Guerre mondiale et n'a jamais reçu une seule égratignure.

L'*Indochinois* était dans le port hier pour embarquer une cargaison de 121 000 boisseaux de céréales, la deuxième cargaison en provenance du nouvel élévateur de Corpus Christi, d'une valeur de 4.5 millions de dollars.

Le jour où Codet s'est fait tirer dessus était celui de son 40^e anniversaire – le 24 Juin 1940. Ce fut son jour de chance. Il venait d'entrer au port de Bordeaux au commandement d'une canonnière de la marine Française.

Une belle journée

"C'était une belle journée et tout était calme, et nous nous apprêtions à mouiller l'ancre lorsque nous nous sommes aperçus que les Allemands étaient là depuis la veille."

Codet dit qu'il est ressorti aussitôt de Bordeaux tandis que des obus tombaient tout autour de lui, mais sans toucher le bateau. Il mit le cap sur Casablanca où on lui confia son premier commandement de navire marchand, le San Pedro. Il s'écoula quatre ans avant qu'il ne retrouve sa maison et sa famille à Nantes.

L'*Indochinois*, qu'il commande depuis trois ans, a été aussi chanceux que lui.

Construit en 1940

Le navire a été construit en 1940 pour une compagnie qui opérait en Indochine, d'où son nom, mais la guerre vint perturber quelque peu la situation, et il se retrouva avec la French Line.

L'*Indochinois*, dit Codet, fut beaucoup impliqué dans les opérations en Méditerranée et fréquenta à plusieurs reprises le port de Malte pendant certains des plus sérieux bombardements de l'île mais sans la moindre égratignure.

"C'est un bon bateau," dit fièrement Codet "Et c'est un bateau chanceux."

Codet a pris la mer pour la première fois en 1917 alors qu'il avait 17 ans. Dans un an, il prendra sa retraite après 37 ans de services.

Un peuple amical

"Une chose qui me manquera," dit-il "c'est l'amitié du peuple américain."

Mais il y a deux choses qu'il apprécie particulièrement qui partiront avec lui – ses 16 pipes et le plaisir qu'il éprouve à jouer les hôtes modèles.

Ses pipes, qu'il fume constamment, vont de la pipe hollandaise en argile à longue tige à l'authentique épi de maïs du Missouri, en plus d'un assortiment de pipes de brière. Ses favorites sont celles à longue tige. Il en a deux qui ont été fabriquées en Allemagne et une qui vient de Hollande.

Quant à pratiquer l'hospitalité, il le fait par goût dans la pure tradition Française – voilà!

En recevant quelques invités, parmi lesquels certains des sept passagers du navire, samedi soir dans le salon fumoir, il demanda au steward de préparer un cocktail pour chacun.

Ecorce de citron

Codet décida, toutefois, juste pour s'assurer que la bonne quantité de sirop de sucre, la bonne dimension d'écorce de citron et la mesure exacte de rhum de la Martinique de six ans d'âge soient utilisés de faire le travail lui-même, mesurant chacun des ingrédients d'un œil exercé.

Après avoir bien dosé le mélange et ajouté un glaçon, l'hôte servit à chacun de ses invités un "Punch Martiniquais" ou selon R.W. Bugg, l'agent commercial de l'*Indochinois*, "la version Française d'un Kiss Me Quick." Mais c'était bon et selon les propres paroles de Codet "A votre santé."

5. Capitaine d'armement, *Anciens Chantiers Dubigeon*, Nantes. de 1955 au 31 déc. 1968

• Détail des services à la mer

Année	Navires	Type
1955	<i>Goéland</i>	Chalutier
1959	<i>Saint-Brévin</i>	Bac amphidrome
1964	<i>Tropical, Austral</i>	
1964	<i>Abeille 11</i>	Remorqueur
	<i>Cap-Sicié</i>	
	<i>Saint-Gildas</i>	Bac amphidrome
	<i>Abeille 12</i>	Remorqueur
	<i>Fomalhaut</i>	
	<i>Joule</i>	Méthanier
1965	<i>Uranus</i>	
	<i>Kang Wha 601 et 602</i>	Chalutiers (Corée)
	<i>Truva</i>	<i>Car ferry</i> (Turquie)
1967	<i>Dragon</i>	<i>Car ferry</i>
1968	<i>Leopard</i>	<i>Car ferry</i>

Les Chantiers Dubigeon, fondés au XVIII^e siècle, sont implantés à Chantenay sur la rive droite de la Loire. Contrôlés en 1914 par les Ateliers et Chantiers de la Loire ils deviennent à cette date la Société anonyme des Anciens Chantiers Dubigeon construisant pour la marine nationale des contre-torpilleurs et des sous-marins. A partir de 1963 le chantier fusionna avec les Chantiers Réunis Loire-Normandie pour former Dubigeon-Normandie, chantier spécialisé dans la construction de sous-marins, de *car ferries* et de bacs.

La Marine marchande française, Jean Randier

6. **Total des services à la mer : 490 mois 20 jours**

7. **Distinctions**

- Médaille commémorative française de la grande guerre
- Ordre du mérite maritime : chevalier (30.04.56) ; officier (21.10.80)
- Légion d'honneur : chevalier (22.12.58)

8.2 Deuxième Guerre mondiale

En 1939, JBC est le seul des marins de la proche famille à devoir affronter la guerre sur mer. A l'instar de ce qui attend de nombreux marins français elle revêtra pour lui l'aspect d'un conflit tous azimuts, d'une « drôle de guerre ». Mobilisé à Lorient, comme enseigne de vaisseau de réserve, en 1939, il est nommé le 22 janvier 1940 commandant de l'avisos *Dubourdiou* qui participe à l'escorte de convois entre les ports de l'Atlantique et le Maroc. Lors de son dernier passage en métropole, en pleine débâcle, il relâche devant Royan, occupée par les Allemands, pour en repartir le 24 juin vers le Maroc, sous le feu des batteries terrestres, avec un convoi aux ordres de *La Boudense* et incluant le torpilleur *Lansquenet* en achèvement.

Lorsque le gouvernement français se trouve acculé à la capitulation, en juin 1940, les clauses d'armistice préservent largement la liberté d'action des unités de la marine. Raoul de Baudéan a clairement résumé le dilemme auquel ont été confrontés les marins d'alors :

« Rallier la France Libre ? Certes quel est celui qui n'y a sérieusement pensé pendant ces mois d'inaction... Mais nous pensions aussi à cet obstacle monumental opposé à tous les émigrés. Nous laissons aux mains des pires ennemis de l'humanité les otages les plus précieux à nos cœurs : nos femmes et nos enfants. L'issue de la lutte ne paraissait pas tellement assurée. Puis vinrent Mers el-Kebir, Dakar, toutes ces insignes maladresses de cette sombre époque.

Si, mettant en sourdine la propagande politique, ce fléau perpétuel qui ne cesse de nous nuire, la voix de Londres avait été seulement celle d'un corps franc qui ne perd pas l'espoir, je crois bien sincèrement que le recrutement aurait pris une toute autre tournure ».

Il ne paraît pas exagéré de comparer, toute proportions gardées, la situation de la Pologne, alors prise entre l'enclume allemande et le marteau soviétique, et celle de la France, occupée par les Allemands et sournoisement agressée, en divers points de son domaine de souveraineté, par les « Alliés ». Les Français d'outre-mer et les marins ont été les plus affectés par les conséquences de cet affrontement. Certains firent le choix de continuer malgré tout le combat contre l'occupant allemand : 40% des marins marchands rejoignirent ainsi progressivement les Forces Navales Françaises Libres. Sur 175 navires armés 37 furent détruits et 445 de leurs marins, sur un total de 2250, trouvèrent la mort. Parmi les trentemousins, Yves Boju, futur commandant du *Liberté*, fut de ceux qui rallièrent les FNFL et il se distingua dans leurs rangs, en particulier lors du raid sur le site du radar de Bruneval en février 1942. D'autres, au nombre desquels JBC, eurent un parcours plus complexe. A peine l'avisos *Dubourdiou* est-il arrivé à Casablanca, en juillet 1940, que son équipage apprend, avec fureur et consternation, la nouvelle de l'attaque britannique contre les navires français au mouillage à Mers el-Kebir. Démobilisé sur place, JBC se voit proposer, le 6 octobre, le commandement du cargo *San Pedro*, sur la ligne de la Côte Occidentale d'Afrique.

Ensuite, au printemps 1941, il quitte Marseille pour La Martinique comme passager du cargo *Winnipeg* (Cdt Leclère), mais au mois de juin le navire est intercepté par un escorteur néerlandais en mer des Caraïbes et l'équipage et les passagers sont internés pendant quarante jours par les Anglais. Rapatrié à Fort-de-France à l'issue de cette détention JBC prend le commandement, le 17 janvier 1942, du petit paquebot *Saint-Domingue* préposé au ravitaillement des Antilles. A la mi-avril 1943, il est à nouveau interné pendant quelques jours à Puerto Plata, à l'instigation des autorités américaines, qui cherchent à se procurer des navires et des équipages. Réussissant à convaincre les autorités dominicaines de l'illégalité de cette saisie, il reprend la mer, libre, avec son bateau et sa cargaison, et se voit notifier pour cela un témoignage de satisfaction par l'amiral Robert, Haut-Commissaire aux Antilles.

Quelques mois plus tard, devenu indésirable aux Antilles pour défaut d'ardeur gaulliste, il rallie le Maroc où, après une période d'indécision, il opte finalement pour le ralliement à la France Libre et se voit alors confier le commandement du paquebot *Marrakech* en octobre 1943, puis est démis de ses fonctions après trois semaines : c'est l'épuration qui commence !

En mai 1944 il est nommé au commandement du bananier *Fort-de-France*, immobilisé pour réparations à Ferryville, puis regagne enfin la France après quatre ans et neuf mois d'absence.

1. Introduction

Généralement assez médiocrement apprécié des marins marchands le temps passé sous les drapeaux n'en constituait pas moins le lot commun. Ce n'était pas par défaut d'esprit patriotique mais plutôt parce que l'inscrit maritime, appelé à 20 ans au service militaire, avait déjà acquis à cet âge une expérience professionnelle significative. Incorporé dans la marine militaire, appelé parfois à servir comme matelot, il se trouve soumis à une discipline pointilleuse et se voit souvent « bridé » lorsqu'il s'agit de prendre des initiatives ou de prétendre exercer des responsabilités comparables à celles qui lui sont confiées à bord d'un navire marchand. *A contrario* un petit nombre de marins de la famille a choisi de faire carrière dans la marine de guerre : on verra dans ce chapitre ce que furent leurs destins.

2. SOUS LES DRAPEAUX

Tous les états de services des marins de la famille font généralement mention des mois passés sous les drapeaux, mais souvent sans autre précision, par exemple :

- **Jean-Baptiste Grégoire Codet :**

Né le 18 mai 1821, maître au cabotage. Services à la mer, à l'Etat : 46 mois 11 jours.

- **Joseph-Célestin Codet :**

Né le 29 novembre 1826, maître au cabotage. Services à la mer, à l'Etat : 35 mois 6 jours.

- **Emile-Manuel Codet :**

Né le 18 mai 1838, maître au cabotage. Services à la mer, à l'Etat : 36 mois 2 jours.

- **Alexandre Codet :**

Né le 21 mai 1831, maître au cabotage. Services à la mer, à l'Etat : 56 mois 9 jours.

- **Julien Lancelot**

En ce qui concerne Julien Lancelot les éléments sont plus précis :

- Matelot de 3^{ème} classe pendant une durée de quatre mois.
- Aspirant du 1^{er} septembre 1899 au 1^{er} septembre 1900. Embarqué pendant cette période sur le croiseur *Magenta*, puis sur le garde-côtes cuirassé *Bouvines*.
- Et, pendant la Première Guerre, LV auxiliaire et commandant du cargo *Caraiibe* militarisé, du 23 septembre 1916 au 1^{er} mars 1917.

Le *Bouvines* portait deux pièces de 305 mm et huit de 100 mm et ses caractéristiques étaient proches de celles des unités de la classe *Henri IV*: Déplacement : 9000 t, L : 108 m, l : 7,5 m, V : 18 nœuds.

- **Jean-Baptiste Codet**

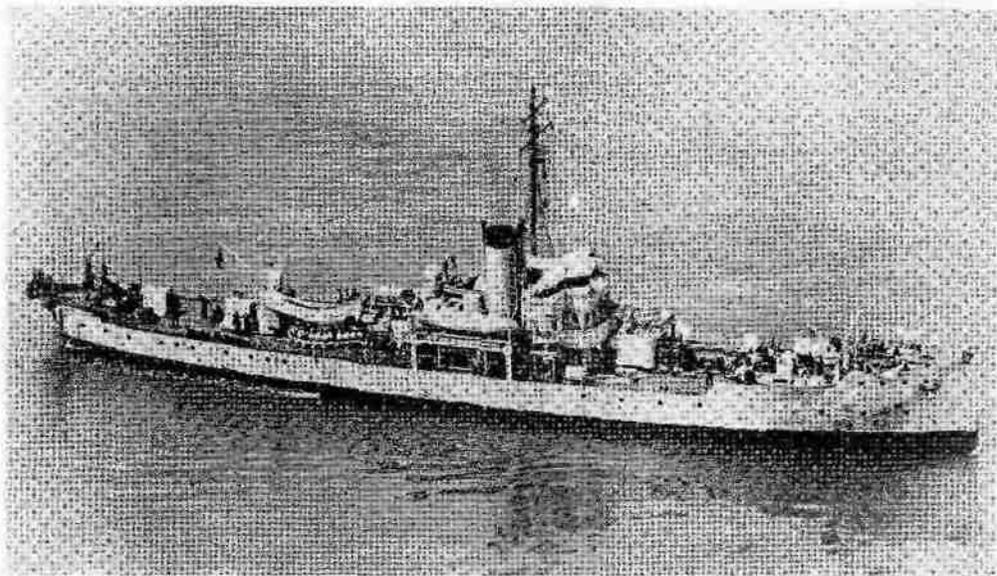
Pour ce dernier les éléments relevés sur le livret militaire indiquent :

Services au titre de la Marine Nationale

Dates	Grade	Unité et activité
01.10.1920 au 01.10.1921	E.A.R Aspirant	Bâtiment école <i>Magellan</i> , à Brest Cuirassé <i>Waldeck-Rousseau</i> , Division navale du Levant, Constantinople
12.1921		Détaché comme Commissaire du Gouvernement à bord du vapeur russe <i>Ararat II</i>
04.1922		En service détaché à la Régie Ottomane des Tabacs
21.12.1922	EV2®, depuis le 01.10.1922	Démobilisation et retour en France
02.09.1939	EV1®, depuis le 13.01.1925	Mobilisé à Lorient
14.09.1939 au 21.01.1940		OSD, Canonnière <i>Audacieuse</i>
22.01.1940 au 11.09.1940		Commandant de l'avisos <i>Dubourdieu</i> , Service à Lorient, puis convois Métropole - Casablanca, puis patrouilles au Maroc.
01.10.1943 au 22.10.1943		Commandant du transport <i>Marrakech</i> en Méditerranée



JB Codet en 1922



L'avis *Dubourdieu*

JBC raconté par lui-même (1920 - 1923)

« J'ai débarqué du trois-mâts *Duquesne*, à Rotterdam, avec six mois de retard en septembre 1920. Il fallait que je rentre, sinon j'aurais été accusé de désertion. J'ai effectué une année en tant qu'élève à l'École des officiers de réserve à Brest, puis, en octobre 1921, c'est le départ pour trois années de service à Constantinople, comme aspirant de réserve, puis enseigne de vaisseau au bout d'une année. Au bout de vingt-six mois, nouveau règlement selon lequel j'étais démobilisable, et c'est donc le retour à Toulon début 1923 ».

A Constantinople j'étais affecté à la division navale du Levant. J'ai embarqué sur un cargo russe protégé par la France. Je me souviens particulièrement d'un voyage en Mer Noire au début de 1922 pendant lequel le Danube a gelé dans la nuit (il faisait - 22° C à Galatz) : cela nous a valu deux mois d'attente sur place. Nous avons tout juste assez de charbon pour le retour. Il fallait naviguer avec un brise-glace à l'avant et un à l'arrière, et la Mer Noire était gelée. Nous avons été bloqués deux mois avec notre chargement de bois : cela n'était pas rentable. Après cela je suis resté neuf mois avec les douaniers turcs : nous faisons de nombreuses visites de bâtiments dans la Mer de Marmara. J'aimais beaucoup les Turcs. Nous fraternisions également avec les Italiens, les Américains ».

Navigation effectuée par JBC à bord du vapeur russe Ararat II (1921-1922)

- 15 novembre 1921 : départ vers la Mer Noire.
- 21 novembre : Bourgas, puis Varna jusqu'au 26 novembre.
- du 30 novembre 1921 au 4 janvier 1922 : pris par les glaces dans le port de Galatz.
- du 9 janvier au 6 février : en attente de charbon à Sulina.
- du 20 février au 1^{er} mars : Constantza.
- le 2 mars 1922 : retour à Constantinople.

JBC raconté par lui-même (1939 - 1940)

« Puis, en septembre 1939, la guerre est venue et j'ai été mobilisé comme officier de réserve à Lorient. En janvier 1940 j'ai été nommé commandant de l'avisos *Dubourdieu* qui effectuait des patrouilles locales de 48 heures, puis s'est trouvé affecté à l'escorte des convois Métropole - Maroc, d'abord au départ des ports de l'Ouest puis de ceux du Sud-Ouest. Le 23 juin 1940 nous rentrons vers Bordeaux avec un convoi. Sur la plage du Verdon je retrouve l'ancien commandant du *Dubourdieu* qui m'annonce : « Vous ne savez pas que les Allemands sont à Royan ? Vous allez repartir dans la nuit escorter des bateaux au Maroc ! »

Nous sommes partis le 24 juin (le jour de ma fête), dissimulés aux batteries allemandes par des fumigènes (il n'y avait pas de radars à l'époque). L'une des unités du convoi, le paquebot *de la Salle*, a été touchée parce que ses mâts dépassaient du nuage. Ensuite ce furent des patrouilles le long de la côte marocaine jusqu'à l'automne 1940 où l'on a démobilisé mon bateau ».

L'avisos *Dubourdieu* avait les caractéristiques suivantes.

Déplacement : 492 T.W. Armement : 1 pièce de 138,6 mm et 1 de 100 mm.

Construit en 1918, désarmé à Port-Lyautey le 28/10/40 : coulé le 8 novembre 1942.

• **La situation à Bordeaux en juin 1940**

« A Bordeaux le délégué de l'amirauté, contre-amiral Barnouin, doit faire face à une situation très difficile. Il n'est là que depuis le 13 juin. Des convois de dix ou quinze unités arrivent encore de l'Atlantique. L'embouchure de la Gironde est comme une fourmilière, attaquée à la fois par des mines magnétique, par des bombardements aériens et, à partir du 23 juin, par l'artillerie allemande installée à Royan sur la rive nord. Mêlés à la cohue des réfugiés civils, des évacués militaires appartenant à la plupart à des services de l'arrière se pressent en ville et sur les quais du port. Ces masses humaines soupirent après l'armistice, croyant qu'il mettra fin à leurs maux ».

« Pour faire oublier ces séquelles inhérentes à toute défaite citons l'exploit du torpilleur en construction *Lamsquenet*. Mis à flot le 17 juin au matin sans que ses machines aient jamais tourné, il reçut ses tourelles d'artillerie dans l'après-midi, fut remorqué pour faire son combustible et appareilla le 23 par ses propres moyens en franchissant l'embouchure de la Gironde sous le feu des allemands ».

La marine française dans la 2^e guerre mondiale. Al Auphan et J. Mordal

INFORMATIONS DIVERSES

Responsables du bulletin

Isidore IMPINNA – Michel KERVAREC
Contact : M. KERVAREC , président - tél : 02 40 75 47 60
Adresse internet ; lesamisdereze@laposte.net

Participer activement à notre association en nous faisant part de vos remarques ou en écrivant un article qui paraîtra dans le prochain bulletin.

Reprographie

Mairie de Rezé

Mise en page

PROFESSIONAL SECRETARIAT

La solution administrative pour
L'Entreprise – L'Association – Le Particulier
5, chemin des Coteaux – 44340 BOUGUENAIS
Tél : 09 75 78 65 47 & 06 80 12 20 51
E.Mail : profess.secretariat@wanadoo.fr

Les textes de ce bulletin n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Les articles de cette publication ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation de leurs auteurs et de l'association Les Amis de Rezé.

