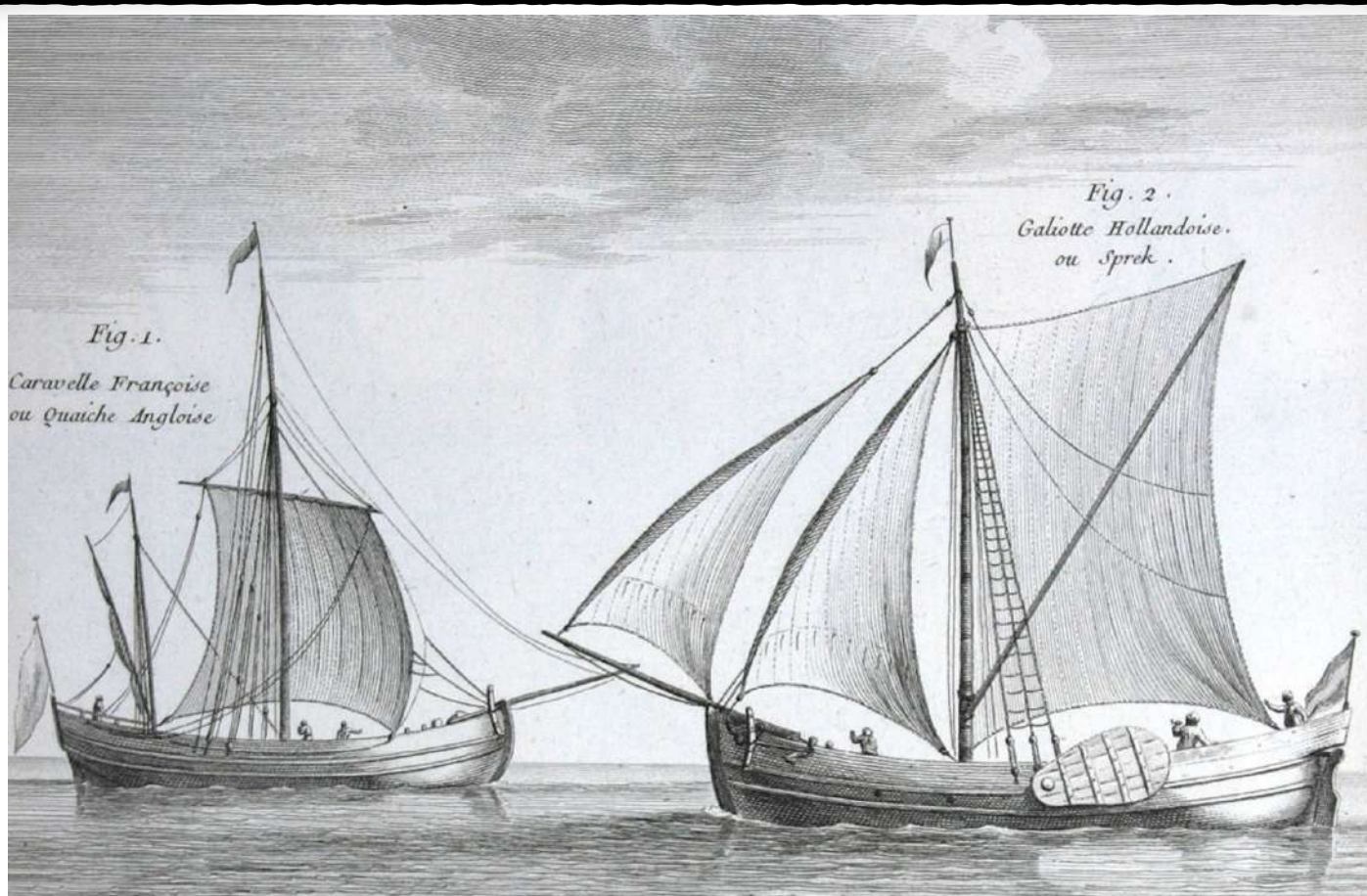


HISTOIRE & PATRIMOINE

LA REVUE HISTORIQUE DE LA CALE DE L'ILE

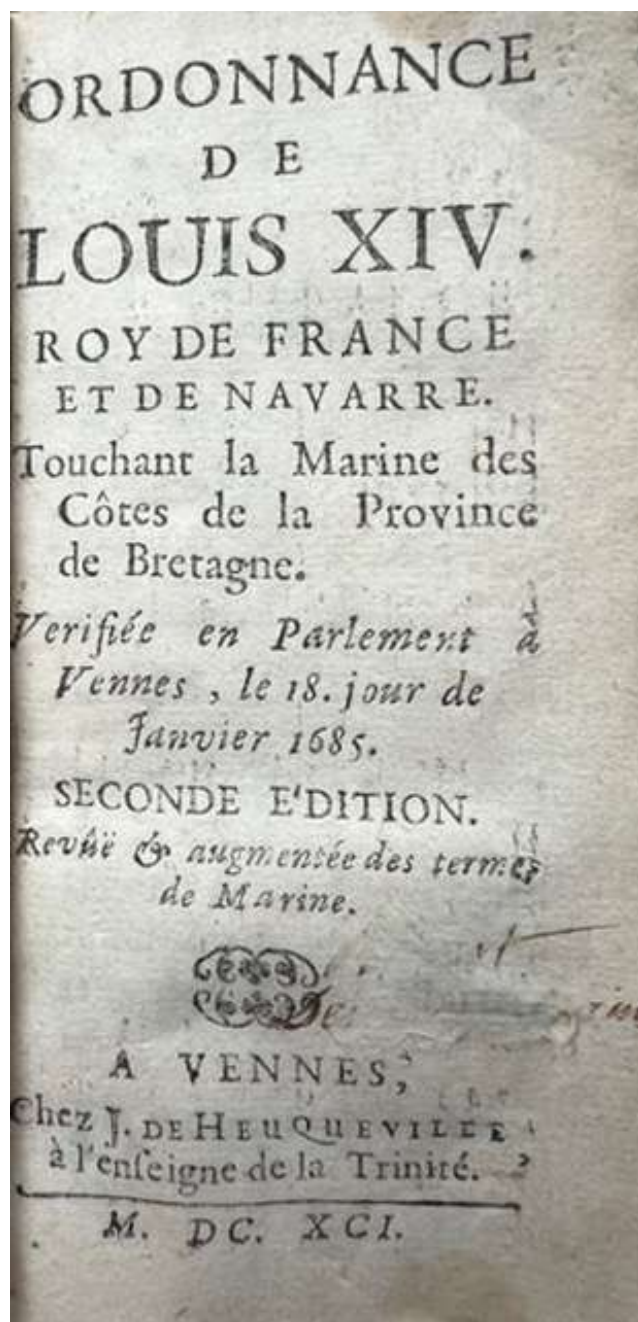
AU TEMPS DES MAITRES DE BARQUE



Exemples de navires marchands de la fin du XVIII^e siècle
Traité général des pêches, Henri-Louis DUHAMEL du MONCEAU, 1762

L'ancienne Amirauté de Nantes, maintenue malgré le rattachement de la Bretagne à la France, s'étendait sur tout le territoire maritime entre la Vilaine et la baie de Bourgneuf. Répartie en « quartiers », elle régissait toutes les affaires juridiques et administratives sur son territoire. Nous avons la chance de pouvoir encore accéder à ses importantes archives. Elles permettent de découvrir tout un monde disparu, celui du cabotage le long de nos côtes et du quotidien de ses marins.

Jusqu'à l'avènement du chemin de fer et le développement de nouvelles technologies au XIX^e siècle, le transport des marchandises dans toute l'Europe s'opérait principalement par bateau. Sur les voies navigables intérieures, avec les fameux chemins de halage, et sur mer avec une multitude d'embarcations de toutes tailles, assurant la liaison des plus grands ports aux plus petits abris.



Ordonnance de la Marine de Colbert
Edition spécifique à la Bretagne, 1691

En 1681, la Grande Ordonnance de la Marine, œuvre de Colbert, établit les règles du transport maritime. Elle reprend les usages et coutumes en vigueur depuis le Moyen-Âge, notamment les « Rôles d'Oléron » (attestés depuis le XIIe siècle), textes ayant inspiré le Droit Maritime dans toute l'Europe. L'ordonnance de Colbert s'inscrit dans une vaste opération de centralisation du pouvoir et permet à l'État de contrôler de manière plus efficace et uniforme l'activité maritime. Elle n'a été abrogée qu'en 2006.

Elle établit une définition précise du statut et des obligations du capitaine d'un navire. Celui-ci doit justifier d'une bonne expérience et d'une instruction suffisante : « Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de navire, qu'il n'ait navigué pendant cinq ans et n'ait été examiné publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par deux anciens maîtres, en présence des officiers de la juridiction ordinaire et du professeur d'hydrographie s'il y en a dans le lieu » (article 1 du chapitre consacré aux capitaines, maîtres et patrons, Ordonnance de la Marine, 1681).

On distingue trois grands types de navigation pour le commerce maritime :

- le long-cours (d'un continent à un autre)
- le grand cabotage (sur le même continent)
- le petit cabotage (sur la même façade maritime)

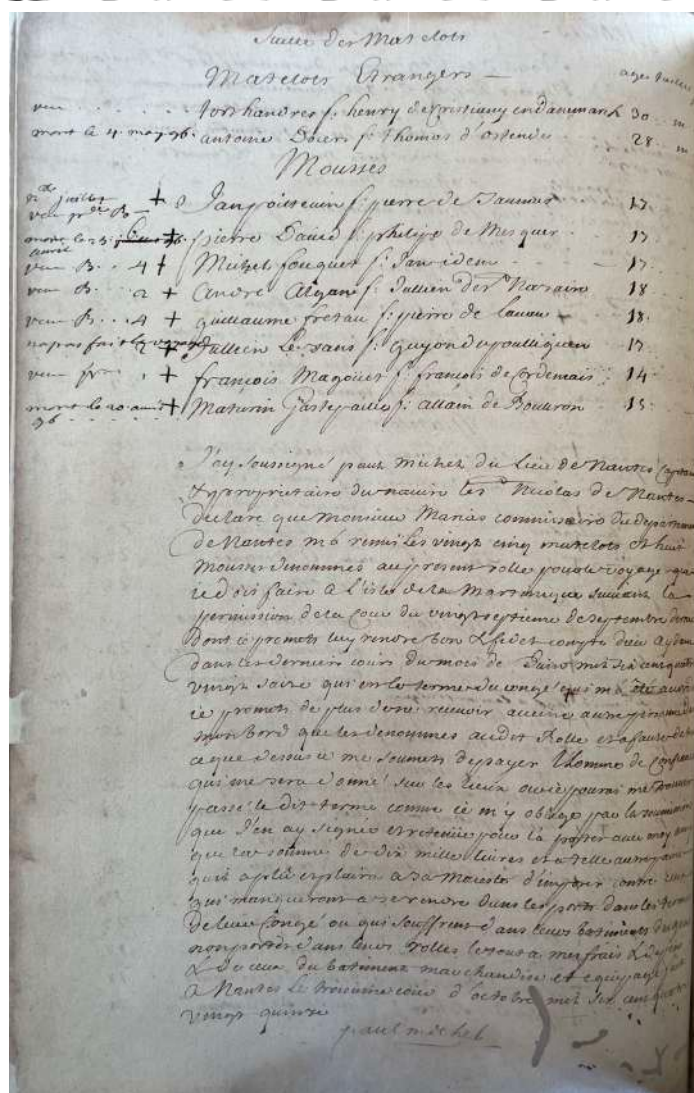
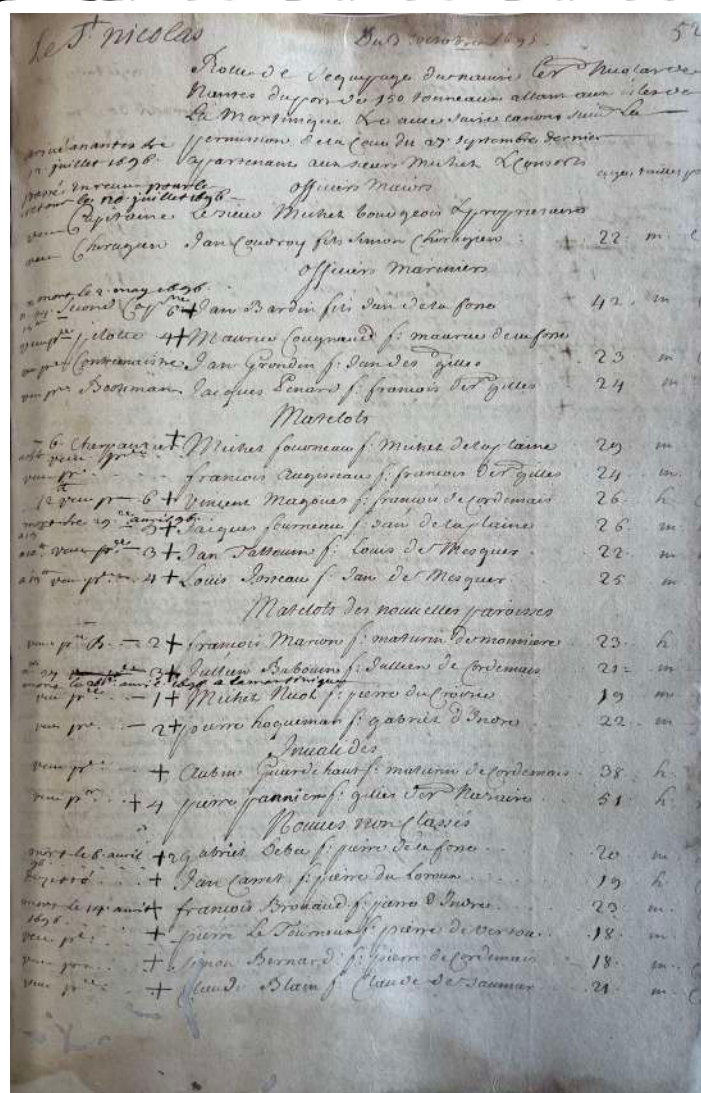
La taille des navires varie en fonction de la destination et le titre du capitaine aussi. Ce dernier est en usage sur les plus grosses unités et le titre de maître, sur les plus petites, dévolues au petit cabotage. Le patron reste toujours en usage pour les navires de pêche.

Dans le quartier maritime du Croisic, la très large majorité des armements est destinée au petit cabotage. Loin d'offrir des destinations exotiques, ce trafic est un maillage essentiel pour l'économie bretonne, permettant d'assurer le transport des marchandises entre le centre de la Bretagne (via Redon), les villes de la côte ligérienne et la Bretagne Sud. Hors de Nantes, beaucoup de familles locales se sont consacrées à cette activité, dans lesquelles tous les membres s'engageaient, assurant une

certaine prospérité. Mais les aléas des guerres et des soubresauts de notre Histoire rendaient parfois leur quotidien dangereux.

Grâce aux fonds des archives départementales, nous avons pu reconstituer le quotidien d'une famille originaire de Quimiac, quartier maritime du Croisic, dépendant de l'Amirauté de Nantes, de la fin du XVIIe jusqu'au milieu du XIXe siècle : la famille FOUQUET.

Les registres paroissiaux attestent que cette famille est établie à Quimiac, hameau dépendant de la ville de Mesquer, depuis au moins le début du XVIIe siècle. Le bourg est tourné d'un côté vers les marais salants et de l'autre vers la mer, grâce à une petite anse naturelle, assurant aux navires un mouillage tranquille.



Rôle d'équipage du Saint Nicolas, 1695, Archives Départementales de Loire-Atlantique.
Michel FOUQUET apparaît dans la liste des mousles.

UN JEUNE MARIN AU LONG-COURS

Tout commence avec Michel FOUQUET, né en 1678 en cette ville. Nous ne savons pas ce que faisaient ses parents, mais lui apparaît comme mousse en 1695 dans l'équipage du Saint Nicolas, navire marchand de 150 tonneaux, partant de Nantes pour la Martinique. L'année suivante, il est toujours mousse sur ce même navire, mais à destination de Terre-Neuve. Nantes offre certainement beaucoup plus d'opportunités que Mesquer, pour un jeune homme qui se destine à la vie de marin sans y avoir ses entrées. Les deux voyages semblent se dérouler sans grande difficulté, mais Michel a d'autres ambitions.

Il effectue ses obligations entre 1705 et 1706 sur les navires du Roi le Trident (56 canons) et le Neptune (64 canons). Depuis l'ordonnance de 1689, les matelots et les officiers marins ont l'obligation de servir dans la Marine Royale par roulement. Dans chaque amirauté, les marins sont recensés et répartis en trois classes (quatre en Bretagne). Chaque année, les classes sont appelées à tour de rôle pour effectuer cette obligation. Avec ce système, l'État s'assure d'avoir des ressources importantes avec du personnel formé, pour constituer les équipages des vaisseaux de la Marine Royale.

Michel passe son brevet de maîtrise l'année suivante, ayant suffisamment cumulé d'années de navigation. Nous n'avons pas d'archive sur la période qui suit mais il arrête de naviguer en 1727. Deux de ses fils prennent la relève. Michel II et Jean.

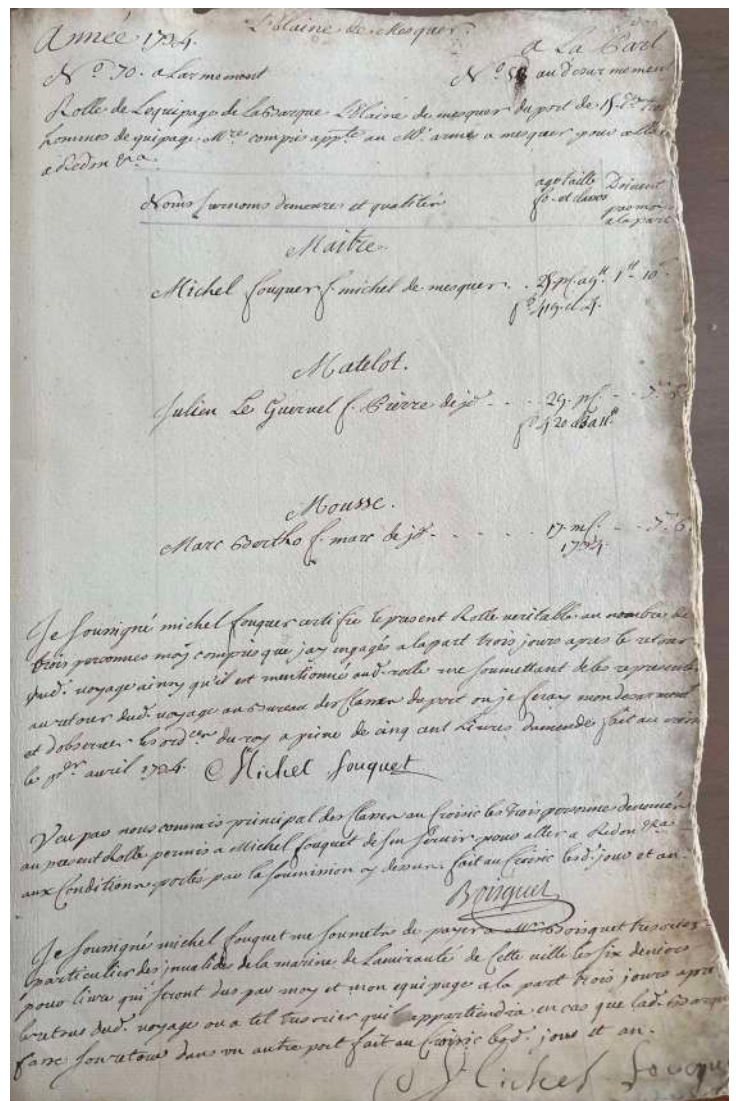
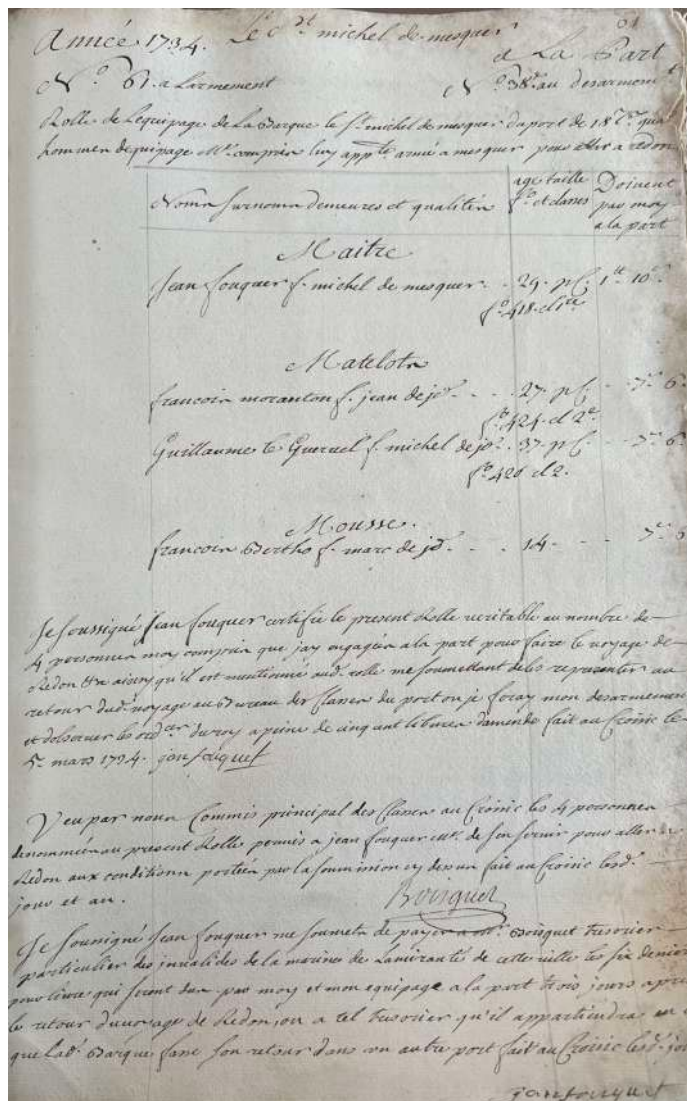
LA DEUXIEME GENERATION : L'AGE D'OR DU CABOTAGE FAMILIAL

LA CONSTITUTION D'UNE FLOTTE FAMILIALE

Les deux fils commencent à naviguer très tôt, ils sont mousses respectivement dès 12 et 14 ans. Mais contrairement à leur père, leurs premières années de navigation se fait au petit cabotage et depuis Mesquer. La famille est maintenant introduite dans le milieu maritime local et n'a plus besoin de se rendre à Nantes pour se former.

Dès qu'ils le peuvent, ils passent tous les deux maîtres de barque, pour reprendre l'expression courante de l'époque. Leurs bateaux sont des petites unités de 18 à 30 tonneaux et 4 membres d'équipage en moyenne, dont ils sont propriétaires. Cela montre que leur père a réussi assez rapidement (20 ans) à générer une activité rentable.

La totalité de leurs trajets se fait entre le Croisic et Redon, sur toute la période de leur activité.



Rôles d'équipage des frères FOUQUET, 1734. Archives Départementales de Loire-Atlantique.



Depuis le Moyen-Âge, Redon occupe une place centrale dans l'activité économique de la Bretagne. Au milieu du parcours de la Vilaine, la ville est un port avancé de Rennes et une porte vers la mer. Les marchandises et les vivres y sont acheminés, notamment le sel, l'or blanc de la presqu'île guérandaise. Redon est si importante pour l'économie rennaise, que les députés de 1789 feront tout pour que la ville soit rattachée au département d'Ille-et-Vilaine et non au Morbihan ou à la Loire-Atlantique. Au cours du XVIII^e siècle, des travaux d'aménagement sont réalisés, notamment la construction de quais, permettant d'améliorer significativement le trafic portuaire.

Si Jean opère de Mesquer, son frère, lui, décide de s'installer à Redon. Il est certain que les opportunités étaient plus grandes à Redon qu'à Mesquer ! Cela n'influence pas les circuits de navigation, car les destinations restent similaires : Redon-Le Croisic.

Les frères FOUQUET disposent chacun de leur propre navire : l'Eilaine, le Saint-Michel de Redon, puis Le Soleil de Redon pour Michel II ; Le Saint Michel de Mesquer, le Saint Jean de Mesquer, puis la Marie-Françoise pour Jean. Leurs cousins naviguent aussi. En 1735, on compte 5 embarquements sur 90, du Quartier du Croisic, qui sont commandés par des FOUQUET de Mesquer. Il en est de même dans les années suivantes. Leurs rotations sont très régulières et sans interruption. Michel II décide de s'installer à Redon, tout en continuant les mêmes lignes entre sa nouvelle ville et le Croisic.

Les turpitudes de la politique internationale de l'époque n'ont que peu de prise sur leur activité. Leur statut de maître de barque leur permet d'éviter d'être soumis aux classes, contrairement à leurs matelots, dont les noms changent très régulièrement sur les listes d'équipage. Ces matelots restent cependant des enfants du pays exclusivement.

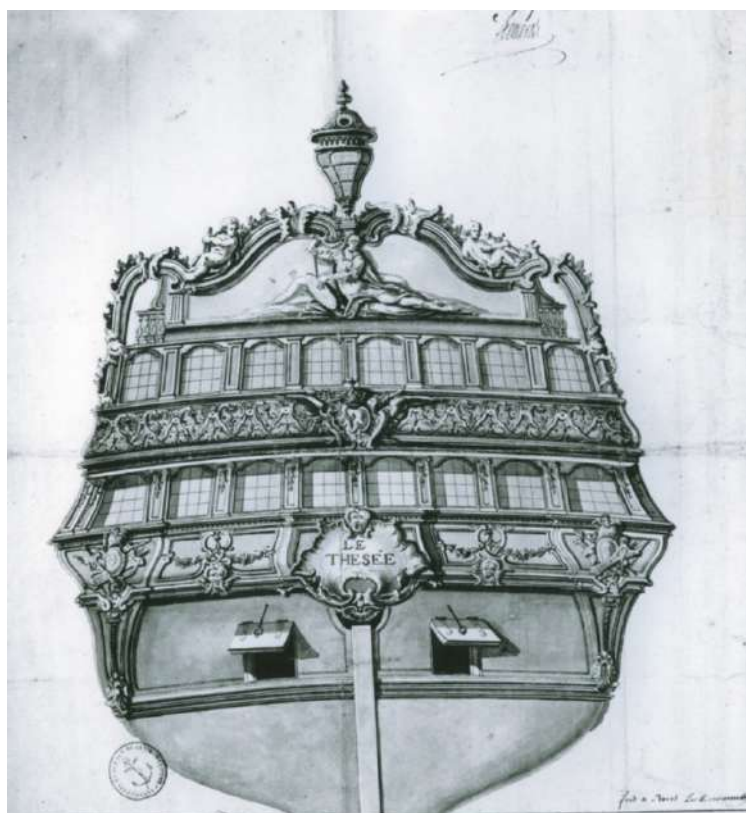
Il ne serait pas exact de penser que ces courtes navigations sont dénuées de risques. Les marins savent que l'estuaire de la Vilaine n'est pas si tranquille. Parsemé de plateaux rocheux, les phénomènes météo y sont souvent surprenants, agrémentés d'une houle courte mais désagréable, liée à l'embouchure de la rivière. On constate dans les registres de l'époque que les naufrages ne sont pas rares.

Par ailleurs, l'éternel ennemi anglais n'est jamais loin. Sur tout le long de la Bretagne Sud, des corsaires anglais rodent à la recherche de proies. Dans son excellent livre « L'Île aux Moines », Jean BULOT (ancien commandant de l'Abeille-Flandre) décrit avec précision cette menace :

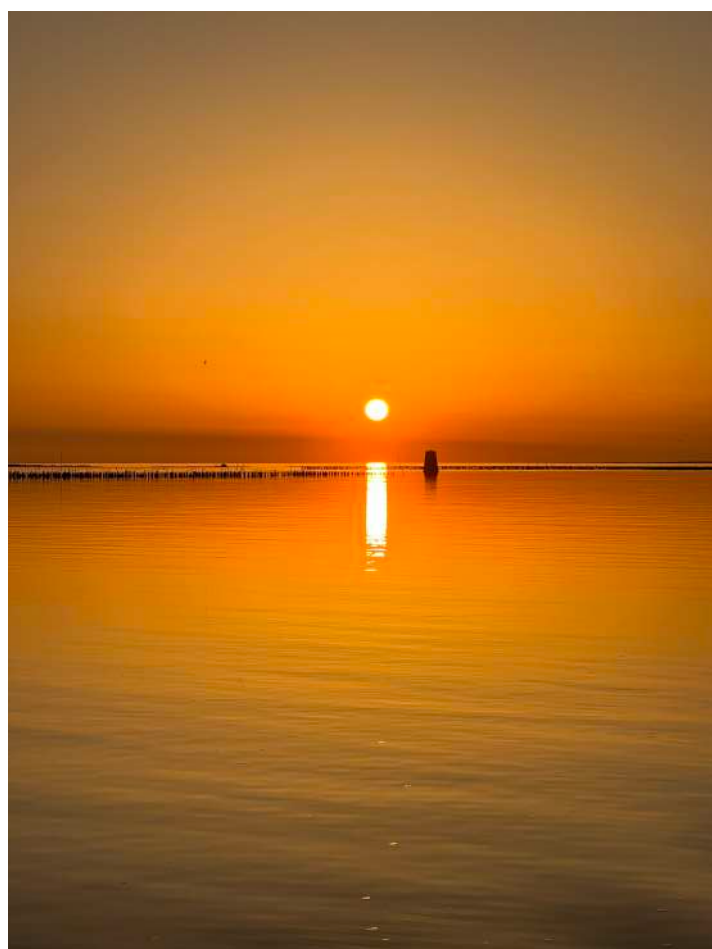
« Dès le début du XVIIIe, les corsaires de Jersey et de Guernesey avaient adopté comme base l'archipel des Glénans où ils venaient mouiller entre les îles en toute sécurité. Quittant leur repaire, les uns allaient faire le guet au milieu des roches du passage de la Teignouse commandant l'entrée en baie de Quiberon tandis que d'autres patrouillaient au large de la Vilaine, de la Loire et sous l'Île d'Yeu. Devant poursuivre et s'emparer des bateaux marchands de faible tirant d'eau, ces corsaires étaient pour la plupart des petites unités armées d'une vingtaine d'hommes et d'une dizaine de canons et de pierriers. Ils comptaient avant tout sur l'effet de surprise provoqué sur les équipages marchands. Pour cela, toutes les ruses étaient bonnes ; allant jusqu'à amener les mâts et cacher la coque avec du goémon pour se rendre invisible ou encore à se camoufler en chasse-marée local ».

Michel II va en faire les frais. Il embarque sur le Saint Michel en 1748 pour sa navigation habituelle. Le 3 mai, il est capturé avec tout son équipage, avant de rentrer dans la Vilaine, par un de ces corsaires anglais. Le Saint Michel ne reviendra jamais sur les côtes bretonnes. Michel II est conduit dans les prisons anglaises et y reste quelques mois. On mentionne son retour en mars 1749.

LE BLOCUS DE LA VILAINE



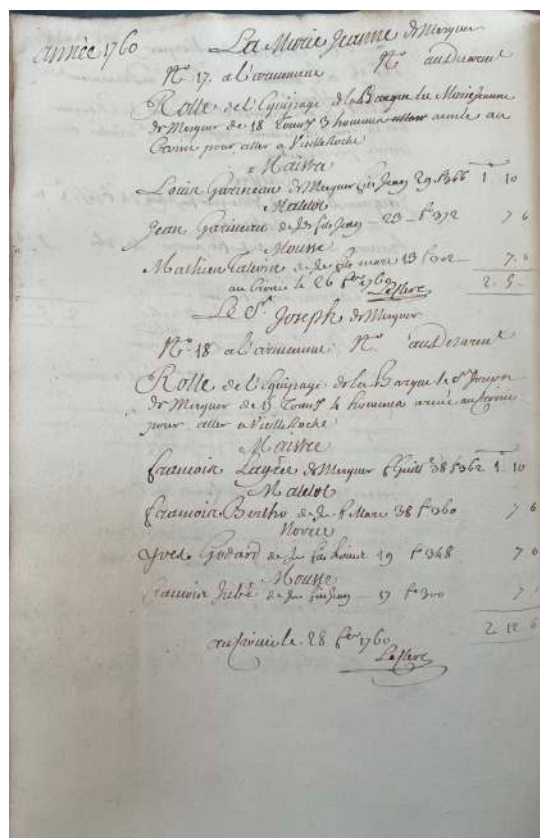
Gravure du Thésée



Coucher de soleil sur l'embouchure de la Vilaine.

En 1759, durant la guerre de sept ans, la Marine Française va vivre l'un de ses plus grands traumatismes dans la Baie de Quiberon. Elle a jeté toutes ses forces dans une opération visant à débarquer un corps expéditionnaire sur les côtes anglaises. Mais la Marine Anglaise réussit à l'intercepter le 20 novembre 1759 dans la Baie de Quiberon. Le combat d'une rare violence s'engage entre Le Croisic et Hoëdic, dans une mer tempêteuse. Les pertes sont nombreuses, comme le Thésée, vaisseau de 74 canons, qui sombre au large de l'Île DUMET avec 600 hommes d'équipage.

Au soir de la bataille, la France a perdu 2500 marins et 6 navires de ligne, dont le Soleil Royal, navire amiral. 11 vaisseaux se dirigent vers l'entrée de la Vilaine, malgré le peu d'eau. Ils vont remonter dans les jours qui suivent jusqu'à Vielle-Roche, localité où se situe l'actuel Barrage d'Arzal. Une escadre anglaise de cinq navires restent à croiser entre l'Île Dumet et Pénérif et deux frégates interdisent directement toute sortie de la rivière.



Rôles d'équipage de navires de Mesquer, 1760, Archives Départementales de Loire-Atlantique. Ces marins sont allés ravitailler la Marine Royale à Vieille-Roche, bravant le blocus anglais.

Cette situation dure jusqu'en 1762. Elle a un effet inattendu sur l'économie locale, car il faut continuer à alimenter les équipages et cela génère une activité, voir un développement économique des villages voisins.

Du côté des maîtres de barque locaux, dont les frères FOUQUET, il faut constater que cet événement capital sur le plan militaire ne freine en rien leur activité. Les registres montrent même qu'ils ont trouvé là de nouveaux clients. Certains maîtres de barque vont aller livrer en vivres les vaisseaux du Roi directement à Vieille-Roche. Bravant le blocus avec une témérité incroyable, ils échappent à la vigilance anglaise, certainement par l'agilité de leur embarcation face à des navires de guerre plus lourds à la manœuvre. Mais cela ne fonctionne pas systématiquement et l'ennemi parvient à faire des exemples.

Michel II FOUQUET va encore une fois en faire l'amer expérience, à bord de son navire, le Soleil de Redon. Assurant un voyage jusqu'au Croisic en 1760, il est arraisonné par les Anglais devant l'estuaire de la Vilaine. Une nouvelle fois, il est conduit en Angleterre et reste prisonnier durant plus de deux ans... De retour, il décède quatre ans après.

LA TROISIEME GENERATION

DES AFFAIRES INTERGENERATIONNELLES

Michel II a eu deux fils qui naviguent : Michel III (1746-1809) et Jean-François (1748-1832). Jean, lui en a un, François (1733-1757). Ce dernier a un destin tragique et n'aura pas la possibilité de contribuer aux florissantes affaires familiales. En 1753, en tant que matelot, il est soumis aux classes. Mais, comme parfois à l'époque, la

Compagnie des Indes vient compléter ses équipages avec les marins « levés aux classes ». Il fait donc son service sur un vaisseau de la Compagnie. Il revient au bout d'un an. Mais en 1756, la guerre de sept ans éclate et il est à nouveau « levé ». Il périt en mer l'année suivante.

À cette génération, tous les trois sont formés comme mousses puis novices sur les bateaux de la famille. Michel III et Jean-François passent leur brevet et arment leur propre navire, comme la génération précédente, toujours depuis Redon.

Michel II meurt brutalement en 1766, mais son épouse, Perrine MESNY, continue à armer les bateaux du couple. Ce ne sont pas systématiquement des maîtres de barque issus de ses proches qui les commandent. Mais cela démontre que les affaires familiales sont bien établies.

Folio de l'ancien Registre.	NOMS DES VAISSEAUX ET AUTRES BATIMENS, ET NOMS DES PROPRIETAIRES.	1751. Noms des Capitaines & mouvements.	1752. Noms des Capitaines & mouvements.
83	<i>Le Soleil de Mesquer</i> Construit à Redon en 1750 Construction d'un port de 18 canots Un port de 18 canots chargé 5 pieds A non chargé 4. pieds	<i>au 16 d'août</i> <i>en 1751</i> <i>Michel Fouquet</i> <i>N° 17 N° 2 h p</i>	<i>au 16 d'août</i> <i>N° 23 h p</i>
	<i>App. à Michel Fouquet</i> <i>L. Perrine Mesny</i> <i>N° 45</i>		

Inscription à l'Amirauté de Nantes du navire le Soleil de Redon, appartenant à Michel II Archiver de Loire Atlantique. Capturé par les Anglais devant l'embouchure de la Vilaine en 1760.

LA QUATRIEME GENERATION

La génération des enfants de nos deux frères marins voit apparaître un nombre plus conséquent de marins.

Michel III a eu trois filles et deux fils, ces derniers tous les deux marins. Les filles, elles, ne vont pas spécifiquement épouser des marins.

Jean-François, lui, a quatre fils, tous marins.

Mais aucun des membres de cette génération ne va avoir la possibilité de devenir maître de barque.

LA TOURMENTE REVOLUTIONNAIRE

Sans surprise, la Révolution, l'Empire et leur cohorte de guerres viennent remettre en cause la dynamique familiale. Michel III et son frère semblent s'accommoder de la situation et épouser les nouvelles idées. Ils arrêtent de naviguer durant la période révolutionnaire, l'un s'occupant du syndicat du port de Redon et s'engageant dans sa municipalité, l'autre devenant négociant. Ce dernier reprendra cependant la mer entre 1796 et 1799, contrairement à son frère qui ne navigue plus.

Les enfants, eux, par leur jeune âge au début de la Révolution, vont être tous entraînés dans les différents conflits du début de l'Empire. Aucun n'y échappera et certains n'y reviendront pas.



Combat de Santo Domingo 1806, gravure de Léon Morel Fatio.

LA MARINE IMPERIALE

Hilaire, Pierre (les deux fils de Michel III) et Alexis (fils de Jean-François) se retrouvent tous les trois dans la Marine Impériale. Ils participent à des opérations qui les emmènent aux quatre coins de la planète :

-Hilaire est enrôlé sur la frégate la Belle-Poule (voir numéro 3 de la présente gazette), écumant l'Océan Indien dans une véritable guerre de course. Durant sa croisière de 3 ans, elle traverse 27 fois la ligne de l'Équateur. Elle est capturée lors de la Bataille du Cap Vert en 1806. Hilaire terminera sa vie dans les prisons anglaises.

-Pierre sert sur quatre navires de la Marine Impériale, dont le navire l'Océan, vénérable vaisseau de ligne de 120 canons à la longévité exceptionnelle (1790-1855). Il sert sur ce vaisseau lors de l'expédition de Saint Domingue, en 1803, où une escadre de 35 vaisseaux de ligne et 21 frégates, appuyant un corps expéditionnaire de 31000 soldats, va tenter sans succès de reprendre l'île de Saint Domingue (actuelle Haïti), qui vient de déclarer son indépendance. Après la Révolution, il quitte Redon pour s'installer à Mesquer, terre de ses ancêtres. Il y termine sa carrière en tant que Syndic du port.

-Alexis, leur cousin, est matelot sur la corvette la Diligente. Il participe à la bataille de Saint Domingue, en 1806, où une petite escadre française tente de porter secours aux rescapés de l'expédition qui a eu lieu 3 ans avant. Il y est fait prisonnier et passera le reste de l'époque impériale dans les prisons anglaises. Son destin est cependant meilleur que celui de son cousin Hilaire et il revient à Redon en 1814. Il reprend une activité de cabotage en tant que matelot.



Maquette du vaisseau de 120 canons, l'Océan. Musée de la Marine.



Rue du port, Redon. Elle a peu changé depuis l'époque de Michel III.

LES FRERES CORSAIRES

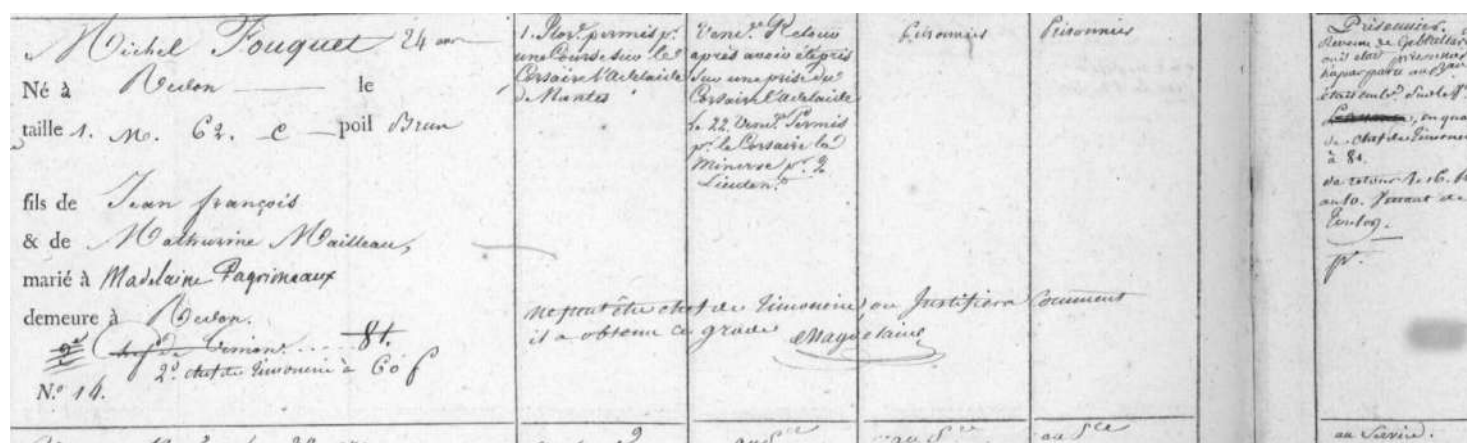
Durant la période révolutionnaire et celle de l'Empire, l'activité corsaire est très réglementée, car elle vide les équipages de la Marine à son profit. Ce n'est donc que par courtes périodes que les différents gouvernements français autorisent cette activité. Durant la Révolution, par exemple, elle n'est autorisée que quelques mois en 1793, puis à nouveau en 1796. Durant l'Empire, il en est de même.

Les trois frères d'Alexis FOUQUET vont s'engager dans cette voie, avec plus ou moins de succès.

-Pierre s'engage sur le navire corsaire la Surprise, depuis le Croisic. Le navire est capturé et Pierre est fait prisonnier.

-Michel, lui va faire partie de plusieurs équipages corsaires, notamment sur les navires nantais l'Adélaïde et la Minerve. Il est capturé plusieurs fois par les Anglais et emprisonné notamment au Portugal et à Gibraltar. Il revient en France avec une santé dégradée et meurt à Redon en 1805.

-Jean, enfin, est corsaire sur le navire Napoléon en 1812. Lui aussi est capturé, en 1813, et reste prisonnier jusqu'à l'année suivante. Après l'Empire, il s'oriente vers la navigation au long-cours et est mentionné sur un navire allant depuis Nantes sur le banc de Terre-Neuve en 1821. Puis il navigue en tant que matelot au petit cabotage jusqu'en 1831.



Etats de service de Michel FOUQUET, fils de Jean-François.
Il va servir sur deux navires corsaires nantais au début de l'Empire.

LA CINQUIEME GENERATION

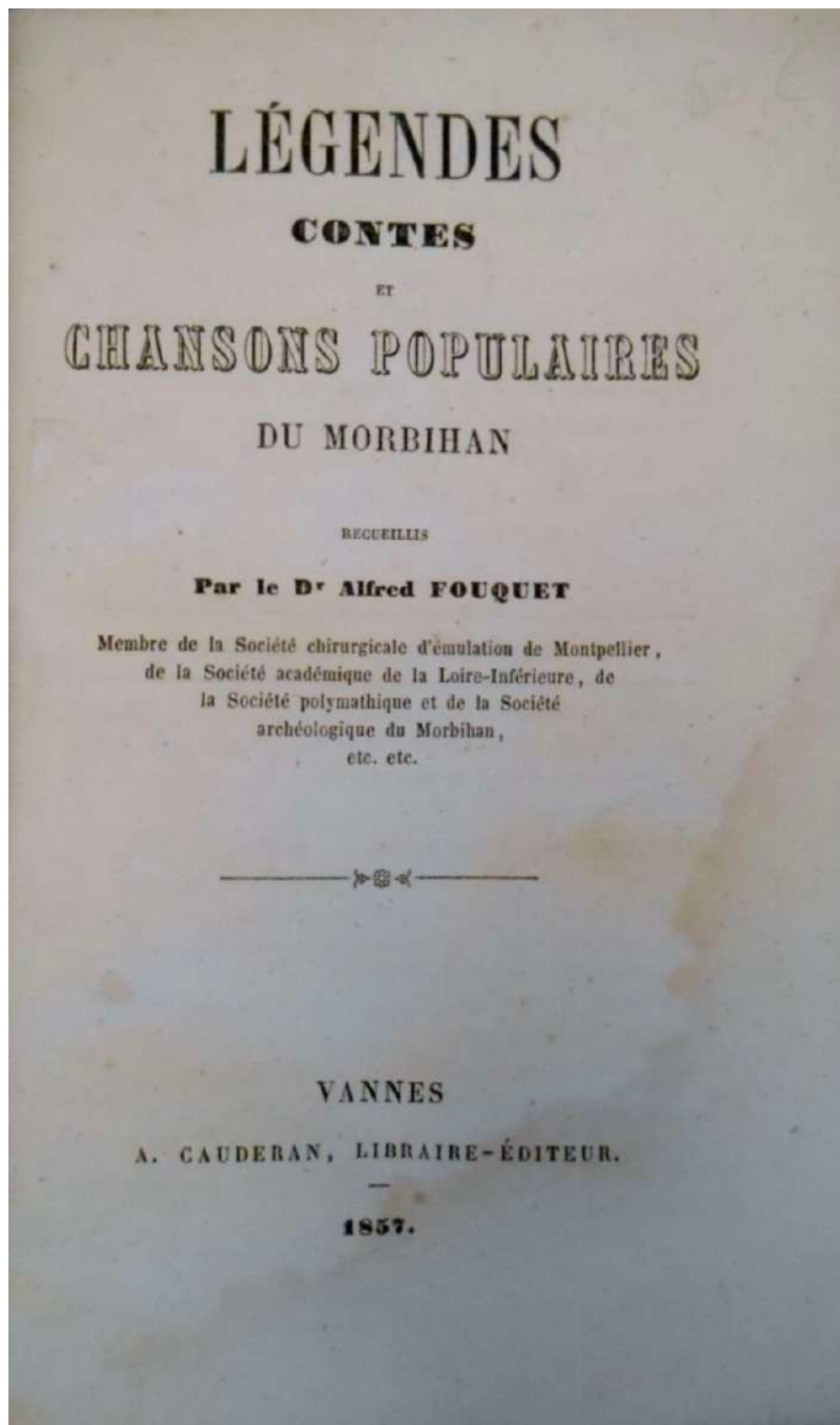
LE TEMPS DES NOTABLES

Après les tumultes du début du XIXe, la génération suivante ne verra qu'un seul marin. Il s'agit de François, fils de Pierre, le corsaire de 1797. Contrairement à la tradition familiale, il délaisse le petit cabotage et devient capitaine au long-cours. Il est second sur le trois-mâts le Pionnier, à destination de l'île Bourbon. Malheureusement, il meurt au large de l'Espagne en 1846, mettant fin à cette lignée de marins.

Les temps ne sont plus propices à l'activité qui a rythmé l'histoire familiale depuis le XVIIe siècle : les innovations technologiques ont permis de construire de plus gros navires de commerce favorisant les grandes maisons d'armement et ne laissant que très peu de place aux petits armateurs ; le chemin de fer révolutionne le transport de marchandises et rend obsolète le petit cabotage. Les autres membres de la famille FOUQUET se tournent alors vers des métiers moins à risque. Leur aisance leur permettant d'assurer une bonne condition sociale et des alliances matrimoniales en rapport.

Citons le plus célèbre, Alfred FOUQUET (1806-1875), du moins assez pour avoir sa fiche Wikipédia ! Il est devenu médecin dans le Morbihan, certes avec un début de carrière comme médecin de marine, puis au sein de structures hospitalières. La rupture professionnelle ne serait être brutale. Mais c'est en tant qu'écrivain et fin connaisseur de la culture morbihannaise qu'il fondera sa notoriété.

Comme lui, les autres membres de la famille s'éloignent de la mer, la où elle a écrit son histoire dans le sang et l'écume.



Livre d'Alfred FOUQUET