

Bande dessinée et histoire # 5

A l'abordage !

Les corsaires, entre mythe et réalité



Ile & Vilaine
LE DEPARTEMENT



Découvrez l'univers des corsaires du 18^e siècle :

- > planches de la BD L'Epervier de Patrice Pellerin,
- > objets des épaves de la Natière,
- > photos de fouilles sous-marines,
- > documents d'archives.

Sommaire

Sommaire	p. 3
■ A l'abordage ! Les corsaires, entre mythe et réalité	p. 4
■ La course	
La guerre de course	p. 5
Le contexte géopolitique de la course	p. 6
La liquidation des prises	p. 7
L'équipage corsaire	p. 8
■ Le navire et son armement	
Les frégates de la Natière	p. 9
La <i>Dauphine</i> , une frégate royale de 300 tonneaux	p. 10
L' <i>Aimable Grenot</i> , une frégate granvillaise de 400 tonneaux	p. 11
Branle-bas de combat !	p. 12
■ La vie quotidienne à bord	
Les vivres et les repas	p. 13
Chirurgie et apothicaierie	p. 14
Loisirs et habillement	p. 15
■ Le métier de dessinateur de bande dessinée	
Les étapes de création d'une bande dessinée, du scénario à la page imprimée	p. 16
■ Le métier d'archéologue sous-marin	
L'archéologue sous-marin	p. 17
■ Remerciements	p. 18
Et pour prolonger l'exposition	p. 19
Une exposition, deux lieux	p. 20

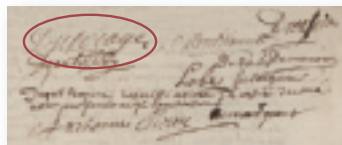
A l'abordage ! Les corsaires, entre mythe et réalité



Les corsaires occupent dans l'imaginaire collectif une place de choix, héros positifs, combattants et aventuriers aux horizons infinis, entre ciel et mer...

Dans le cadre des rendez-vous « Bande dessinée et histoire », cette exposition offre l'occasion de revisiter le mythe et de le confronter à la réalité. Documents d'archives, photographies d'archéologie sous-marine et objets remontés des épaves de la Natière sont mis en regard de l'œuvre de Patrice Pellerin, auteur de la série de bande dessinée *L'Épervier*. Ainsi se rencontrent de façon originale et en un même lieu la documentation et l'œuvre, pour interroger les relations entre fiction et réalité par le biais de ce dialogue inédit entre l'Histoire et les histoires.

La place est grande pour l'interprétation et celle-ci est indispensable tant elle participe de la compréhension même de l'homme et de sa présence au monde. C'est en effet à cette condition que l'historien, l'archéologue ou l'auteur de bande dessinée, chacun dans leur domaine, donneront vie à notre corsaire de la première moitié du XVIII^e siècle.



Michel Dubocage,
capitaine de
la Dauphine,
ADIV 9B 517.

L'auteur de bande dessinée bénéficie en outre de toute la production historique disponible, des travaux de vulgarisation aux études les plus pointues, qui peuvent se suffire à eux-mêmes, ou constituer un accès aux sources facilité et de premier plan. L'artiste contribue alors en quelque sorte à écrire l'Histoire. Il imagine, invente, s'empare de la problématique du vrai et du vraisemblable pour proposer aux historiens des reconstitutions de lieux, d'événements ou de personnages aujourd'hui disparus.

Les fouilles menées sur la *Dauphine* et *L'Aimable Grenot*, frégates coulées au XVIII^e siècle au large de Saint-Malo, contribuent aussi à cette découverte du monde des corsaires. Les objets mis au jour par les archéologues-plongeurs constituent une aide inestimable pour comprendre le quotidien et appréhender notamment les conditions de vie à bord des navires.

Au total, une façon inédite de découvrir la « vraie vie » des corsaires. Prises de risques, abordages, tempêtes... Autant d'aventures rocambolesques et bien réelles pourtant !



Canon tombé de son affût.

La frégate de *L'Épervier*.

L'historien, l'archéologue ou l'auteur de bande dessinée ont tout loisir de tirer parti de la richesse des sources qui s'offrent à eux, mais il leur faut aussi composer avec les limites de ces dernières – voire leur absence pure et simple, inexistence ou disparition malheureuse. C'est alors, pour combler ce vide, qu'ils doivent laisser parler à la fois leur intelligence et leur sensibilité.

La guerre de course



En temps de guerre, il devient impossible de maintenir les trafics commerciaux habituels, trop exposés aux attaques des navires ennemis. La course se développe comme stratégie économique alternative, adaptée aux perturbations causées par la guerre.

Entreprise privée, la course se fait avec l'autorisation du roi et en son nom. Son statut légal parfaitement réglementé est défini par les ordonnances royales de 1681. Avant de pouvoir armer en course il faut obtenir –et acheter– une « commission en guerre » ou « lettre de marque ». Nominative, celle-ci autorise officiellement son titulaire à capturer et rançonner les navires ennemis. Valable pour un temps limité, elle fixe la durée de l'armement, précise le type du bâtiment, le nombre de canons et de membres de l'équipage embarqués, mentionne le port d'attache... Dûment authentifiée et

enregistrée par l'Amirauté avant le départ, sa teneur doit être scrupuleusement respectée tout au long de la campagne sous peine de verser dans l'illégalité et la piraterie.

Ainsi pourvu, l'armateur désigne son capitaine, souvent un jeune membre de sa parenté. La campagne de course proprement dite peut alors commencer, la plupart du temps à la mauvaise saison. A la faveur de la brume et des fortes vagues, le corsaire se cache, guette sa proie et joue l'effet de surprise. Après l'avoir reconnue et discrètement approchée, il tire un coup de semonce et hisse son véritable pavillon, jusqu'alors remplacé par ruse par un pavillon neutre ou même ami. Une fois bord à bord, c'est l'assaut, l'abordage, de préférence par l'arrière, hors de portée des canons,

en descendant sur le pont ennemi par le beaupré ou par des échelles spécifiques. Mais la plupart du temps, la prise se fait sans véritable combat. Le coup de semonce suffit, la victime baisse pavillon et « met en panne ».

Le véritable navire marchand ne se défend en effet que s'il est suffisamment armé et porteur d'une cargaison vraiment précieuse. De même, le corsaire n'engage le combat que s'il apparaît nécessaire et profitable : les risques sont mesurés à l'aune des profits attendus.



Sabre en fer - NAT 139.
Roue d'affût - NAT 1276.



Reconstitution de la Dauphine.

La prise et son équipage sont menés au plus vite dans un port national ou ami afin d'éviter qu'ils ne soient repris par un corsaire ennemi. Quand c'est impossible, par manque d'hommes à détacher pour cette mission, parce que la prise a trop souffert des combats ou que c'est jugé inutile en raison de la trop médiocre valeur de la cargaison, elle est rançonnée après que les papiers du bateau ont été confisqués et les principaux officiers emmenés en otages.



Carte du littoral malouin.
ADIV 24FI 62.

A la confluence des logiques économiques et militaires, la course participe à l'effort de guerre national en s'attaquant de manière légale aux navires marchands et corsaires de puissances ennemies déclarées, tout en irriguant le commerce de Saint-Malo des prises et des cargaisons confisquées.



Yann de Kermeur, dit L'Epervier.

Le contexte géopolitique de la course

Le règne de Louis XIV (1643-1715): un demi-siècle de guerres



Yann de Kermeur.

Adaptation du commerce aux temps de guerre, la course est étroitement liée au contexte politique et militaire du pays. Ses périodes de plus grande intensité correspondent sans surprise aux principaux épisodes des guerres de Louis XIV.

L'essor de la course commence, de même que celui de la marine royale, avec la guerre de Hollande (1672-1678), mais c'est avec la Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) qu'elle prend toute son ampleur. La France, isolée, se trouve alors aux prises avec une coalition de puissances européennes (Grande-Bretagne, Autriche, Hollande, Suède, Saxe) inquiète de ses prétentions territoriales. Sous le commandement de Tourville, qui pénètre dans la Tamise et sillonne la Manche à la poursuite de navires anglais, la guerre se porte largement sur mer. Vaincus au large de Barfleur, les Anglais incendient une bonne partie de la flotte française réfugiée en rade de Saint-Vaast-La Hougue en raison du mauvais temps. Dans l'impossibilité de reconstituer rapidement la flotte royale, Louis XIV favorise alors les entreprises corsaires. Certains, comme Jean Bart qui affronte une escadre de navires de guerre hollandais lors de la bataille du Texel en 1694, participent directement à l'effort de guerre. Économiquement épuisés, les belligérants mettent un terme au conflit par la paix de Ryswick. 436 campagnes au départ de Saint-Malo auraient rapporté un total de 1275 prises et rançons au cours de cette guerre (André Lespagnol).



Tableau de Jean-François Hue « Vue de Saint-Malo » - Dépôt Musée du Louvre. DR

Le conflit suivant, la guerre de succession d'Espagne, est lui aussi propice à une forte activité corsaire, surtout entre 1703 et 1706 : 511 campagnes corsaires malouines auraient été menées sur cette période pour un total de 886 prises et rançons (André Lespagnol). Le traité d'Utrecht ramène la paix en 1713, mais prive la France d'une bonne partie de ses colonies. Le roi d'Espagne Philippe V doit quant à lui renoncer aux possessions européennes de l'Espagne (Pays-Bas, Naples, Sicile, Milanais...) qui sont cédées au saint Empire romain-germanique. Grand vainqueur de cette guerre, la Grande-Bretagne obtient notamment de gros avantages commerciaux ainsi que Terre-Neuve et l'Acadie aux dépens des Français. Au-delà des implications dynastiques, la rivalité coloniale, la suprématie sur les routes maritimes et le commerce transocéanique, la captation des richesses américaines sont les enjeux majeurs de cette guerre.

Le XVIII^e siècle et les guerres de Louis XV (1715-1774), sur fond d'hégémonie coloniale et d'enjeux territoriaux outremer, consacre de fait la pratique de la course.



Statuette de Dubocage, capitaine de la Dauphine. Céramique, Chine. XVIII^e siècle. DR

La liquidation des prises



L'armement d'un navire corsaire nécessite des investissements considérables pour des risques très importants et un profit aléatoire. Afin de minimiser les pertes éventuelles, les armateurs se regroupent en sociétés associant un armateur principal à des consorts possédant des parts dans l'armement. Le capital, les bénéfices et les risques sont ainsi répartis. Pour minorer encore ces derniers, les prises de participation croisées sur divers bâtiments sont fréquentes.



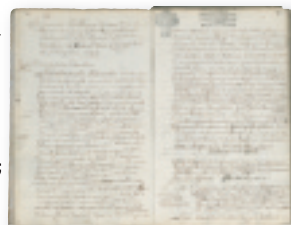
Corsaires et pirates.

Le processus particulièrement long et complexe qui abouti à la répartition des bénéfices obéit à une procédure qui commence dès la prise d'un bateau ennemi. Aussitôt à bord, le capitaine vainqueur se fait remettre tout document officiel identifiant sa prise. L'écrivain du bord dresse la liste de tout ce qui a été trouvé et saisi à bord et place les scellés. Aussitôt débarqué, l'officier responsable de la prise fait un rapport détaillé aux autorités du port établissant les lieux et conditions de la capture. Les scellés sont vérifiés et authentifiés par les autorités et la prise placée sous bonne garde pour éviter les pillages.

Un jugement du tribunal de l'Amirauté vient ensuite officialiser la validité de cette dernière en la déclarant « bonne », c'est-à-dire effectivement ennemie. Lorsque le doute subsiste, le bateau jugé neutre est libéré, sa cargaison restituée, son propriétaire indemnisé. Une fois le « jugement de bonne prise » rendu, un arrêt de validation de la prise est délivré par le Conseil des Prises formé à Versailles pour la durée des hostilités. Cette procédure de liquidation peut durer un an, voire beaucoup plus en cas de litige ! Il faut en tout état de cause en attendre l'issue pour que la prise et sa cargaison puissent enfin être vendues. Les comptes arrêtés et déposés à l'Amirauté, le produit de cette vente est réparti entre armateurs et équipage qui reçoivent respectivement deux tiers et un tiers des bénéfices nets, divisés en parts.

D'innombrables frais et taxes viennent grever ces bénéfices tout au long de l'opération corsaire : droits sur les marchandises et sur la vente des prises ; frais de relâche, de bureau, de douane, de stockage, deniers des invalides prélevés sur les parts d'équipage, 10% de l'amiral...

Le bilan n'est pas toujours positif, souvent modeste, mais il peut aussi s'avérer fabuleux si l'on a eu la chance de faire main basse sur un navire de retour des Indes ou des Amériques lourdement chargé d'argent, d'épices, de sucre, et autres précieuses denrées en provenance de contrées lointaines.



Registre d'enregistrement des prises.
ADIV 9B 583.



Ardoise d'écriture - NAT 2284.
Baton de cire - NAT 2287.
Encrier - NAT1901.

L'équipage corsaire



La guerre de course ne peut se faire efficacement qu'avec un équipage nombreux. Il faut à la fois des hommes pour le combat et d'autres pour ramener les prises ennemies au port, au fur et à mesure de la campagne. Cette « soif d'hommes » aguerris pose des problèmes de recrutement d'autant plus aigus que la marine royale est prioritaire, surtout en temps de guerre. En outre, depuis 1668 et l'établissement du « système des classes », les hommes du littoral sont recensés et obligés de « servir le roi à la mer » avant de pouvoir naviguer pour leur propre compte.



Équipage à la manœuvre.

Les armateurs ont donc recours à des solutions de substitution pour pallier cette pénurie de main d'œuvre : novices et vétérans, marins étrangers non soumis à la conscription engagés ou capturés sur les prises, terriens « volontaires » et soldats pour le combat, élargissement des zones géographiques de recrutement...

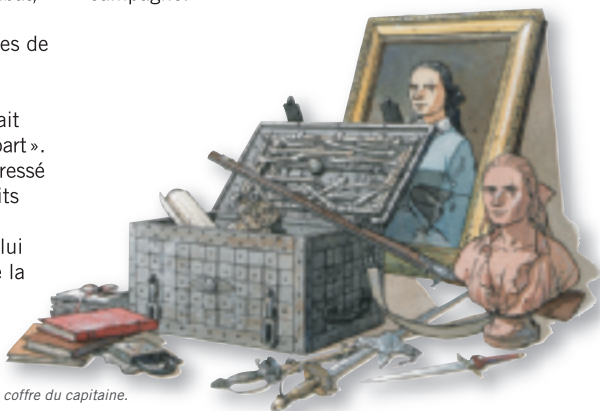
L'engagement se fait par contrat, « à la part ». L'équipage est intéressé aux éventuels profits puisqu'un tiers du produit des prises lui revient à l'issue de la campagne.



Rôle d'équipage de l'Heureux Malouin. ADIV 9B 301.

Chacun reçoit un nombre donné de « parts de prises » correspondant à son grade et à ses fonctions. Compte-tenu du caractère aléatoire et risqué des campagnes, des avances substantielles sont concédées à tous au départ, acquises définitivement mais déduites des parts de prise dues au retour.

La pénurie de main d'œuvre alimente la concurrence salariale entre les armateurs et attise la flambée des avances. De plus, l'essentiel de la paie étant ainsi versé à l'embarquement, les désertions et mutineries ne sont pas rares, les marins n'ayant dans la plupart des cas que peu de profit à espérer de la suite de la campagne.



Le coffre du capitaine.

Les frégates de la Natière



Perdues au pied des roches de la Natière, en baie de Saint-Malo, les deux épaves de la Natière offrent à ce jour la matérialité archéologique la mieux conservée des frégates marchandes et corsaires qui sillonnaient les eaux malouines dans la première moitié du XVIII^e siècle. L'étude de leur charpente révèle les méthodes et techniques de construction utilisées dans les chantiers tant royaux que privés.



ADIV 24FI 42. Les Louvrois, site d'échouage des épaves de la Natière.

Les deux épaves possèdent une membrure double, solide et à maille réduite, bien adaptée aux conditions de la navigation au Ponant où le régime des marées impose des coques robustes, aptes à résister au stress des échouages. Les pièces architecturales sont souvent taillées en frange extrême du bois disponible et ont parfois même conservé une partie de leur écorce.



Bâton de Jacob - NAT 1064.

Quartier de Davis - NAT 1547.

Identifiée comme la frégate royale la *Dauphine* bâtie au Havre en 1703, l'épave Natière 1 fait appel à des troncs de chêne de bonne qualité, mais sa charpente révèle les tâtonnements techniques de l'un des grands maîtres charpentiers de Louis XIV, Philippe Cochois. Bâtie environ 45 ans plus tard, dans le contexte privé du port de Granville, la frégate *L'Aimable Grenot* montre le recours à des chênes de moindre qualité et un large usage du hêtre. Elle paraît cependant de facture plus classique, tant dans ses proportions que dans sa morphologie.

Si les voiles et la mâture n'ont pas été conservées sur les épaves, on compte en revanche par centaines les articles du gréement, tels que poulies, caps de mouton, cabillots et margouilllets..., ainsi que les cordages de chanvre, depuis la fine garcette jusqu'aux glènes d'aussière, aux haubans et aux lourds câbles d'ancre. L'étude de ces cordages, de leurs réparations et des nœuds qui y étaient pratiqués offre un témoignage inestimable sur les anciens savoirs techniques, les pratiques des marins, voire parfois les derniers instants des navires en détresse.



Plomb de sonde - NAT 659.



Cap de mouton estropé - NAT 1366.



Découverte d'une poulie violon.

La Dauphine, une frégate royale de 300 tonnes



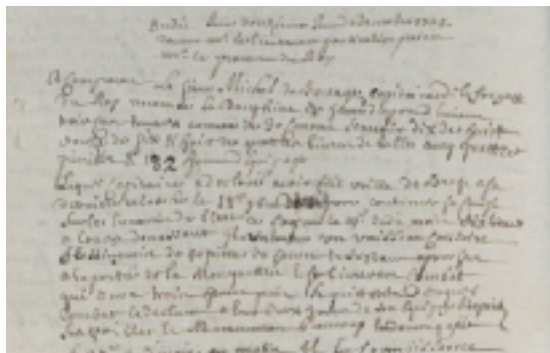
L'épave Natière 1 est conservée sur 31 m de longueur, sur son flanc tribord, depuis la quille jusqu'au pont supportant l'artillerie. Outre une charpente en chêne aux caractéristiques tout à fait étonnantes et dont les données dendrochronologiques ont daté la construction après l'hiver 1702-1703, l'épave a livré une collection

archéologique très diversifiée : objets du gréement et de la cuisine, vaisselle de table et outils de travail du bois, objets personnels et d'apothicaire, canons sur affûts et chargés en lest, sabres et pistolets...

Le caractère régional de la vaisselle de bord, la présence d'armes de poing et d'une lourde artillerie, les indices enfin d'un ultime itinéraire atlantique ont conduit à tracer un portrait robot assez précis du navire : celui d'une frégate française de 300 tonnes « armée en course et en marchandises » perdue dans la première décennie du XVIII^e siècle.



Herpe de gaillard - NAT 514.



ADIV 9B 517 - Rapport de perte de la Dauphine.

Le croisement des indices archéologiques avec les registres d'archives conservés aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine a permis d'identifier ce bâtiment comme la frégate la *Dauphine*, construite dans l'arsenal royal du Havre en 1703 et confiée par le roi Louis XIV à des armateurs privés pour faire la « Course aux Ennemies de l'Etat ». Commandée par le capitaine Michel Dubocage, cette frégate corsaire escortait une prise anglaise, le *Dragon*, lorsqu'elle s'est perdue, le 11 décembre 1704, à l'entrée de Saint-Malo.

La découverte et la fouille de l'épave Natière 1 offrent l'opportunité de rappeler le nom d'un grand marin français méconnu : Michel Dubocage. Né au Havre le 28 janvier 1676, il est âgé de 28 ans lorsqu'il commande la *Dauphine* en 1704. On lui confie trois ans plus tard, en 1707, le commandement de la frégate la *Découverte*, pour un grand voyage maritime qui va durer neuf ans. Découvreur de l'îlot de Clipperton dans le Pacifique, il signe en Chine l'un des premiers accords commerciaux franco-chinois.



Poulies et cordages.

L'Aimable Grenot, une frégate granvillaise de 400 tonneaux



Tricorne de la figure de proue de L'Aimable Grenot - NAT 2860.

L'épave Natière 2 est conservée sur son flanc tribord, depuis la quille jusqu'au deuxième pont. Outre une charpente en chêne conservée sur 36 m de longueur, dont les données dendrochronologiques ont daté la construction en 1746/1747, l'épave a livré une abondante collection archéologique : objets du gréement et outils de travail du bois, vaisselle de la cuisine et de la table, objets personnels et articles d'apothicaire, armement...

Le centre de l'épave était recouvert par un amas concrétionné de barres de fonte de fer sur certaines desquelles on a pu lire les dates 1746 ou 1747, associées aux marques *POTUXENT* ou *Stepⁿ Onion*. Ces inscriptions ont permis d'y reconnaître la production de deux fonderies nord-américaines situées au sud de Baltimore, dans l'état du Maryland. Ces fonderies s'étaient spécialisées dans la production de barres de lest en fer pour les navires anglais regagnant l'Europe avec des cargaisons de tabac de Virginie.

Les données archéologiques et les recherches en archives ont conduit à identifier l'épave Natière 2 comme celle de la frégate *L'Aimable Grenot*, perdue le 6 mai 1749. Construite à Granville en 1747, armée en course jusqu'en 1748, affectée au commerce de l'Espagne après cette date, cette grande frégate de 400 tonneaux appareillait « pour le voyage de Cadix, chargée de toiles et autres marchandises » lorsqu'elle a fait naufrage.



Rapport de perte de
L'Aimable Grenot.
ADIV 9B 302.

La destruction des archives de Granville pendant la Seconde Guerre mondiale ne permet pas d'appréhender toute l'histoire de *L'Aimable Grenot*. On sait cependant que cette frégate a mené, sous le commandement successif de Pierre de la Houssaye puis de Joseph François Hugon, sieur du Prey, deux grandes campagnes de course avant que le traité d'Aix-la-Chapelle ne mette fin, en octobre 1748, à la guerre de Succession d'Autriche. Les deux capitaines de *L'Aimable Grenot* se sont tous deux illustrés par leur audace.

Branle-bas de combat !



Canons de L'Aimable Grenot.

Trente canons de batterie en fonte de fer ont été recensés sur l'épave de la *Dauphine*, et sept autres ont été mis au jour sur *L'Aimable Grenot*.

La frégate granvillaise avait sans doute été déchargée d'une part de son artillerie lorsqu'elle a été armée au commerce, à la fin de la guerre de la Succession d'Autriche, et une partie au moins de ses canons a pu être récupérée après le naufrage.

Autour des pièces d'artillerie tombées à l'aplomb de leur position au sabord,

la fouille a révélé la diversité des ustensiles du service du canon : affûts, boulets, refouloirs et éponges, coins de mire, couvre-platines, porte-gargousses...

Lot de boulets de 4 et 6 £ de balle - NAT 1913.



Charge de canon de 6 £ - NAT 2505, 2506, 2507.

La salle du capitaine d'armes et la soute aux poudres ont également été localisées sur l'arrière des épaves.

L'*Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux de marine* définit les cinq calibres autorisés pour les canons de fer (18, 12, 8, 6 et 4 livres) et stipule que les « *pieces de fer seront sans ornemens* » (Livre XVI^e, Titre II, *Des canons de fer*, Art. II).

La comparaison des neuf canons de batterie de la *Dauphine* relevés et traités montre leur homogénéité et leur conformité avec l'ordonnance : d'une longueur totale de 2,17 à 2,61 cm, pour un calibre intérieur de 9,5 à 10,5 cm, ces canons de 6 et 8 livres de balle sont dépourvus d'ornements. Les archives du Service historique de la Défense, à Brest, ont révélé que ces pièces ne participent pas de la primo-artillerie de la *Dauphine*, faite au Havre, mais bien d'un second armement réalisé à Brest. On sait désormais que de nouveaux canons ont été

chargés à bord de la frégate, en remplacement des 24 canons jetés par-dessus bord lors d'une tempête.



Echelle de canonnier - NAT 1265.

Lot de 8 boulets ramés de 8 £ de balle - NAT 1907.



Des pistolets, des fusils et des tromblons, quatre pierriers ainsi que des épées, des sabres et des grenades à main illustrent l'armement très offensif de la *Dauphine*. Navigant par temps de paix, *L'Aimable Grenot* n'en possédait pas moins un armement portatif assez conséquent, parmi lequel on compte de nombreuses grenades à main.

L'Épervier au combat.



Les vivres et les repas



Rythmée par la cloche et l'enchaînement des quarts, la vie du bord était tout autant ponctuée par la distribution des vivres et les repas, telle que définie par l'*Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux de marine* (X^e Livre, Titre III, Art. III à V, 1689):

« Les vivres seront distribués à l'équipage du vaisseau aux heures accoutumées, par plat, de sept hommes qui mangeront ensemble; & les viandes, poissons & legumes seront pesez (...) en présence d'un Officier du vaisseau, & de l'Ecrivain du Roy, & seront distribués au Coq pour les mettre dans la chaudière.

Il sera donné par semaine quatre repas de viande, trois de poisson, & sept de legumes:

Déjeuner: les dimanches, mardis, & jeudis, de 28 onces de lard cuit (856 g, soit 122 g par homme) pour le disner de sept hommes. Les lundi de trois livres & demie de bœuf, sans pieds ny testes (1713 g, soit 244 g par homme). Les mercredis vendredis & samedi, de vingt-huit onces de mouluë cruë (856 g, soit 122 g par homme).

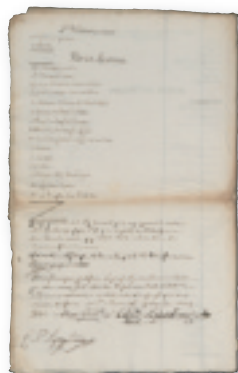


Coquemar - NAT 451.

Souper: chaque jour à souper, de vingt-huit onces de pois, greau, fèves, fayols ou autres legumes crus (856 g, soit 122 g par homme), ou quatorze onces de ris aussi cru (428 g, soit 61 g par homme)».



Bouteille en grès - NAT 462.



Inventaire de L'Heureux Malouin.
ADIV 9B 301.

La fouille archéologique des contenants du bord et l'identification des restes alimentaires conservés sur les frégates de la Natière fournissent un contrepoint utile aux sources écrites, en apportant des informations précieuses sur la réalité de l'alimentation à bord des deux frégates. Des langues de bœuf de la *Dauphine*, aux morceaux de tête de porc de *L'Aimable Grenot*, des côtes de bœuf aux conserves de sardines, voire à la morue trouvée dans une passoire, les épaves de la Natière nous enseignent le quotidien des marins. Les grandes futailles du fond de cale, les bidons de service des liquides et les ouvrages de tonnellerie nous informent sur la distribution des vivres, tandis que les écuelles et cuillères de bois des matelots s'opposent à la plâtrerie d'étain des officiers.



Bidon - NAT 2710.

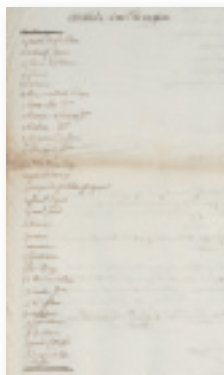


Fonçaille marquée BEVRE - NAT 2709.



Bidons sur le site de la Natière.

Chirurgie et apothicairerie



La découverte de près d'une centaine d'ustensiles destinés à la préparation des remèdes, à la chirurgie et aux soins des malades, sur les épaves de la *Natière*, permet de lever le voile sur la pharmacopée embarquée et prouve notamment l'existence de préparation des remèdes à bord.

Inventaire de L'Heureux Malouin. ADIV 9B 301.

Les instruments d'apothicairerie mis au jour sur l'épave de la *Dauphine* révèlent l'endroit où devait se tenir, au pied du grand mât, le chirurgien du bord lors des combats. On sait que la frégate revenait d'une épuisante course aux ennemis de l'État en mer d'Iroise et en Manche lorsqu'elle a fait naufrage, le 11 décembre 1704.

C'est dans des circonstances tout autres que *L'Aimable Grenot* a fait naufrage le 7 mai 1749. Les ustensiles trouvés à l'arrière de l'épave étaient probablement serrés dans le coffre du chirurgien rangé dans les logements des officiers.



Mortier d'apothicairerie avec pilon - NAT 1587,1593.



Couteau à amputation - NAT 2944.



Pot à pharmacie - NAT 52NAT 2709.

Biberon de malade en étain - NAT 2610.

La maladie, et surtout le scorbut, les blessures au combat et les accidents de mer sont le quotidien des équipages de navires corsaires du début du XVIII^e siècle. Si elles frappent plus souvent le simple matelot, la maladie et la mort n'épargnent personne et l'on trouve aussi parfois signalée dans les archives la disparition d'un officier, voire d'un capitaine.

La promiscuité, les infiltrations d'eau et la vermine pèsent lourdement sur les conditions de vie des équipages. À bord de la *Dauphine*, une partie au moins des 180 hommes d'équipage devait s'abriter dans la cale plutôt que sur l'unique pont du navire, encombré de canons et non couvert au tillac.

Quoique plus spacieux et muni de deux ponts, *L'Aimable Grenot* devait offrir des conditions de vie à peine meilleures lorsqu'il accueillait près de 400 hommes à bord...

Loisirs et habillement



Bassin de lit -
NAT 452.

Sifflet en os - NAT 1393.

Abrités sous les gaillards, grimpés dans la mâture ou penchés sur les canons, les marins de la Natière ont vécu et dormi, leurs branles accrochés sous les barrots, leurs hardes rangées dans des coffres. Grâce aux épaves de la Natière, ces hommes ressurgissent aujourd'hui du chaos. C'est ainsi qu'une chaussure, quelques dés, un sifflet ou une râpe à tabac reviennent pour témoigner du quotidien des marins.

Boucle de chaussure - NAT 1760.



Chaussure - NAT 1182.

Découvertes par dizaines lors de la fouille, parfois usées jusqu'à la corde, les chaussures de cuir nous renseignent sur l'équipage lui-même, les pointures des souliers, voire les pathologies qu'il a fallu combattre. Bien plus ténues, les traces archéologiques des vêtements se résument à de rares fragments de textile et de tricot, voire à des alignements de boutons. Mais chacun de ces témoignage compte : n'a-t-on pas pu identifier, en effet, à travers la forme caractéristique d'un double bouton d'étain, la culotte ample et bouffante de l'un des matelots de la *Dauphine* qu'il était destiné à fermer ?

La vie à bord est dictée par la mer et le vent, et rythmée par la succession des quarts.

Lorsque le vent fait défaut, chacun s'occupe comme il peut. C'est de cette activité individuelle que découlent quelques-uns des plus beaux objets de la Natière. Sculptés en bois, le plus souvent à partir des fragments disjoints d'objets brisés, des pions de jeu, croissants de hamac, râpe à tabac ou étui à pipe sont autant d'objets uniques qui illustrent l'art du couteau pratiqué par chacun à bord. Bien loin de la sécheresse des comptes et de la concision des archives écrites, ces menus objets domestiques offrent un éclairage inestimable sur le quotidien, les loisirs et l'intimité des marins.



Dés à jouer - NAT 1252, 1254.

Par crainte des incendies, l'*Ordonnance pour les armées navales* de 1689 réglemente sévèrement l'usage à bord du tabac en fumée, mais les nombreuses découvertes de pipes en terre sur les épaves de la Natière montre, si l'on en doutait, que le tabac à priser n'y remplaçait pas, loin s'en faut, l'art de la pipe !

Râpe à tabac en forme
de bateau - NAT 1382.



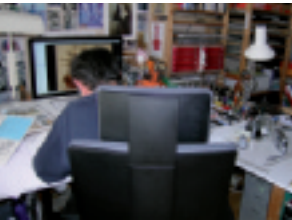
Bouton double de culotte - NAT 1220.

Les étapes d'une bande dessinée, du scénario à la page imprimée



➤ Le scénario

C'est l'étape la plus importante, car sans une bonne histoire, pas de bon album ! C'est là que tout commence. Avant qu'il y ait le moindre dessin, je vais inventer l'histoire, choisir les décors, créer les personnages et écrire les dialogues. C'est à ce moment-là aussi que je peux déterminer le rythme de l'histoire, son ambiance et même sa couleur.



Patrice Pellerin devant sa table de travail.

➤ Les esquisses et le story-board

À partir de mon scénario, je commence enfin à dessiner, en multipliant les esquisses, afin de trouver la meilleure narration, les meilleurs cadrages, les meilleurs mouvements et expressions. Après le

scénario, c'est l'étape la plus importante, celle qui va déterminer tout le reste du travail.

➤ La documentation

Pour nourrir les dessins, j'ai besoin d'une riche documentation. Il en faut souvent beaucoup pour les décors, l'architecture, le mobilier, les costumes, les objets, les armes, le harnachement des chevaux, les navires bien sûr... Certaines planches nécessitent parfois des heures de recherches dans les bibliothèques ou les musées, quand ce ne sont pas des voyages sur le terrain.

➤ Le crayonné

Sur un bon papier et dans un format plus grand, pour plus de facilité, je redessine soigneusement à partir de mes esquisses, au crayon et en utilisant beaucoup la gomme, jusqu'à obtenir le dessin le plus précis et le plus juste possible.



Le matériel du dessinateur.

➤ L'encre

Ce n'est que lorsque le crayonné de chaque case est complètement achevé, que je peux passer à l'encre. Je lettre d'abord le texte avec une plume, et je trace les bulles. Puis c'est au tour du dessin que j'encre à l'encre de chine avec une plume ou un pinceau, en commençant le plus souvent par les contours. Je peux ensuite suivant mes envies ou le sujet, rajouter des hachures ou du noir. Puis je gomme soigneusement les traces de crayon. Cette page noir et blanc sur laquelle je travaille de 4 à 15 jours, c'est L'ORIGINAL.

➤ Le gris

À partir de cette planche originale, mon éditeur va faire tirer, au format de l'album, une épreuve en gris sur un bon papier aquarelle et une épreuve noir sur un film transparent.

➤ La mise en couleurs

C'est sur cette épreuve en gris que je fais ma mise en couleurs avec des gouaches plus ou moins diluées pour varier mes effets de transparence ou d'opacité. On positionne ensuite le film transparent sur le dessin colorié... et le photogreveur en fait des numérisations qui, imprimées, aboutiront à la page que vous pouvez voir dans l'album !

L'Epervier. Visuel créé pour l'exposition.



L'archéologie sous-marin



La découverte d'un site archéologique sous-marin est très souvent fortuite. Elle est parfois due à un pêcheur qui remonte dans ses filets une ancre ou à un plongeur qui découvre sur le fond marin les vestiges d'une épave. Ces découvertes doivent être déclarées au quartier des Affaires Maritimes le plus proche, qui en informe le Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM). C'est le DRASSM qui assure la protection et la gestion des biens culturels maritimes en France. Suite à cette déclaration, des recherches archéologiques peuvent être entreprises pour expertiser le site, apprécier son étendue et déterminer sa chronologie.

➤ Prospection des fonds marins

La découverte d'un site archéologique sous-marin peut également découler d'une prospection des fonds marins à l'aide d'appareils de télédétection montés ou tractés par un navire de recherche.



La mise à l'eau du sonar.

Un de ces appareils est le sonar à balayage latéral, qui permet une taillée du fond marin. L'impulsion acoustique de haute fréquence émise par l'appareil est réfléchié lorsqu'elle frappe les éléments du fond marin, comme les épaves, et est enregistrée par le sonar, puis traitée informatiquement pour créer une image.



Image sonar (avec des canons).

L'analyse de cette image acoustique va permettre aux archéologues de déterminer la nature, les dimensions et les coordonnées géographiques du vestige.

➤ Fouilles



Le carroyage.

En fonction de la nature du site, de son intérêt ou de sa fragilité, un sondage ou une fouille archéologique peuvent être programmés.

Il s'agit alors d'enregistrer les vestiges au fur et à mesure que l'on enlève le sédiment recouvrant le site. Les archéologues s'aident d'un *carroyage*, qui leur permet d'enregistrer spatialement les découvertes, et d'un aspirateur sous-marin qui retire le sédiment entourant les objets.

L'archéologue utilise une planchette, sur laquelle est collé un papier imperméable, pour y noter ses observations à l'aide d'un crayon.

Une fois l'objet enregistré sur le plan du site, il est conditionné puis remonté à la surface, afin d'être acheminé jusqu'à la base à terre où il sera nettoyé, inventorié, photographié et dessiné.



Le plongeur note ses observations.

Remerciements



➤ Commissariat d'exposition

- > **Claude Jeay**, directeur des archives départementales et du patrimoine
- > **Charlotte Sarrazin**, chargée de la valorisation du patrimoine écrit
- > **Pascale Tumoine**, responsable de la mission patrimoine

➤ Avec la collaboration de :

- > **Patrice Pellerin**, dessinateur de bandes dessinées
- > **Alexandre Poudret-Barré**, responsable des projets de l'Adramar
- > **Jean-Philippe Roze**, adjoint du conservateur du musée de Saint-Malo dépositaire de la collection Natière
- > **Teddy Seguin**, photographe des fouilles de la Natière
- > **Elisabeth Veyrat**, co-directrice des fouilles de la Natière, chargée de mission de l'Adramar

➤ Conception technique

- > **Jean-Claude Chardonnay**, pour la numérisation
- > **Laure Delaveau**, pour la conservation préventive et les encadrements
- > **Joseph Houssin**, pour les travaux de menuiserie et le montage de l'exposition
- > **Bruno Isbled**, pour les transcriptions
- > **Stéphane Laurent**, pour les projets multimédia
- > **Jean-Marc Le Rouzic**, pour la régie (lumières, sons, images/vidéo)

➤ Remerciements à :

- > **Jean-Paul Bin, Emmanuelle Cochet, Cathy Lescalier, Candice Lesouef**, imprimerie départementale,
- > **Patricia Delauney**, pour les médias sociaux
- > **Corinne Delourmel**, pour le suivi administratif
- > **Sylvie Leblanc**, pour le suivi financier
- > **Corinne Renault**, communication
- > **Bruno Rouillard**, responsable de l'antenne de Fougères de la médiathèque départementale
- > **Agence départementale du Pays de Saint-Malo**
- > **Marie-Noëlle Baudrand**, pour les dessins archéologiques
- > **Darwin**, pour la réalisation des fresques
- > **Olivier Gatine**, pour les photographies de *La Renommée*
- > **Charlotte Georgeault, Django Guyon et Anne Hoyau-Berry** pour l'Adramar
- > **Yann Le Nozerc'h**, pour le prêt des silhouettes d'Océanopolis à Brest
- > **Eric L'Emillet**, pour le prêt de la maquette de *La Renommée*
- > **Michel L'Hour**, du DRASSM, pour le prêt de la collection Natière
- > **Frédéric Osada**, photographe
- > **Archives nationales**
- > **ARC'Antique, ARC-Nucléart, UTICA**, laboratoires de restauration
- > **CNDP-CRDP, Education nationale**
- > **Région Bretagne**
- > « Rendez-vous production » et « Vivement Lundi ! »
- > **Musée du Vieux Cancale**



Et pour prolonger l'exposition...

Nous vous proposons deux conférences :

■ **Le mercredi 21 juin 2012, de 18h à 19h30, à l'auditorium des Archives départementales :**

« **Jacques Cassard, corsaire et armateur du Roi-Soleil** », par Philippe **Hrodej**, maître de conférences, Université de Bretagne-Sud.

Parmi les plus grands corsaires de Louis XIV, Jacques Cassard (1679-1740), au terme d'une brève mais fulgurante carrière, inscrit son nom en lettres d'or dans le livre du passé maritime de la France. À tel point qu'Empires et Républiques s'emparent de ce sombre et vaillant Breton, en font le chef de file des officiers bleus, un héros national ignominieusement méprisé par le pouvoir royal.

C'est oublier le contexte et certaines réalités de l'époque. Cassard, pour être marin, est avant tout armateur, issu du milieu négociant de la Fosse, à Nantes. Au talent, à la bravoure et au dévouement, il faut greffer les systèmes de financements et les obligations de profits. Il est souvent plus aisé de livrer bataille sur mer tant les chicanes sont épuisantes sur le plancher des vaches.

Lever le voile, donner un caractère décisif à l'aura pour mieux cerner la véritable identité d'un homme : cette gageure autorise le voyage, depuis les côtes de l'Irlande à la cité phocéenne, de Bizerte et Constantinople à Suriname, Montserrat ou Curassol. Misère et folie sont au rendez-vous. L'échelle restera simplement humaine, mais le retour aux sources est aussi un impératif nécessaire.

■ **Le vendredi 6 juillet 2012, de 18h à 19h30, à l'auditorium des Archives départementales :**

« **Les épaves des frégates corsaires de la Natière (Saint-Malo), de la fouille au musée** », par **Elisabeth Veyrat**, co-directrice des fouilles de la Natière : « *La fouille des épaves de la Natière : Du projet archéologique aux enseignements scientifiques sur la construction, la vie à bord et l'approvisionnement des frégates corsaires du début du XVIII^e siècle* » et **Jean-Philippe Roze**, adjoint du conservateur du musée de Saint-Malo dépositaire de la collection Natière : « Conservation et valorisation de la collection archéologique des épaves de la Natière ».

Perdus au pied des roches de la Natière, à l'entrée du port de Saint-Malo, les deux épaves de la Natière ont fait l'objet, de 1999 à 2008, d'une importante fouille archéologique sous-marine. Avec plus de 3000 objets et fragments significatifs découverts, elles offrent à ce jour la matérialité archéologique la mieux conservée des frégates marchandes et corsaires qui sillonnaient les eaux malouines dans la première moitié du XVIII^e siècle. L'étude de leur charpente révèle ainsi les méthodes et techniques de construction utilisées dans les chantiers royaux et privés, tandis que les objets retrouvés lèvent le voile sur le quotidien des marins et la vie à bord, les circuits économiques et l'équipement des navires.

Déposée par l'État auprès du musée de Saint-Malo, la collection archéologique des objets de la Natière a dû faire l'objet de longs traitements en laboratoires spécialisés pour être préservée et présentée au public. Elle est dorénavant la plus importante collection archéologique française sur la période et son potentiel muséographique est exceptionnel : des souliers des marins aux canons sur affût placés aux sabords, de la cuisine du bord à la reconstitution des haubans et du gréement..., c'est tout l'armement d'une grande frégate océanique qui peut dorénavant être présentée au public.

Bande dessinée et histoire # 5

A l'abordage !

Les corsaires, entre mythe et réalité

Exposition du 4/06/2012 au 31/08/2012
aux Archives départementales à Rennes

1, rue Jacques-Léonard

Tél. : 02 99 02 40 00 - Mail : archives@cg35.fr - www.archives35.fr

Entrée libre et gratuite du lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h 30

Fermeture annuelle du 1^{er} au 15 août

Ouvertures exceptionnelles les dimanches 24 juin, 8 et 29 juillet de 14 h à 18 h 30

Exposition du 1/07/2012 au 26/08/2012
Sémaphore de la pointe du Grouin à Cancale

Tél. : 02 99 89 79 47

Entrée libre et gratuite tous les jours de 13 h à 18 h (fermé le samedi)

Agence départementale du pays de Saint-Malo
agences.ille-et-vilaine.fr/paysdesaintmalo/



La pointe du Grouin