



LE TRANSBORDEUR

Centre Généalogique de Loire-Atlantique

« Des rives du passé aux rives du présent... »

N° 005 – décembre 2022

Le mot du président

Nous voici bien à la fin de l'année, les vacances, les fêtes de famille pour la plupart d'entre nous. C'est le temps pour les plus jeunes de retrouver leurs papi et mamie, c'est là qu'il faut prendre conscience que nous, les "anciens" sommes les porteurs, parfois les derniers, de la mémoire de la famille.

La généalogie est un moyen de conserver cette mémoire pour les générations futures. Mais, faire son arbre, ce n'est pas seulement aligner des noms, des dates et des lieux, c'est aussi, autant que faire se peut, y ajouter des faits, des anecdotes, le contexte dans lequel évoluait nos ancêtres.

Avec un peu d'effort de rédaction, il est relativement facile d'en faire un document que l'on peut faire imprimer sur internet pour un prix modique (environ 20 €). C'est le genre de cadeau à faire à nos descendants sous un format plus accessible qu'un arbre généalogique simple. Pensez-y cela peut susciter des vocations...

Pour ce qui concerne le CGLA, l'année passée aura été chargée même si cela n'a pas été visible de nos adhérents. Comme annoncé à la dernière Assemblée Générale, nous avons adhéré à AssoConnect dans le cadre d'un accord passé avec la Fédération Française de Généalogie.

Trois chantiers ont été mis en route : la comptabilité en ligne, la gestion des adhérents et des mailings et le nouveau site internet.

Si tout va bien, quand vous lirez ces lignes, nous vous aurons annoncé la date de mise en service du nouveau site. Cela dit, il reste encore des points techniques à régler, notamment pour que le changement soit le plus transparent pour vous. C'est pourquoi je préfère ne pas donner de date précise (au plus tard en janvier).

Dernier point, notre assemblée générale se déroulera à Nantes, le samedi 18 mars sous une formule allégée que nous vous préciserons dans la convocation.

En attendant, passez de bonnes fêtes et à l'année prochaine.

Jack BETY

Sommaire

- | | |
|---|-------------|
| • Le mot du Président | Page 1 |
| • La vie de l'association et de ses partenaires | Page 2 - 3 |
| • Exercice de paléographie | Page 4 - 5 |
| • Article « Femmes de Capitaine » | Page 6 à 16 |



LA VIE DE L'ASSOCIATION ET DES SES PARTENAIRES

La presse a parlé de l'ARRA



La revue n° 37 de l'ARRA a été présentée le samedi 26 novembre à Saint-Géréon.

Sommaire de la revue :

- Histoire d'un pays : un programme au long cours exemplaire, le rééquilibrage du lit de la Loire navigable par Yves Ménanteau.
- Des chantiers d'insertion à Erdre et Loire Initiative (ELI) par Joël Justeau
- Mes souvenirs de jeunesse dans la ferme de mes parents métayers au pas nantais à Mésanger vers 1950 par Bernard Perrouin
- Biographie fin tragique d'un prêtre de Nîmes propriétaire dans le pays d'Ancenis pendant la révolution par Jean Paul Lelu
- Arts et littérature : les 500 ans de Joachim Du Bellay (1522-1560) par Véronique Marché
- Le nom de Joachim Du Bellay par Stéphane Gendron
- Patrimoine architectural : les trois châteaux de la Turmelière par Bertrand Bocquien

Vous pourrez la consulter lors des permanences à notre local.

Initiation à la généalogie

La première partie de notre atelier « Initiation à la généalogie » animée par Anne Grandjouan a eu lieu le samedi 8 octobre, la deuxième partie aura lieu le samedi 7 janvier 2023.

Vous souhaitez participer à un atelier ? Adressez-nous vos demandes : genealogie@cgl44.org

Permanences au local

Jeudi de 14 h à 17 h. Plus d'informations : consulter le blog.



Relevés mis en ligne (dernier trimestre)

Communes	Naissances	Nbe Actes	Mariages	Nbe Actes	Décès	Nbe Actes
Assérac	1700-1912	10 580	1700-1912	2 862	1700-1912	7 831
Bonnoeuvre			1913-1921	54		
Boussay Clandestin	1792-1803	223	1794-1803	39	1793-1803	191
Camoel (Morbihan)	1803-1910	1 749	1668-1910	918	1803-1910	3 964
Chevallerais (La)			1887-1922	223		
Clion-sur-Mer (Le)	1654-1970	18 150				
Décès INSEE 2022 Trim 3		2 204				
Gorges			1802-1870	790		
Joué-sur-Erdre			1913-1921	114		
Les Touches	1913-1921					
Lusanger	1913-1921	66				
Massérac					1810-1815	91
Maumusson			1918-1921	48		
Moisdon-la-Rivière			1913-1921	1 113		
Montagne (La)					1916	74
Mouzeil			1901-1921	203		
Nantes (Doulon)	1841-1908	5 914				
Nantes (Sainte-Croix)			1751-1760	683		
Nantes (Sainte-Croix)			1761-1770	802		
Pannecé			1913-1921	99		
Pin (Le)			1913-1921	95		
Riaillé			1913-1921	112		
Saint-Herblain					1807-1828	1 016
Saint-Hilaire-de-Clisson	1863-1921	1 470				
Saint-Mars-la-Jaille			1913-1921	130		
Teillé			1913-1921	95		
Touches (Les)			1913-1921	114		
Trans-sur-Erdre			1913-1921	54		
Vritz	1858-1921	2 991	1913-1921	116	1913-1921	226



Documentaire sur les Archives, tourné à Orléans

Il y a quelques mois à peine, le réalisateur Vianney Lambert a posé sa caméra aux **Archives municipales et métropolitaines d'Orléans**. Le résultat n'en est pas un simple film documentaire sur le travail des archivistes, c'est un exceptionnel court-métrage de 27 minutes qui évoque de manière sensible et poétique le patrimoine archivistique.

Ce documentaire est visible sur Youtube, gratuitement : <https://youtu.be/U-5U7eU6krA>

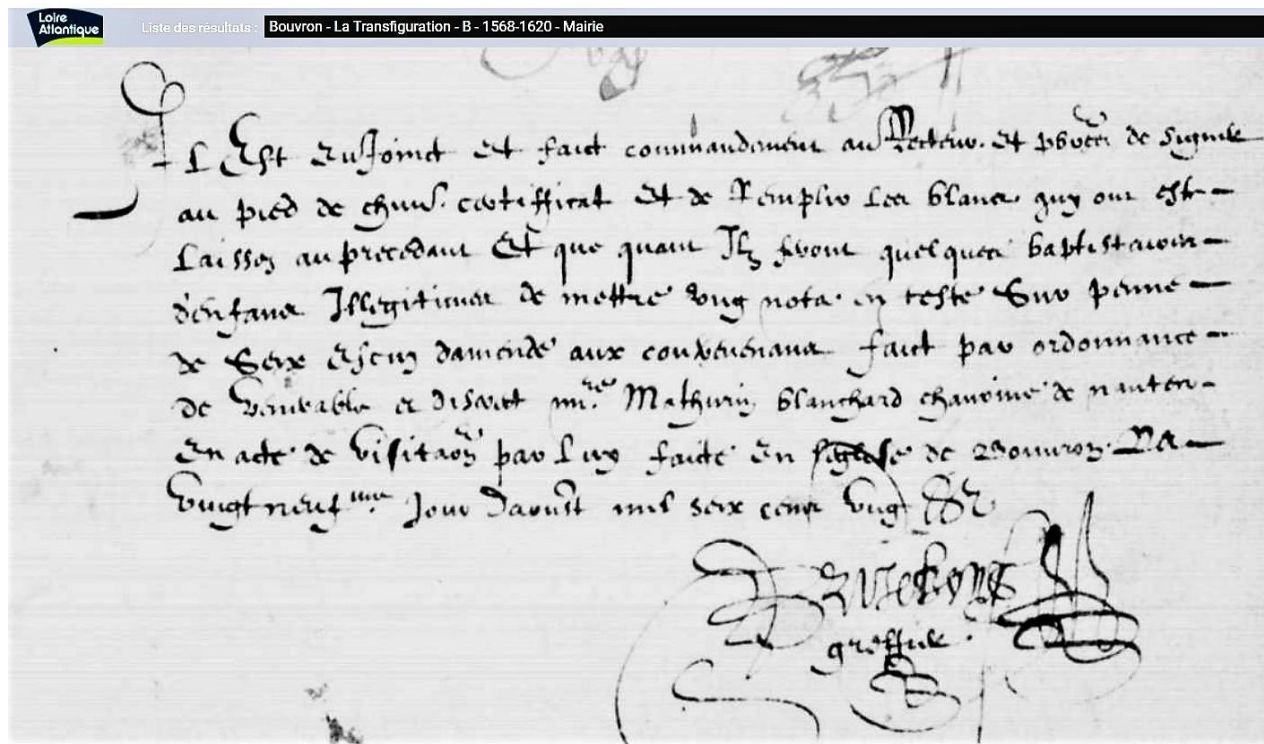
Source : La Revue Française de Généalogie

Boullé^{re} Recteur
 Je vous prie mon cher Lecteur Dene pas trouuer
 Mauuais que j'aye icy inutilement a' ce que vous
 pourriez croire, Repeatedes ces mesmes choses qui sont
 Dellement insérées Dans la page suivante de la
 neuuiesme Du present Liure; Vous ne me blameriez pas
 quand vous l'aurez qu'on voudra Dans l'année Mil sept
 Cent onzes faire pratiquer l'amende a' vous Le
 Recteur Dont Le / Eligistes Des papiers De baptisme
 Mariages &c. Sepulchres ne seroient pas correctes, craignant
 Donc De payer une amende d'ing Centz Liures j'ay
 Remplis la presente page De choses inutiles mais
 au Moins qui ne portent préjudice a' personne
 C'est pourquoy Je vous prie Demander & De prier Dieu
 pour moy plustost qu'on me blame si vous vous
 amusez En pareille occasion vous sçavez Bien a' se
 qu'on vous Espargnast alteri q'itar ne scia's quod
 Bibi Sicut Molles Ri Meyden X. West Aubin En lan 1711

AD 44 – Saint Aubin des Châteaux - 1711



Pour confirmer cet écrit, au hasard des registres, il a été trouvé le texte suivant daté de 1620



La transcription de ces exercices de paléographie sera déposée sur notre site : voir
« ACCES » puis PALEOGRAPHIE

Nous recherchons toujours des bénévoles... et notamment des personnes pour des ateliers de paléographie pour débutants et confirmés. Ces ateliers sont programmés le samedi matin de 10 h à 12 h avec l'aide de Florent Graton.
Nous contacter : genealogie@cgl44.org.



FEMMES DE CAPITAINES, A BORD DES LONGS-COURRIERS NANTAIS, AU TOURNANT DU 20^e SIECLE

« Croix du Sud, Etoile du Nord et femme à bord conduiront navire à bon port »

Auteur Dominique Dejoie, bénévole et adhérent n° 7454

Hommage aux épouses

Marie Gautret, Adèle Boju, Célima Aubin, Louise Bachelet, Maria Emmanuelle Perthuy, Louise Allain, Jeanne Besson, Marie Virginie Lancelot, Marie Gérard, Anaïs Bélédin, Marie Thérèse Bacelot, Alice Renaud etc. Une trentaine au total. Quel point commun entre ces inconnues ? Toutes ont navigué sur les mers du globe, entre 1896 et 1918, à bord des grands voiliers de commerce nantais, commandés par leurs maris, capitaines au long cours. Il y en eut d'autres (cf Louis Lacroix *Les derniers Cap-Horniers* p. 356) mais le coup de chapeau à ces femmes hardies, qu'elles aient été volontaires ou qu'elles aient accédé à la demande de leur époux, se limitera à celles qui naviguèrent, sur les trois-mâts ou quatre-mâts des compagnies nantaises de l'époque (1).

Jeunes capitaines...

Leurs maris ne sont pas des hommes d'âge mûr ayant gagné leurs galons à l'ancienneté mais de jeunes capitaines, souvent habitués à la navigation depuis l'âge de 13, 14, ou 15 ans. Alexandre Le Lamer, de Rezé, mousse à 15 ans, obtient son brevet de capitaine au long cours à 24 ans, son compatriote trentemousin Maurice Arneau, novice à 16 ans, à 25 ans, son frère, Marcel Hippolyte, mousse à 16 ans, à 26 ans. Autres Trentemousins : Joseph et Jacques Boju (qui ne sont pas frères) sont tous deux promus capitaines à 25 ans (Jacques a commencé comme mousse à 13 ans), Louis Marie Tattevin, de Mesquer, mousse depuis l'âge de 15 ans, reçoit le précieux diplôme à 25 ans etc. A de rares exceptions près, tous deviennent capitaines au long cours avant 30 ans (à 31 ans, Auguste Dejoie fait figure de « vieux ») et, ayant ainsi atteint leur objectif de carrière et acquis une bonne situation, ils pensent alors au mariage.

C'est une période pendant laquelle, à la faveur des lois dites « de prime », (2) visant à redonner un élan à la marine à voile, des dizaines de trois-mâts furent construits en série par les chantiers navals nantais, pour le compte notamment des armateurs locaux, générant un besoin nouveau en capitaines, suscitant la vocation, parmi ces marins aguerris, des plus ambitieux et des plus capables.

Ainsi, trente couples au moins, unis entre 1890 et 1910, formés, très souvent (mais pas toujours) de fils de capitaines ou de maîtres au cabotage et de filles issues du même milieu maritime, naviguèrent ensemble, plus ou moins longtemps, plus ou moins souvent, seuls dans la majorité des cas mais aussi, parfois, avec de jeunes enfants, exceptionnellement un autre membre de la famille ou même une domestique.

Jeunes mariés....

Ces jeunes capitaines se marient dès l'obtention de leur diplôme mais c'est pour repartir aussitôt en mer, pour de nombreux mois, voire un à deux ans (22 mois pour Marie Dejoie à son second voyage), car les destinations sont désormais lointaines : Australie, Nouvelle-Calédonie, Chili, Orégon et Californie (côte ouest de l'Amérique du Nord)... et les vents sont parfois contraires. Devenir capitaine au long cours et se marier dans la foulée n'était donc pas sans inconvénient, pour ces jeunes hommes et jeunes femmes. Sans doute, aussi, les aménagements à bord de ces nouveaux voiliers étaient-ils devenus plus confortables et, en particulier, le logement du capitaine permettait-il plus aisément d'y envisager la présence d'une épouse.

Restait à obtenir l'autorisation de la compagnie. Si certains armateurs, comme Bordes, basé principalement à Bordeaux et à Dunkerque, sont d'accord pour que les femmes des capitaines et de leurs seconds restent avec eux sur les bateaux pendant la préparation du périple, elles doivent impérativement quitter le voilier avant le départ du port. En outre, les superstitions n'encourageaient guère la présence à bord des femmes (« *jupon est mauvais lest* » disait-on). Quelques compagnies, principalement nantaises et havraises, font exception et autorisent la présence de l'épouse du capitaine durant ce très long trajet de plusieurs mois, souvent leur voyage de noces. (cf site Internet *Nantes Patrimonia : Femmes cap-hornières*).

Comment ces femmes affrontèrent-elles, en particulier, les tempêtes ? Alice Henry (*La dame du Grand Mât une cap-hornière en 1900* éd. 1984) raconte : alors, quand c'était de grosses, grosses tempêtes, mon mari me disait : « Mange du biscuit ». Je vivais de biscuits et puis j'avais le cœur serré. J'avais peur qu'on se noie, qu'on se perde et cela m'enlevait l'appétit. Si je lui disais alors : « C'est le dernier voyage, je ne reviendrai pas ! » Et quand le mauvais temps était passé, il me demandait : « Viendras-tu encore ? » et je lui répondais : « Peut-être bien ».

Interrogée en 1962 sur la question, Marie Dejoie confie : « Ma foi non, je n'ai jamais eu peur, tout au moins en mer. Il m'est même arrivé de rester sur la dunette par gros temps, ou encore sur le rouf, je ne me suis jamais couchée. » Le Cap-Horn ? « Je l'ai passé trois fois sur le pont. D'ailleurs, le Cap-Horn, ça faisait partie du métier... »

Joséphine Aillet, 21 ans, qui épouse en 1906 Léonce David, part aussitôt avec lui faire le tour du monde, doublant le Cap-Horn, sur le trois-mâts *Le Pilier*. Rédigeant ses notes, elle dira beaucoup plus tard s'être habituée péniblement à la vie sur l'eau, s'occupant en lisant et en tricotant, « oubliant bientôt les tracasseries du début » et gardant finalement un merveilleux souvenir de cette lune de miel qui lui permit, entre autres, de découvrir la Nouvelle-Calédonie.

Louis Lacroix résume : « Certaines m'ont avoué des moments d'émoi bien compréhensibles mais aucune ne m'a dit avoir réellement connu la peur, puisque le capitaine ne laissait percer aucun signe d'inquiétude ». (Louis Lacroix *Les derniers cap-horniers français* éd. 1968).

Il est difficile d'imaginer un profil unique de ces femmes et il faut se replacer dans le contexte de l'époque. Jean-François Henry constate que sa grand-mère n'avait rien d'une aventurière et que toute son éducation « fut centrée sur l'accomplissement du devoir » et que « jeune femme, elle suivait ce que disait son mari ».

Voiliers neufs...

Les nouveaux navires cap-horniers comportaient donc des appartements relativement confortables, au moins pour le capitaine. Jean-François Henry décrit ainsi l'arrivée à bord de sa grand-mère : « Quand la frêle silhouette d'Alice Henry s'aventura sur la coupée du *Brenn*, les matelots qui allaient et venaient sur le pont observèrent probablement, sans en avoir l'air, l'allure de la « Dame du Grand-Mât ». Amand Henry la précédait en costume noir et melon. Il l'aida à descendre sur le pont. Là, les officiers – le second, le lieutenant et le maître d'équipage – présentèrent leurs respectueux hommages, tandis que les matelots s'affairaient autour des bagages et embarquaient, sous l'œil sévère du capitaine, les précieuses malles. Amand Henry dirigea aussi-

tôt son épouse vers la dunette à l'arrière. De cette partie du navire, on dominait parfaitement le pont, ils pénétrèrent dans le rouf, où s'étaient des cartes, traversèrent le salon et la « chambre » et entrèrent enfin dans la « cabine du capitaine ».

En 1905, Marie-Jo Stéphan, qui tient un journal de bord de son voyage sur le trois-mâts *Félix-Faure*, observe : « Pour un début, je suis contente. Il est vrai que je trouve à bord du navire bien des commodités. J'aime nos appartements, je m'y trouve très bien et on y respire largement. Notre lit est excellent et, lorsqu'il fait beau, on éprouve un certain plaisir à se laisser bercer par la mer. » (Pierre Stéphan *Carnets du Cap-Horn* éd. 2008).

Un couple pionnier ?

Reine Marie Gautret est fille de tonnelier et habite à Machecoul lorsqu'elle se marie, en 1894, à 21 ans, avec son cousin Auguste Dejoie qui vient d'obtenir son brevet de capitaine. Le charme de l'époux, sans doute aussi sa capacité de persuasion, l'attire, peut-être, des destinations lointaines, concourent à ce que, le 7 janvier 1896, Marie laisse leur fille âgée d'un an seulement aux bons soins de ses parents pour embarquer sur le trois-mâts *Duguesclin*, de Louis Bureau et fils, pour un voyage de plus d'un an qui lui fera passer, une première fois, le mythique Cap-Horn. Elle fera un second voyage de 22 mois, entre juin 1898 et mars 1900, sur ce même navire, doublant de nouveau deux fois le fameux cap, avant de retrouver la petite Jeanne qui a alors cinq ans. Marie se consacrera désormais à une vie familiale à terre : elle aura quatre autres enfants.

S'ils n'ont pas été le premier couple à naviguer ensemble, Auguste Dejoie et Marie Gautret semblent en tout cas avoir marqué le début de cette nouvelle période, qui vit les compagnies nantaises de navigation, et d'autres, comme la compagnie havraise *Brown et Corblet*, admettre enfin la présence à bord des épouses de capitaines, qui n'était jusqu'alors qu'exceptionnellement autorisée.

Un vivier de marins et de capitaines



Au 19^e siècle, Trentemoult était devenu un foyer important de recrutement de maîtres au cabotage et d'officiers de commerce pour les navires nantais. En 1866, sur 1 297 habitants recensés, 19 sont capitaines au long cours, 134 maîtres au cabotage et 106 marins, à quoi s'ajoutent 23 charpentiers, 21 pêcheurs, 17 douaniers, 10 filetières, 8 calfats et 3 pilotes. (André Péron, *Nantes Patrimonia*).

Joseph Boju (1828-1914), maître au cabotage, et son épouse Philomène Dejoie (1839-1919), demeurant à Trentemoult (commune de Rezé) eurent quatre fils, capitaines au long cours : Joseph, Alfred, Alexandre et Lucien.

En mars 1897, l'année suivant le premier voyage de Marie Gautret, Maria Emmanuelle Perthuy, fille d'un marchand de vin nantais, mariée en 1894 à Bouguenais, à l'âge de 25 ans, avec Alfred Boju, ne fit d'abord qu'un galop d'essai, entre Rouen et Swansea (Pays de Galles), sur le trois-mâts *Le Canrobert* commandé par son mari. Puis elle attaqua les choses sérieuses sur le *Duc d'Aumale*, construit en 1900, à Chantenay, pour la Cie Maritime Française. Partie de Nantes le 13 mars 1901 pour San Francisco, via Cardiff, elle ne revint à Queenstown (Irlande) que le 14 avril 1902, le navire étant désarmé à Londres le 9 mai.

Céliama Aubin, épouse de Joseph Boju, elle-même fille et descendante de maîtres au cabotage trentemousins, mariée à l'âge de 19 ans, en a 26 lorsque, naviguant avec son mari et son fils de 6 ans, Léonce, sur le quatre-mâts *Emile Renouf*, qui vient de quitter Nouméa avec un chargement de nickel, elle fait naufrage, le 6 février 1900. « *Sans aucune panique, dans le plus grand calme, les canots de sauvetage furent mis à l'eau [...] Nous eûmes la bonne fortune d'être découverts par un pêcheur de perles, un compatriote, ami de mon mari, comme par hasard, qui nous ramena à Nouméa, fort satisfaits, il va sans dire, de nous être tirés sans plus de dommages, de notre tragique aventure* ».

Trois ans plus tard, sans doute en mars 1903, elle rejoint à New-York son mari, qui a pris en juillet 1902 à Java le commandement du trois-mâts *Maréchal de Castries*, construit en 1901 à Chantenay pour la Cie des armateurs nantais. Elle fait avec lui le reste du voyage qui la mène au Japon, où elle essuie un typhon : « *mon mari, et je vous le garantis ce n'est pas réjouissant, s'attendait au pire. Il ne nous reste guère de chance de revoir Trentemoult, murmurait-il sans arrêt. Déprimant leit-motiv !* ». C'est ensuite l'Australie, le Chili, avant de retrouver l'Europe à Rotterdam, en février 1904 (souvenirs évoqués dans *La Résistance de l'Ouest* du 26 juillet 1952).

Autres Boju à Trentemoult : Jacques Boju, né en 1874, fils de Chrysostome Boju, maître au cabotage, péri en mer en décembre 1895, et d'Adèle Reine Bourgeois, fille d'un maître au cabotage, se maria au Havre, en décembre 1901, avec Louise Marie Bachelet, 18 ans. En juin 1902, son épouse embarque avec lui sur le tout nouveau quatre-mâts barque *Champigny*, construit au Havre pour la société des long-courriers français. Enceinte, elle débarque à San Francisco, en février 1903, et rentre en France, en train jusqu'à New-York, puis sur un paquebot à destination du Havre, où elle accouche, le 20 janvier 1904, de son premier fils, Jacques Chrisostome Boju. Elle repart faire le tour du monde avec son mari et son fils, entre avril 1904 et juillet 1905. Le matelot Guillaume Boncoeur se souvient : « *Comme le « petit cap-hornier » a maintenant quelques mois, c'est en famille qu'ils repartent pour le Pacifique. De sorte que, dans le poste, le capitaine sera désormais familièrement pour les hommes « Grand Jacques », son épouse « Louissette » et le bébé, pour lequel l'équipage a une véritable adoration, « Petit Jacques* ». (Brigitte et Yvonnick Le Coat : *Cap-Horn, une vie, un mythe*).

Adèle Boju, la sœur de Jacques, dont le père a disparu sur le trois-mâts *Tamerville*, avec les 12 membres de l'équipage, n'hésite pourtant pas à partir, deux jours après son mariage, le 8 juin 1903, à Rezé, âgée de 24 ans, avec son mari Charles Sautrel, pour embarquer à Hull (Angleterre) sur le trois-mâts *Marguerite Dolfus*, construit en 1898 à Nantes pour la Sté des Voiliers Français. Le voyage de noces, qui dura plus de deux ans, fut mouvementé : devant transporter un complet chargement de ciment de Dunkerque à Tacoma (Nord-Ouest des États-Unis), le navire eut des avaries dans l'Atlantique-Sud, perdit son second capitaine, dut réparer avant de pouvoir franchir le Horn, manqua les échéances pour prendre du fret etc. (Louis Lacroix *Les derniers Cap-Horniers* p. 315).

Ces voyages en couple se terminent parfois (et même assez souvent) par un heureux événement mais, quelquefois aussi, par un drame. Ou les deux en même temps.

Louise Adrienne Allain, fille d'un forgeron, épouse à Rezé, en 1897, à l'âge de 27 ans, un autre fils de capitaine au long cours trentemousin, Alexandre le Lamer. Après que leur soit née une fille, en juin 1898, Louise embarque au Havre, le 24 septembre 1899, sur le trois-mâts *Général de Boisdeffre*, construit en 1898 à Nantes, commandé par son mari. L'année suivante, le 3 août 1900, elle débarque avec lui au Pays de Galles, où le navire est désarmé. Ils partent chacun de leur côté puisque Alexandre reprend du service au Havre, en septembre, sur le vapeur *Saint-Mathurin*, tandis que son épouse accouche deux mois plus tard, à Trentemoult, d'une petite Louise qui est déclarée par son grand-père.

Mauvais sort, en revanche, pour Jeanne Marie Besson, 20 ans, native de Brest, qui se marie le 13 mai 1897 à Indre, où son père est agent administratif de la marine, avec Maurice Noël Arneau, capitaine au long cours, né 25 ans plus tôt à Rezé. Une petite Jeanne naît l'année suivante à Trentemoult. Le 28 octobre 1901, c'est du port de Dublin, où elle a rejoint son mari, que Madame Arneau quitte l'Europe, à bord du trois-mâts barque *Commandant Marchand*, à destination de la Tasmanie. Ils arrivent en Australie le 7 mars 1902 et le 28 juillet à San Francisco, où Jeanne Marie débarque. Maurice Arneau continue sur *Commandant Marchand* d'où il débarque à Leith, en Écosse, le 28 janvier 1903. Les jeunes époux ne se reverront plus. Alors que Jeanne donne naissance, le 21 avril 1903 à Rezé, à une troisième fille prénommée Marguerite, Maurice Arneau a repris la mer à Leith, en février, pour Anvers, où il n'arriva jamais, le navire ayant disparu corps et biens pendant la traversée.

Le voyage de noces manqua aussi mal se terminer pour Eugénie Fellot et Louis Le Prévost de la Moissonnière. Arrivé de Nantes à Swansea (Pays de Galles), le capitaine laisse momentanément le commandement du trois-mâts *Normandie* à son second et court se marier à Lyon, le 10 juillet 1899. Lorsqu'il est de retour à bord, le 17, en partance pour San Francisco, c'est avec sa jeune épouse, Eugénie Fallot, 24 ans, accompagnée de sa femme de chambre. Tandis que les deux passagères débarquent à San Francisco, en février 1900, le navire repart pour l'Angleterre qu'il n'atteindra pas : ainsi, dès son premier voyage, le trois-mâts construit à Chantenay pour Raoul Guillon et Cie, est perdu, sur l'île d'Ascension, dans l'Atlantique-Sud. Mais heureusement, le capitaine et l'équipage sont saufs : dix enfants pourront naître, à Montville, près de Rouen, de l'union entre Eugénie et son époux.

Plus heureux, deux autres couples, aux origines nantaise ou rezéenne, surent conjuguer événements familiaux - et même vie de famille - et navigation au long cours.

Fille d'un comptable demeurant à Nantes (lui-même fils d'un marin et frère d'un capitaine au long cours de Rezé), Augustine Adrienne Girard se marie à 20 ans avec Félix Lesage, 27 ans, trentemousin, breveté capitaine au long cours l'année précédente. Deux mois après son mariage, en avril 1899, son mari, dont c'était le deuxième commandement, a conduit le trois-mâts *Denis Crouan* (de la compagnie nantaise du

même nom) à Para, au Brésil, où il a débarqué pour revenir aussitôt à Nantes comme capitaine du *Belem*, à la place de son compatriote Julien Chauvelon. Félix Lesage prend ensuite le commandement du trois-mâts *La Bruyère* (construit à Nantes en 1899 pour René Guillon et René Fleury), emmenant avec lui, lors du second voyage, de février 1901 à mars 1902, son épouse qui a mis au monde à Nantes, un an auparavant, une petite Lucienne. Sur le rôle de bord, le nom de Madame Lesage est bien mentionné, comme passagère, jusqu'à San Francisco. Il ne l'est plus lorsque le navire repart de San Francisco, le 29 novembre 1901, pour arriver à Leith, où débarque le capitaine Lesage, le 12 mars 1902. Mme Lesage devait pourtant bien être à bord en janvier car, le 11 septembre 1902, naît un second enfant prénommé Félix.

Trois-mâts aujourd'hui rescapé de cette florissante période de la marine à voile nantaise, le *Belem*, sorti en 1896 des chantiers Dubigeon à Chantenay, pour la compagnie Denis Crouan et fils, fut commandé par Julien Chauvelon, natif de Rezé, en 1899, et, ensuite, à de nombreuses reprises : au cours d'un de ces voyages, en 1902, il échappe d'ailleurs par miracle à l'éruption de la Montagne Pelée. Le rôle de bord du *Belem*, au départ de Nantes, le 22 décembre 1904, indique : « passagers embarqués : Chauvelon Marie Virginie, née Lancelot, fille de Félix Marie et de Lancelot Reine Armanda, 26 ans, native de Rezé demeurant à Rezé ». C'est son voyage de noces. Il va la conduire jusqu'à Para, au Brésil, retour à Nantes, cinq mois plus tard, après une escale à Fort de France. Elle repartira à bord du *Belem* en 1913, pour la Martinique, accompagnée de sa fille Jeanne, 6 ans, d'Auguste, 4 ans, et de Mademoiselle Constance Brosseau, 33 ans, domestique, rezéenne aussi.



Le Belem dans le port de Nantes (mars 2020)

Conjoints d'ailleurs...

Les voyages de noces à bord, joignant en quelque sorte, l'utile à l'agréable, sont-ils devenus chose courante (ou plutôt voguante) ?

Pour son voyage de noces, Cécile Marie Eugénie Guyot, 27 ans, est montée à bord du trois-mâts *Neuilly*, lancé en octobre 1900 à Nantes, six jours après son mariage au Havre, le 6 janvier 1902, avec Robert Rousselet, jeune capitaine de 26 ans seulement. C'est d'abord l'Australie, en mai 1902, puis le Chili, en septembre, avant le retour en Angleterre et à Rotterdam en avril 1903. Savait-elle qu'au voyage précédent, la moitié de l'équipage avait été atteint du scorbut ? Edouard Rozé, de Saint-Briac (Ille-et-Vilaine) a pris le commandement du trois-mâts *Duquesne*, dès le lancement du navire, en 1901, à Nantes. Quand il se marie, en 1905, il a déjà 31 ans et emmène sans plus attendre sa jeune épouse, Marie Ancelin, pour un beau voyage de noces autour du monde, qui lui fait découvrir, à 25 ans, New-York, Sydney, Shangaï, Honolulu, Tacoma... Est-elle encore à bord, le 26 octobre 1906 à Falmouth ? Toujours est-il que, le 19 novembre, elle est de retour à Saint-Briac où elle accouche de Marie Julienne Rozé, déclarée par son grand-père. Même idylle, aux embruns du grand large, pour Marie et Jérôme Chateaufieux, de juillet 1907 à juin 1908, sur le trois-mâts *Desaix*, construit en 1902, à Saint-Nazaire, pour la Cie Maritime Française et pour Anna Maria Lévêque, 23 ans, et son mari, le capitaine Jules Rioual, 29 ans, qui font voile ensemble, en novembre 1908, vers la Tasmanie, sur le trois-mâts *Ernest Reyer*², de la compagnie *Norbert et Claude Guillon de Nantes*.

Certaines de ces jeunes femmes, embarquées dès le mariage, ou sitôt né un premier enfant, donnèrent de particulières preuves d'attachement (ou de dévouement ?) à leur époux, en tout cas de courage, soit en franchissant de grandes distances pour le rejoindre, soit en multipliant les voyages qu'elles accomplirent avec lui, parfois dans des conditions très risquées.

Comment Marguerite Anna Chevallier, fille d'un couple d'épiciers de Laval, a-t-elle rencontré Abel Chevalier, capitaine au long cours, demeurant à Saint-Briac ? Quoi qu'il en soit, deux ans après leur mariage, en 1910, les époux naviguent ensemble, d'abord, sur le *Desaix*, enchaînant ensuite, sur le *Bretagne*, construit en 1901 à Chantenay, plusieurs voyages au long cours, en 1914 et 1916, notamment entre Liverpool et Nouméa, bravant la menace des sous-marins allemands. Le 8 juillet 1918, Marguerite est à San-Francisco, prête à repartir, sur le *Bretagne*, avec son mari qu'elle est venue rejoindre après avoir traversé les États-Unis, depuis New-York, où elle a débarqué le 17 mai du navire *Chicago*, venant de Bordeaux. Une belle preuve d'amour ?



Trois-mâts
Desaix

Bien que née quai de la Fosse, à Nantes, Anaïs Bélédin, fille de l'organiste de la cathédrale, ne semblait pas destinée à épouser un marin. Pourtant, neuf années après son mariage avec Armand Boudrot, le 20 avril 1892, à Nantes, elle va le suivre dans tous ses voyages sur le trois-mâts *Belen* (renommé plus tard *Jeanne d'Arc*), construit en 1901 à Saint-Nazaire pour la Compagnie Celtique Maritime.

Au total, sept voyages, dont deux de plus de 24 mois, effectués d'abord seule, en 1901/1902, et les suivants avec sa sœur, jusqu'en octobre 1911. Alors qu'à la fin de 1901, le navire se trouvait à charger du blé à Portland (Orégon, États-Unis), le capitaine Boudrot refusa de se soumettre aux exigences de O'Sullivan, « marchand d'hommes » bien connu qui poussait les marins à la désertion (parfois en les droguant) et les « revendait » avec une substantielle commission.

Cette résistance contraria fortement ledit Sullivan qui parvint à faire jeter quelque temps Armand Boudrot en prison. C'en était trop pour les capitaines nantais dont la pétition fut relayée, dans le *Phare de la Loire*, par Maurice Schwob, sous le titre « la traite des Blancs » (!), reprise par la presse nationale, et dont l'écho parvint jusqu'au *Herald Tribune* américain. Cinq ans plus tôt, déjà, Auguste Dejoie avait dû repousser, l'arme au poing, le sinistre Sullivan qui s'était aventuré jusque sur le pont de *Duguesclin*. Armand Boudrot se remaria le 12 février 1927 à Nantes, après avoir obtenu un jugement de divorce en sa faveur, son épouse ayant, semble-t-il, disparu.

ritables forbans, sous l'œil bienveillant des autorités locales et même, ce qui est triste à noter et scandaleux à dire, de notre agent consulaire à Portland lui-même !

L'enquête seule, quelle gouvernement ne manquera pas d'ordonner, nous apprendra si l'attitude de cet agent est de la faiblesse... ou de l'inconscience.

Voici, sans plus long préambule, la protestation qui a été adressée, il y a un mois, par huit capitaines de grands navires français, à notre consul général de San Francisco :

Portland (Orégon), 22 novembre 1901.

A Monsieur le Consul général de France à San-Francisco.

Monsieur le Consul,

Au nom de tous les capitaines français présents dans la rivière Columbia et le port de Portland, j'ai l'honneur de vous soumettre les procédés indignes employés à notre égard pour encourager la désertion parmi nos équipages et mettre, de ce fait, une entrave dans nos affaires commerciales.

Le matelot, le plus souvent inconscient, père ou soutien de famille, le novice, le petit mousse lui-même, sont l'objet d'une véritable traite, d'un trafic honteux qui profite à d'infâmes et hardis coquins, lesquels agissent librement, sous les yeux d'une autorité compétente cependant, se disant incapable de nous protéger.

Aussi aujourd'hui, Monsieur le Consul, si, outrés de ces ignominies, nous venons vous prier d'intervenir et de faire cesser cet état de choses, c'est que, après avoir tout essayé, nous nous déclarons absolument impuissants à enrayer ces cas de désertion de jour en jour plus nombreux et qui, préjudiciables aux intérêts commerciaux de nos armateurs représentés par seize navires actuellement en rivière, le sont aussi à la mère-patrie qui voit de cette façon se disperser son contingent de la réserve navale.

Quand nos navires français arrivent à Portland, certains agents des sailor's home viennent aussitôt le long du bord, promettant monts et merveilles à nos matelots, et les attirent fatalement chez eux en les faisant boire et les leurrant par l'offre de quelques dollars. Nos meilleurs hommes se laissent prendre à ce piège et désertent sans aucun motif. Les faire arrêter nous est impossible, toutes les précautions sont prises pour nous lier les mains et l'audace des master's est si grande qu'ils osent, le lendemain, se présenter à bord, réclamant les effets des déserteurs sous menace de faire désertir nos autres matelots et nous faire payer pour ceux qui nous manqueront au départ un tarif abusif et vexatoire que nous sommes obligés de subir au mépris de toutes les lois, même de celle de l'humanité qui, de longue date, a décrété l'abolition de la traite.

rons de ce qui se passe ici, nous n'en soyons promptement délivrés.

Confiant en votre haute intervention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Consul général, l'hommage de nos sentiments dévoués et respectueux.

A. RIO, capitaine de l'*Amiral-Cornulier* ;
C. CHRISTIEN, capitaine du *Lamoricère* ;
J. DOUET, capitaine du *François-Coppée* ;
L. TATTEVIN, capitaine du *Louis-Pasteur* ;
A. DU SAUSSOIS DU JONG, capitaine du *Duguesclin* ;
A. BOUDROT, capitaine du *Belem* ;
GURIEG, capitaine de la *Grande-Duchesse-Olya* ;
DUNIS, capitaine de l'*Henriette*.

Après trois semaines de silence les capitaines, poussés à bout, voyant la situation s'aggraver chaque jour, se sont décidés à nous communiquer la pièce ci-dessus en nous écrivant la lettre suivante qui révèle de nouveaux faits scandaleux :

Astoria, 11 décembre 1901.

A Monsieur le Directeur du PHARE.

Monsieur le Directeur,

Les capitaines français actuellement dans la rivière Columbia ont l'honneur de vous adresser la protestation qu'ils ont envoyée au consul général de San-Francisco, en vous priant de lui donner le plus de publicité possible.

Depuis l'envoi de cette protestation, l'état des choses ne s'est pas amélioré. Un de nos collègues s'est vu arrêter sur une simple plainte d'un de ses déserteurs ; pour sortir de prison, il lui faut verser une caution de 7,000 dollars.

Un navire nantais a été saisi pendant trois jours, sur la plainte d'un matelot emprisonné et en prévention de conseil.

Au bruit de ces iniquités et à la nouvelle de la violation du traité franco-américain de 1858, qui dit que seules les autorités consulaires ont le droit d'intervenir dans les différends qui peuvent survenir entre capitaines et équipages de navires français, on commencera peut-être à s'émouvoir en France.

Nous espérons, Monsieur le Directeur, que vous ferez droit à notre requête, car il est urgent de faire cesser cet état de choses, si nuisible à nos intérêts maritimes.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos sincères salutations.

Les capitaines au long-cours commandant les navires français à Portland-Astoria.

L'affaire n'en restera pas là, et nous avons vu certains armateurs qui ont résolu, en présence de l'inertie des agents diplomatiques, de saisir le ministre de la marine en réclamant, au besoin, l'envoi d'un navire de l'Etat pour protéger nos nationaux et faire respecter les règlements maritimes.

Alors que sur l'acte de décès, le 4 novembre 1916, à Nantes, de François Trigodet, capitaine nazairien, la mention « époux de Rose Evans » est rectifiée par jugement et remplacée par « célibataire », c'est bien en tant que « femme du capitaine » que Rose Evans figure sur le rôle de bord du *Beaumanoir*, en 1906, à Sydney, San Francisco, Rancorn (Angleterre) et le 9 janvier 1907 à Liverpool.

Marie Bacelot, fille d'un négociant rennais installé à Nantes, quai de la Fosse, et Jean Marie Douet, natif de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine) ont préféré, quant à eux, « régulariser » leur situation, en novembre 1900, à Nantes, après que Marie ait donné naissance à un petit Henri, en septembre de la même année, à Saint-Nazaire. C'est donc en couple officiel qu'ils embarquent, en janvier 1901, à Nantes, sur le trois-mâts *François Coppée*, qui vient d'y être construit pour Norbert et Claude Guillon. Le petit Henri, quatre mois et demi, fait partie du voyage qui va durer 17 mois : après Hong Kong, c'est Portland : Jean Marie Douet est l'un des huit capitaines en rade de Columbia, aux prises avec Sullivan, qui adressent leur pétition au *Phare de la Loire*. C'est ensuite le retour en Angleterre puis en Allemagne, à Brême, le 25 juin 1902. Ils eurent de la chance : au voyage suivant, le *François Coppée* s'échouera sur la côte de Californie, entraînant le décès d'un autre capitaine et de plusieurs membres de l'équipage.

Voyager, sans renoncer à une vie de famille, ou fonder une famille, sans abandonner ses rêves d'horizons lointains... quoiqu'il en soit, il faut le faire tant qu'on est jeune. Marie Françoise Jagou, de Kérity (Côtes d'Armor), se marie à 20 ans avec Hubert Drillet, de Plourhan et est déjà deux fois mère à 23 ans. Elle en a 24 ans, lorsque, le 24 septembre 1906, elle part de Limerick, en Irlande, avec l'un des enfants, sur le trois-mâts *Général Neumayer*, commandé par son mari, appartenant à Norbert Guillon de Nantes. Elle sera de retour, à Hambourg, 8 mois et 13 jours plus tard, le 8 juin 1907, juste à temps pour mettre au monde, le 24 juin, à Kérity, un troisième enfant, prénommé Jeanne ! Georges Ledru et son épouse Hortense Tricot voyagent ensemble, de mai 1905 à avril 1906, sur le trois-mâts nantais *Buffon*, avec leur fils de quatre ans et demi. Ils récidivent l'année suivante, pour un nouveau tour du monde d'un an, sur le trois-mâts *La Pérouse*, construit à Nantes en 1901 pour la Compagnie maritime française.

L'ardeur d'un jeune couple n'est cependant pas toujours le gage de sa pérennité. Le lendemain de Noël 1901, Maria Angelina Claude Selingue et Maurice Hemet, tous deux Havrais, emmènent aussi avec eux leur jeune fils Maurice, âgé d'un an et demi, partant de Nantes à bord du trois-mâts *Général de Sonis*. Maria a accouché, trois mois auparavant, d'un second fils, André. Pourtant, la vie du couple ne résistera pas au temps : n'ont-ils plus pu supporter les séparations qui suivirent ? En 1926, Maurice Hemet sera devenu négociant en coton au Havre et Maria Selingue employée de bureau à Paris !

D'autres couples ont choisi de laisser le ou les enfants à terre

Alice Flore Marie Renaud, née à l'île d'Yeu dans un milieu très catholique, fille de marin, a 27 ans lorsqu'elle se marie, en 1906, avec Amand Henry, natif du même lieu, fils d'un capitaine au long cours décédé en mer en 1879. C'est après avoir laissé leur fils Amand, né en 1907, aux bons soins de ses parents, que le capitaine Henry, en juin 1908, emmène son épouse sur le trois-mâts *Brenn*, construit en 1900 à Saint-Nazaire, pour la Cie Celtique Maritime de Nantes, dont elle quittera le bord le 12 juin 1909, à Sydney. Alice rentre alors en France par le vapeur et accouche à l'île d'Yeu, le 21 novembre, de son second enfant, Marcelle. Elle repartira en décembre 1911 pour un second voyage sur le trois-mâts *Jeanne d'Arc*, ex *Belen*, prenant la suite d'Annaïs Bélédin, épouse Boudrot, qui venait de quitter le navire à Anvers. Le trois-mâts *Jeanne d'Arc* arrive à Nouméa en mai 1912 et en repart le 11 juillet pour l'Europe, offrant à Alice Henry son premier passage du Cap-Horn et le droit « de cracher au vent ». Il est de retour au Havre le 3 novembre 1912. De la même manière, Marie Modeste Adelphine Gérard, fille d'un capitaine au long cours de Montoir, épouse de Louis Marie Tattevin, né à Mesquer, capitaine au long cours à 25 ans, succède, entre février 1904 et avril 1905, dans les appartements du capitaine du trois-mâts *Pierre Loti*, construit à Chantenay pour l'armement Norbert et Claude Guillon de Nantes, à Marguerite Mazé qui vient

d'effectuer avec son mari, le capitaine Trotel, la remontée de l'Afrique du sud à Anvers.

Certaines épouses n'apparaissent que pour de courtes traversées ou en transit sur les voiliers commandés par leur mari. Ainsi Célestine Arthuis, originaire de Châteaubriant, épouse de Joseph Marie Tattévin, sur l'*Emilie Galline*, en 1899, Germaine Rousseau, fille d'un capitaine au long cours de Trentemoult, et le capitaine rezéen Marcel Hippolyte Arnaud, sur le trois-mâts nantais *Saint-Rogatien*, entre octobre et novembre 1901, Marguerite Richard et Joseph Guillois, en septembre 1911, sur le trois-mâts *Ville de Dijon*, et encore Marie Madeleine Degors, en 1912, au départ de Glasgow, allant à Brest, à bord du trois-mâts *Maréchal de Noailles* commandé par son mari, André Le Normand.

Enfin, présentant un profil bien différent de ses consœurs, Marie Ferreux est jurassienne, même si elle habite au Havre, au moment de son mariage, en 1898, avec le capitaine Jean-François Lemaître. Veuve, elle a déjà 37 ans. Quelques années passent et elle en a 46 lorsque, en 1907, elle l'accompagne à bord du trois-mâts *Hoche*, de la compagnie maritime française, construit à Nantes en 1901, allant de Brest à Honolulu.

Le mot de la fin sera pour Louis Lacroix qui écrit, en 1940 (*Les derniers cap-horniers français*) : « Aujourd'hui que le recul des années nous permet d'apprécier mieux la gravité des dangers auxquels tant des nôtres n'ont pu échapper, on se sent pénétré d'une respectueuse admiration pour ces jeunes femmes courageuses qui osaient affronter les risques de notre profession. »

Epilogue

Le 23 août 1960, le journaliste de Ouest-France Gédéon Lesage se rend à Trentemoult, la « patrie des capitaines de trois-mâts et des pêcheurs de Loire ». Trentemoult, écrit-il, compte même une cap-hornière, Madame Sautrel, veuve d'un capitaine au long cours. C'était Adèle Boju, 81 ans. Il se rappellera plus tard y avoir aussi rencontré ses sœurs ou belles-sœurs, elles-mêmes veuves de capitaines ayant avec eux doublé le Cap-Horn ou de Bonne-Espérance. Peut-être s'agissait-il de Reine Boju, 82 ans, sœur d'Adèle, qui avait épousé le 23/06/1904, à Rezé, Emile Salaun, un jeune capitaine de 30 ans, natif de Lanildut (Finistère).

Deux ans plus tard, souhaitant réparer un « oubli », Lesage se rend à Machecoul et y recueille longuement les souvenirs de Marie Dejoie, née Gautret, « la doyenne des cap-hornières », à la veille de ses 90 ans. L'article paraît dans l'édition du 21 décembre 1962. Il était temps : la vieille dame (ma grand-mère) s'éteindra un an plus tard, la même année que Reine Boju. Adèle disparaîtra en 1972 âgée de 93 ans. La boucle était bouclée.

Aucune de ces femmes, lorsqu'elle s'est exprimée, ne s'est jamais présentée comme une héroïne. Raison de plus pour ne pas les oublier.

Notes :

1 - Rôles de bord consultables en ligne sur le site des Archives départementales de Loire-Atlantique (autre source à consulter : le site www.caphorniersfrancais.fr.)

2 - Nantes fut le principal port de construction des grands voiliers cap-horniers de primes : 119 grands voiliers cap-horniers de primes furent lancés à Nantes entre 1889 et 1902, dont 107 entre 1897 et 1902, et 150 y furent immatriculés (source : voiliersnantais.free.fr).

Les trois Noëls en mer de la doyenne des "Cap-Hornières" M^{me} Marie DEJOIE, 90 ans... (c'était de 1898 à 1901)

« Lorsque, dans la tempête, sous les voiles du trois-mâts « Duguesclin », que commandait mon mari, la cloche à bord sonnait le quart de la mi-nuit en cette fête de la Nativité, je sentais vibrer en moi les résonances des vieux clochers de Machecoul, la paroisse de mon enfance, qui me semblait moins lointaine. »



En 1898, il fut nommé capitaine sur la « Jeanne-d'Arc », de Nantes, et se signala par un véritable exploit. Quand son capitaine fut enlevé par la fièvre jaune à Saint-Denis, Auguste Dejoie ramena le navire en Europe. Il prit alors le commandement du plus joli voilier de Nantes, à cette époque, « La Duchesse-Anne », de l'armement Bureau, de Vertou.

Puis, ce fut le « Duguesclin », également de chez Bureau. Il cessa de naviguer en 1901. Il comptait deux voyages complets autour du monde. Tous à la voile.

En juillet 1894, il avait pris épouse. C'était une vaillante jeune fille de Machecoul, Marie-Marie Gauthier. Le mariage fut heureux et eut cinq enfants. En 1904, les époux célébraient leurs noces d'or, entourés de leur nombreuse famille. Pour le vieux capitaine, c'était le chant du cygne.

Aux obsèques du commandant Dejoie, en 1906, MM. Eugène Courlet, représentant en France, apparemment à de vieux capitaines ; Bellivier, peintre de la marine, spécialiste dans les navires à voiles, et le capitaine Louis Lacroix, qui avait été son compagnon de navigation, tenaient les cordons du poêle.

Famille, capitaine de « trois-mâts » n'avait été autant honoré. Nos actes nous suivent.

Au siècle dernier seuls les ports étaient des fenêtres ouvertes sur le monde

A l'ère des fêtes de la Nativité, fut fait le pèlerinage de Machecoul pour rendre visite à la doyenne et lui présenter les différents hommages et les souhaits d'un grand nombre.

Mon cœur et ma pensée, portés vers toi, je navigue par les mers du globe.

« Si mon père vivait il aurait cent ans »

La porte d'entrée est un peu en retrait de la rue. Mme Yvonne Dejoie y vit seule. Elle est la benjamine des cinq enfants du respectueux capitaine.

De son enfance avec beaucoup d'amabilité, Mme Yvonne Dejoie est blonde — tout en roses en jouant, elle se joue avec les frimousses — et d'une courtoisie charmante. Son regard intelligent rassemble, rassure, d'emblée, le plus gros de l'âme humaine.

« Mon père est au haut du premier mât... » L'attente durant quelques instants dans la belle pièce.



« Noël du pays, Noël de la Terre
O, petit clocher, si grand pour mon cœur
J'aime ta douceur, j'adore ton mystère
Noël de chez nous, Noël de bonheur »

LES MERS DU GLOBE ÉTAIENT SON DOMAINE

L'exploit du capitaine Dejoie fut un exploit véritablement étonnant. Surmonté en ce temps-là.

C'est en juin 1898 que la jeune épouse s'embarqua sur le Dugues-

Un fameux coup de roulis au Cap-Horn

du « trois-mâts » de son père en son petit voilier, le « Cap-Horn », et sa charmante fille, Mme Yvonne, se vit ramener à son père par le Dugues-

