

Société Française d'Histoire
Maritime

-- Articles en ligne - Période contemporaine --

Période
contemporaine

**Les Capitaines de
commerce de l'île de
Batz au temps de la
marine à voile,
1815-1880**

Christine Chapalain-Nougaret
samedi 20 mars 2004

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

Toutes les descriptions contemporaines de l'île de Batz la définissent comme une « île paysanne » ou un « jardin sur la mer » dont les habitants vivent de l'agriculture, de la pêche et du tourisme. Il en allait différemment voici deux siècles. En 1794, Jacques Cambry dans son tour du Finistère constate : « Les hommes sont tous marins ; les femmes travaillent la terre »[1]. Ce propos, quoique exagéré, traduit une réalité bien vivante tout au long du XIX^{ème} siècle où l'île compte dans sa population plus d'un quart de marins[2].

Parmi ces derniers, les capitaines de navires de commerce constituent un groupe original qui a profondément marqué l'île et dont le paysage conserve aujourd'hui encore les traces : du Vil au Ru, les hauts murs de pierre signalent les maisons de capitaines au long cours, tandis que leurs tombes, regroupées à l'entrée du cimetière, en constituent le noyau primitif. Dans les familles, des portraits des navires commandés[3], quelques instruments de marine, manuels de navigation, bibelots exotiques rapportés d'Afrique ou d'Extrême-Orient, et photos jaunies prises dans les ports de relâche témoignent de ce temps où les Bretons couraient les mers[4]. Le dénombrement de population de 1846 ne recense pas moins de 43 capitaines de commerce domiciliés sur l'île en cette seule année, soit 15 % de la population masculine active[5]. L'île de Batz était alors, à l'instar d'autres îles bretonnes comme Arz et l'île aux Moines, une véritable pépinière de capitaines pour la France entière[6]. C'est cette pépinière que j'évoquerai ci-après, entre 1815 et 1880, c'est-à-dire à l'âge d'or de la marine à voiles, entre la fin de l'Empire, où la marine marchande française était exsangue, et le début de l'hégémonie de la marine à vapeur. J'examinerai successivement le profil démographique de ce groupe social, les modalités de son recrutement professionnel et les aspects marquants de la carrière de capitaine.

MÉTHODOLOGIE

Pour conduire cette étude, j'ai consulté les registres d'état civil de l'île de Batz[7] et j'ai dépouillé aux Archives nationales et au Service historique de la Marine à Vincennes l'ensemble des dossiers individuels conservés pour les capitaines de commerce de l'île de Batz[8], ainsi que les registres matricules du quartier de Morlaix[9]. Au total, ce sont ainsi 130 capitaines de commerce que j'ai pu dénombrer et identifier[10]. Chiffre particulièrement élevé, comme le confirme l'examen de la matricule du quartier de Morlaix qui regroupe une quinzaine de communes : plus du quart des capitaines de commerce de tout le quartier proviennent de l'île de Batz[11]. Sur ces 130 capitaines de commerce, 1/3 sont des capitaines au long cours et 2/3 des maîtres au cabotage[12]. Il convient de définir ces deux termes qui différencient deux catégories d'emploi. Le Code de commerce, publié sous l'Empire[13], oppose ainsi long cours et cabotage :

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

¶ Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, aux Canaries et à Madère ¶ (art. 377). Le long cours englobe donc tous les voyages au-delà de l'Océan atlantique. Ceux non compris dans cette énumération appartiennent à la catégorie des voyages de cabotage.

Au sein du cabotage, que l'on peut définir comme une navigation marchande côtière, on distingue le petit cabotage, ou bornage, qui se déroule entre les ports de la même mer, du grand cabotage, reliant les ports de mers différentes, en deçà des limites du long cours. Ainsi, en Bretagne nord, les voyages vers les ports de l'Angleterre ou de l'Irlande sont du petit cabotage puisqu'il ne s'agit que de traverser la Manche, tandis que ceux vers la Méditerranée appartiennent au grand cabotage.

Les navires long-courriers sont commandés par des capitaines au long cours, les autres navires de commerce, au grand ou au petit cabotage, par des maîtres au cabotage. Les uns et les autres doivent, pour exercer, obtenir un brevet de capitaine au long cours ou de maître au cabotage, à l'issue d'examens plus ou moins difficiles selon le brevet visé (voir ci-dessous).

LE PROFIL DÉMOGRAPHIQUE DES CAPITAINES Caractère autochtone

Compte tenu de l'insularité de Batz, le caractère autochtone de ses capitaines de commerce ne peut surprendre : 119 d'entre eux sont nés sur l'île, soit 91,5%. Les non îliens, au nombre de 11, y ont pris racine en épousant des îliennes et en élisant l'île de Batz pour domicile[14]. Leur recrutement reste néanmoins très local, 8 d'entre eux étant originaires du Nord Finistère, 1 des Côtes-du-Nord, 1 du Morbihan et 1 de Loire Inférieure. Appelés à naviguer sur les mers les plus lointaines, les capitaines restent attachés à leur berceau natal et pratiquent peu la mobilité : au total, seuls 2 capitaines îliens choisissent de s'installer à Roscoff, 5 autres quittant le quartier de Morlaix pour s'inscrire dans d'autres ports de la Manche[15]. S'y ajoute, enfin, 1 renoncitaire, abandonnant la mer pour le notariat à Plouescat. Le solde migratoire dans les trois premiers quarts du XIXème siècle s'avère donc positif. On peut s'interroger sur les causes de cette stabilité remarquable : aux raisons affectives aisées à imaginer, il conviendrait d'ajouter des facteurs professionnels et économiques qu'on ne développera pas ici comme la ¶ navigation de clocher ¶[16], c'est à dire la pratique du recrutement local pour composer les équipages des caboteurs, mais aussi la possession de la terre, les capitaines et leurs épouses détenant la propriété de la majorité des terres cultivables sur l'île.

Origines sociales

Si l'on examine les origines sociales de ce groupe, force est de constater la

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

prégnance du milieu. Une majorité d'îliens sont marins, nos capitaines de commerce sont en quasi-totalité des fils de marins. 76 % des pères exercent cette profession ; chiffre qui s'élève à 80 % si on ne considère que les îliens de naissance, et même 86 % si on enlève les pères dont on ignore le métier. Les autres pères sont, par ordre décroissant, commerçants, douaniers et canonniers ; 1 seul capitaine a pour père un cultivateur. Cet enracinement maritime se vérifie au 3e degré avec 64 % de marins chez les grands-pères paternels de nos capitaines, et même 76 % dans les lignées maternelles. Cette reproduction sociale très forte se confirme si l'on examine les fratries, composées, en effet, à 96% de marins. Mieux encore, lorsque le père est marin, tous ses fils le sont. Je ne prendrai qu'un exemple, la famille de Michel Moal, pilote décédé en 1824 et qui laisse 9 enfants, 2 filles et 7 garçons, tous capitaines. On peut donc parler de véritables dynasties maritimes.

Ascenseur social

Au sein de ces lignées maritimes, l'ascenseur social va fonctionner tout au long du XIXème siècle. La reconstitution des généalogies de 70 familles de capitaines et l'examen, sur plusieurs générations, des métiers exercés par les hommes mettent en évidence le schéma suivant :

PERE / FILS Marin Maître au cabotage Capitaine au long cours
Marin038 6
Maître au cabotage91519
Capitaine au long cours1110

Les maîtres au cabotage ont en majorité pour père de simples marins et pour fils des capitaines au long cours, ou des maîtres comme eux. Les capitaines au long cours quant à eux engendrent quasi exclusivement des capitaines au long cours. On passe ainsi en 3 générations de simple marin à capitaine au long cours, réussissant dans un parcours familial une ascension impossible dans une vie d'homme. Cette ascension ne se limite pas à des individus isolés mais bénéficie à toute la fratrie et au cousinage. En témoignent de nombreuses généalogies familiales comme celle des Diraison dont le grand-père Olivier est marin, les fils François-Marie et Michel maîtres au cabotage, et les petits-fils, cousins germains, Michel et Joseph-Emile, capitaines au long cours. Le comportement des fratries mérite d'être souligné : on s'y efforce de suivre l'exemple de l'aîné ou au contraire de le surpasser ; ainsi les 3 frères Floch, Norbert, Pierre et Yves, passent leur brevet de maître au cabotage entre 1827 et 1834 ; les 3 frères Guéguen, Joseph, Olivier et Victor, celui de capitaine au long cours à la même période, tandis que chez les Moal, le plus jeune des sept frères sera capitaine au long cours

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

contrairement à ses aînés, tous maîtres au cabotage. La mortalité précoce des jeunes marins embarqués fait avorter parfois ces destinées. Plusieurs généalogies familiales en portent les stigmates. Les filles de capitaines, quant à elles, participent à cette ascension par leurs alliances matrimoniales, en épousant à 75 % des maîtres au cabotage ou des capitaines au long cours, camarades de leurs frères ou compagnons de leurs pères. Fait remarquable, celles qui s'allient à de simples marins engendrent néanmoins des capitaines. Prenons l'exemple des Le Lez : le grand-père, Jean, est marin ; le père - Jean lui aussi - est capitaine de commerce et a 8 enfants, 3 garçons et 5 filles ; deux des fils sont capitaines au long cours et le 3e simple marin ; sur les 5 filles, 3 épousent des maîtres au cabotage, les 2 autres des marins dont elles auront 5 enfants : 3 maîtres au cabotage et 2 filles qui épouseront à leur tour des capitaines de commerce. L'influence de la lignée utérine dans la carrière professionnelle, déjà mentionnée plus haut et qui se manifeste nettement ici, mériterait une étude spécifique plus poussée.

Alliances matrimoniales

Si le milieu détermine le choix professionnel, les alliances matrimoniales des capitaines confortent la position sociale acquise par le diplôme. Paradoxalement tous nos capitaines épousent des cultivatrices, qualifiées parfois de propriétaires. Ne nous y trompons pas : il ne s'agit pas de filles de cultivateurs, ceux-ci étant très peu représentés sur l'île jusqu'aux années 1860. Seuls trois capitaines épousent des filles de cultivateurs pour toute la période[17]. A 80% les conjointes cultivatrices sont filles de marins (qu'il s'agisse de matelots ou de capitaines de commerce). Quarante pour cent des maîtres au cabotage épousent des filles de capitaines, pour 63 % des capitaines au long cours : l'endogamie qui prévaut dans cette catégorie permet la conservation et la transmission du patrimoine, en particulier des terres et des navires. Progressivement se constitue une caste à la tête de la société îlienne. Prenons l'exemple des Le Lez : sur 3 générations, ils sont alliés aux Philippe, aux Moal, aux Robin, aux Hulot, aux Bescond, aux Roualec, aux Trémintin, aux Traon, aux Péron, aux Even, aux Tanguy et aux Autret, soit 12 familles de capitaines de commerce. Les Servet pour leur part, bien que de souche auvergnate, produisent 3 générations de capitaines de commerce jusqu'au début du XXème siècle et s'allient aux anciennes familles de maîtres de barques que sont les Roualec, les Diraison, les Ollivier, les Bescond, ou les Robin. Au total, 40% des capitaines de commerce appartiennent à 7 familles unies par mariages, et qui occupent les fonctions municipales les plus élevées (8 des 13 maires de l'île au XIXème siècle appartiennent à ce groupe). Figurent en tête les Floch (13 capitaines), les Moal (8) et les Philippe (7), suivis des Diraison (6), des Servet (6), des Trémintin (6) et des Le Lez (5)[18]. Les capitaines au long cours se concentrent dans quatre familles : les Trémintin (6), les Philippe (5), les Diraison et les Servet (4 chacune).

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

Ce groupe social souffre néanmoins de trois handicaps pour sa survie : en premier lieu, son repli sur lui-même mis ici en évidence ; en 2^e lieu, la faible nuptialité due à l'âge tardif au mariage, conséquence d'une carrière difficile et de l'éloignement prolongé : diplômés seulement entre 26 et 29 ans, les capitaines naviguent quelques années avant de pouvoir fonder une famille. Ils se marient en moyenne à 35 ans avec des femmes de 28 ans, 23 % d'entre eux restant célibataires ; en 3^e lieu leur fécondité est médiocre, du fait de la mortalité précoce des capitaines et de la brièveté des unions : un quart d'entre eux meurt avant 40 ans, la durée de vie moyenne d'un couple n'étant que de douze ans, temps d'embarquement compris. La famille Moal, déjà citée, illustre parfaitement ce tarissement. Sur les 7 fils capitaines de commerce, seuls 4 se marieront, sans avoir pour autant de postérité. Même constat chez les Gueguen où, des trois frères capitaines au long cours, 2 se marieront mais un seul aura une fille.

LE RECRUTEMENT DES CAPITAINES DE COMMERCE

Si le milieu favorise l'accession à la situation enviée de capitaine de commerce, il ne suffit pas. La loi, en effet, régleme la profession et a fixé les conditions d'obtention du brevet de capitaine[19]. Trois conditions sont requises :

il faut être âgé d'au moins 24 ans ;

avoir effectué au moins 60 mois de navigation, dont 12 au moins sur les bâtiments de l'Etat ;

avoir satisfait aux examens pratique et théorique de navigation prouvant l'aptitude à commander un bâtiment de commerce à voiles.

Le critère d'âge n'appelle pas de commentaire particulier. Tout au plus remarquerons nous que les capitaines au long cours obtiennent leur brevet à 26 ans en moyenne contre 29 pour les maîtres au cabotage, le milieu social des premiers facilitant vraisemblablement leur réussite précoce.

ETATS DE SERVICE EN MER

La loi requiert, par ailleurs, une expérience minimale de 60 mois de navigation, soit 5 ans de mer dont 12 au moins sur les bâtiments de l'Etat. Etats de service commerciaux

Tout marin qui n'est pas commandé pour le service est libre de s'embarquer sur les navires marchands ou bateaux de pêche ou d'aller dans les différents ports de l'Etat travailler ou y embarquer, à condition, bien sûr d'être enregistré à l'Inscription maritime. Le métier de marin s'apprend « sur le tas », c'est-à-dire en naviguant et en acquérant les grades successifs de la hiérarchie maritime. Pour tout futur capitaine de commerce, les étapes de l'apprentissage sont les suivantes. Un

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

garçon peut commencer à naviguer dès l'âge de 10 ans comme mousse. A quinze ans il devient automatiquement novice. Cette appellation vaut aussi pour tout marin âgé de quinze ans au moins qui commence à naviguer. Mousses et novices peuvent après chaque voyage renoncer à la carrière maritime, mais ils sont tenus d'accomplir jusqu'au bout le voyage pour lequel ils se sont engagés. A 16 ans, le novice devient matelot s'il a au moins un an de navigation. La plupart des marins au commerce resteront matelots toute leur vie, certains néanmoins pouvant être choisis par le capitaine pour remplir l'office de maître d'équipage, chargé de faire exécuter les manœuvres. Les meilleurs des matelots peuvent s'embarquer à partir de 18 ans comme lieutenant, c'est-à-dire adjoint du second capitaine, à condition d'avoir accompli douze mois de navigation. A partir de 21 ans, ils peuvent devenir second, appelés à remplacer le capitaine quand celui-ci est absent ou empêché, à condition d'avoir à leur actif 48 mois de navigation. Quel que soit le rang, les engagements sont limités à la durée de chaque voyage : s'ils peuvent être repris sur le même bateau, nos marins effectuent en réalité de nombreux embarquements. Sur un échantillon de 37 dossiers que j'ai examinés précisément[20], j'ai dénombré 180 bateaux sur lesquels ils ont navigué dans leurs jeunes années, ce qui représente une moyenne de 5 navires par marin pour les seules années de formation au commerce. Comme a pu le constater Gérard Le Bouédec, il existe une « navigation de clocher », parfaitement intégrée à la société littorale, qui se traduit par le recrutement local des équipages et par un renouvellement fréquent de ceux-ci, offrant un embarquement à un maximum d'hommes[21]. Ce système communautaire permet aux mousses et novices de se former en famille ou dans leur communauté villageoise. Les capitaines de commerce de l'île de Batz nous en fournissent maints exemples : Claude Nicolas, futur maître au cabotage, sert pendant un mois et demi comme mousse sur le brick John dont son frère Prosper est le second (cabotage en mars-avril 1856) ; Louis et Thomas Philippe, futurs capitaines au long cours, sont mousse et matelot ensemble sur le trois-mâts Stéphanie.

Les capitaines ont le choix de leur équipage et les capitaines de l'île de Batz favorisent leurs congénères. Au moins six futurs capitaines de commerce îliens auront fait leur apprentissage sur le brick Aglaé de Roscoff que commande le capitaine Joseph Guéguen ; même constat pour les bricks Alexandre et Marianna commandés par le capitaine Joseph Tanguy, le brick goélette Hortense du capitaine Moal ou le brick Thétis du capitaine Jean Ollivier.

Dans l'intervalle des embarquements au commerce, les futurs capitaines vont parfois à la petite pêche, ou pêche au poisson frais. Service à l'Etat

A partir de 18 ans, tout marin est requis pour le service de l'Etat. La loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) a instauré l'inscription maritime, système de

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

recensement de tous les gens de mer âgés de 18 à 50 ans, susceptibles d'être levés ;, c'est-à-dire d'être requis pour le service de la marine d'Etat[22]. Le service militaire à bord des bâtiments de l'Etat est obligatoire pour tous les citoyens se destinant à la navigation ; sa compensation consiste en une pension de retraite versée à tout marin après 50 ans, en proportion des services accomplis à l'Etat et au commerce[23]. Des exemptions sont admises pour ceux qui ont été détenus au moins deux ans par l'ennemi ou pour ceux qui ont été jugés inaptes au service de la marine nationale pour raison de santé. Nous en avons trouvé deux exemples : Yves François Marie Floch et Jean Le Traon, qui deviendront néanmoins maîtres au cabotage. La durée du service a varié au cours du XIXème siècle en fonction des nécessités, oscillant souvent autour de trois ans[24]. Les futurs capitaines de commerce, qui peuvent être requis à n'importe quel moment, doivent avoir accompli au moins douze mois pour l'Etat, avant de se présenter à l'examen de capitaine. Dans la réalité, ils en accomplissent bien davantage. Le service à l'Etat apparaît, en effet, comme une façon excellente et économique de se former et d'acquérir l'instruction élémentaire et la théorie nautique indispensables pour prétendre passer les examens de capitaine au commerce.

Engagés comme matelot de 3ème classe, nombre d'entre eux passeront 2e classe, voire 1ère classe[25], principalement les futurs capitaines au long cours, et se formeront comme canonier, gabier ou timonier[26] ; certains seront même choisis comme quartier-maître[27]. La contrepartie de cet avancement, assorti de primes, est l'obligation de servir l'Etat deux années supplémentaires. Ces marins qualifiés ont la possibilité de se faire réembaucher dans la marine pour des contrats de 3 ans en alternance avec des embarquements au commerce : Michel Roualec, par exemple, effectue ainsi trois périodes comme matelot de l'Etat, entrecoupées de cabotage et de long cours ; il termine matelot de 1ère classe.

A côté de ce service obligatoire, le marin peut s'engager comme volontaire, ayant rang après les officiers subalternes. Les candidats, âgés de 18 à 22 ans, doivent avoir accompli une année de navigation, savoir parler et écrire correctement le français et avoir satisfait à un examen oral d'arithmétique, de géométrie élémentaire et de navigation. Le volontariat s'adresse à des apprentis marins se destinant en principe à la marine de commerce. Nous n'en avons trouvé qu'un seul exemple, Jacques Trémintin, volontaire de 1847 à 1850, qui deviendra par la suite capitaine au long cours.

Examens pratique et théorique de navigation.

Dernière condition pour devenir capitaine de commerce : réussir les examens pratique et théorique de navigation institués par la loi[28]. L'examen théorique se

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

prépare dans l'une des 44 écoles d'hydrographie des ports français. Il convient pour y être admis d'avoir au moins treize ans, de savoir lire et écrire le français, de connaître les quatre opérations, d'avoir été vacciné contre la variole et d'être enregistré auprès de l'inscription maritime. Dans la pratique nos candidats à l'examen semblent avoir suivi sur le tard ces cours, en général à l'issue d'une longue période de navigation et dans l'année qui précède leur inscription à l'examen : les débarquements à l'automne pour rejoindre l'école d'hydrographie sont quasiment de règle. Les candidats s'inscrivent dans le port de leur choix[29]. Les îliens candidats au long cours choisissent Brest pour l'immense majorité d'entre eux ; en revanche les futurs maîtres au cabotage s'inscrivent aussi bien à Nantes, à Marseille, au Havre ou à Rochefort, ports de leurs futurs embarquements. L'examen comprend deux volets : une partie pratique et, pour les admissibles, une partie théorique 10 jours plus tard. Les examens sont oraux et publics. L'examen pratique a pour examinateur un officier de la Marine, l'examen théorique un professeur d'hydrographie ; ces deux examinateurs sont désignés annuellement par le ministre de la Marine pour faire la tournée des ports et y recevoir les candidats[30]. Cette ingérence de l'Etat dans la désignation des capitaines de commerce est très critiquée au XIX^{ème} siècle, mais elle s'explique par le fait que le capitaine de commerce étant investi, comme on le verra, d'une véritable magistrature, celle-ci ne peut lui être dévolue que par une délégation expresse de l'Etat. Les épreuves sont de difficulté progressive selon que l'on souhaite devenir maître au cabotage ou capitaine au long cours. Si les deux examens comportent une partie pratique et une partie théorique, l'accent est mis sur la théorie chez les candidats au long cours et sur la pratique chez les maîtres au cabotage. Aux interrogations sur le gréement et la manœuvre des bâtiments, communes aux deux examens, s'ajoutent pour les candidats au long cours le canonage, l'arithmétique, la géométrie élémentaire, la trigonométrie, la théorie de la navigation, l'usage des instruments de navigation et le calcul des observations. Les examens des maîtres au cabotage sont plus concrets et adaptés au cadre géographique dans lequel ils sont appelés à évoluer : on les interroge sur les sondes, la connaissance des fonds marins, des écueils, des courants et des marées des côtes de l'océan, ou de celles de la Méditerranée, l'usage de la boussole, des cartes, des instruments nautiques et la pratique des calculs.

Si la loi prévoit la possibilité de passer sur dix jours l'intégralité des examens, dans la réalité un certain nombre de candidats échouent à l'examen théorique. Dans ce cas, ils peuvent se rembarquer à la belle saison et reprendre le chemin de l'école d'hydrographie à l'automne : ainsi Yves Floch débarqué une première fois en 1863, est reçu à l'examen pratique en février 1864 à Brest ; recalé à l'examen théorique, il reprend la mer de mai à septembre 1864 puis rejoint le cours d'hydrographie et passe avec succès l'examen de maître au cabotage en avril 1865. Certains doivent s'y reprendre à plusieurs fois sans toujours parvenir à leurs fins : Désiré Servet,

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

reçu à l'examen pratique de capitaine au long cours en 1859 à Nantes, mais recalé à la théorie, échoue à nouveau à Brest en 1862, avant de tenter et de réussir l'année suivante l'examen de maître au cabotage. Les lauréats reçoivent par décision ministérielle leur brevet de capitaine au long cours ou de maître au cabotage.

LA CARRIERE DE CAPITAINE DE COMMERCE

Les brevetés cherchent à s'embarquer comme capitaine, c'est-à-dire comme commandant de navire marchand, dans leur catégorie, le long cours ou le cabotage. C'est au propriétaire du navire qu'appartient le choix du capitaine. Certains brevetés sont engagés sur des navires dans lesquels leur famille ou eux-mêmes ont des parts, ainsi Nicolas Bescond sur le Bomer. A défaut de commandement, le marin breveté capitaine de commerce peut naviguer comme second, voire comme simple lieutenant : Joseph Tanguy, second sur le brick Neptune en 1829, le reste après son succès à l'examen de maître au cabotage, en avril 1832 ; à la fin de cette même année, il remplace provisoirement son capitaine, Nicolas Philippe, qui meurt dans un voyage au long cours au large du Cap ; on retrouve ensuite Joseph Tanguy capitaine des bricks Alexandre et Marianna de Roscoff. Les brevetés au long cours peuvent quant à eux s'embarquer au grand cabotage, ainsi Joseph Guéguen, diplômé en 1834, commande le brick Aglaé de Roscoff armé au cabotage pendant les années 1839-1841. Les cloisons entre les deux qualifications ne sont donc pas aussi rigides qu'on pourrait le croire au premier abord.

Embarquements et routes maritimes.

De même, le type de navires de commerce commandés n'est pas toujours discriminant. Si comme simples matelots nos marins ont navigué au petit cabotage à bord de chasse-marée et de sloops, ou de goélettes et de lougres, devenus capitaines ils commandent en priorité des bricks ou des bricks-goélettes. Navire de 100 à 300 tonneaux, portant deux mâts à voiles carrées, le brick est un bateau relativement rapide qui autorise les grosses cargaisons. Il est employé durant tout le XIX^{ème} siècle au grand cabotage et parfois même au long cours : ainsi le Bomer, déjà plusieurs fois cité et qui fait régulièrement le voyage des Antilles. L'équipage varie de 5 à 10 hommes : ainsi on dénombre sur le Bomer le capitaine, 1 second (matelot 1^{ère} classe), 4 matelots de 3^e classe, 2 novices et 1 mousse. Le brick Atlantique employé au grand cabotage compte 9 hommes d'équipage dont le capitaine, maître au cabotage. Pour la circumnavigation, le brick cède la place au trois-mâts, qui accueille une vingtaine d'hommes d'équipage. Commandés exclusivement par des capitaines au long cours, les trois-mâts peuvent avoir des maîtres au cabotage comme seconds capitaines. A l'inverse des bricks souvent armés à Roscoff ou Morlaix[31], les trois-mâts sont rattachés le plus souvent à des

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

ports normands comme Le Havre ou Rouen, à l'exception du Creisquear, de Saint-Pol-de-Léon. Les routes suivies par les voiliers sont bien entendu fonction des frets disponibles et des acheteurs potentiels. Je laisserai de côté le cabotage pour évoquer le long cours. Les Amériques et l'Extrême-Orient sont des objectifs privilégiés : on va chercher du sucre de canne aux Antilles, du riz en Cochinchine, du blé et de la laine en Australie, du minerai de cuivre et du nitrate au Chili, du nickel en Nouvelle-Calédonie... Les frets aller proviennent quant à eux de France, bien sûr, mais aussi des ports d'Europe du nord où l'on charge du charbon, des rails, des briques ou de la ferraille. Le Bomer, qui effectue le trajet des Antilles, charge, en 1850, des rails à Cardiff, à destination de Cuba où il embarque du sucre, livré ensuite à Nantes ; en 1852, son périple le conduit de Liverpool à Port-au-Prince puis Hambourg, le café ayant remplacé le sucre.

Ce tramping, c'est-à-dire cette navigation de port en port pour trouver du fret, par opposition au voyage en droiture, allonge considérablement le temps de voyage et par conséquent la durée d'embarquement. Yves Servet, capitaine du trois-mâts Saint-Pierre, effectue ainsi en 1879 et 1880 un voyage qui le conduit de Bordeaux à Montevideo, de Montevideo au Cap, du Cap à Adélaïde, d'Adélaïde au Cap, et du Cap à Belle-Isle. Vingt ans plus tôt alors qu'il n'était que matelot, le même avait accompli un voyage de 33 mois en Chine et Cochinchine sur le trois-mâts Lucie de Dieppe.

Droits et devoirs du capitaine

Le capitaine recruté pour un voyage reçoit une lettre de commandement. Celle-ci lui confère des pouvoirs très étendus, communs aux maîtres au cabotage et aux capitaines au long cours. En premier lieu, maître du navire, le capitaine est pourvu des droits du commandement à son bord et à la mer : tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur doit être exécuté ; il est investi d'un pouvoir absolu pour la direction des manœuvres. Préposé de l'armateur, le capitaine de commerce doit assurer la défense des intérêts de ce dernier, mais aussi des chargeurs : il lui revient, parfois, aux escales de discuter le prix du fret, par exemple. Enfin, officier public il est chargé d'une mission de police, d'état civil et de notaire. Officier de police, il exerce à bord une autorité disciplinaire et doit faire respecter la loi : il est autorisé à sanctionner les actes d'indiscipline en mer, mais aussi dans les ports, avant le départ ou après l'arrivée, y compris à l'égard des passagers. En revanche, en cas de délit, crime ou contravention à terre ou dans le port, le capitaine doit dénoncer le fait au ministère public en France ou au consul de France à l'étranger. De même, il ne peut laisser dans un port étranger des hommes d'équipage malades qu'avec l'accord du consul. Officier d'état civil, s'il arrive en pleine mer quelque naissance ou décès sur le navire, il doit en dresser les actes. Enfin, notaire par nécessité, il peut recevoir les testaments des moribonds. Les

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

capitaines n'acceptent pas toujours de gaieté de cœur leur office public. En 1880, par exemple, un blâme est infligé au capitaine au long cours Yves Servet pour avoir injurié le consul de France au Cap. Invité à faire descendre de son navire une mineure qui refusait de suivre sa mère, Servet s'y était soustrait sous prétexte « qu'il n'était pas policeman »[32]. Sur le plan maritime, il appartient au capitaine de former l'équipage du navire car il est le mieux placé pour juger de la capacité des hommes, de leur ardeur pour le service et de leur caractère ou humeur. Le capitaine a tout intérêt à faire le bon choix car il doit répondre des faits et délits de l'équipage. Cette lourde responsabilité favorise le recrutement local de marins bien connus du capitaine ou qui lui ont été recommandés. Nicolas Philippe, capitaine du brick Neptune a ainsi à son bord 4 îliens : 2 Tanguy, le second et un matelot, et deux Moal, un matelot et le mousse[33]. Les marins recrutés doivent être inscrits au rôle d'équipage qui tient lieu de contrat de travail[34]. Y sont indiquées les conditions d'engagement des marins : identité, fonction à bord, rémunération en salaire ou en parts. Le capitaine doit faire contrôler ce registre à chaque embarquement ou débarquement, ce qui n'est pas toujours bien respecté : en 1854 il est reproché à Jean Eugène Philippe, commandant du brick l'Union de s'être rendu à Gorée avec un rôle de cabotage, et d'avoir poursuivi sa route pour Buenos Aires sans s'être mis en règle[35]. Autre obligation pour le capitaine, celle de présenter ses hommes à la revue du commissaire des classes, ou en pays étranger à celle du consul. Cette disposition peut aboutir à la réquisition pour le service de l'Etat d'hommes de l'équipage, au détriment du navire marchand et au grand déplaisir de son capitaine : en 1853, Eugène Gravereau, capitaine au long cours, commandant le trois-mâts Creisquear déplore ainsi la perte de son matelot Victor Servet, obligé de quitter le navire « parce que la frégate Galatée ayant besoin de monde, le commandant de ce navire complète ses cadres en prenant d'office des hommes à bord des navires de commerce mouillés en rade de Montevideo »[36]. Autre sujet de tension, avec les autorités civiles cette fois, les passagers embarqués. Nous en avons vu un exemple plus haut. Le capitaine ne peut prendre à bord de passagers qui ne soient porteurs de passeports ; il doit, en outre, les inscrire sur le rôle d'équipage, sous peine d'amende en cas de contravention. Le capitaine au long cours Nicolas Bescond, commandant du brick le Bomer, est ainsi condamné à 60 F d'amende par tribunal de Boulogne pour avoir ramené en France, sans autorisation, un mulâtre d'Haïti, dont il doit en outre payer le retour dans son pays : ce jeune homme, embarqué à Jacmel comme cuisinier, n'a en effet pas été inscrit sur le rôle comme homme d'équipage ni comme passager. Le capitaine doit s'occuper de l'équipement et du ravitaillement de son navire. Il doit veiller à ce qu'il y ait à bord des vivres d'une qualité convenable et en quantité suffisante pour la durée du voyage. En cas de manquement, le tribunal de commerce peut intervenir à la demande des marins. Le capitaine Nicolas Bescond aura ainsi à faire face à la fronde de son équipage qui, profitant d'une escale à Calais sur sa route d'Haïti à Hambourg, porte plainte auprès du commissaire de

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

l'inscription maritime, notamment pour défaut de nourriture, ayant été privé de vivres frais et n'ayant eu pour viande que des cœurs de bœuf de rebut. Interrogé sur ces faits par le commissaire, le capitaine reconnaîtra qu'il a « négligé de s'approvisionner de ce qui était nécessaire en fait de viande, beurre, vin et légumes, mais que jamais on n'avait manqué à bord de pain ni de biscuit »[37].

Ce comportement irresponsable, expliqué par une ivresse quasi-continue durant le voyage, entraînera la suspension temporaire du capitaine du Bomer, privé pendant trois mois de son brevet et de sa lettre de commandement[38] ; ceci malgré les interventions nombreuses réclamant l'indulgence en la faveur de ce jeune capitaine, soutien de sa mère veuve et de six jeunes frères et sœurs. Quoique sévère, la sanction aura été de brève durée, le ministère de la Marine devant concilier la liberté du commerce avec les exigences nécessaires d'une forte discipline[39].

Fin de l'engagement

Sauf cas de force majeure, le capitaine est obligé d'accomplir le voyage commencé : ses fonctions de capitaine ne prennent fin qu'après l'achèvement du voyage pour lequel il a été engagé. Il lui est ainsi interdit d'abandonner le navire pour cause de danger, sans l'avis des principaux officiers et il ne peut le faire qu'à la dernière extrémité. Parmi les cas de force majeure mettant un terme à l'engagement du capitaine on trouve bien évidemment la maladie et la mort. La dangerosité de leur vie en mer, l'exposition aux maladies tropicales, l'absence de soins à bord compromettent la longévité des marins. L'âge moyen au décès est de 53 ans pour les capitaines, alors qu'il oscille autour de 69 ans pour les cultivateurs îliens. Sur nos 130 capitaines, 36 ne reposent pas dans le cimetière de l'île de Batz. Celui-ci en conserve néanmoins le souvenir par des plaques à la mémoire des disparus. Les capitaines au long cours meurent davantage de maladies, les maîtres au cabotage d'accidents en mer. Il n'y a pas de médecin à bord et les malades sont débarqués, lorsque cela est possible, dans un port de relâche : Jacques Hulot, capitaine au long cours, commandant le navire le Chimiste, meurt ainsi de fièvre jaune à l'infirmerie de la station navale de Saint-Domingue, le 4 juillet 1864, et est enterré dans le cimetière de Samana[40]. Jean-Eugène Philippe, capitaine au long cours commandant le brick Union, décède à la maison de santé de la Gamboa à Rio de Janeiro, le 10 mai 1860. Certains capitaines au long cours meurent pendant une relâche comme Nicolas Floch à l'auberge de la veuve Aubert, à Honfleur, ou Nicolas Moal à Sète.

Les capitaines au grand cabotage sont davantage victimes de naufrages : entre 1827 et 1881 nous avons recensé huit naufrages ayant entraîné la perte des navires et de leurs équipages[41]. Parmi ceux-ci, quatre ont lieu en Méditerranée,

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

un au large de Concarneau et deux dans la Manche. La famille Servet est particulièrement éprouvée qui perd trois maîtres au cabotage : Jean Servet au large d'Algésiras en 1835, Pierre Etienne tombé à la mer en 1854, Victor Désiré au large de Concarneau en 1865, tandis qu'Yves Marie, capitaine au long cours meurt à 45 ans[42]. Contrairement aux longs courriers, les navires au cabotage ne sont pas astreints à une visite de contrôle avant leur départ afin de vérifier qu'ils sont en état de tenir la mer. Le mauvais état du navire est souvent la cause du désastre. Nous en avons l'illustration avec le naufrage, en 1835, au large d'Algésiras (Espagne) du brick goélette Marianne de Roscoff, commandé par Jean Servet : « Au mois d'octobre de ladite année ce bâtiment se trouvait à Sète où il prit un chargement pour Brest. Les vents contraires l'ayant obligé à relâcher sur la rade d'Algésiras, il y fut vu par le capitaine Guéguen, commandant le Jean-Jacques de Roscoff. La Marianne faisait beaucoup d'eau et le capitaine Guéguen envoya même une partie de son équipage pour aider la Marianne dans le travail des pompes... Le vent étant devenu favorable, bien qu'il fit très gros temps, le capitaine Guéguen appareilla et vit également appareiller le capitaine Servet qu'il ne tarda pas à perdre de vue... Peu de jours après, la Marianne fut rencontrée en mer par le capitaine Marzin : elle coulait bas d'eau, avait son pavillon en berne et se trouvait dans la dernière détresse. Un temps affreux, une mer horriblement agitée ne permirent pas de porter secours à la Marianne qui par suite a nécessairement péri corps et biens »[43].

Conclusion

Il resterait beaucoup d'aspects à étudier, comme la fortune des capitaines de commerce, leurs liens avec les armements, leur vie à terre et notamment leur rôle d'édiles, etc. Ces sujets nombreux nécessiteraient de nombreuses recherches qui excèdent le cadre de cet article. Au terme de celui-ci j'évoquerai succinctement l'évolution économique qui a conduit progressivement à la disparition de ce groupe social, constitué puis dissous en moins d'un siècle. Les guerres de la Révolution, et surtout de l'Empire, avaient mis un terme au grand négoce maritime, symbolisé au XVIIIème siècle par la compagnie des Indes. En 1815, la suprématie anglaise sur les mers était définitivement assise et, au début de la Restauration, l'activité de la marine marchande française se réduisait au petit cabotage[44]. La reprise qui s'opère sous la Restauration, et qui connaît son apogée avec l'armement au long cours de grands voiliers dans les dernières années du XIXème siècle, est de courte durée[45], arrêtée net par la domination de la navigation à vapeur, tandis que le développement du chemin de fer met un terme au cabotage. Ces évolutions entraînent une chute sérieuse des effectifs nécessaires à la navigation traditionnelle. Les petits ports sont abandonnés. A la fin du XIXème siècle, nombre de marins bretons vont s'embaucher loin de la Bretagne, au Havre ou à Marseille, sur les vapeurs des Chargeurs réunis, des Messageries maritimes ou de la

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

Compagnie générale transatlantique. Ils sont aussi de plus en plus nombreux à entrer au service de l'Etat, dans la Royale, quant ils n'abandonnent pas la marine[46]. L'île de Batz connaît cette évolution, perdant plus de la moitié de ses capitaines en moins d'un siècle. A la veille de la Première Guerre mondiale, ils auront quasiment disparu : le temps des capitaines est achevé[47].

[1] Jacques Cambry, Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795, édition critique avec commentaire par Dany Guillou-Beuzit, Société archéologique du Finistère, 1999, p. 64. [2] 70% des hommes actifs en 1846 (Arch. Dép. Finistère, 527E dépôt, art. 13). Voir aussi Mireille Page, Ile de Batz : aspects démographiques et économiques au XIXe siècle et au XXe siècle, maîtrise de géographie, Université de Bretagne occidentale, 1985 ; Patrick Le Guirriec, Le pouvoir en campagne : formes locales du politique en Bretagne, Rennes, Editions Apogée, 1994 (en particulier le chapitre 2 : « Marins et cultivateurs à l'île de Batz »). [3] Souvent réalisés dans les ports pendant les escales, notamment au Havre où se sont rendus célèbres les peintres de marine Adam, Grandin, Koerner, Gamain, Roux ou Montardier (voir Jean-Pierre Robichon, « Peintres et dessinateurs de marine havrais », Chasse-Marée, n°176; 23, mai 1986, p. 64-77 et n°176; 25, septembre 1986). [4] Au XIXe siècle, trois marins sur quatre étaient Bretons, voir Gérard Le Bouëdec, Les Bretons sur les mers, Rennes, Editions Ouest-France, 1999, p. 134. [5] A titre de comparaison les cultivateurs ne sont que 37 (Arch. Dép. Finistère, 527 E dépôt art. 13). [6] Expression de C. Robert-Müller citée par Gérard Le Bouëdec, op. cit., p. 210 ; voir aussi J. Bulot, L'île des capitaines. Chronique maritime et sociale d'une île du Ponant du XVIIe au XIXe siècle [Arz], Edition J. Bulot, 1988. [7] Arch. Dép. Finistère, état civil de l'île de Batz, 1793-1869 ; Mairie de l'île de Batz, état civil, 1870-1920. [8] Arch. nat., fonds Marine : dossiers individuels des capitaines de commerce (CC/4/ 1761 à 2068). Service historique de la Marine, idem (CC/7/alpha 834-2395). [9] Arch. nat., fonds Marine : registre matricule des capitaines au long cours, quartier de Morlaix (CC/4/1632, 1695 et 1736) et sous-quartier de Roscoff (CC/4/1732). [10] Vivants en 1815 ou brevetés avant 1880. [11] 27% exactement tous confondus (soit 31% des maîtres au cabotage et 22% des capitaines au long cours). [12] 42 capitaines au long cours et 88 maîtres au cabotage. [13] Code de commerce de 1808 (livre II, commerce maritime) ; voir aussi Dalloz, Répertoire de législation de doctrine et de jurisprudence, t. XVIII, 1850, p. 349 et suivantes. [14] Allain (Brest), Baron (Mesquer), Bourdoulous (Morlaix), Guyader (Plouenan), Michel (Trézévidé), Noël (Billiers), Polard (2, Brest et Saint-Pol), Postic (Plouezoc'h), Robin (Roscoff), Rollandou (Ploubazlanec). [15] Lannion, Granville, Courseulles, Honfleur, Le Havre. [16] Expression de Gérard Le Bouëdec, op. cit., p. 205. [17] Nicolas Philippe x Marie Meulemans ; Laurent Allain x Marie le Cloarec ; François Gadouin x Marie Caroff. [18] 43 patronymes sont représentés, dont 34 îliens. [19] Art. 21 de l'Ordonnance du roi sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines de commerce, Saint-Cloud, 7 août 1825. [20] Dossiers conservés au CHAN. [21] Gérard Le

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

Bouëdec, op. cit., p. 208. [22] L'Inscription maritime ne sera supprimée qu'en 1952. [23] Acquise par tout inscrit maritime de plus de 50 ans et comptant 25 ans de navigation, elle est dite pension de demi-solde. Elle est majorée pour tout service à l'État. Sous le Second Empire elle s'élève à environ 726 F par an pour un capitaine au long cours ayant effectué 6 années de commandement ; elle est réversible au profit des veuves et orphelins (voir Michèle Battesti, *La marine de Napoléon III, Service historique de la Marine*, 1997, 2 vol.), tome I, p. 441 ss. [24] La circulaire du 9 avril 1835 prescrivit la levée permanente, en réalité ce fut un service d'environ trois ans entre 20 et 40 ans pour les marins et entre 20 et 45 ans pour les officiers. En 1860, 6 années de service à l'État étaient requises dans les équipages de la flotte ; il était possible de s'en acquitter en une fois dès l'âge de 18 ans ou de tronçonner le restant après trois ans de service pour s'adonner dans l'intervalle à la navigation commerciale. Voir Philippe Henwood, « La Bretagne maritime aux XVIIIe et XIXe siècles », *Mém. SHAB*, t. LXIV, 1987, p. 64-113 et Michèle Battesti, op. cit., tome I, p. 446-447. [25] Les grades dans la marine pour les inscrits maritimes sont les suivants : matelot de 3ème classe à 18 ans, avec soit 2 campagnes au long cours, 18 mois de navigation, ou deux ans de petite pêche ; matelot de 2ème classe après 6 mois de service comme matelot de 3ème classe ou 48 mois de navigation à l'État, au long cours ou au grand cabotage ; matelot de 1ère classe après 6 mois comme matelot de 2ème classe. [26] Gabier : matelot chargé du gréement et de la manœuvre des voiles ; timonier : matelot s'occupant de la surveillance de la route, de la sonde, des signaux. [27] Pour notre échantillon : 12 matelots de 3ème classe, 10 de 2ème classe, 9 de 1ère, 2 quartiers-maîtres, 3 exemptés et 1 volontaire. [28] Ces examens sont régis par une ordonnance royale de 1825, révisée à plusieurs reprises pendant le XIXe siècle (ordonnance du roi sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines de commerce, Saint-Cloud, 7 août 1825 ; décrets des 26 janvier 1857, 2 octobre 1880 et 10 décembre 1885). [29] On ne peut s'inscrire chaque année que pour un seul port (dépêche ministérielle du 25 août 1842). Composition type du dossier d'inscription : un extrait d'acte de naissance ; l'état de service à l'État et au commerce établi par bureau de l'inscription maritime où est enregistré le marin (Morlaix ou Roscoff suivant la période pour l'île de Batz) ; un certificat de moralité du maire de la commune de résidence ; des certificats d'aptitude délivrés par les capitaines des bâtiments à bord desquels le candidat a navigué. [30] Un officier et un professeur sont désignés pour la tournée nord, deux autres pour la tournée sud. La tournée du nord comprend, dans l'ordre suivi par les examinateurs, les ports de Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Lorient et Nantes, tandis qu'appartiennent à la tournée sud les ports de Toulon, Marseille, Sète, Bayonne, Bordeaux et Rochefort. [31] Bricks Aglaé, Alexandre, Bon-Père, Elise, Enez Batz, Hortense, Jean-Jacques, Marianna, Marianne, Thétis, Union. [32] Arch. nat., fonds Marine, CC4 2046. [33] Capitaine, Nicolas Philippe, maître au cabotage ; second, Joseph Tanguy, maître au cabotage ; matelot à 29 F, François Pierre Tanguy, 31 ans ; matelot à 24 F, Michel

Les Capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880

Moal, 22 ans ; mousse, Nicolas Moal, 10 ans. Même recrutement de clocher à bord des premiers vapeurs : lors de son lancement en 1839, le Morlaisien, vapeur assurant la liaison entre Morlaix et le Havre, compte dans son équipage 6 natifs de l'île de Batz sur les 17 membres d'équipage (voir P. Tanneau, « La Compagnie des Paquebots du Finistère (1839-1921) », Bull. soc. Archéo. et hist. du Finistère, 1993, p. 435). [34] Tenu en double original (l'un au commissaire des classes, l'autre remis au capitaine) ; un par voyage pour le long cours ; un par an pour le cabotage. [35] Arch. nat., fonds Marine, CC4/1736. [36] Arch. nat., fonds Marine, CC/4/2046. [37] Arch. nat., fonds Marine, CC4 1790. [38] Suspendu par décision ministérielle du 13 août 1851 ; rétabli par décision du 26 novembre 1851. [39] Dalloz, op. cit., p. 459, paragraphe 607. [40] Côte nord-est de l'actuelle république dominicaine. [41] Fin novembre 1827, naufrage à l'embouchure de la Seine du brick Union de Roscoff, commandé par Jean Philippe ; 1835, naufrage au large d'Algésiras (Espagne) du brick-goélette Marianne de Roscoff, commandé par Jean Servet ; le 19 décembre 1846, naufrage à Formentera (Baléares) du Courrier de Rouen, commandé par Jacques-Guillaume Floch ; décembre 1853, naufrage en mer entre Morlaix et Sète du brick le Bon-Père de Roscoff, commandé par Paul Trémintin ; 13 janvier 1862, naufrage au large de Swansea (Pays de Galles) du brick Elise de Roscoff, commandé par Eugène Robin ; 1862, naufrage du Malvina Cézard commandé par Jacques Trémintin qui en réchappe ; 20 novembre 1865, naufrage au large de Concarneau de la goélette Éléonore de Bordeaux commandée par Victor Désiré Servet ; 24-25 janvier 1881, naufrage au large de Sète du brick Atlantique du Havre, commandé par Claude-Marie Nicolas. [42] Jean, Pierre-Etienne et Yves-Marie sont frères ; Victor Désiré est le fils d'Yves-Marie. [43] Mairie de l'île de Batz, registre des décès, 1843. [44] En 1828 la France compte 2297 navires de plus de 100 tonneaux, contre 25000 pour l'Angleterre ; chiffres donnés par Jean Marie, *Demi-siècles : évolution de la marine marchande depuis le XIIIe siècle*, p. 42. [45] Louis Lacroix, *Les derniers grands voiliers ; histoire des long-courriers nantais de 1893 à 1931*, Editions maritimes et d'Outre-Mer, 1967. [46] Gérard Le Bouëdec, op. cit., p. 137. [47] 36 capitaines en 1841, 43 en 1846, 15 en 1883, 6 en 1906.