BOU

BOURGEON
A LA HUNE

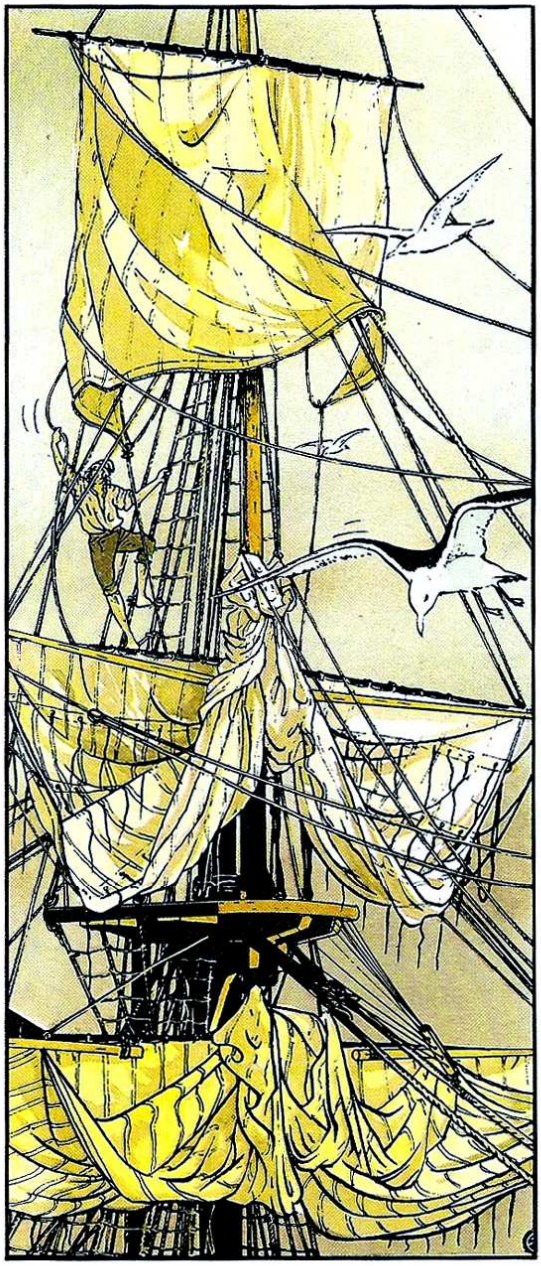


les passagers du vent

Glénat

L'ASSOCIATION CLOVIS
PRÉSENTE

BOURGEON



A LA HUNE

La manifestation « Bourgeon à la Hune »
et le présent catalogue
ont été réalisés à l'initiative de
l'Association Clovis
avec le concours
du Ministère de la Culture,
du Centre National des Arts Plastiques,
de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Poitou-Charente
de la Ville et du Musée d'Angoulême,
dans le cadre du Festival International de la Bande Dessinée 1986.

Conception générale :
Pierre Forni

Réalisation et coordination :
Dominique Bucher, Patrick Fouasson, Didier Moulin

Maquette du catalogue :
Marc Taraskoff

REMERCIEMENTS
Cette exposition n'aurait pu être réalisée sans le précieux concours de
François Bourgeon

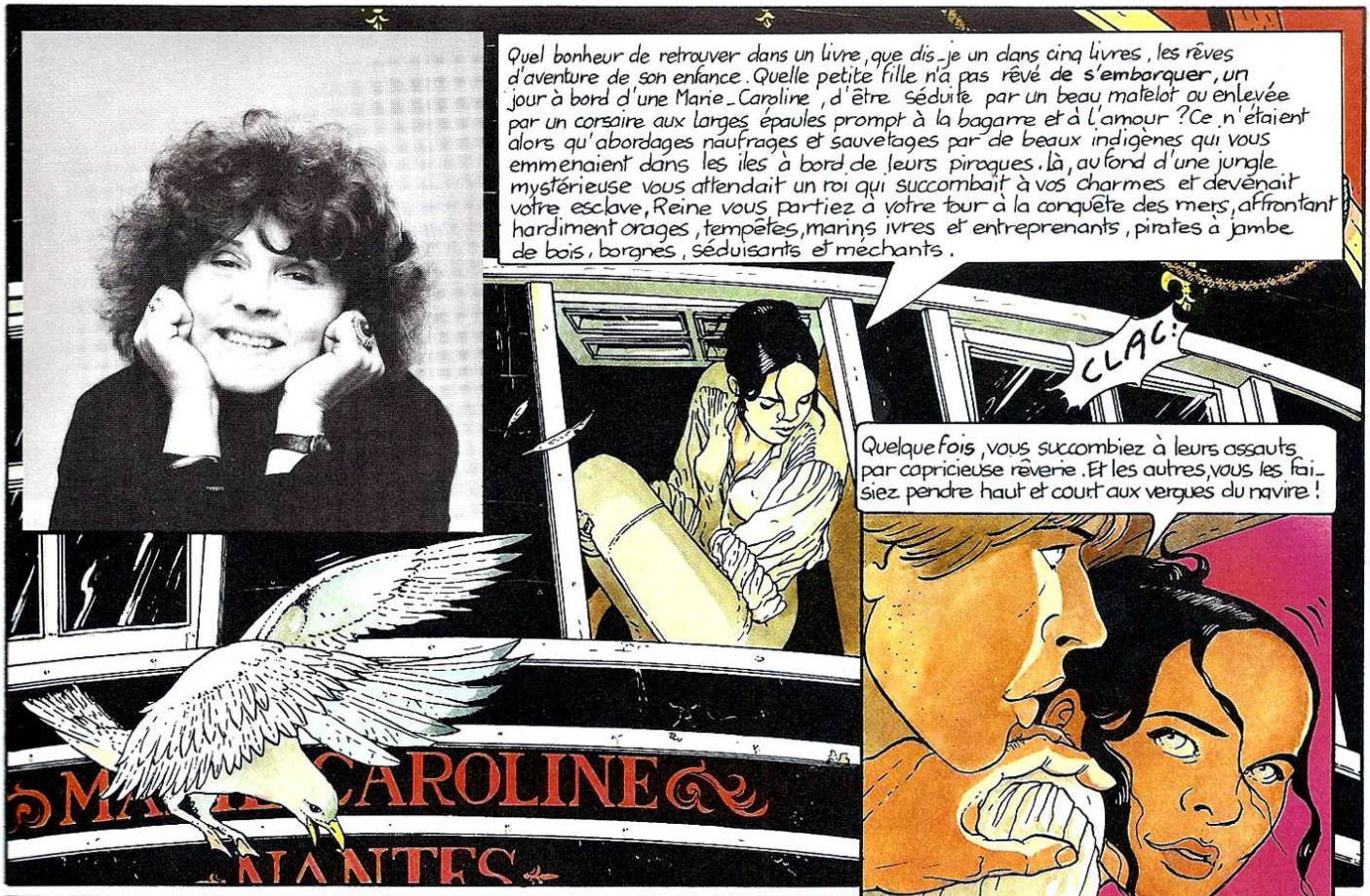
Nous remercions William Brocq, Monique Bussac, Jean-Jacques Busseuil, David Caméo, Claudine Gilardi, Christophe Huthwohl, Frédéric Lebeau, Eric et Marc Legeard, Pierre Pascal, ainsi que Messieurs Abadie, Bories, Moujard et Tricaud.

En outre nous remercions tout particulièrement : Stan Barets, Marie-Louise Bartoli, Jean Boudriot, Jean-Claude Camano, Michel Cyprien, Michèle Dubois, Louis Gérard, Anne Mouillon, Marc Saint-Raymond, Frantz Vermeil et Patrick Villiers.

ainsi que
le Musée de la Marine de Paris,
le Musée de la Marine de Rochefort
et le Musée d'Angoulême.

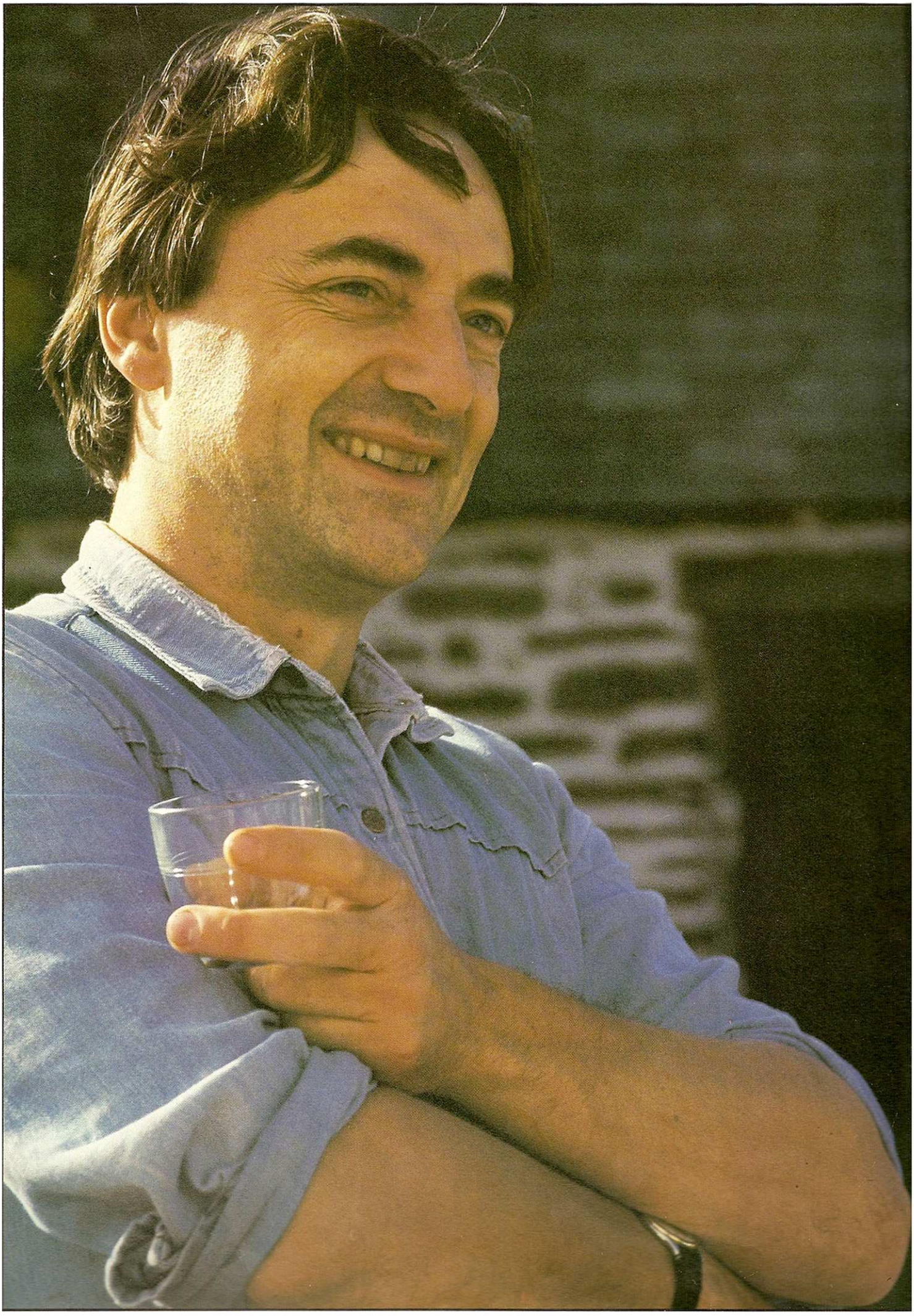
© Glénat, Grenoble, 1986.

PREFACE DE REGINE DEFORGES



J'ai retrouvé tous ces "bonheurs" dans **Les passagers du vent**. J'ai secondé Isa dans ses entreprises, lutté par elle pour sauver Hoel, Je l'ai aidée dans sa vengeance. Les dessins de Bourgeon soutiennent son texte d'une façon heureuse et précise qui invite son lecteur au voyage. J'embarque.

REGINE DEFORGES





◄ *Quelque part en Bretagne, François Bourgeon.*

▲ *Gallion du XVII[e] s. reconstitué pour les besoins du film « Pirates » de Roman Polanski (Photos, Association Clovis).*

BOURGEON'S STORY

François BOURGEON s'est installé en Bretagne. Nous l'avons rencontré dans son atelier caréné comme la coque d'un bateau. Sur le pont, il nous a longuement parlé de ses deux passions : la B.D. et l'Histoire.

Avant de t'intéresser à la marine du XVIII[e] siècle, tu as travaillé sur le Moyen-Age, d'où cela te vient-il ? Est-ce une époque qui t'attire ?

Si l'on remonte assez loin, le Moyen-Age est un peu notre western à nous, Européens : soit on joue aux cowboys, soit on joue à Robin des Bois... Moi j'étais plutôt style Robin des Bois. A partir de là, il y a toute l'atmosphère des contes et des légendes qu'on fait facilement remonter jusqu'au Moyen-Age, parce que ça a toujours été représenté comme des siècles d'obscurantisme. Donc, quand on nous a proposé de faire une histoire qui se passait au Moyen-Age, avec Génin, j'avais tout de suite mis des bases sur pied. J'avais envie de travailler là-dessus. Les problèmes de documentation se sont posés très rapidement, en particulier pour le costume puisqu'il n'existe pas de bouquins sur le costume au Moyen-Age, en tout cas ceux qui existent traitent généralement des costumes de cour ou des costumes militaires. Si l'on excepte Viollet-le-Duc (qui d'ailleurs n'était pas réédité à cette époque), on ne trouve rien. J'ai donc commencé à faire des recherches pour mes personnages sur les costumes populaires. Pour *Brunelle & Colin.* Puis, j'ai essayé de peaufiner la statuaire, les enluminures, d'aller plus loin dans le détail du costume. On sait que les grandes modes de costume partent souvent de la Méditerranée, pour aller vers le Nord, en Europe. Il y a donc toujours un décalage entre l'Italie, la France et l'Allemagne. On trouve du Gothique tardif en Allemagne, alors qu'en France on en est déjà depuis longtemps à la Renaissance. Et l'Italie du XIV[e] siècle annonçait déjà pratiquement le costume français du XV[e] siècle. Donc, quand on regarde les tableaux contemporains du Breughel, du début du XVI[e] allemand, ou fin de XV[e], on arrive à trouver des costumes tout à fait semblables à ceux portés en France au Moyen-Age, fin XIV[e] – début XV[e], un siècle plus tôt. Ces tableaux sont beaucoup plus précis. Par exemple, sur un Breughel, on voit vraiment les coutures des vêtements, des choses comme ça. Par recoupements, on arrive facilement à avoir une idée possible pour ces costumes populaires. C'est cette époque qui m'attire le plus. Qui dit Moyen-Age, dit aussi armures, etc. Les cottes de mailles m'amusent beaucoup moins que ces espèces de boîtes de conserve ambulantes. A partir du XIV[e] siècle, les documents sont beaucoup plus riches, mieux connus, la recherche est plus facile. Le Haut Moyen-Age est peut-être plus intéressant, mais c'est un boulot fou ! il y a très peu de documents, et puis le costume est moins séduisant.

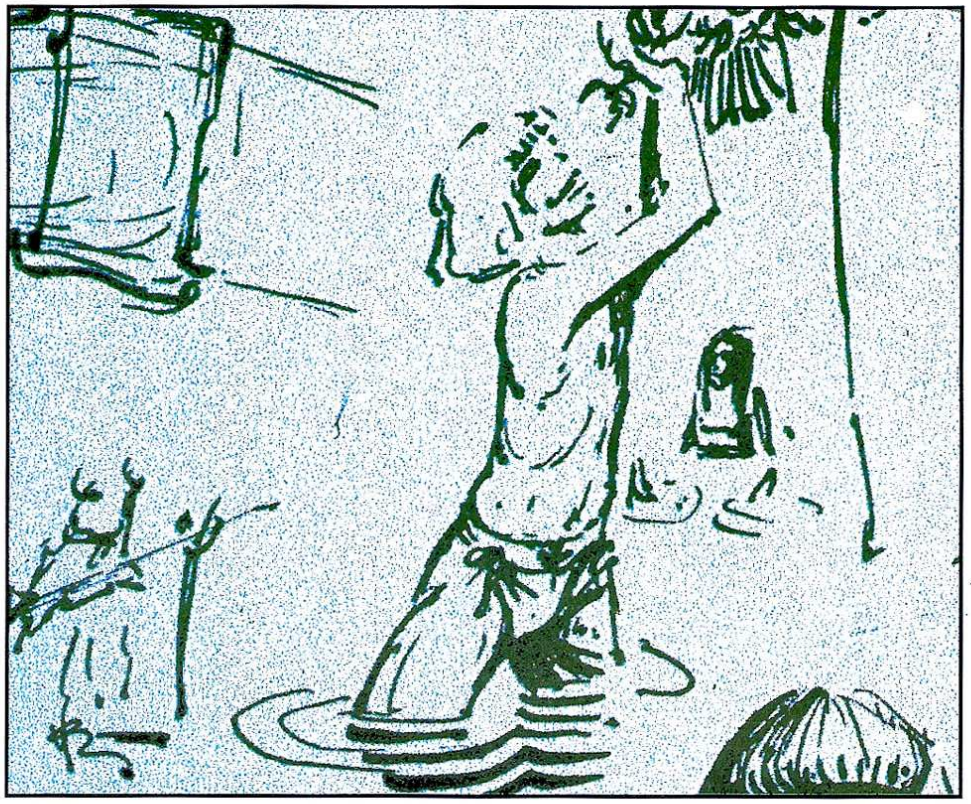
Mais tes recherches, c'était à l'époque de *Brunelle & Colin* ?

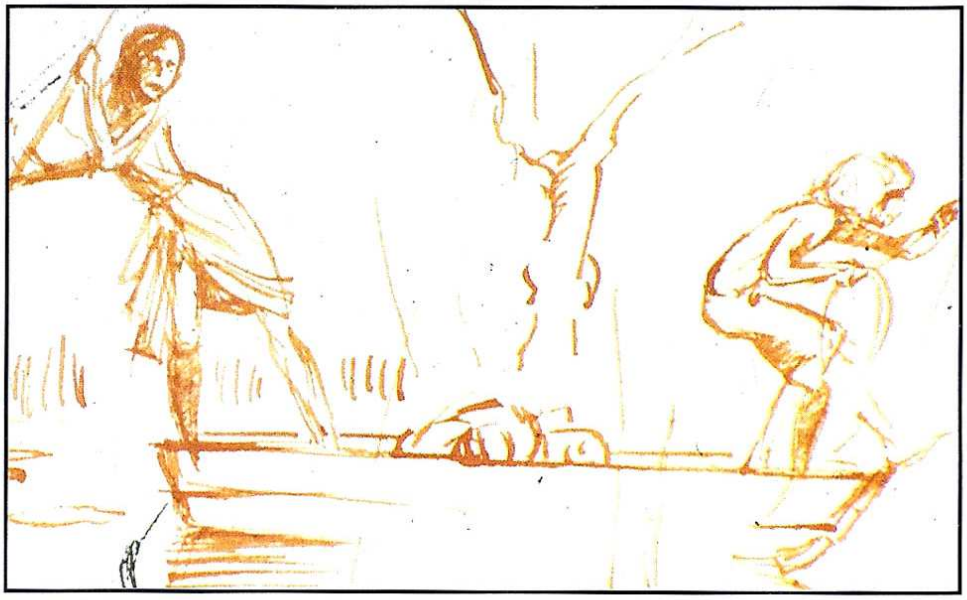
Brunelle & Colin, ça s'est arrêté en 1979 à peu près. J'ai commencé à chercher des choses avant. C'était la première histoire longue que j'ai faite. En réalité, c'était des histoires en cinq planches, qui ont été regroupées en album. Mais c'était mes premiers personnages un peu suivis. J'avais commencé à travailler, quand j'étais à *Lisette,* une série d'histoires qui se passaient sous le siècle de Louis XIV ; c'était un scénario imposé, j'ai horreur de cette époque-là ! Mais j'avais commencé à chercher des documents, comme chaque fois que j'avais des histoires basées sur l'Histoire avec un grand H. Par exemple, j'avais une série sur Rome, parue dans *Djin,* une histoire de Chrétiens... J'avais trouvé un merveilleux bouquin sur l'armure romaine, les casques et tout ça... Du coup, l'histoire a complètement dégé-

néré, et est passée complètement à côté. C'était devenu un prétexte pour présenter des pièces de costume !

Mais quand tu as fait *la cathédrale de Maître Guillaume*, c'était avant ?

C'est un truc à part, j'avais complètement oublié. C'est en même temps que *Brunelle & Colin*. J'avais été contacté par Jeanne Faure, la directrice de *Pomme d'Api,* qui travaillait à ce moment là avec le père Berthier, chez Univers-Média (qui a été racheté par Fleurus maintenant). Il y a eu une ambiguïté. Jeanne Faure savait que je n'étais pas très porté sur le catho, je travaillais là-dedans, mais c'était un boulot alimentaire comme d'ailleurs à peu près tous les dessinateurs de cette presse... Elle avait donc essayé de me cacher la finalité de la chose. Elle m'avait présenté ça comme un truc sur les bâtisseurs de cathédrales. Le scénariste avait une vision plus claire, avec la version construction mais aussi la version religieuse – parce que de toutes façons, c'est quand même très lié (rires). Par contre, le père Berthier n'était pas du tout intéressé par ce côté architecture, uniquement par la démarche religieuse qui y conduisait. Le scénario a été fait très scrupuleusement, le type a cherché lui-même (ce qui est rare chez les scénaristes) les documents iconographiques, en me laissant le soin de peaufiner. Il m'a donné des références de bouquins. C'est un boulot qui m'a demandé beaucoup de documentation, parce que c'était une cathédrale fictive, mais elle était datée de l'époque de Notre-Dame de Paris. J'ai pris modèle sur Notre-Dame, mais à sa construction, avant les transformations de Viollet-le-Duc, avant la transformation des arcs-boutants qui ont été changés deux fois, etc. Notre-Dame a tout de suite été revue : le siècle d'après, ils ont démoli des trucs et en ont refait d'autres... Il y avait tout un itinéraire de tailleur de pierres devenu architecte, qui passait par Laon, on a donc fait des recherches sur la cathédrale de Laon, sur les charpentiers... Il y avait Bézelay, qui est contemporaine de Notre-Dame, bien qu'étant romane. Cela m'avait poussé à faire des recherches de costumes, d'après la statuaire – les enluminures sont si peu détaillées qu'on ne peut pas s'en servir –. A cette époque là, il n'y avait pas encore de chaperons, de coiffes féminines, il y avait surtout des voiles sur la tête... Donc, tout ça avait orienté ma recherche ; puis j'avais été au Musée des Arts et Traditions Populaires, à Paris, pour ma recherche sur les outils. Cela m'a aidé à comprendre un certain nombre de choses ; par exemple j'avais un bouquin de Pierre du Colombier je crois, sur les chantiers de cathédrales, avec des gravures, des dessins... de Villard de Honnecourt... On y voyait des gens se servir d'instruments, un maillet de bois entre autre. J'avais commencé à le dessiner, avec le burin. Aux A.T.P., il y avait les mêmes instruments exposés, mais qui avaient servi. Le maillet avait son centre complètement creusé par la frappe du burin. Ce genre de détail m'a permis de faire une recherche complémentaire aux documents, c'est-à-dire d'avoir une réflexion différente sur le document. Autre exemple : dans *Brunelle & Colin,* il est question d'un moulin-à-vent. J'avais trouvé des plans de moulins, j'avais fait un moulin en bois exactement comme sur les plans, mais ça n'était pas satisfaisant. Quelques années plus tard, j'ai eu l'occasion de visiter un moulin en activité et je me suis aperçu qu'un moulin en activité, c'est tout blanc à l'intérieur ! C'est un truc auquel on ne pense pas, quand tu vois sur le document que c'est du bois, tu fais du bois ! Cela m'a servi par la suite pour faire *Le Ponton,* l'intérieur du bateau qui sert de prison ; automatiquement, j'ai essayé de penser à ce que faisaient les mecs à l'intérieur d'une prison. Ils s'emmerdent ; qu'est-ce qu'ils font ? Des graffiti ; il n'y a pas de prison sans graffiti. Ce sont des détails qui font que le document est vivant, plutôt qu'une reconstitution froide et fausse.

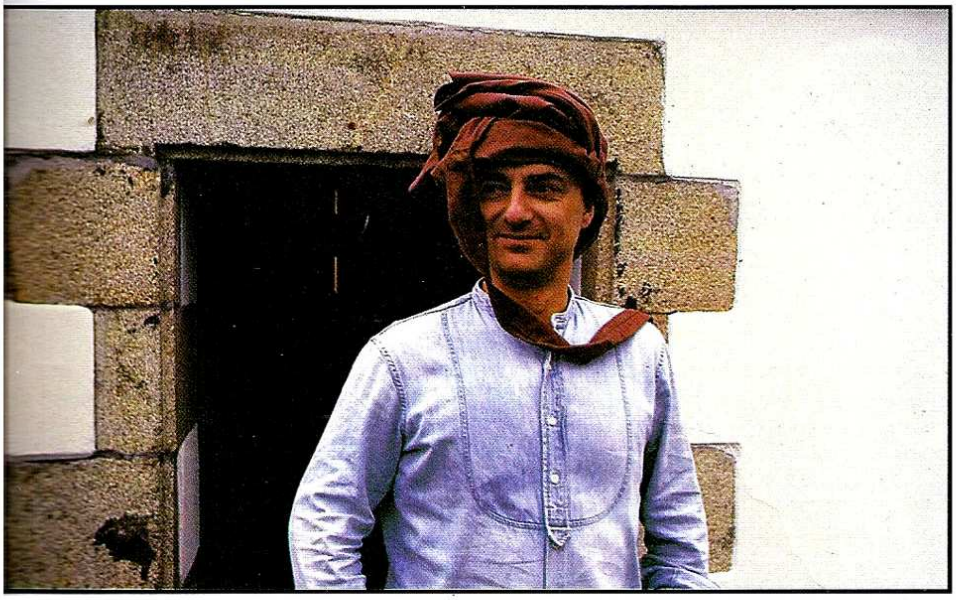




▲ *Brunelle et Colin, les premières esquisses.*

Essai de chaperon médiéval. Bourgeon répète pour les personnages de Brunelle et Colin. ►







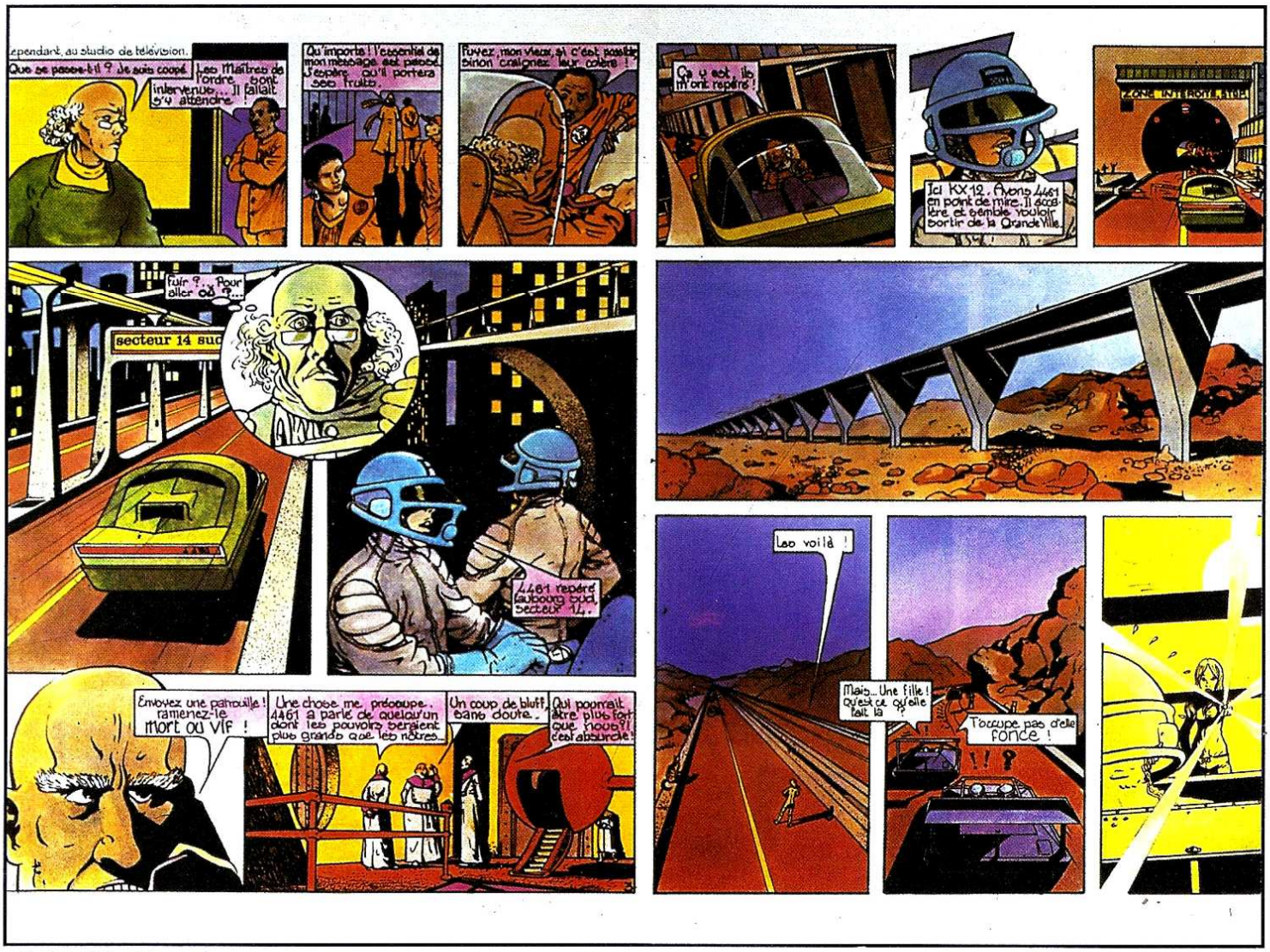
Pour un dessinateur, comme pour un historien, la documentation est aussi la critique de cette documentation. Mais pour faire des histoires de fiction, ce sont quand même des histoires fantastiques qui n'ont pas de rapport avec l'histoire avec un grand H.

Oui, ça dépend des histoires. *Brunelle & Colin,* a démarré à clochepied, dans la mesure où Génin n'était absolument pas tenté par le Moyen-Age. Josselin, le rédacteur-en-chef de *Djin* m'avait proposé une série sur le Moyen-Age et comme je travaillais à ce moment avec Génin, j'ai trouvé logique de continuer à travailler ensemble. J'avais cherché l'idée de base, lui n'étais pas chaud du tout. C'est moi qui ai présenté l'idée de base à Josselin et Génin qui a fait le scénario. On s'entendait bien, mais c'est un truc qui a toujours avancé à clochepied. Il n'était jamais pressé et moi j'attendais pour pouvoir bosser, ce qui fait qu'il y a un ou deux scénarios que j'ai faits moi-même...

Les Compagnons du Crépuscule, c'est un peu une reprise de *Brunelle & Colin* tel que je l'avais vu dans ma tête au départ, et qui n'a jamais été fait. Et c'est en même temps un défoulement (bien qu'il y ait des recherches de costumes), par rapport aux *Passagers du Vent* qui est une série très astreignante sur le plan documentaire.

Le Moyen-Age ou la période prérévolutionnaire, ce sont des époques que tu aimes bien ?

C'est vrai pour le Moyen-Age, pas pour le XVIII^{e} siècle.
Je m'y suis intéressé par le biais de la marine en bois. Je l'ai découverte en réalisant une maquette de bateau, en cherchant des documents pour elle et avec les premiers tomes du *74 canons* de Jean Boudriot. C'est la bible de la marine en bois du XVIII^{e} siècle, tout à fait passionnant à lire. A partir du moment où j'avais ça, j'ai vraiment eu envie d'exploiter cette source d'information. Pour la première fois, en lisant son livre, on entrait dans un bateau, on en connaissait les dimensions, les hauteurs sous barreau, les ustensiles de bord, le nombre de gens logés dedans. La manière dont ça fonctionnait, tout un univers, clos, merveilleux pour un dessinateur. Parce que chaque entrée dans une ville pose un problème nouveau tandis que sur un bateau, tu peux choisir les étapes en fonction de ce que tu as comme documents. C'est arrivé pour le *bois d'ébène* parce qu'au départ, l'histoire devait se passer à Gorée, mais j'ai trouvé des documents beaucoup plus intéressants sur Juda, et j'ai dévié sur Juda – ce qui a d'ailleurs changé toute la suite.



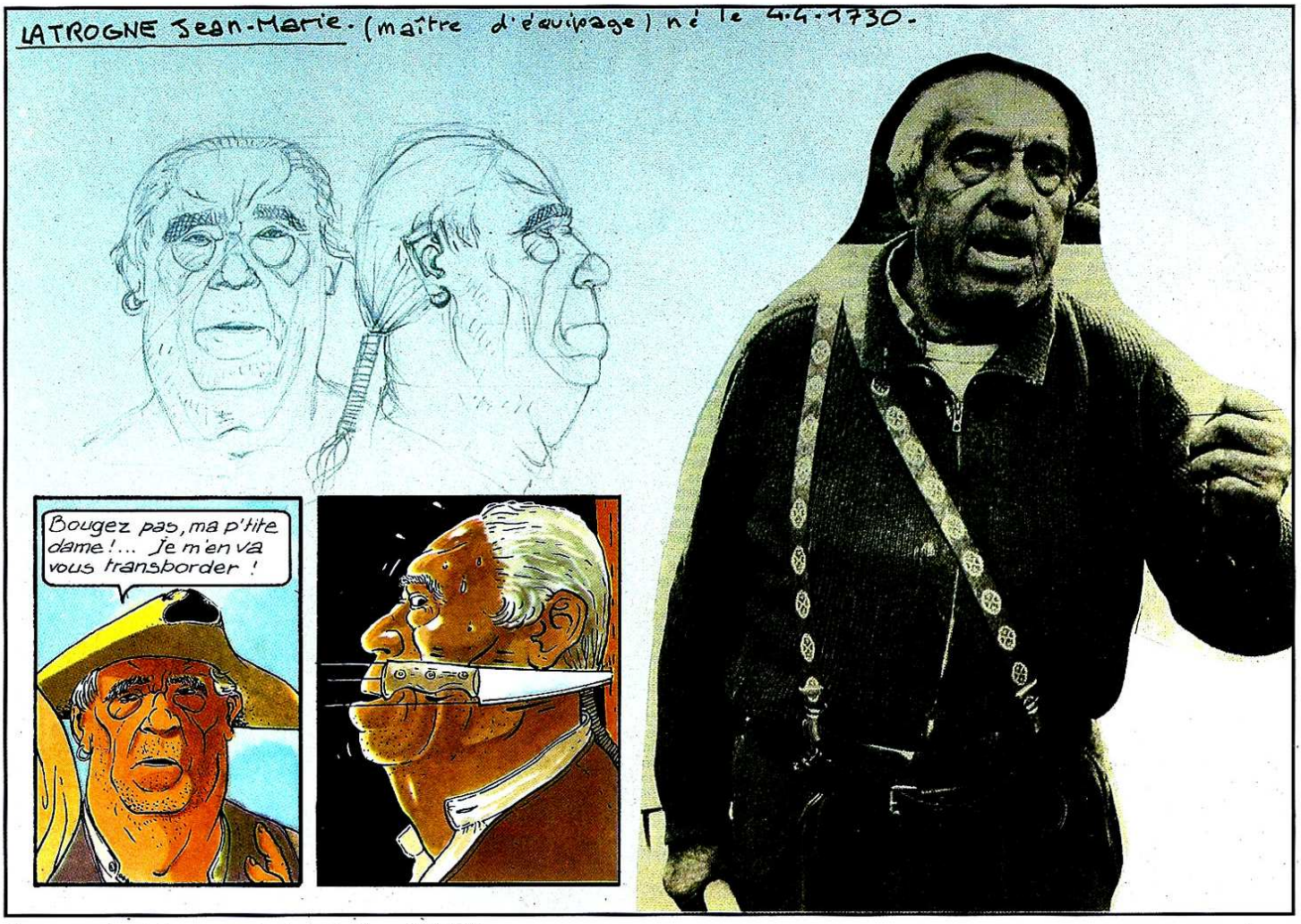
« Magica », Editions Fleurus

Tu pourrais travailler sur d'autres époques ?

Oh, oui. Il y a des époques un peu maudites. Par exemple, j'aurais beaucoup de mal à travailler sur le XVI^e^ siècle. Surtout la fin, à cause des costumes, qui sont affreux. J'aurais beaucoup de mal à faire ces types en barboteuses, sous Henri III, c'est épouvantable à dessiner. Il y a tout le Haut Moyen-Age, où il se passe des choses intéressantes. Il y a l'Antiquité. Les Celtes, sont intéressants, mais c'est très dur de s'attaquer à des vaincus. Faire une bande avec des Gaulois, ça ne va pas, parce qu'on sait d'avance qu'ils sont foutus. Faire une bande avec des Incas, c'est pareil... On ne peut pas rentrer dedans parce qu'on se dit que de toute manière ça se termine mal, ces populations vont disparaître. Ces gens vont se faire bouffer. C'est dommage, il faudrait remonter beaucoup plus loin, mais il y a toujours le fait qu'on ne peut penser Gaulois sans penser Romain, parce qu'on sait. Les Mérovingiens, ça pourrait être marrant, mais question documents... on est obligé de tout inventer...

Tu n'as jamais fait d'histoire se passant à l'époque contemporaine ?

Des petites histoires, quand on m'en a demandé. Ça ne veut pas dire que je n'en ferai pas. Il y a plusieurs raisons : d'abord je n'aime pas dessiner les bagnoles. Puis ça m'est difficile de rêver sur une époque que j'ai tout le temps autour de moi, de raconter ce qui m'est proche. Je préfère le biais de l'Histoire parce que tu peux raconter des choses tout à fait contemporaines, mais avec de la pudeur, de la distance que tu donnes, l'événement, l'espace-temps. Tu arrives finalement à dire plus de choses, tu peux aller plus loin. Dans *Le sortilège du bois des brumes* et sa suite *Les yeux d'étain de la ville glauque*, où c'est étalé dans le temps, mais aussi complètement imaginaire, fantastique, je peux dire des choses parce que j'ai la protection de la fiction. Des choses qui seraient très crues, très dures, dans la vie courante, dans une histoire du XX^e^ siècle ; tu mets exactement la même chose mais dit par des lutins, ça passe... Mais je n'exclus pas d'y venir ; en plus, j'aime bien les filles en jean's, alors, ça peut arriver... (rires) Mais contemporain... je ne veux pas faire quelque chose de politique parce que ça m'emmerde et que je ne suis pas armé pour ça. Il faudrait quand même que je puisse continuer à rêver. Dès qu'un personnage évolue, automatiquement dans une aventure, il va y avoir un contexte politique, donc prise de position ; il y a des prises de positions faciles, trop faciles. Faire quelque chose contre les régimes d'Amérique Centrale ou contre le Goulag, bon, qu'est-ce que ça nous apporte ? Soit c'est trop facile, soit tu marches à côté de tes pompes. Parce que je ne suis pas informé (enfin, comme tout le monde, par la radio et le journal), mais je n'ai pas vécu d'expérience dans un pays, qui me donne une vision que d'autres n'ont pas. C'est ça l'intéressant, parce que si c'est pour répéter ce que dit le journal du matin, ce n'est pas la peine ! Dans une histoire contemporaine, ce qui compte ce sont les relations entre individus... Enfin, je préfère ne pas parler de mes projets, parce que c'est une manière de les tuer.



Un anonyme découpé dans un magazine devient La Trogne (T.III, T.V).

Du vrai comme un des beaux-arts

Mais dans tes histoires, tu utilises des personnages réels ?

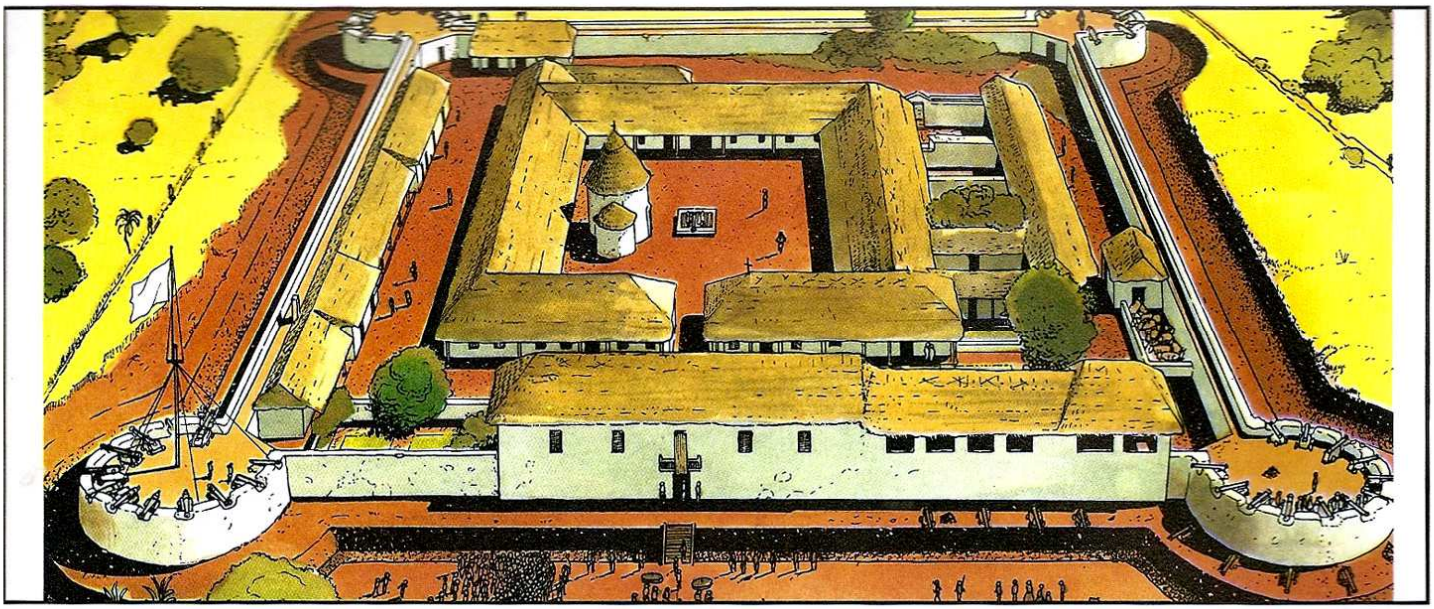
Quelques-uns, oui. Par exemple, le gouverneur du fort de Juda, Montaguère. Il a existé. Les personnages allaient dans ce fort. J'avais la liste de tous les gouverneurs du fort. Automatiquement, ils tombaient sous l'un de ces gouverneurs. Je n'avais aucune raison d'en inventer un. En plus, j'avais des données sur lui, j'avais son nom, ses mœurs, c'était un personnage louche, frauduleux, ça ne faisait qu'apporter à l'histoire. Par contre, ce que je ne me permets jamais, c'est de déplacer un personnage historique. Par exemple, l'abbé Forissier, j'ai inventé ce nom pour ne pas mettre l'abbé Bullet alors qu'il lui ressemble beaucoup, parce que je me suis basé sur ses lettres pour créer le personnage. Mais l'abbé Bullet n'était plus à Juda quand la Marie-Caroline y arrive ; je ne voulais pas, à trois ans près, créer de confusion. De même que la Marie-Caroline s'appelle ainsi alors qu'elle est bâtie d'après un bateau réel qui s'appelle la Marie-Séraphique ; mais ce bateau a été trois fois à Juda, à des dates différentes, aussi je ne voulais pas qu'il y ait de confusion possible en reprenant le même bateau.

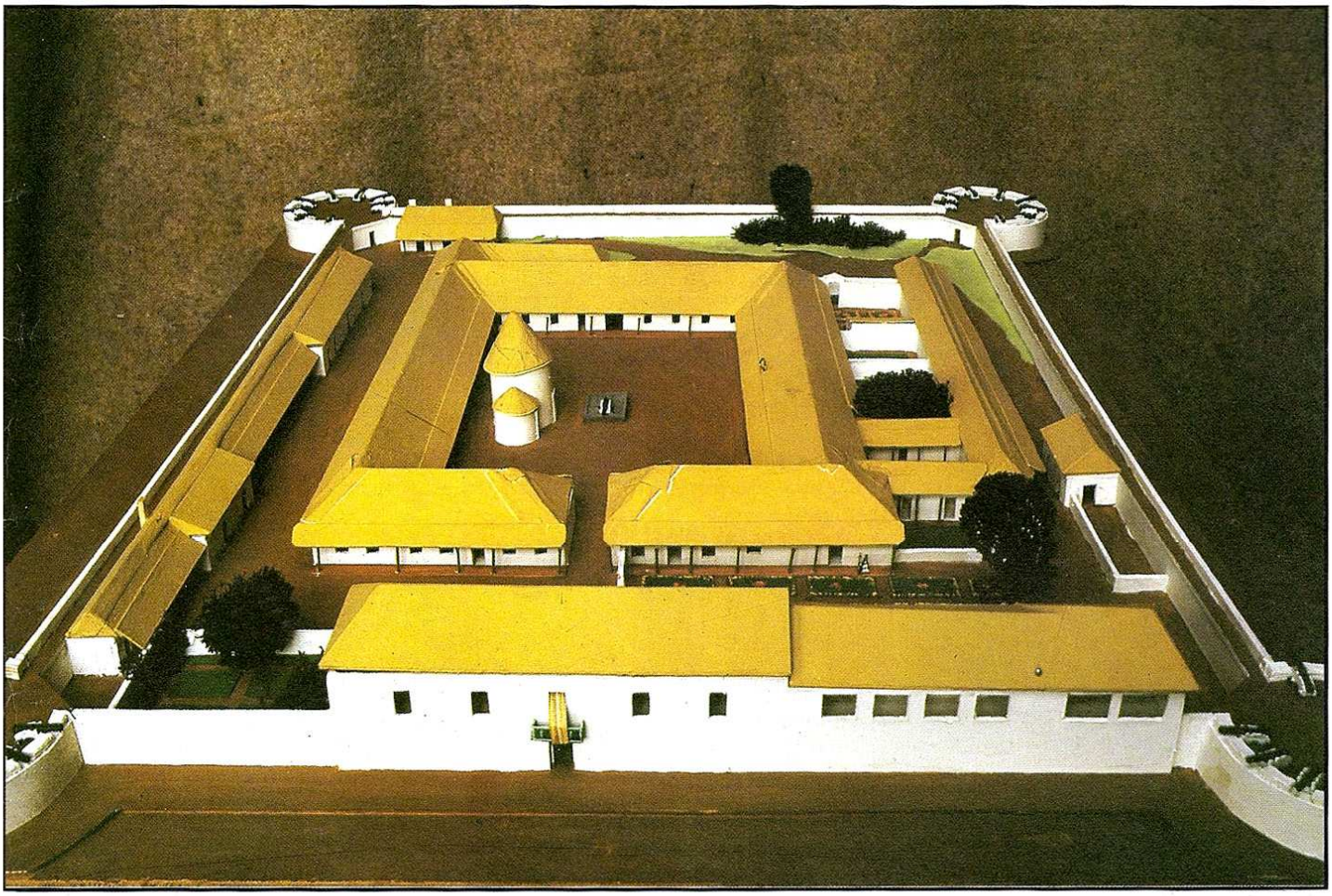
Dans la BD, ce genre de scrupule est assez rare, pour ne rien dire du roman historique..

Ce n'est même pas des scrupules. Quand on raconte une histoire, il faut y croire soi-même. Pour moi, c'est motivant, j'ai l'impression de raconter une histoire vraie. Si je la transformait trop, j'aurai l'impression qu'elle ne tient pas debout, qu'elle n'est pas vraie, que je dis n'importe quoi !

***Les Passagers du Vent* tranchent sur tout ce qui a été fait avant dans ce domaine : ton attitude par rapport à l'histoire, par rapport à la reconstitution, par rapport à la doc. et tout ça, mais aussi par rapport à l'approche des personnages, leur vie quotidienne, leurs mœurs ; est-ce que tout cela vient d'une réflexion sur ce qui se faisait avant ?**

Déjà, ce qui a été fait avant l'était dans une optique de BD qui n'est pas celle des gens de ma génération. Ces gens travaillaient pour des journaux pour gosses, ils faisaient (je ne veux pas être péjoratif) un travail alimentaire. Ce n'est pas qu'ils n'avaient pas d'ambition, c'était des gens qui travaillaient bien et faisaient bien leur boulot, mais le côté « auteur » de la BD n'avait pas encore germé dans la tête des gens. Certains d'ailleurs se retrouvent aigris parce qu'ils ont un peu raté le coche, ils auraient pu eux aussi raconter ce qu'ils avaient dans la tête, et ils en veulent à la terre entière. Moi, je n'avais pas une culture BD importante. Je n'avais pas le poids de la BD derrière moi. J'ai trouvé ça par hasard, je cherchais du boulot, j'étais au chômage depuis six mois. J'étais déjà âgé quand j'ai commencé la BD, c'était en 1972, je suis né en 1945. J'ai commencé à travailler pour des journaux de gosses catho, où je ne faisais pas ce que je voulais, j'étais un peu brimé. Alors évidemment, la censure, ça appelle la réaction ; d'autre part, ce goût que j'ai pour la documentation, qui est un élément moteur plus qu'autre chose – je n'ai aucune prétention d'historien –. La différence avec ces gens-là, c'est que je n'ai pas suivi la même filière.





Le comptoir de Juda (T.III). Maquette réalisée par François Bourgeon d'après un plan du XVIII^e siècle.

Dans ta doc, il y a aussi ce que tu n'utilises pas. Tu prends beaucoup de photos...

J'essaie toujours de faire dans l'esprit de ce que je disais à propos du maillet de bois. Confronter le document avec la réalité contemporaine. Si ça se passe au Dahomey (le Bénin actuel), je vais avoir des documents d'époque, souvent peu fiables, parce que faits par des illustrateurs européens qui n'ont jamais mis les pieds dans ces pays, style la série des *Tours du monde*. Et ces documents, même les plus fiables, sont en noir et blanc. C'est important de savoir la couleur de la terre du pays. Il faut alors que je fasse des photos. Je n'ai pas été moi-même au Dahomey, mais j'étais très content, parce que j'ai reçu des lettres de gens qui l'ont fait ou de Béninois, persuadés que j'avais été sur place. Ça fait assez plaisir.

Un mot des maquettes que tu réalises, comme le fort de Juda en volume, la cabine du bateau, le bateau lui-même...

En fait, c'est un gros gain de temps. Je regrette, à partir du moment où j'avais les plans, de ne pas avoir fait une maquette de l'intérieur de la Marie-Caroline. J'ai fait la cabine, mais tardivement, pour le dernier album. J'aurais pu faire, en contre-collé toute la partie arrière, j'aurais

gagné du temps pour choisir les angles de vue, j'aurais perdu deux semaines à le faire, mais récupéré après. La maquette du fort m'a permis d'avoir une idée générale du fort, sans être obligé de monter une perspective à chaque fois. D'autre part pour étudier les éclairages, les ombres, en fonction de l'heure de la journée, les faire varier. D'un côté, facilité de dessin, d'un autre, la satisfaction, pour croire à sa propre histoire. On a l'impression de raconter une histoire vraie, dans la mesure où on ne déforme pas la réalité et où rien, aucun document, ne vient à l'encontre. J'imagine donc qu'il y a un trou dans l'Histoire que je comble, comme si j'avais retrouvé une série de lettres.

Dans le même ordre d'idées, il y a des visages en terre des lutins.

La statuette d'Isa, ce n'est pas moi qui l'ai faite, c'est un cadeau qu'on m'a offert après, je ne m'en suis pas servi. Les lutins, je les ai faits avant, pour m'en servir dans un dessin dit réaliste et c'est très difficile d'avoir des personnages imaginaires. Je voulais pouvoir les matérialiser. Savoir, pareillement, comment la lumière pouvait accrocher dessus. Les voir en volume aussi. C'était plus simple de prendre de la plastiline et de les sculpter.

Tu aimes la matière, ce type de travail. Je vois sur tes murs des masques moulés sur les visages de tes amis...

Oui, oui ! j'aurais aimé faire de la sculpture, j'aime bien le bois, j'ai abattu quelques pommiers dans mon jardin, que je laisse sécher... j'aime bien le travail manuel, bricoler...

Pareil pour les personnages eux-mêmes. C'est tentant de travailler sur des personnages existants. Pas pour les copier, mais pour renouveler les gammes d'expressions. Quand on veut faire grimacer quelqu'un, le seul modèle qu'on a à disposition, c'est soi-même. La gamme est réduite en fonction de sa morphologie. On a fait une expérience avec quelques amis, on a loué un modèle trois heures par semaine, pour faire des croquis. On va refaire ça avec d'autres modèles. Il y a longtemps que je n'ai pas fait de croquis et ça fait le plus grand bien.

En dehors de la doc matérielle, tu en as une d'un autre ordre. Tes histoires sont crédibles aussi sur le plan de l'économie, des mentalités, langage, des rapports sociaux, une vision assez globale de la documentation ?

En fait, les rapports humains, en priorité, sont le moteur de mes histoires. Tout le reste doit être au service de ça, c'est le décor, l'emballage-cadeau. Ce qui m'intéresse le plus, c'est qu'il se passe quelque chose entre les gens, à travers ce contexte soit historique, soit pseudo-historique, soit inventé. On voit comment était organisée la vie sur un bateau, quels étaient les rapports entre les paysans et les seigneurs, entre la noblesse et la bourgeoisie... On revient toujours aux mêmes problèmes, ensuite. On essaie de trouver des parallèles avec notre époque. Ce n'est pas difficile d'imaginer, avec un peu d'acuité intellectuelle et de bon sens. Ce n'est pas dur de donner un semblant de vraisemblable à des histoires de fiction.

Jacques Martin dans son récent *Vercingétorix*, l'a imaginé rasé et imberbe lors d'une évasion imaginaire ; il peut alors le représenter comme il veut...

Oui ! Jacques Martin a marqué énormément de gens, il y a des vocations d'historiens qui lui sont dues. Son antiquité n'est pas la mienne. Je la comprends très bien, c'est celle qu'on nous a enseignée quand on a fait du latin...

C'est le point de vue romain...

Oui, c'est l'Antiquité classique. Si je traitais la même époque, dans les mêmes régions, ce serait très différent, notamment le côté méditerranéen de sa Grèce. Ses marchés (on en revient toujours à la même chose) c'est net, c'est propre, il n'y a pas une peau de banane par terre, tout le monde est propre ! C'est merveilleux ! c'est réglé ! Il n'y a pas, justement, ce côté méditerranéen, criard, chatoyant. Bon, mais c'est sa vision des choses, c'est tout à fait respectable. Et ça se lit bien !

Les inquiétants lutins des « Sortilèges du bois des Brumes ». Ed. Casterman, réalisés par F. Bourgeon (photos, Association Clovis).



Grimaces et sourires

Il y a des choses qui te choquent dans les œuvres des autres, qui reconstituent une époque ?

Bien sur il y a des choses qui me font sourire, comme dans un mauvais film. Ce qui me choque, ce n'est pas la documentation, c'est une manière d'exprimer les choses, des choses sans talent, voyeuristes. Je ne me prive pas de mettre de la violence quand j'en ai besoin, mais il y a une manière de l'amener, la justification qu'on en donne. Tout ce qui est gratuit me gêne, tout ce qui est exhibitionniste, complaisant. Je ne vais pas citer de noms.

Certains passages très durs de tes histoires t'aident à régler quelques comptes, notamment avec la BD pour gosses ?

Ce ne sont pas des comptes à régler, mais je veux dire que des cons, on en rencontre tout le temps. Dans la vie, souvent, on les ménage parce que ça ne sert à rien de partir en guerre contre le monde entier. Mais dans la BD, on peut leur foutre une claque alors il faut le faire, quoi ! c'est aussi simple que ça, un petit plaisir qu'on s'offre.

Tu as souvent pris le contrepied des représentations traditionnelles de certains sujets. Même sur les esclaves. La plupart des BD sont anti-esclavagistes mais tu l'as fait en remettant quelques éléments debout, de façon très concrète...

Je ne suis pas du tout manichéen. La BD qui a été faite avant, pour les gosses, l'est énormément. Donc, déjà, un besoin de se démarquer de ça. Puis, dans la vie courante, j'ai horreur des choses qui sont établies, des gens qui ont raison, qui cherchent à convaincre. Les choses sont plus subtiles, plus compliquées. Ce n'est jamais complètement blanc, complètement noir. Quand je suis à la place d'un personnage d'un seul coup j'essaie de me mettre à la place de l'autre et de sentir sa manière de voir les choses. Un problème d'équilibre qui gère toutes les vies, je crois. Je me sers des personnages secondaires pour amener des points de vue différents des personnages principaux.

Dans la nouvelle saga que publie Casterman ta façon d'employer des lutins prend aussi le contrepied de ce qui se faisait. Ils sont cruels, méchants, mais de manière innocente...

Oui. Le second volume est pratiquement terminé, le troisième va clore la série.

Ils sont cruels, comme des chats, les lutins avec leurs bonnets rouges, c'était Walt Disney, c'était les Schtroumpfs. Ce ne sont pas non plus les lutins de la tradition populaire, qui est celle des illustrateurs du XIX^{e} et qui ont été repris dans les dessins animés. Je ne sais pas comment au Moyen-Age ils voyaient les lutins, vraisemblablement pas comme ça. Il fallait chercher autre chose.

Le côté Schtroumpf Noir : ils mordent (rires). Tu as le temps de faire autre chose ? Un album, ça doit vider complètement ?

C'est assez vidant, oui. J'appréhende toujours la décompression qui suit la dernière planche. Cette année a été chargée, il y avait notamment le film de Christian Lejalée, qui a pris dix jours d'enregistrement sonore, quinze jours de tournage. C'est lourd. Les rapports avec Lejalée ont été intéressants, même si ça m'a retardé. J'essaie de ne pas prendre d'autre boulot que la BD, ça éparpille. Il y a longtemps que je n'ai pas pris de vraies vacances... Autant j'aime faire des croquis, dessiner pour le plaisir, autant l'illustration m'intéresse de moins en moins. Ce qui est le plus moteur dans la BD, c'est de raconter, or l'illustration ne raconte pas, ou d'une manière différente. Sans le côté narratif, je m'ennuie vite.

Tu peux parler de tes projets immédiats ?

J'en ai plusieurs. Un sur un personnage qui a existé, mais je ne sais pas si je vais le réaliser. Ça se passe au début du XVIII^{e}, je peux suivre le personnage à la trace, sur les lieux, etc. Il me manque tout un contexte historique, sur cette région où j'habite, et je ne veux pas partir sur rien. C'est plus facile de maîtriser l'univers d'un bateau que cet univers historique précis avec toute la vie, les rapports entre les paysans, l'environnement. Et toutes les idées fausses qu'on a dessus, les mauvais livres d'histoire, tout ça à détruire et à refaire, c'est fou !

Et *Les passagers du Vent* ?

Les Passagers du Vent, j'en ai ma claque ! j'ai commencé en 1979, le dernier album est sorti l'an dernier. C'est pas mal dans une vie, et les personnages sont arrivés au bout de ce qu'ils peuvent dire entre eux. Il faudrait qu'ils évoluent et pour évoluer, il faut un fossé ; en temps réel aussi, je l'ai souvent dit, je ne reprendrais pas avec les mêmes personnages, plutôt avec Enora, tricher un peu pour sauter carrément quelques années, passer à une période différente, avoir d'autres gens, tout en restant dans le cadre maritime, peut-être dans le milieu portuaire, qui est aussi mal connu.

Tu as définitivement enterré la période où tu travaillais avec des scénaristes ?

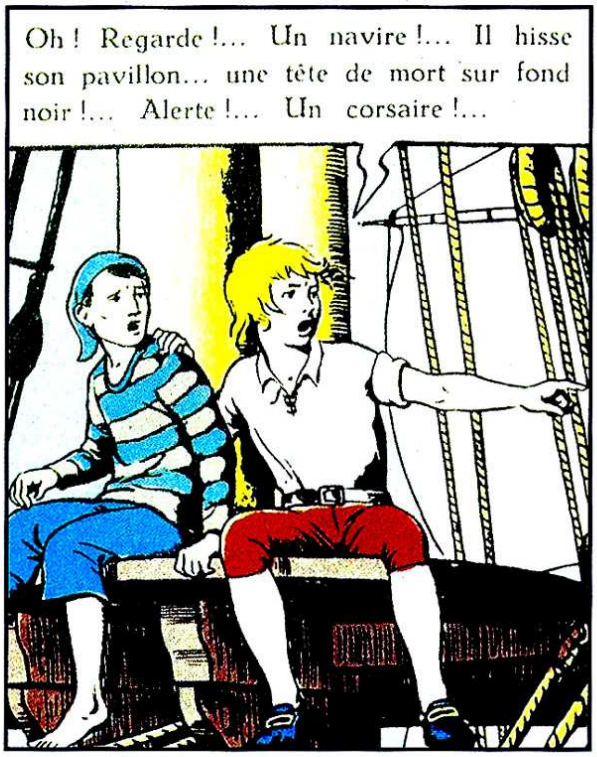
Si je retravaillais avec un scénariste, il faudrait vraiment que ça tombe très bien. Parce que je suis quelqu'un qui n'arrive pas à respecter ses propres scénarios ; alors ceux des autres ! Avec Génin, il s'est passé des choses épouvantables ! Des épopées rigolotes... Ce n'est pas par mépris de ce qu'il fait, mais c'est inéluctable : un type va faire un scénario en trois semaines, puis, toi, tu vas travailler un an dessus ; tu vas y réfléchir constamment ! Tu as envie d'y apporter plein de choses, tu vois ce qui a été fait, tu modifies, tu vois ce qui ne va pas ; puis ton imagination travaille en même temps. Tu dessines une foule, tu as un petit personnage dans un coin, tu te dis tiens, ça serait drôle s'il se cassait la gueule dans la case d'après, sur une peau de banane. Il va donc se casser la gueule, et tu te dis alors : c'est con qu'il se soit cassé la gueule, parce que le soldat qui est à côté va s'apercevoir qu'il s'est cassé la gueule. Donc, alors qu'il devait faire ça. Il va être obligé de faire ça et, bon, ton scénario fout le camp...

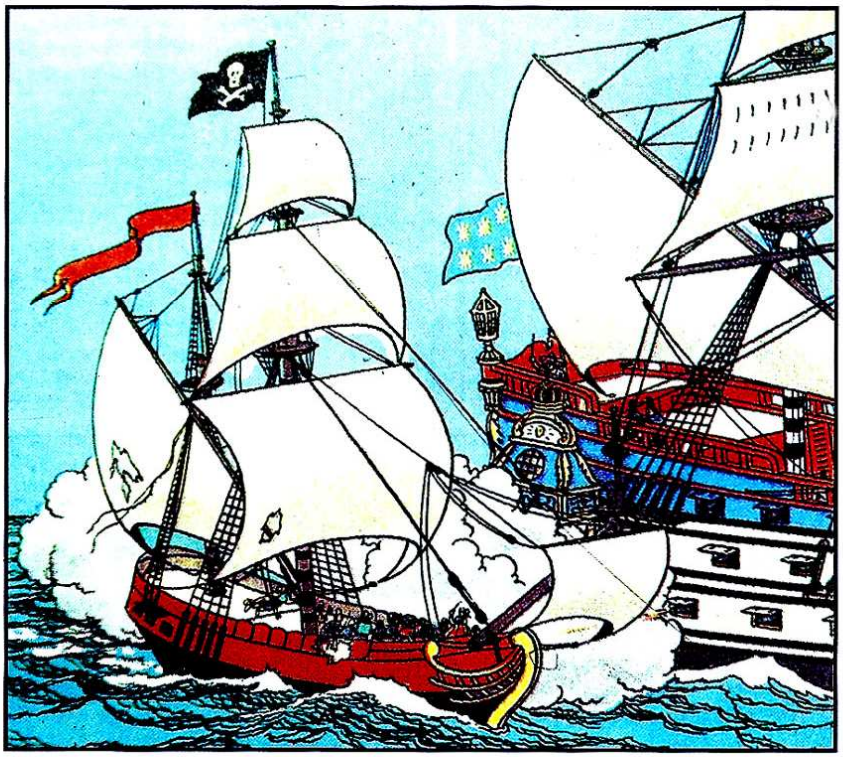
Propos recueillis le 6 octobre 1985, quelque part en bretagne, par

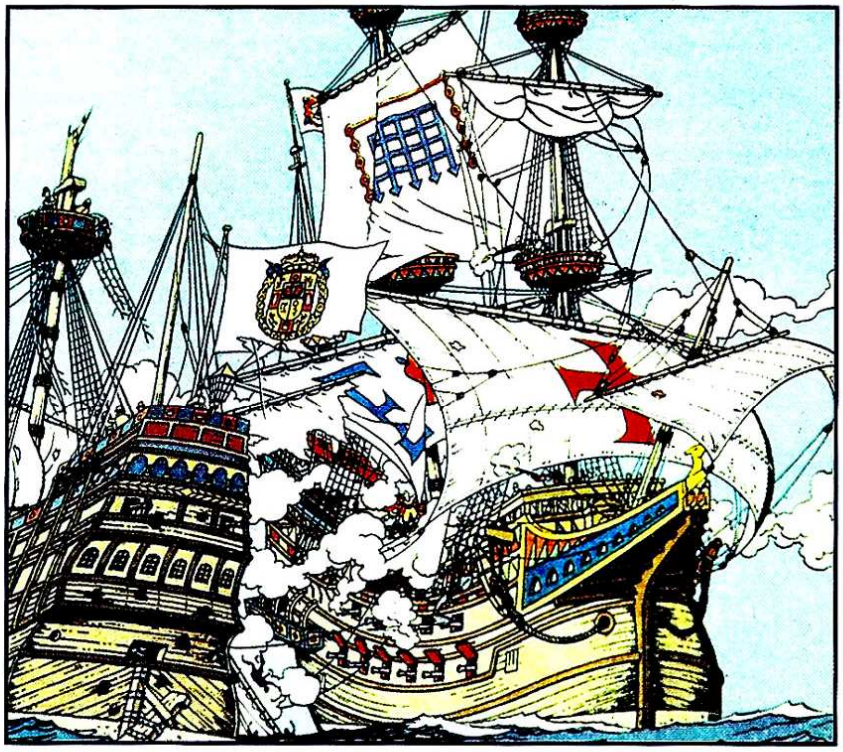
PIERRE FORNI
& YVES FRÉMION

Pierre FORNI : né en 1949. Président de l'association CLOVIS. Historien, auteur d'une thèse sur les bronzes antiques de Paris, il a publié avec P. Perin et Charlotte Feiffer une vie privée « Au temps des royaumes barbares » illustrée par Pierre Joubert.

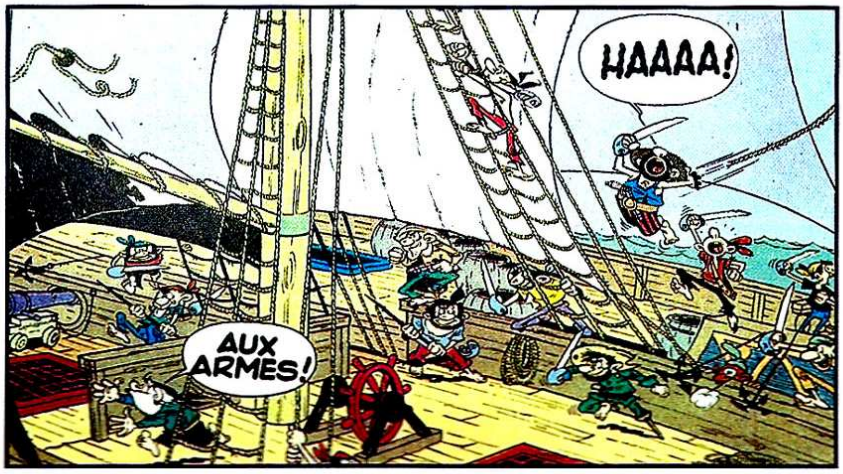
Yves FREMION : né en 1947. Ecrivain, critique, journaliste et chanteur chroniqueur à Charlie mensuel depuis 1974. Alias Théophraste Epistolier il a été rédacteur en chef du « Petit Miquet qui n'a pas peur des gros ».

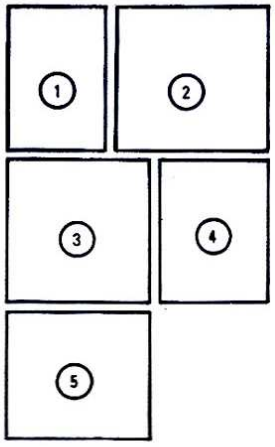












1 Cuvelier, « L'extraordinaire Odyssée de Corentin », Ed. du Lombard.
2 Hergé, « Le secret de la licorne », Ed. Casterman.
3 Bob de Moor, « L'invincible Armada » Tome 1, Ed. Casterman.
4 Charlier/Hubinon « Le Vaisseau Fantôme » in Barbe-Rouge, Ed. Dargaud.
5 Remacle « Le vaisseau du diable » in le Vieux Nick, Ed. Dupuis.



Hugo Pratt « la Ballade de la mer salée », Ed. Casterman.

MARINE A VOILE ET BATEAUX DE PAPIER

Lumière et forme venues d'un vitrail, recherche et précision venues d'une maquette de bateau, amour de la Bretagne, riche bibliothèque marine, attirance pour les univers d'enfermement, comme la forêt et la mer... Voici quelques-uns des chemins maritimes et terrestres, qui conduisent à François Bourgeon et à la série des *Passagers du vent.*

Œuvres d'un homme, ces cinq albums sont aussi l'aboutissement et le dépassement des bandes dessinées sur la mer qui ont suivi la lente évolution d'un type d'expression longtemps réservé à la jeunesse.

Les sources quasi exclusives de ces BD marines, ont donc été les romans ou récits d'aventures maritimes écrits par Daniel Defoe, Louis Garneray, Œxmelin, Jules Verne, Joseph Conrad... Souvenirs des bibliothèques Hetzel, Rose, Verte, ou Rouge et Or.

Ces ouvrages ont établi une codification du genre pouvant se résumer ainsi : XVII^{e}-XVIII^{e} siècles/Corsaires-pirates-marins des « Royales »-contrebandiers-pêcheurs/grands voiliers occidentaux-fellouques barbaresques-jonques asiatiques/combats navals-mutineries/tempêtes/épices-bois d'ébène/trésors/capitai-nes/femmes cachées/jambes de bois/...et une bouteille de rhum !

L'archétype de ces histoires est *L'île au trésor* de Robert-Louis Stevenson, et il n'est pas étonnant que ce livre figure au plus haut – avec *Peter Pan* – dans la mythologie enfantine. Stevenson a aussi créé le « modèle marin » le plus répandu, avec Jim Hawkins, ancêtre d'une lignée de « petits Mickeys mousses » de la BD : Corentin, Cori, Jérémie, Colin-Colas, et des assimilés comme Pépito et Marine.

La bande dessinée a aussi recruté des équipages adultes venus de la littérature de mer : Surcouf, Avery, Bowen, Achab et sa baleine... mais elle a su enrôler ses propres marins, notamment dans les tavernes enfumées de Sain-Malo ou Southampton : Barbe Rouge, Le vieux Nick et Barbe Noire, Cormoran, Justin Hiriard, le chevalier de Haddoque, Bruce J. Hawker... tous capitaines !

Un seul manque à cet appel, un certain marin romantique et solitaire, mais Corto Maltese n'est-il pas un héros de terre ferme ?

Chemins du merveilleux enfantin, de l'humour en mer, ou des insondables angoisses des hommes, les voies maritimes de la BD ont été parcourues par des vaisseaux marchands, guerriers ou fantômes, par les monstres de leurs profondeurs et jonchées par les débris des naufrages. Elles ont eu un goût de sel et de poudre, elles ont offert la luminosité de leurs crépuscules et les ailes blanches et leurs vaisseaux de haut-bord à des artistes aussi différents que Milton Caniff, Foster, Jacques Martin, Paul Cuvelier, Bob de Moor, Paul Gillon, Hugo Pratt... et même Hergé.

Mais tous ces écumeurs d'océans sont restés « en surface ». Quant à l'éclatement graphique et narratif post soixante-huitard, il n'a rien changé, sauf l'expédition de quelques navires dans des galaxies lointaines.

François Bourgeon surgit de la mer

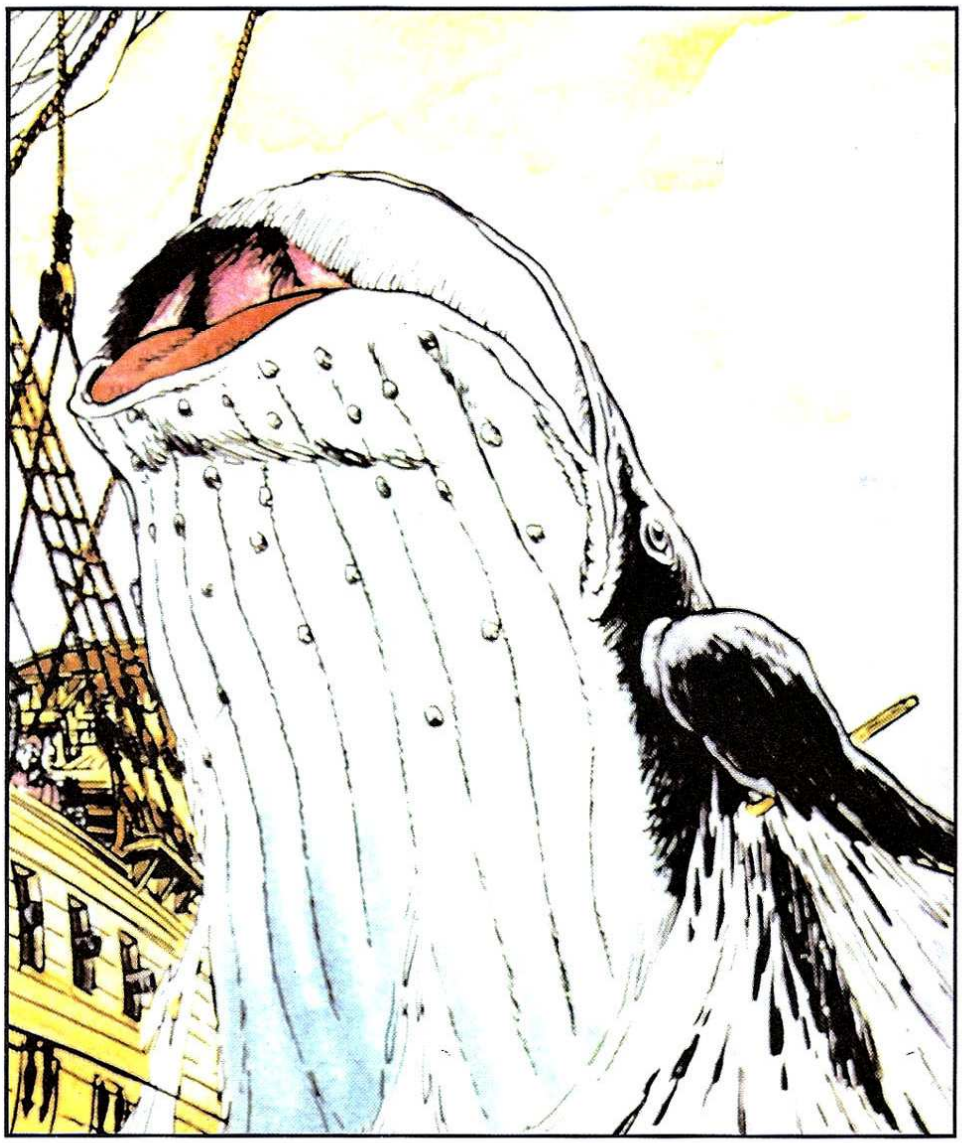
Au moment où la bande dessinée retrouve ses cases et ses histoires, avec un petit « h », les français découvrent les sciences humaines, et redécouvrent le roman historique. La bande dessinée suit, et s'empare de l'Histoire, avec un grand « H ». L'auteur de BD historique doit désormais maitriser une méthode, qui lui permet d'aller au delà de la reconstitution « archéologique », ce que savaient déjà faire Jacques Martin et ses élèves. Historien et sociologue, ce nouveau créateur s'adresse également à un nouveau public : les adultes.

Lorsqu'il embarque ses passagers sur une frégate de la « Royale », un cotre de contrebandiers, ou un brick marchand faisant le commerce triangulaire, François Bourgeon n'innove certes pas. Mais il dit, dans une interview à *Libération :* « La bible de la marine du XVIII[e] siècle, c'est les quatre tomes de Boudriot sur les vaisseaux de 74 canons (Le Foudroyant, dans son œuvre). La plupart des peintres ou des dessinateurs montrent des marines avec des vagues, des oiseaux et des bateaux. Boudriot, le premier, a décrit par le dessin la vie du bord dans tous ses détails ».

Voilà l'innovation, François Bourgeon restitue aussi la vie sur les grands voiliers dans toute sa quotidienneté : excitante, banale, ou sordide. Avant les jambes de bois, il y a la boucherie des combats, « c'est donc vraiment aussi terrible que ça un combat naval – demande Isa – c'est pire – répond Hoel ». Puis il y a la chirurgie sommaire, pratiquée par des humanistes pré-révolutionnaires que l'on n'avait pas l'habitude de fréquenter à bord, « mon rôle est de soulager ceux qui souffrent, et je laisse à d'autres le soin de bouleverser le monde », dit le docteur Rousselot, qui rédige cependant un rapport sur la traite des noirs.

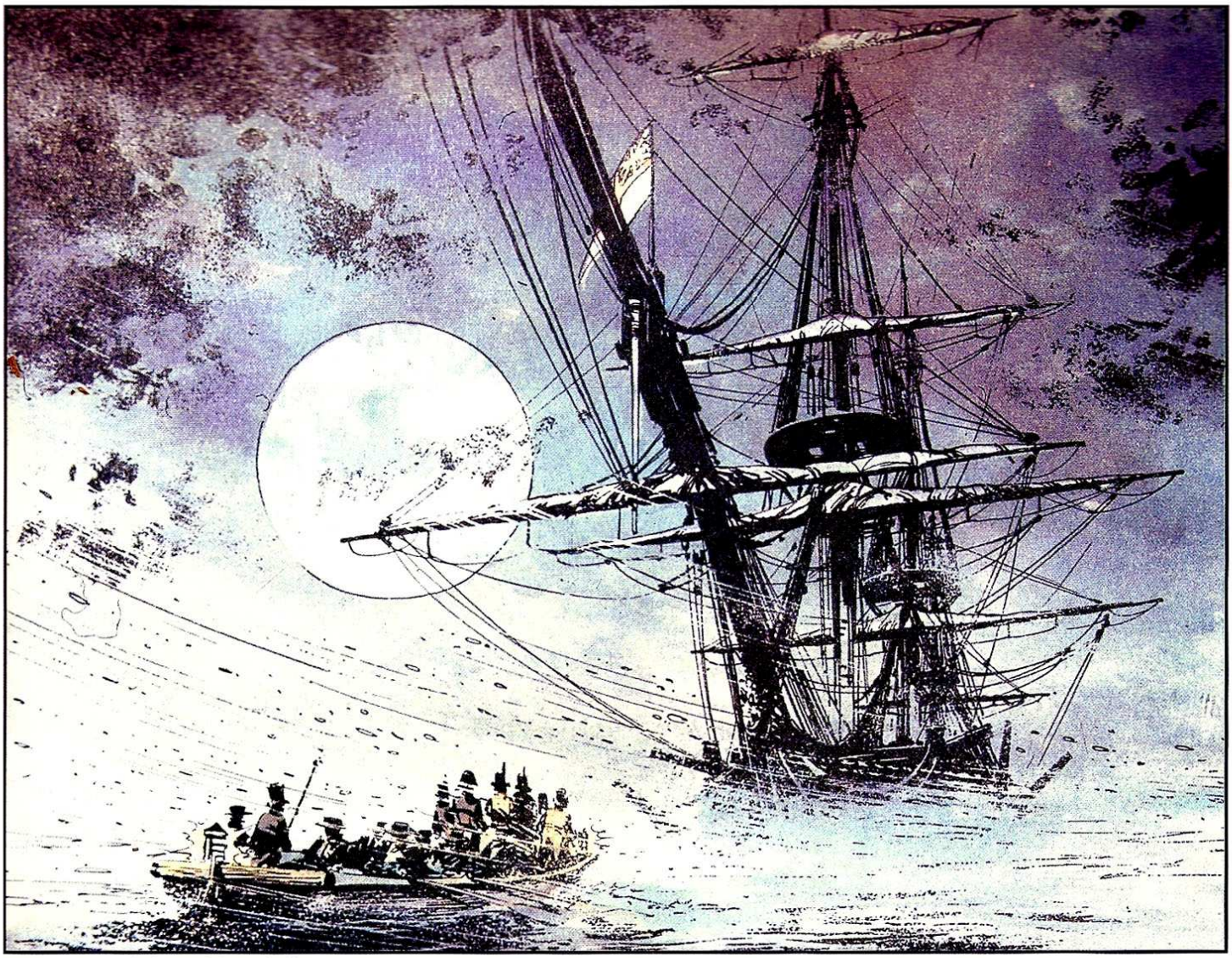
Ceux qui restaient dans l'ombre – « les matelots qu'ont de la chance c'est pas des matelots » – apparaissent, tel le gabier Hoel Tragan, orphelin, breton, et francophone. Il apprend à lire et devient le compagnon d'Isa, parce qu'il a du cœur, « et qu'il pense ». Mais il ne devient pas plus un gentleman que le second du Foudroyant ne devient commandant, c'est encore une affaire de naissance.

Ses personnages comme ses bateaux, François Bourgeon les ancre dans la réalité juridique et sociale de l'époque.





En haut : Hiriart, « Ecume de sang », Ed. Glenat ; ci-dessus Giraud/Charlier, in Blueberry « Ballade pour un cercueil », Ed. Dargaud.



Vance, « Cap sur Gibraltar », Ed. du Lombard.

Le Foudroyant et la Marie-Caroline, comme *Le Transperceneige* de Lob et Rochette, sont des microcosmes où se jouent la comédie humaine d'un XVIII^e^ siècle brillant et décadent. L'action, située dans sa véritable durée, a la valeur d'un document, que pervertit seulement une interprétation de Bourgeon où femmes libérées, anti-cléricalisme, et sentiments de révolte peuvent être parfois « décalés », mais c'est là le droit de l'auteur.

Œuvre adulte, réaliste mais sans complaisance, la série des *Passagers du vent* n'a pas d'équivalent en BD sur le thème de la mer, et n'en a peut-être qu'un dans le domaine historique, c'est *Partie de chasse* de Christin et Bilal.

Comme dans la symbolique alchimique, l'œuvre au rouge transcende les autres œuvres, François Bourgeon scénariste transcende l'historien bien documenté, le technicien de la marine à voile et le sociologue du XVIII^e^ siècle. Il l'exprime dans une interview à *Ouest France* : « Dessiner correctement un bateau, c'est bien mais... ce qui est passionnant... c'est de décrire la vie quotidienne à bord de ce vaisseau qui, une fois en mer, devient un univers clos ».

C'est l'affirmation de son talent, créateur d'un monde où s'exacerbent les passions. Les personnages ne sont plus des héros de papier, mais des êtres incarnés qui haïssent, aiment et trahissent, font l'amour et meurent, au gré de leurs destinées.

Les dialogues sont tour à tour crus, poétiques, ou empreints de dignité, sans trop de convention de « langages d'époque ». François Bourgeon dessinateur et coloriste sait maitriser la lumière et le trait des peintres et illustrateurs de la mer – donnant aussi une superbe galerie de portraits et un ensemble parfait de vues techniques – il y ajoute une narration graphique très personnelle, en retrouvant un équivalent dessiné de cette gestion du temps propre au genre cinématographique que sont les ralentis et les accélérés.

Tout cela concours à imposer la série des *Passagers du vent* comme une œuvre majeure de la bande dessinée historique et maritime, là situant « bien au dessus de la ligne de flottaison de la BD actuelle ».

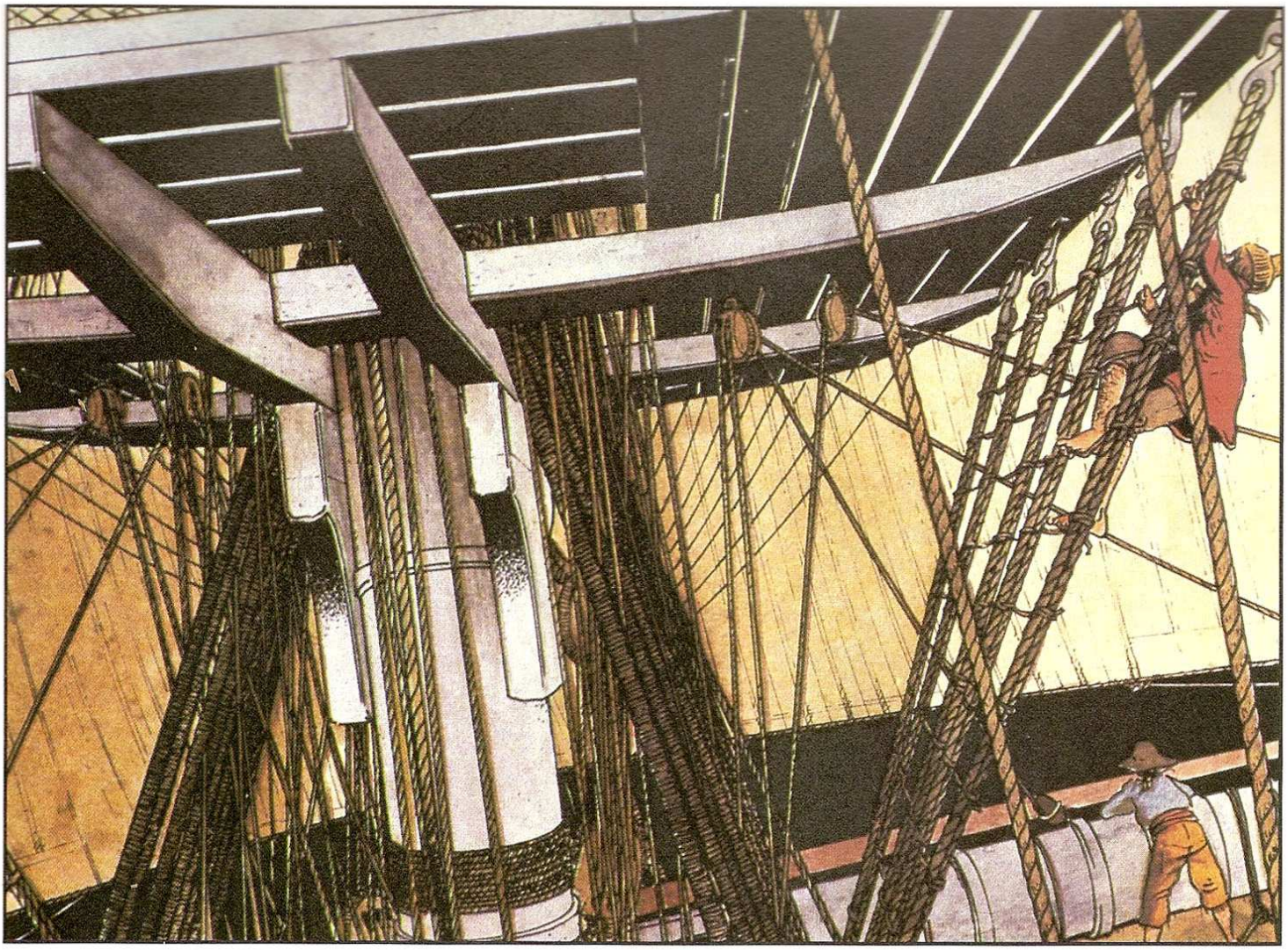
JACK CHABOUD

Jack CHABOUD : né en 1943. Journaliste, auteur de livres pour enfants. Il a publié récemment avec Dominique Dupuis « Le train dans la BD » (Ed. du rail) et prépare avec J.L. Le Hire deux albums de BD sur Notre Dame de Paris et le Haut Koenigsbourg (Ed. de l'arbre à images).



Nous sommes sur le gaillard d'avant, regardant vers l'arrière du navire. Au premier plan, des bittons **1**, des poulies **2**, et des taquets **3** servent à commander, depuis le pont, les manœuvres du mât de misaine. Devant le fronteau de gaillard d'avant dont on voit la potence **5**, la cloche **6** et les cabillauds **7**, est placée une baille **8** où sont roulées des manœuvres.

Au-delà du fronteau de gaillard d'avant s'étend la grand-rue **9**, où des hommes sont en train d'installer un cabestan **10**, sorte de treuil vertical que l'on fait tourner en appuyant sur des barres que l'on y fixe. Derrière est le grand panneau en caillebotis **11** – sorte de claire-voie qui donne un peu d'air et de lumière au pont inférieur ; pour emplir la cale du navire ou y descendre, on soulève ce panneau. Derrière le panneau est la potence **12** sur laquelle on peut poser une extrémité des mâts de rechange, l'autre extrémité étant posée sur la potence du fronteau de gaillard d'avant ; derrière la potence on voit le pied du grand mât **13**. A bâbord, cinq hommes tirent sur un levier qui actionne le piston d'une pompe qui descend au fond du navire : on peut ainsi évacuer l'eau qui s'infiltre et croupit. Une palissade **14** munie de meurtrières a été établie entre le grand mât **13** et le mât de senault **15** pour isoler le gaillard d'arrière au cas où les esclaves, s'ils pouvaient se libérer et sortir par le panneau **11**, tentaient de prendre le contrôle du navire. Cette palissade n'est maintenue que pendant le transport des esclaves d'Afrique vers le lieu où on les destine.



Manœuvres sur le gaillard d'avant de la Marie-Caroline (T.V et T.I).

AUTOPSIE D'UN VOILIER

Dès la fin du Moyen-Age (XV^e^-XVI^e^ siècles), des changements économiques, politiques et intellectuels modifient profondément les marines d'Occident.

En Méditerranée (Levant), les rameurs professionnels, libres, sont remplacés par des prisonniers et condamnés fournis par des conflits religieux (Chrétiens contre Musulmans, Catholiques contre Protestants...) et politiques, et ces « chiourmes » se maintiendront jusqu'au XVIII^e^ siècle, voire jusqu'au XIX^e^ (Russie), avant de servir à terre, dans les arsenaux ou les colonies (les forçats).

La marine au commerce remplace la rame par la voile, qui nécessite moins d'hommes. L'artillerie modifie l'art de la guerre sur la mer comme sur la terre et les vaisseaux de guerre et de commerce seront progressivement adaptés à cette nouvelle arme.

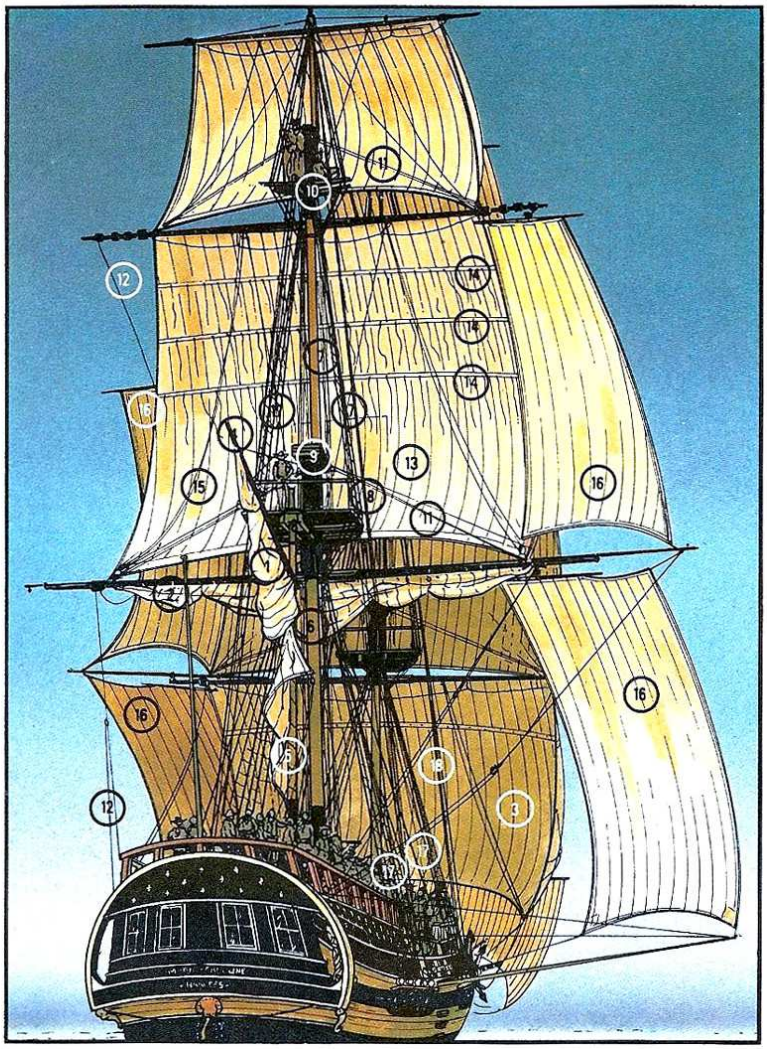
Sur les bords de l'Océan Atlantique (Ponant) de la Mer du Nord, des États se créent (Pays-Bas) ou se développent (Angleterre, Suède, Danemark), qui entrent en concurrence avec l'Espagne et le Portugal dans la découverte, l'exploitation et la colonisation des Indes occidentales (Amérique), dans les échanges avec l'Asie...

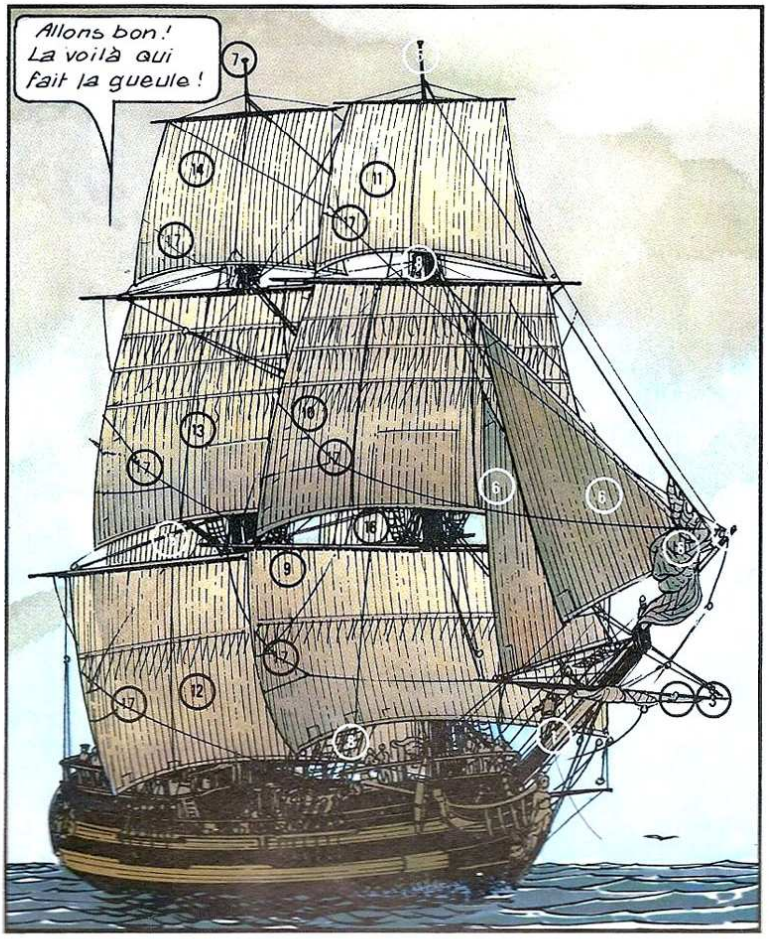
Variantes et traditions

Les découvertes scientifiques, des astronomes, géographes et mathématiciens – qui ne seront diffusées que lentement dans les milieux marins – ainsi que les théories religieuses, politiques et économiques suscitent l'intérêt des États pour le commerce et la colonisation.

Dès le XVII^e^ siècle au moins apparaissent des types de bâtiments et de gréements dont certains évolueront et se maintiendront jusqu'à nos jours. La construction navale qui, dès l'Antiquité est caractérisée par des variantes dues à des traditions diverses mais aussi aux destinations des navires (commerce petit ou grand, lent ou rapide, pêche, guerre...), reste longemps un métier manuel ! Si, au XVI^e^ siècle, Mathew Baker (Angleterre) dresse des plans de navires, et si, un siècle plus tard, son compatriote Deane rédige un traité d'architecture, la construction navale se heurte longtemps à des problèmes de définition théorique (contenance d'un navire, évaluation des centres vélique et de gravité, des forces...) et les traités d'architecture navale, au XVIII^e^ siècle encore (Chapman, Romme, Lescallier...) restent en partie, des sommes d'expériences pratiques.

Au XVIII^e^ siècle, époque où la possession d'une flotte de guerre n'est plus seulement un choix stratégique ou tactique ponctuel mais une nécessité imposée par l'extension du commerce et des conflits au monde entier, certains États commencent à contrôler non seulement le recrutement des ingénieurs et des officiers, mais aussi leur formation.





TOUTES VOILES DEHORS...

La Marie-Caroline est un brick (ou brig), c'est à dire un navire à deux mâts (verticaux) portant des voiles « carrées ». Le mât oblique à l'avant est le beaupré **1** ; le beaupré porte une voile carrée (ici carguée) nommée civadière **2**, peu utilisée car trop proche de l'eau, mais dont la vergue **3** sert d'arc-boutant au bout-dehors de beaupré **4**. Le beaupré est relié au premier mât vertical, dit mât de misaine **5**, par des étais, gros cordages qui immobilisent les mâts dans l'axe du navire, et sur lesquels sont bordés trois focs **6**.

Le mât de misaine et le grand mât **7** sont composés chacun de trois éléments, le bas-mât, le mât de hune et, en haut, le mât de perroquet. Les bas-mâts et les mâts de hune sont étayés latéralement par des haubans **8**.

Le mât de misaine porte trois voiles carrées : la misaine **9**, le petit hunier **10**, et le petit perroquet **11**.

Le grand mât porte trois voiles carrées : la grand-voile **12**, le grand hunier **13** et le grand perroquet **14** ; il porte une voile axiale, la brigantine **15**, frappée (c'est à dire fixée) sur une « corne » reposant sur un petit mât parallèle au grand-mât et placé derrière lui : ce petit mât, qui se nomme « senault », donne son nom exact de senault à la Marie-Caroline. Il permet de manœuvrer indépendamment la corne et la vergue de grand-voile, ce qui ne serait pas aisé si les deux vergues étaient sur le même mât.

Entre le mât de misaine et le grand-mât comme entre le beaupré et le mât de misaine, il y a des étais où l'on peut border des « voiles d'étai » **16**.

Les voiles, selon leur orientation, permettent au navire de s'arrêter ou de changer de direction sur de très courtes distances, alors que le gourvenail sert à donner au navire un cap sur de plus longues distances. Pour bien orienter toute la surface des voiles par rapport au vent, on utilise les boulines **17**.

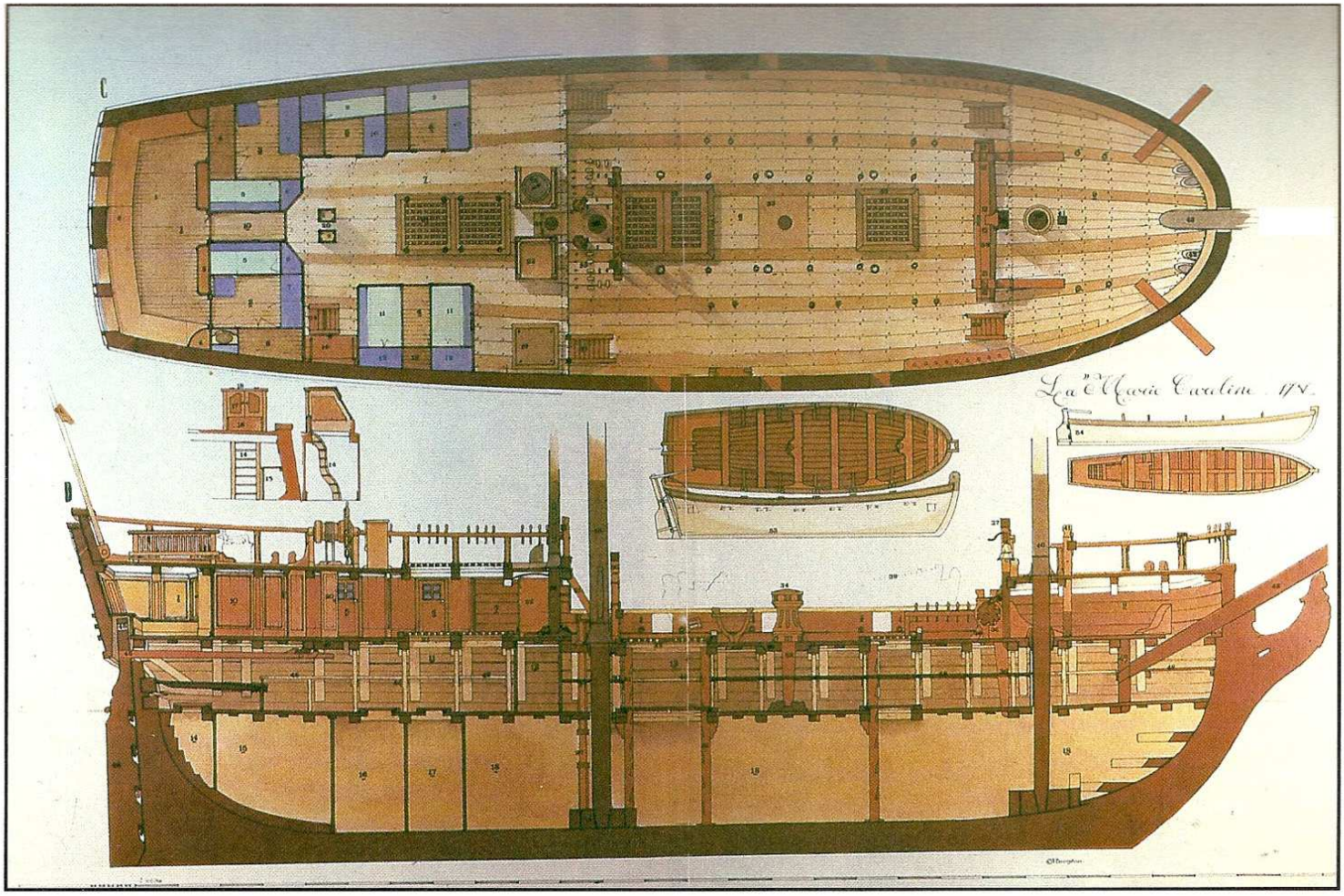
Le navire est vent arrière, aussi la brigantine **1** est-elle ferlée (repliée) ainsi que la grand-voile **2**, pour permettre au vent de faire porter sa force sur la misaine **3**, c'est à dire sur l'avant du navire. On voit la corne **4** qui porte la brigantine, et le mât de senault **5** qui supporte la corne. Le bas-mât **6** et le mât de hune **7** sont reliés par la hune **8** et le chouquet **9** ; il en va de même pour la hune de perroquet **10** qui relie le mât de hune et le mât de perroquet : ainsi sont assemblés les trois éléments du grand-mât et du mât de misaine.

Les vergues des voiles carrées sont tenues par les drisses et les balancines **11**. Elles sont orientées par les bras **12**.

On voit bien, sur la voile de grand-hunier **13**, les trois bandes de ris **14** : pour réduire la surface de la voile, on « prend un ris » ; pour replier la voile, on utilise les cargue-point **15**, cargue-fond et cargue-bouline.

Comme le vent est calme et régulier, des bonnettes **16** ont été établies à tribord sur la grand-vergue et la vergue de grand-hunier, et, à bâbord, sur la vergue de misaine et de petit hunier. Ces voiles d'appoint, qui peuvent être plus nombreuses, ne sont utilisées que par temps calme, car elles sont fragiles et, feraient courir des risques à la mâture si le vent était trop fort.

On voit bien les différents haubans **17** qui raidissent les divers éléments du grand-mât et du mât de misaine, ainsi que les galhaubans **18**.



Reconstitution de la Marie-Caroline (coupe) par François Bourgeon (T.IV).

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la définition des types de navires par leurs formes (barque, cat, flûte...) commence, à être remplacée par la définition par les gréements (bric, goelette, cotre, ketch...). En effet, les formes de navires – selon leur destination – tendent vers une relative uniformisation et vers la simplification. En même temps, certains gréements (« latin », « bombardé »...) sont concurrencés par d'autres plus efficaces et exigeant moins de personnel, le gréement carré et le gréement axial (celui des goélettes, avec ses nombreuses variantes), ou des mélanges des deux (brig-goelette...).

Embarquement forcé

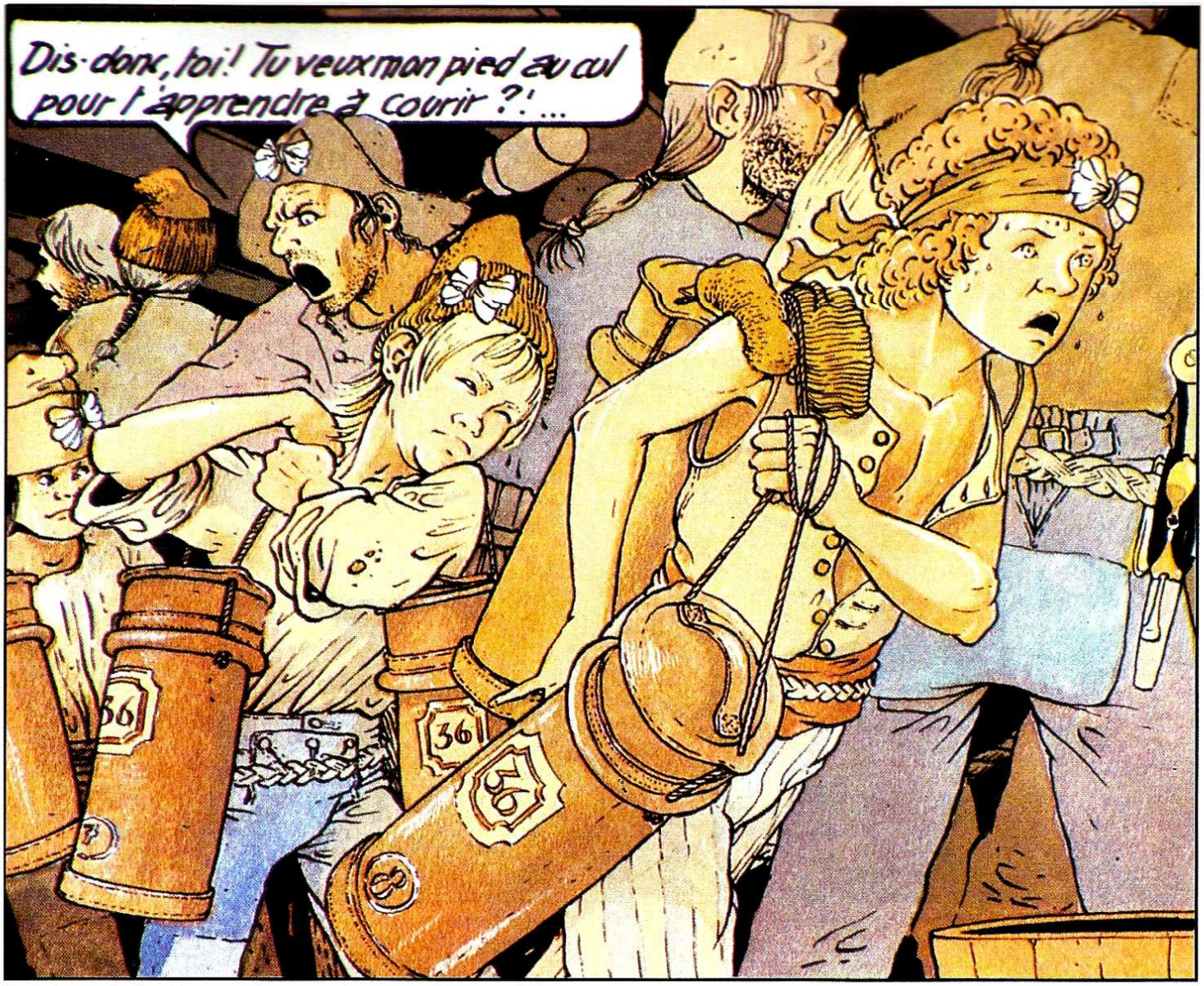
De même, les marines de guerre ou des grandes compagnies de commerce homogénéisent leurs flottes : les vaisseaux sont classés selon leur artillerie ou leur tonnage avec des plans uniformes établis pour chaque type de bâtiment. Le navire, quelle que soit sa structure (bois flotté, bois creusé, ou construction complexe), fut, jusqu'à une époque récente, l'un des principaux moyens de contact ou de domination culturelle créés par l'homme. Sa construction et son utilisation sont des phénomènes financiers (capitaux, assurances...), économiques et sociaux parmi les plus importants des sociétés occidentales anciennes du XVII^e siècle, certaines régions à tradition maritime (Angleterre, France...) commencent déjà à manquer de certains bois (chêne...), et doivent les importer ou construire une partie de leur flotte dans leurs colonies. Les éléments métalliques (ancres, canons en bronze puis en fer...) viennent des forges de nombreuses provinces. Les aliments viennent eux aussi de provinces très diverses, pour fournir les navires en salaisons, biscuits, vins, légumes secs. Les marines d'Etat et au commerce ont besoin d'équipages de plus en plus nombreux. Si le volontariat et l'embarquement forcé (appelé la « presse ») fournissent la marine anglaise, la France, pays rural beaucoup plus que maritime, doit recruter dans les populations par le moyen des classes établi par Colbert, dans des zones littorales d'abord, puis plus en profondeur dans les provinces du centre. Cette forme de service militaire obligatoire avant la lettre a un impact certain sur l'économie de certaines régions (Bretagne...) et sur les mentalités. Les marins, dont beaucoup ne se livrent qu'à la pêche ou à un cabotage local, gardent de très fortes attaches terriennes.

Jean Boudriot, en France, a eu le mérite de ressusciter, en s'attachant à l'étude d'une grande époque de la marine à voile, le XVIII^e siècle, le navire dans toute sa complexité, tout le savoir technique qui y est investi, et toute l'activité humaine qui préside à sa création, son existence et son utilisation. François Bourgeon a eu le mérite de rendre sensible à tous ce navire et les êtres humains de toutes origines qui se trouvent rassemblés à bord.

PHILIPPE SOREL

Philippe SOREL : né en 1953. Historien de l'Art, spécialiste de la marine en bois, conservateur depuis 1982.


Entre le marin...
Et l'albatros...
Il y a comme une très ancienne querelle.
HÉ!
Jésus Marie!
Un homme à la mer !
Doublez les avirons ! Plus vite ! Plus vite !



Sur les bateaux, la vie est dure, pour les matelots et plus encore pour les mousses (T.I).

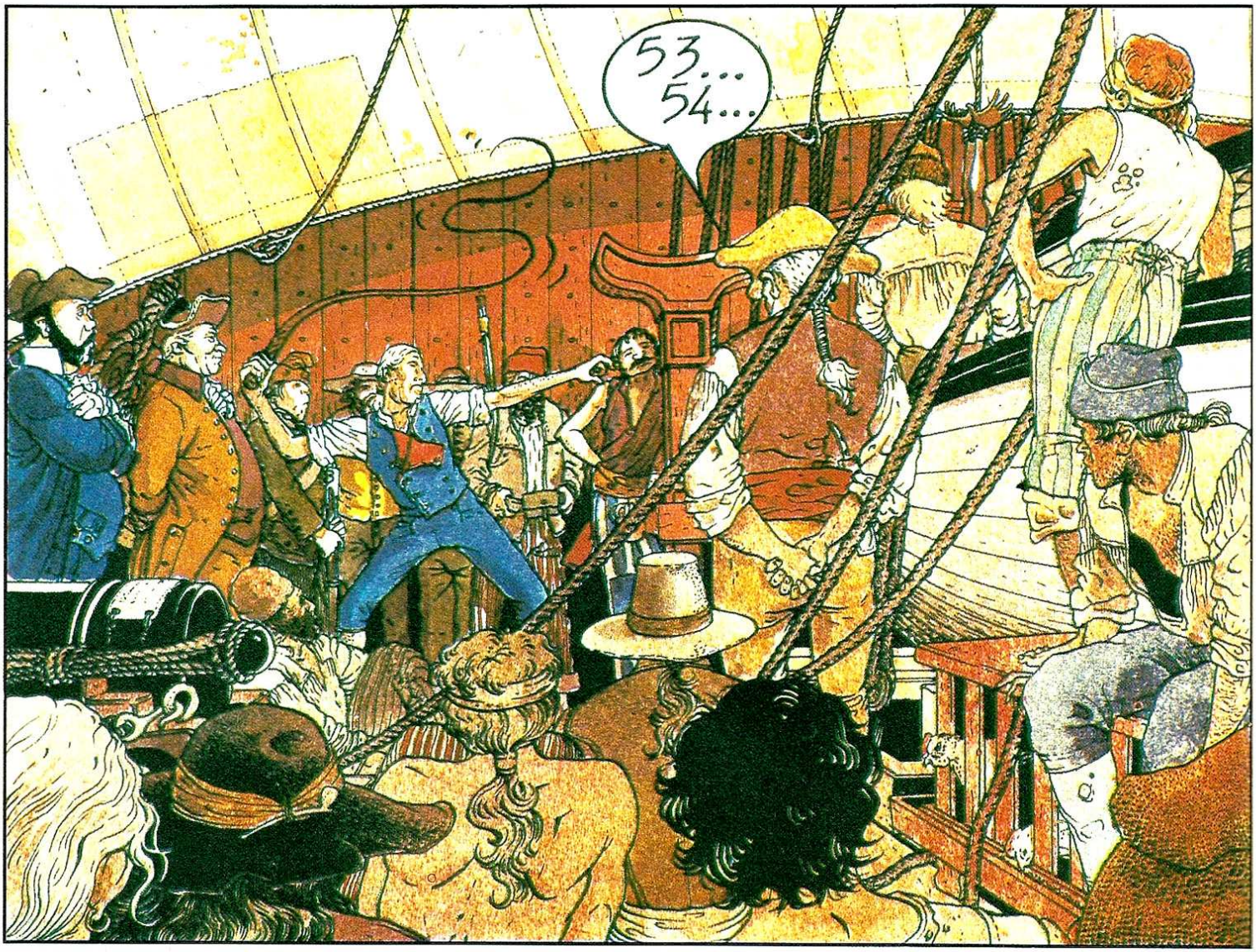
LA MER AU QUOTIDIEN

La création de la marine royale par Louis XIV pose d'emblée le problème du recrutement de la main-d'œuvre. Les anglais, alors maîtres de tous les Océans, ne s'embarrassaient pas de sentiments. Ils avaient mis au point le système de la presse qui consistait à saisir les hommes, souvent des clochards ou des vagabonds, pour les placer de force sur les bâtiments royaux.

En France on va organiser ce qu'on appelle les services des classes. Toute personne vivant de la mer, domaine royal comme la forêt, doit en contrepartie une année de service sur les vaisseaux royaux tous les trois ou quatre ans, une sorte de service civique obligatoire. La notion de « littoral » a d'ailleurs tendance à fluctuer en fonction des guerres ou des besoins de sa majesté. En théorie seuls les gens vivant directement de la mer sont susceptibles d'être classés et il est certain que tous ceux qui pratiquaient la pêche, les charpentiers qui construisaient des embarcations, les gens qui avaient un parc à huîtres étaient classés. En réalité, même de malheureux types qui faisaient le bac sur la Garonne, de pauvres paysans qui cultivaient leur champ sur le littoral n'échappaient pas au service du roi. Toute cette population « classée », environ 60 à 70.000 personnes, est fichée et surveillée par les services administratifs du royaume. Ce sont eux et les commissaires des classes qui décident que tel ou tel homme doit rejoindre le port de Brest ou de Rochefort par exemple, qui contrôlent les tours de rôle. Ce système permet également d'attacher le matelot classé à son bateau. On ne déserte pas comme sur les navires anglais, car la marine française est composée de gens établis, de condition évidemment très modeste, mais classés et connus dans leur paroisse.

La royale et les civils

La marine au commerce et la marine du roi sont étroitement liées. Il faut l'autorisation du commissaire des classes, pour embaucher un matelot parce que sinon il risque d'être absent l'année où il doit être embarqué sur les vaisseaux du roi. Avec les officiers c'est la même chose. Les officiers au commerce pouvaient être réquisitionnés par le roi qui manquait d'officiers dans le conflit qui l'opposait à l'Angleterre. En fin de compte tous les marins français avaient passé une partie de leur vie sur les bateaux du roi.



Les coups de fouets sont très rares, mais pour plaire au lecteur, on peut toujours écrire « il reçut 50 coups de fouet » (T.V).

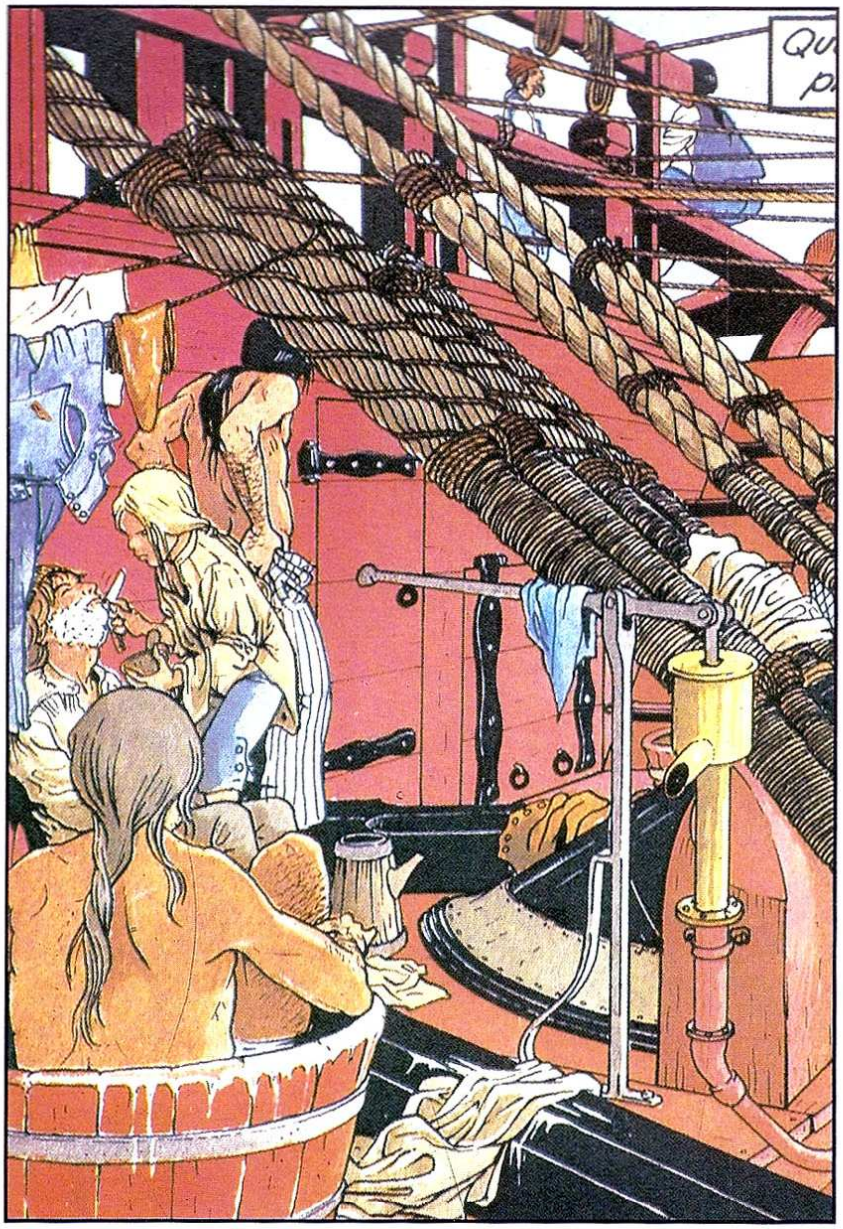
Education du marin

Si les hommes d'équipage sont formés sur le tas, les officiers reçoivent un véritable enseignement, dans les collèges militaires s'ils veulent faire carrière dans la Royale, dans les écoles d'hydrographie s'ils désirent servir sur un navire de commerce. Tous les officiers de la compagnie des Indes par exemple ont suivi l'enseignement de l'école d'hydrographie du Croisic qui était renommée.

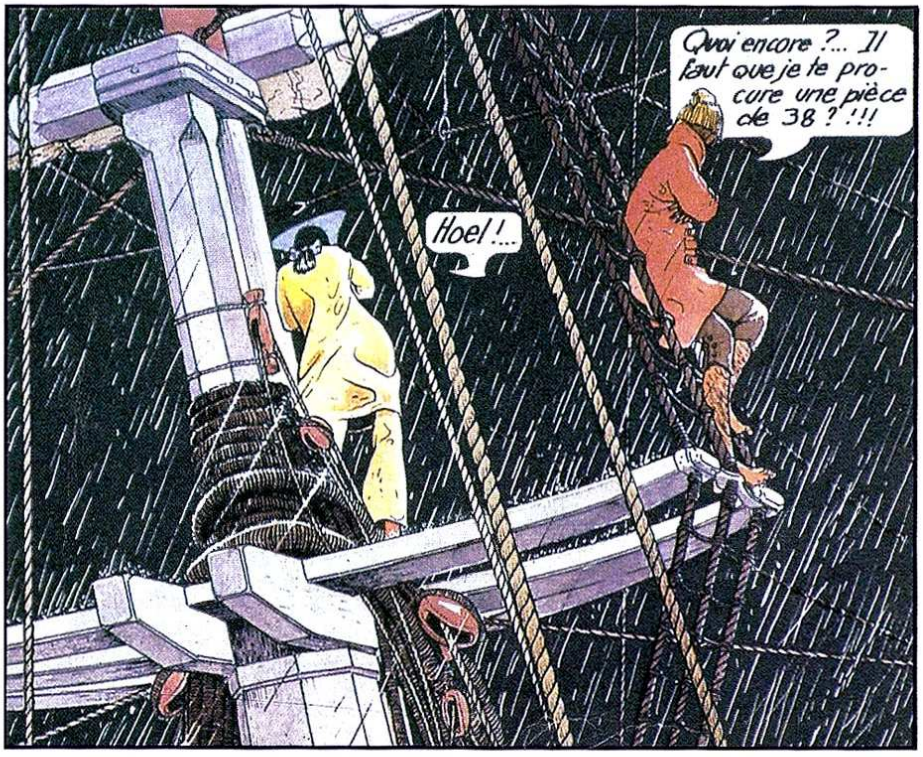
Les hommes classés perçoivent une partie de leur solde, en général le tiers. Ce qui est du reste dangereux car au XVIII[e] siècle il n'y a pas de casernes et les matelots qui arrivent sur le port tombent inévitablement dans des lieux d'accueil tenus par des « hôtesses » qui n'ont qu'une idée en tête : ces hommes vont toucher leur solde. Souvent ces malheureux embarquent après avoir dilapidé l'argent, laissant leur famille dans une situation déplorable.

Discipline et punitions

A bord, les matelots doivent obéir à des règles, rien à voir toutefois avec celles qui ont cours dans la marine anglaise. Dans la marine française on ne mortifie pas les hommes, on ne cherche pas à les humilier, il y a quand même une espèce de reconnaissance de l'individu. Des épisodes comme celui de la grande cale *(La fille sous la dunette),* ne sont appliqués qu'à l'occasion de délits graves, un vol important, une blessure infligée sciemment à un camarade, une insubordination manifeste. Il n'y a ni caprice, ni gratuité. En mer il ne peut pas y avoir de sentiments car vous vivez dans un état de danger perpétuel. A vous laisser aller à la méchanceté ou à la bonté, vous prenez des risques. Il existe une punition dont on ne parle pas ; la privation de vin. C'était un moyen très important, car le vin était quelque chose qu'ils n'avaient pas à terre. Là ils avaient droit à presque 3/4 de litre de vin. C'était une privation très sévère et certainement un moyen de pression non négligeable. On malmenait les hommes mais plutôt sous forme de bourrade. On leur donnait quelques coups de garcette pour précipiter le mouvement. Le châtiment exercé avec sadisme n'existait pas. Les coups de fouet donnés de manière quotidienne sont très rares, mais pour plaire au lecteur on peut toujours écrire « il reçut 50 coups de fouet ».



◄ « Les mousses sont les petits domestiques de l'équipage » (T.I).



Les mousses

Sur ces bateaux, on embarquait aussi des enfants, environ 10 % de l'équipage, qui servaient comme mousses. Les mousses n'étaient pas classés, pour être classé il fallait avoir un certain âge, avoir fait un certain nombre de campagnes. Les mousses étaient généralement des enfants de matelots que l'on faisait embarquer, il était rare que ce soit un fils de paysan. C'était une forme d'éducation très dure qui était basée sur ce que l'on appelle aujourd'hui la sélection naturelle. Dans de telles conditions les enfants vieillissaient très vite, à 12 ans un enfant avait le comportement d'un adulte de 20 ans aujourd'hui.

Ils n'avaient pas de régime particulier, ils étaient là pour apprendre et pour servir de petits domestiques en quelque sorte, soumis à tous les caprices des adultes.

Ainsi pendant la fête qui marquait traditionnellement le passage de la ligne, on obligeait les mousses à se fouetter entre eux. Et si le vent tombait, on les frappait à nouveau parce que l'on pensait que fouetter un mousse faisait revenir le vent.

Tours de quart et vie à bord

Une chose conditionne la vie des hommes ; c'est que l'on n'a pas assez de place pour faire dormir tout le monde en même temps. Il se trouve que l'on ne peut coucher que la moitié de l'équipage. C'est déjà un élément déterminant pour fixer l'emploi du temps. L'équipage est divisé en deux moitiés ; les tribordais et les basbordais. Les uns dorment quand les autres travaillent et vice versa. Le navire n'est jamais complètement endormi. Tout le monde se retrouve pour les repas préparés essentiellement à base de biscuit, de farine, de porc salé, de morue séchée et de légumes secs. Une ration de base quotidienne comprend 69 centilitres de vin que le matelot conserve dans un bidon plat, trois galettes de biscuit, au total 550 grammes, un morceau de lard salé de 180 grammes, 120 grammes de haricots secs, un litre d'eau. Certains, d'après les ordonnances et règlements, ont droit à une demi ration supplémentaire. En général du vin, parfois 45 grammes de fromage ou encore une sardine ou bien un demi hareng pour deux avec un très petit assaisonnement d'huile d'olive.

Ces repas d'une grande monotonie apportent tout de même de 2900 à 3560 calories chaque jour. Elles n'em-



En Avril 1781, la Marie-Caroline franchit le Tropique du Cancer. Rituellement le passage de la Ligne donne lieu à une cérémonie particulière (T.III).

pêchent pas toutefois, surtout dans les voyages de longue durée, l'apparition du scorbut. C'était la plaie de la marine à cette époque. Quand ils partaient pour une campagne de six mois, s'ils restaient à la mer pendant ces six mois ou tout au moins s'ils ne faisaient pas escale dans des endroits où l'on ne pouvait pas prendre de vivres frais, ils revenaient avec un grand nombre de scorbutiques. Si la campagne durait moins de 3 mois et s'ils retrouvaient une alimentation courante, le scorbut ne se déclarait pas. Colomb n'a pas connu le scorbut quand il a traversé l'Atlantique parce que son voyage a duré moins de 3 mois. Beaucoup d'autres maux menaçaient l'équipage : la dysentrie, les accidents de travail, hernies, luxations ou fractures. Sans parler des hommes qui tombaient à la mer. Il y avait également ce qu'ils appelaient la fièvre des vaisseaux ; le typhus, entretenu par l'atmosphère méphitique des cales.

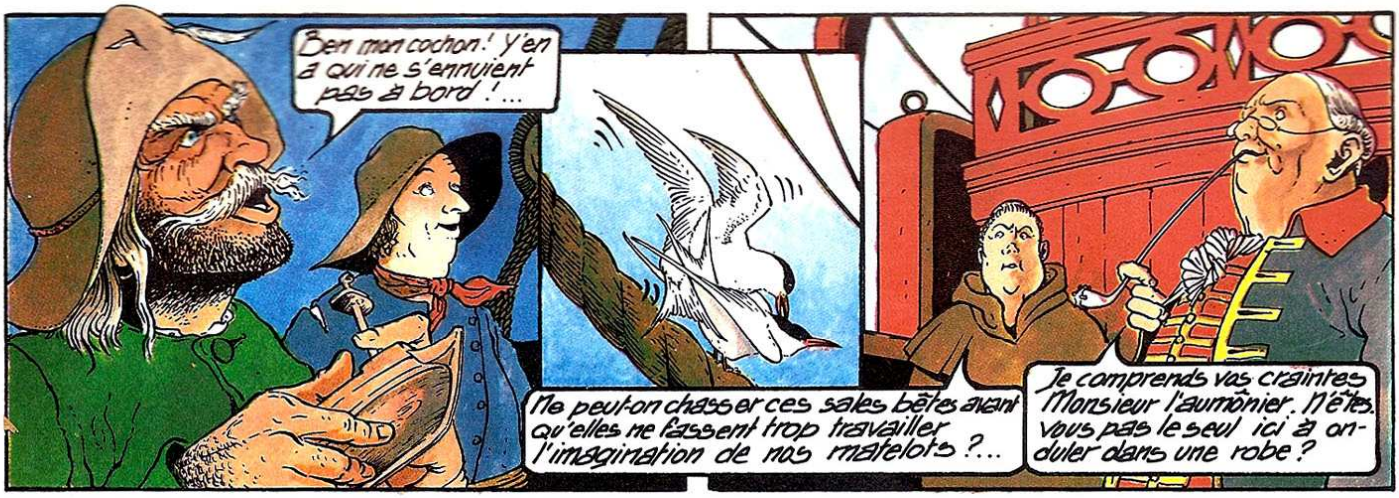
Travail et divertissement

Les marins ne travaillaient pas tout le temps. Quand le bâtiment suivait une route bien déterminée avec une voilure correctement établie, les marins étaient en disponibilité ou n'avaient que des travaux de nettoyage. En revanche, à l'appareillage ou au mouillage il y avait un gros effort à fournir, de même par très mauvais temps quand il fallait intervenir dans le gréement mais, quand vous faisiez route, le temps passait sans à-coups. Ceux qui étaient dans la cale et qui devaient extraire tout ce dont on avait besoin pour nourrir des centaines d'hommes passaient une grande partie de leur temps en manutention de toutes sortes ; à longueur de journée en fait puisqu'il fallait de l'eau, du vin et des vivres tous les jours. C'était un travail certainement plus astreignant que celui des matelots. Pour se détendre, les hommes jouent aux dés, aux cartes ou à la drogue. Ce jeu réclame généralement 4 personnes, celui qui perd porte sur le nez un bout de bois fendu, il est dit drogué ; on joue aussi aux palets en utilisant des arceaux de cordage. Le commandement s'efforce d'inciter les hommes à la gaité en les faisant danser. Il y a des matelots tambouriniers, joueurs de galoubet (sorte de flûte). Sur le ponant les matelots touchent de la cornemuse dénommée aussi lourd ou biniou, on emploie également des vielles et des musettes. Les hommes sont fréquemment sujets à la tristesse, à la mélancolie et au mal du pays. Il faut reconnaître que beaucoup ont une répugnance marquée pour le service du roi, supportant mal une situation où ils sont mal payés, mal vêtus et parfois traités avec une rigueur extrême. A cela s'ajoute l'inquiétude sur le sort de leur famille et la peine que l'on peut ressentir d'une séparation prolongée. La tristesse peut-être également une manifestation précoce du scorbut., fort heureusement les hommes s'endurcissent et peuvent s'accommoder de situations très difficiles. On chante à bord et il y a des conteurs pour provoquer, paradoxalement, la crainte parmi l'équipage en évoquant le goguelin, esprit familier fréquentant le vaisseau. Heureusement, une double ration de vivres pour la fête du roi rend ce jour faste.

Seuls en mer

Les femmes sont strictement interdites à bord des bateaux, même le capitaine ne se risquerait pas à transgresser la loi. On connaît pourtant le cas d'une femme embarquée clandestinement pendant le voyage de Bougainville à bord de la frégate **la** BOUDEUSE et passant pour le domestique d'un naturaliste.

Il faudra donc attendre une escale favorable. Comment les hommes réagissent-ils ? L'emploi de « calmants » est ignoré et de plus la nourriture est échauffante. Si la fatigue et les exercices de piété permettent d'apaiser le corps et l'esprit, les hommes, dans leur hamac, peuvent ressentir « un soulagement » naturel ou provoqué ; l'on prévoit pour « action indécente » un châtiment de six coups de cordes, mesure surtout destinée à la discrétion dans la pratique de ce que l'aumonier du bord appelle « pécher contre soi-même ».



Pirates et corsaires

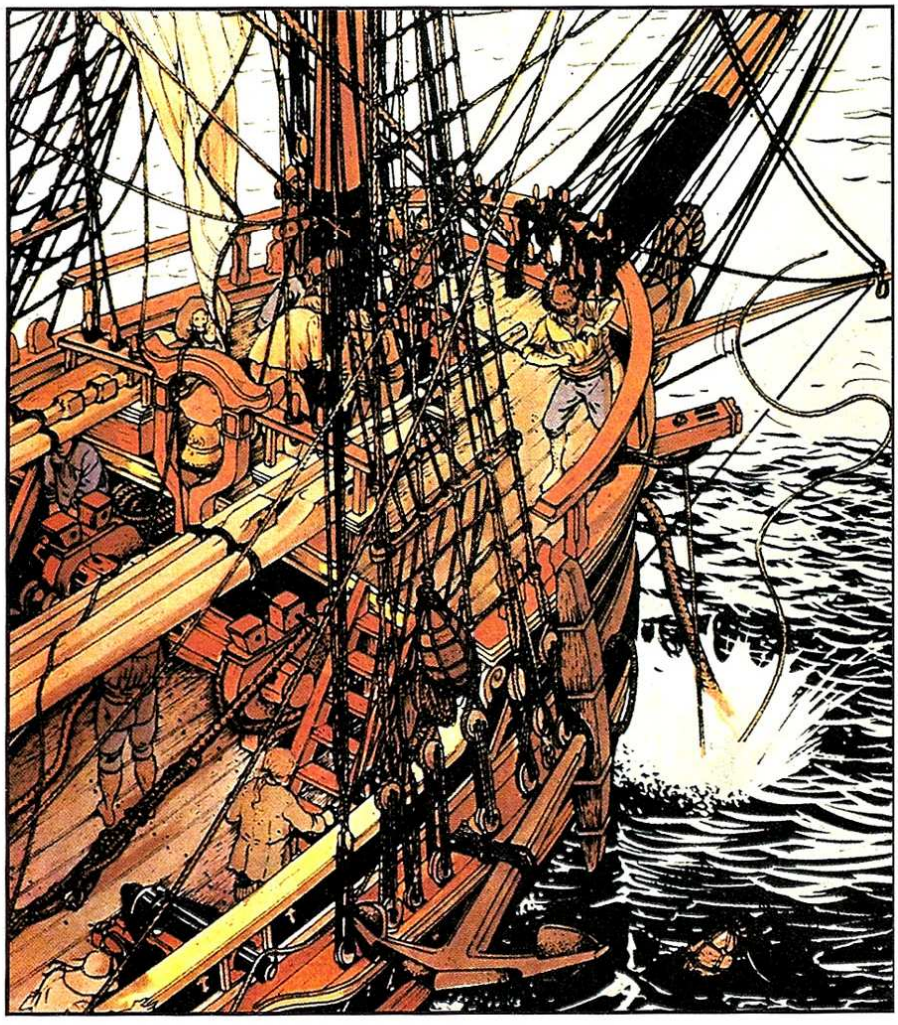
A la fin du XVIII[e] siècle, la piraterie a pratiquement cessé d'exister dans l'Atlantique. Elle a surtout sévi entre 1713 et 1738, perturbant le commerce international. A partir de 1763, les forbans se retirent à Madagascar, se font amnistier par les Etats ou se reconvertissent dans la contrebande sur les côtes américaines même si l'on signale encore en 1782 un navire hollandais abordé par une chaloupe d'une douzaine d'Anglais. D'ailleurs, ces pirates n'ont guère l'occasion d'exercer leurs brigandages bien longtemps ; on les retrouve vite ornant les gibets des rivages de la Tamise...

Quant aux corsaires, ce sont des officiers qui possèdent une commission du souverain pour courir les ennemis de l'État pendant les guerres. Parmi les plus célèbres, l'américain John Paul Jones (1747-1792) qui s'illustre sur les côtes américaines et surtout françaises où il réussit à s'emparer d'un navire anglais alors que le sien fuit l'eau de toutes parts. Le Français Robert Surcouf (1773-1827) possède un extraordinaire courage et ses exploits lui rapportent une fortune colossale.

La sodomie est un acte infiniment plus grave que l'onanisme et les coupables sont passibles de la peine de mort par le feu. Aucun cas de sodomie n'est rapporté sur les vaisseaux du roi. Il est vrai que de tels actes nécessitent un isolement impossible à bord. Il semblerait qu'en mer les activités sexuelles soient mises en veilleuse.

Si le matelot meurt au cours d'un voyage, le capitaine est tenu de fournir un rapport détaillé. S'il s'agit d'un militaire, tué, blessé ou invalide, le commandant demandera sans doute pour ses hommes une prime ou une gratification. Mais s'il s'agit d'un matelot, la famille ne recevra que la partie de la solde s'arrêtant au jour où il est tombé à la mer. Ainsi les armateurs de la VENUS perdue corps et biens au cours d'un grand voyage géographique contesteront-ils vigoureusement la date du naufrage pour économiser les salaires

de Jean Boudriot
Propos receuillis par
PIERRE FORNI



Jean BOUDRIOT : né en 1921. Elève à l'Ecole des Beaux Arts, architecte jusqu'en 1977. Pionnier de l'archéologie marine, il est chargé de cours à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Editeur, il a publié une série d'ouvrages consacrés aux grands voiliers du XVIII[e] siècle.


Quelques heures plus tard...
OH ! BON DIEU!
A babord: Deux frégates, une corvette et des récifs ! A tribord: Des récifs, trois vaisseaux dont un à triple rangée de dents ! Au centre: Des hauts-fonds et un chenal sans défense mais pas assez profond pour nous permettre le passage. J'aimerais bien savoir comment le marin expérimenté que vous prétendez être sortirait d'un tel guêpier ?...
C'est risqué, mais il n'y a qu'une solution: Le chenal !... Nous ne pouvons attendre la marée mais il doit rester entre 22 et 26 pieds d'eau alors que nous calons à 24 ! Fermons les sabords sous le vent et profitons du grain qui se prépare pour envoyer toute la toile. Si nous prenons, sans verser, assez de bande, nous devrions pouvoir passer sans nous échouer !
Hum !... Que de "si"... ! Mais c'est la conclusion que j'avais aussi adoptée ! J'ai cependant préféré vous l'entendre énoncer afin que, en cas d'échec, vous n'alliez pas me reprocher ma folle témérité !



▲ *« Le destin molestant les Anglais » : l'Amiral d'Estaing (1729-1794) prenant part à la guerre d'Indépendance des Etats-Unis.* *Photo Roger Viollet.*

RÉVOLTES ET CONFLITS, LE MONDE EN 1780

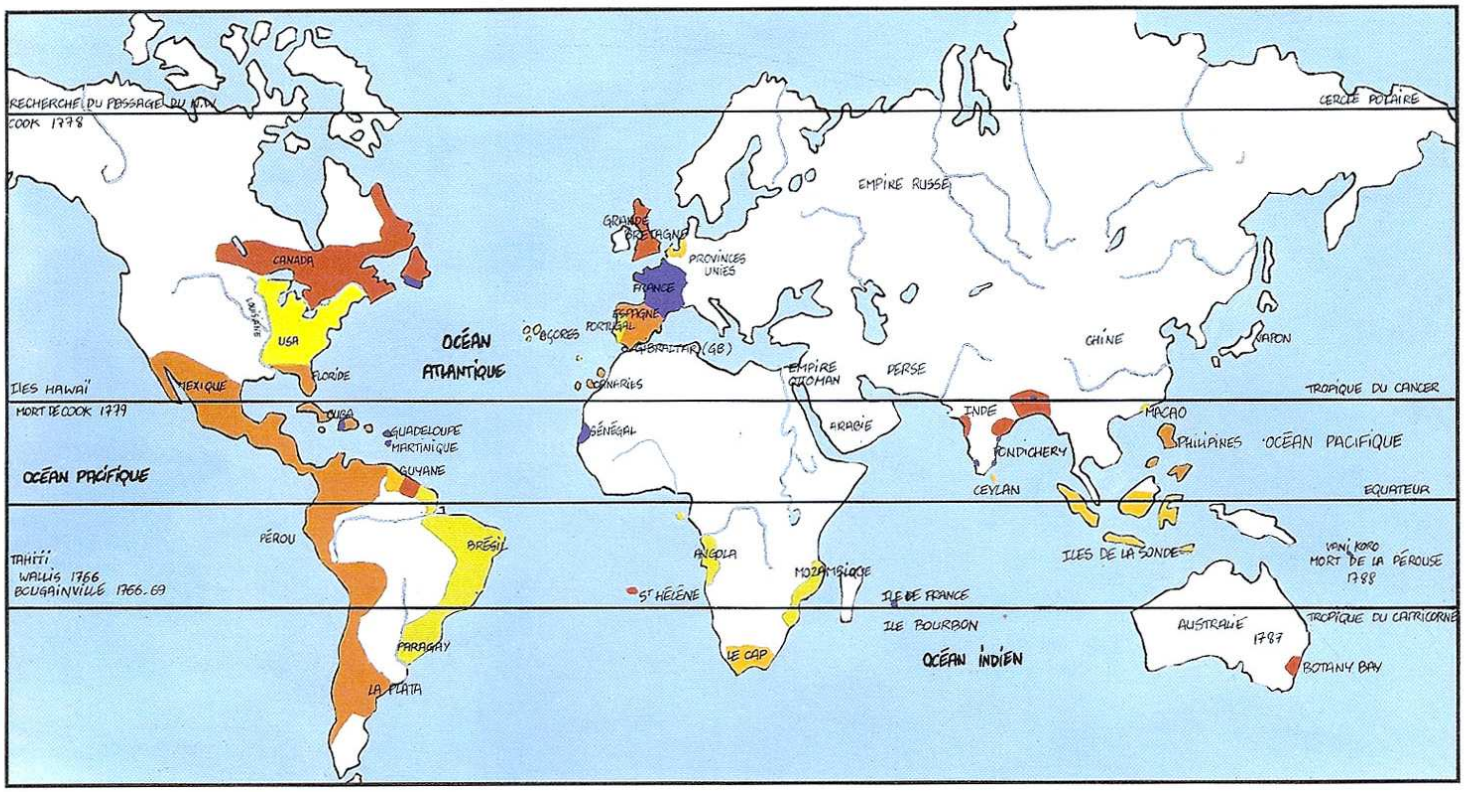
Le 1er août 1776, les 117 hommes du **Résolution** commandés par James Cook et les 75 marins de l'équipage du **Discovery** jettent l'ancre à Santa Cruz de Téneriffe. De Plymouth, il leur a fallu trois semaines pour rejoindre les Canaries. Le voyage vers le Pacifique s'annonce sous les meilleurs auspices. Pourtant, quelques jours avant le départ, une nouvelle a failli tout gâcher. Le 4 juillet, un « Congrès » regroupant tous les délégués des treize colonies anglaises d'Amérique adoptait une « Déclaration d'Indépendance ». La guerre semble imminente. Le troisième voyage du capitaine Cook allait-il échouer ? Non, car Américains et Français décidèrent de traiter le célèbre navigateur « comme commandant appartenant à une puissance neutre et alliée ».

Vers la guerre d'Amérique

Quatre ans plus tard, au moment où **Le Foudroyant** des *Passagers du Vent* vogue au voisinage des Antilles, le paysage international a bien changé.

Au début de l'année 1778, la France est entrée dans le conflit qui oppose « Insurgents » américains et Tuniques Rouges britanniques. Comment en est-on arrivé là ?

En 1763, la France de Louis XV signe le désastreux Traité de Paris. Sous la pression militaire de l'Angleterre, elle doit lui abandonner toutes ses possessions aux Indes, exceptés cinq comptoirs. Le Canada et la rive gauche du Mississipi tombent aussi dans l'escarcelle de la « Perfide Albion, » (1). La France doit céder encore toute la rive droite du fleuve (2) à l'Espagne, pour la dédommager de la perte de la Floride, annexée par les Anglais. Un victoire qui a coûté cher à la Grande-Bretagne, très cher... Il lui faut payer ses dépenses de guerre. Où trouver l'argent ? Le souverain Georges III juge excellente l'idée de son ministre des affaires étrangères Granville : on le prendra aux colonies d'Amérique dont le commerce a largement profité de la « Guerre de sept ans » contre la



Le monde à l'époque de Louis XVI. Carte d'après H. Luxardo.

France (1755-1763). En 1765, Londres, au grand mécontentement des colons, y établit donc une taxe sur le sucre et un droit de timbre sur les papiers officiels. En décembre 1773, le gouvernement britannique accorde à la « Compagnie Anglaise des Indes Orientale » le monopole de la vente du thé aux colonies, en échange de taxes et pour contrôler le commerce colonial. Le 16, de jeunes « Patriotes américains » déguisés en Peaux-rouges envahissent le pont de trois vaisseaux de la Compagnie des Indes chargés de thé, amarrés à Boston. Les ballots de thé sont jetés par dessus bord aux applaudissements des badauds massés sur les quais. L'événement entre dans l'Histoire sous le nom de « Boston Tea Party ».

Quelques mois plus tard, Louis XVI monte sur le trône de France. La querelle anglo-américaine passionne les élites qui se mettent à penser que la lutte contre les Anglais n'est pas terminée... On prend fait et cause pour les Rebelles ; ce sont pourtant ces mêmes colons d'origine anglaise, avec parmi eux Washington, qui avaient battu les Français du Canada pendant la « Guerre de sept ans »... Aujourd'hui ils paraissent bien sympatiques ces Américains qui luttent contre la puissance rivale de « toujours ». De jeunes nobles enthousiastes se mettent au service des Insurgés. C'est Noaïlle, c'est Ségur, c'est Beaumarchais (qui fournit des armes) et cent autres. En 1777, le marquis de Lafayette écrit à sa femme : « Défenseur de cette liberté que j'idolâtre, en venant comme ami offrir mes services à cette république si intéressante, je n'y porte que ma franchise et ma bonne volonté ; nulle ambition, en travaillant pour ma gloire, je travaille pour le bonheur de l'Amérique intimement lié au bonheur de toute l'humanité. » En octobre de la même année, une petite armée britanique encerclée capitule à Saratoga (Etat de New-York) à la grande joie des Français.

Bouillé et le « serpent à sonnettes »

Dès cette date, la mer des Antilles redevient un enjeu stratégique et économique. Le gouverneur général des Antilles françaises, Bouillé (le beau-frère de Lafayette) va jouer un rôle primordial dans la guerre d'indépendance américaine. En sous main, il aide les Insurgents. Au gouverneur anglais de la Barade qui lui demande d'interdire aux « rebelles et traîtres l'accès aux îles françaises et de s'engager à bord de vos bâtiments », Bouillé rétorque qu'il s'agit de citoyens anglais et « que toutes les nations civilisées trouveront les mêmes avantages que nos ports offrent à tous les peuples en paix avec nous »... La Martinique abrite alors des capitaines de corsaires américains qui lancent du port de St Pierre leurs raids contre les Anglais. Bouillé « l'ignore »... Dans la baie de Fort-Royal, tout un chacun peut voir la cale de construction du **Serpent à Sonnettes,** navire corsaire américain... Bouillé, lui, n'a rien vu... Mieux, il sait qu'un « agent secret américain accrédité par le Congrès se trouve sur l'île ». Il ne fait toujours rien. Les Américains doivent en effet se contenter de la « guerre de course » car construire une marine prendrait trop de temps et d'argent. Le corsaire John Paul Jones contribue à rompre le blocus des flottes britaniques.

Louis XVI, jusque-là hésitant, décide le 8 février 1778 d'intervenir : il signe un traité de commerce et d'alliance avec les Insurgés, leur promettant de lutter « pour leurs liberté, souveraineté et indépendance absolue ». Dans la mer des Caraïbes, la situation se détériore alors rapidement. Y fourmillent de « petits corsaires anglais qui tuent, estropient, volent et pillent » les caboteurs français.

Pour tenter d'y mettre un terme, Bouillé, à la tête d'un millier de volontaires et de troupes régulières, s'empare de l'île de la Dominique située entre la Martinique et la Guadeloupe.

« Liberté des mers »

Après sa première campagne sur le continent américain, à Boston, l'amiral d'Estaing secondé par Bougainville et Suffren dirige la lutte contre les Anglais qui assiègent l'île de Ste-Lucie au sud de la Martinique. En vain... Ste Lucie tombe en décembre 1778. Six mois plus tard, en juin 1779, les 80 vaisseaux de l'escadre de la Motte-Piquet permettent d'enlever St-Vincent puis la Grenade. L'année suivante, l'amiral de Grasse épaulé par la flotte de La Motte-Picquet force le blocus anglais autour de la Martinique et peut ainsi faire réparer ses navires qui ont participé aux combats de l'estuaire de la Savannah dans le sud géorgien. A cette date, Bouillé juge la situation alarmante : des régiments comme ceux d'Armagnac et d'Auxerrois ont été écrasés ; la flotte du britannique Rodney, forte de 22 navires, fait voile vers Ste-Lucie. Le gouverneur général Bouillé s'impatiente. Pourquoi la France ne mène-t-elle pas une politique plus offensive contre l'Angleterre ?

Entre-temps, les diplomaties européennes s'affairent. En 1779, l'Espagne de Charles III, qui espère récupérer Gibraltar, signe avec la France le traité d'Aranjuez. Désormais les deux marines sont alliées et vont tenter de contrôler (sans succès) le trafic de la Manche. Plus grave pour Sa Très Gracieuse Majesté George III, les puissances neutres refusent le « droit de visite » et la saisie de leurs vaisseaux selon le principe : « le pavillon couvre la marchandise » – combien de marchands d'armes se servent alors de navires commerçants pour livrer fusils et canons aux Patriotes américains ! – Les Hollandais (Provinces Unies), alliés traditionnels de la Grande-Bretagne, signent un accord avec Vergenne, ministre des affaires étrangères de Louis XVI, fondé sur la liberté des mers. Le roi de Prusse, Frédéric II, oublie son alliance avec Westminters et envoie des secours aux Américains. Quant à Catherine II de Russie, elle profite des prétentions anglaises pour clamer à son tour la liberté des mers aux navires neutres dans les eaux des pays en guerre. En 1780, toutes les puissances du « vieux continent » y adhèrent, isolant et humiliant la couronne britannique. De plus, Louis XVI, sur les conseils de Lafayette, accepte d'envoyer un corps d'armée de 6000 hommes, sous le commandement du comte de Rochambeau. Ces troupes rejoignent celles de Washington (2 à 3000 hommes...) qui combinent leurs forces à la flotte de l'amiral de Grasse. Tandis que les troupes franco-américaines regagnent Yorktown en Virginie où le général anglais Cornwallis est fortifié, l'amiral de Grasse bloque l'estuaire de la York. Après plusieurs mois de siège, Cornwallis doit se rendre le 17 octobre 1781. La victoire des Insurgés est alors à portée de main. A cette date cela fait seize jours que la **Marie-Caroline** des *Passagers du Vent* a quitté Principe en Guinée (aujourd'hui Ile du Prince) pour se rendre aux Amériques.



Dans les Antilles, Bouillé s'empare de l'île de Tobago. Néanmoins les Anglais semblent partout et « forment une chaîne de navires depuis St-Eustache jusqu'à Ste-Lucie » (sur 400 Km !). Pendant les mois suivants, la guerre navale continue avec succès pour les Français. Le 12 avril 1782, « la journée a été glorieuse puisque nous avons combattu pendant treize heures de suite avec trente vaisseaux contre 37 et que 19 navires anglais ont été très maltraités », écrit Bouillé.

De la guerre à la révolution

Le royaume de France contrôle alors quinze îles antillaises dont la plupart sont de nouvelles conquêtes. En novembre 1782, l'Angleterre inquiète des progrès des Français reconnaît l'indépendance de ses anciennes colonies... Elle ne veut en aucun cas que la France et l'Espagne reprennent pied dans les territoires perdus en Amérique en 1763. Le 3 septembre 1783, le traité de Versailles sonne la fin de la guerre d'indépendance américaine. L'Espagne récupère la Floride et Minorque mais pas Gibraltar ; la France se réinstalle au Sénégal, obtient plusieurs îles antillaises dont Tobago et Ste-Lucie. En fin de compte, si la monarchie française a puissamment aidé à l'émergence de la nation américaine, la guerre d'indépendance a désorganisé ses finances. Six ans plus tard, la révolution française débute. Le théâtre des opérations diplomatiques et militaires s'est déplacé de l'Amérique à l'Europe ; la France révolutionnaire va bientôt se retrouver isolée face aux puissances monarchiques européennes menées par l'Angleterre.

HERVÉ LUXARDO

Hervé LUXARDO : historien, auteur de nombreux articles. Il a publié récemment « les paysans, les républiques villageoises X^e^, XVIII^e^ siècles » ; « Rase campagne, la fin des communautés rurales, 1830, 1914 » (Ed. Aubier Montaigne) et « La révolution française » album illustré (Ed. Casterman).

(1) *Nom donné à l'Angleterrre dans l'Antiquité à cause de ses falaises blanches (albus = blanc).*
(2) *L'ancienne Louisiane s'étendant des grands lacs au Golfe du Mexique.*





◄ « *Princesse de la Côte* ». *Cliché Villiers. Coll. particulière.*

L'embarquement des captifs (T.V, T.III, T.IV). ▲

LA CÔTE DES ESCLAVES

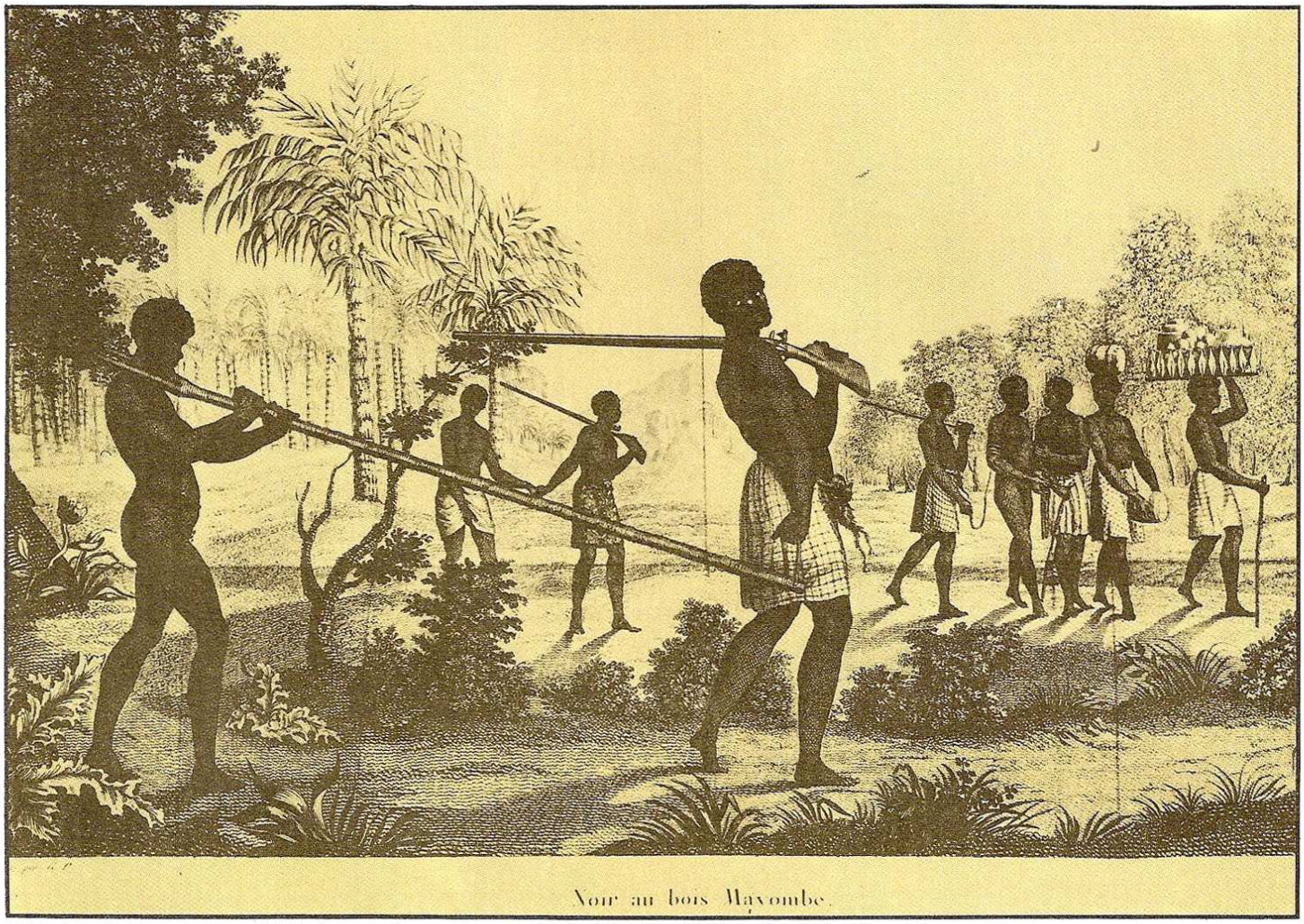
Avant le commencement, dans le royaume Aja de Tado (dans l'est du Togo actuel), la princesse Aligbonou égarée en forêt, fut violée, debout contre un arbre, par le léopard Agasu. Elle en eut un fils, ancêtre de la lignée des Agasuvi (*agasuvi gwe genu*, « enfants conçus debout »), qui, exilé de Tado à cause de son ascendance bestiale, est à l'origine des trois royaumes d'Agbomè (Abomey), Alada (Ardres) et Ajatyè (Porto-Novo). Cette période légendaire s'achève avec Do Aklin, père de Dakpodome, roi vers 1625, dont le fils, Huegbaja (1650-1680) est le fondateur historique, et le premier *daada*, de ce Danhomè que les Européens appellent Dahomey.

La tradition légendaire, ici très simplifiée, renvoie vraisemblablement au processus historique de la genèse des Etats de la côte et du hinterland immédiat à partir de chefferies issues de lignages dominants (les léopards...). Ce processus est très largement lié à l'arrivée des Portugais en Afrique occidentale à partir de la fin du XV^e^ siècle. La toponymie européenne rend bien compte de la nature des échanges commerciaux qui s'instituent à ce moment : Côte des Graines, de la Maniguette, de l'Ivoire, de l'Or, et – c'est la nôtre – Côte des Esclaves. La traite maritime a commencé dès les premiers voyages d'exploration. D'abord dirigée vers le Portugal, et sur une échelle relativement modeste (autour du millier de déportations par an, vers 1460), elle prend de l'ampleur à partir de 1510, pour répondre au besoin de main-d'œuvre dans les colonies espagnoles et portugaises d'Amérique. Jusqu'au XVII^e^ siècle, c'est un quasi-monopole portugais, s'exerçant surtout à partir du Kongo et de l'Angola. Au XVII^e^ siècle, les Français, les Anglais et les Hollandais s'étant installés aux Antilles et y instaurant une économie de plantations, les marchés occidentaux se développent à leur tour.

Négriers noirs, négriers blancs

Vers 1780, la moyenne annuelle pour l'ensemble de l'Afrique tourne autour de 90 000 déportés, la Côte des Esclaves en fournissant à peu près le dixième.

Au début de la traite, les petits États côtiers s'assurent une position d'in-



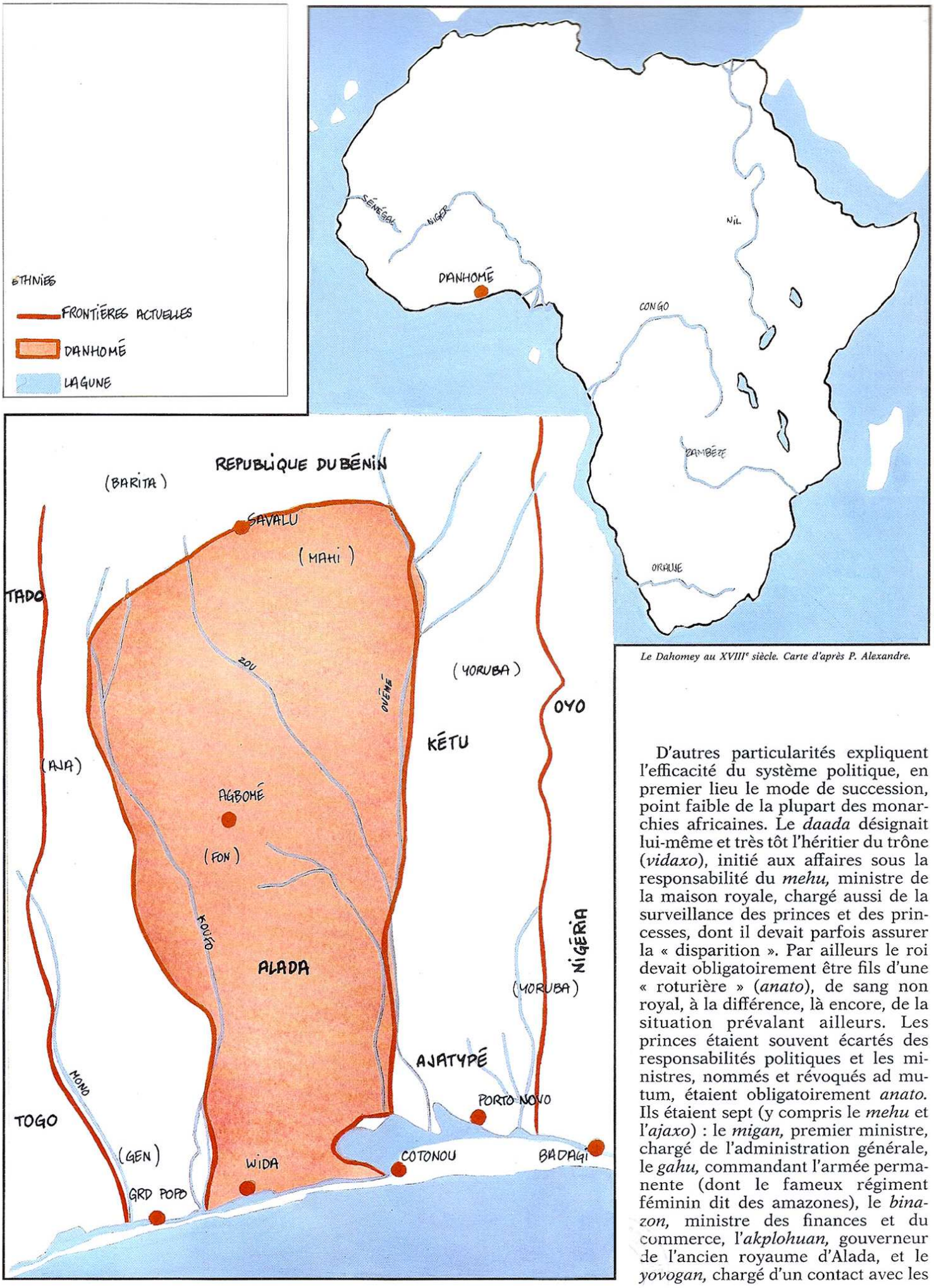
Arrivée de captifs à un comptoir angolais. On leur a passé autour du cou une fourche de bois dite « bois Mayomble ». Cliché Villiers, Coll. particulière.

termédiaires monopolistiques. Ils ferment l'accès de l'intérieur aux négriers européens, celui de la côte aux peuples guerriers de l'intérieur, qui leur fournissent les esclaves en échange des marchandises d'importation. C'est, en réaction, la recherche de débouchés maritimes qui va motiver et orienter la politique des États prédateurs du hinterland (Danhomè, Ashanti...) au XVIII[e] siècle.

Au XVIII[e] siècle, à la Côte des Esclaves, c'est le royaume d'Alada – « Ardres » sur les cartes d'époque – qui joue ce rôle d'honnête (!!!) courtier. Les transactions se font obligatoirement au mouillage de Wida – « Juda », « Ouida » ou encore « Whidah » pour les Européens – où les Français ont ouvert un poste de traite en 1671, imités par les Anglais en 1682 et les Portugais en 1721. Ces « forts » l'étaient surtout de nom et leur sûreté dépendait moins de leurs canons que des loyers (les « coutumes ») payés au souverain local. Celui-ci, pour des motifs commerciaux évidents, encourageait la concurrence entre ses clients blancs, allant jusqu'à leur imposer une neutralité forcée en cas de conflit en Europe. On ne saurait, à propos de ces comptoirs, parler de colonisation : Français, Anglais et Portugais n'étaient, à Ouida, que des résidents tolérés et non des conquérants.

Le daada était anato

Lorsque conquête il y eut, ce fut le fait des Dahoméens d'Agbomè, entre 1724 et 1727, sous le règne du troisième *daada,* Agaja (1708-1728), père du Jpengla des *Passagers du vent.* La domination dahoméenne se traduisit par une main-mise royale stricte sur la traite : le successeur d'Agaja, Tegbesu (1728-1775), frère et prédécesseur de Kpengla, la manifesta en faisant écorcher vif, en 1729, le commandant du comptoir anglais, Testeford, qui avait tenté de s'affranchir du circuit officiel. Le gouvernement de Sa Majesté ne réagit pas ; il est vrai que la capitale, Agbomè, à « 23 502 bambous » de Ouida (117 km), n'était pas à portée de La Navy. Le *daada,* au demeurant, se se dérangeait pas pour rencontrer les Blancs : il les convoquait tous les ans pour assister à la fête des « grandes coutumes », au cours de laquelle des dizaines de prisonniers de guerre étaient sacrifiés aux mânes des rois décédés. Le caractère particulièrement sanglant de ce rite (en fait, la fête nationale du Danhomè), destiné à symboliser la puissance magique et matérielle de la royauté, a longtemps occulté le caractère finalement très rationnel de celle-ci. A la différence de ce qui se passait chez les peuples voisins, c'est moins la personne du roi que l'institution royale en soi qui était sacralisée. Le roi était, en quelque sorte, laïc et le pouvoir politique était supérieur au pouvoir religieux. Celui-ci était contrôlé par un ministre des cultes et de la police (*ajaxo*) mais : « tous les *vodun* (divinités) appartiennent au roi ».



Le Dahomey au XVIII^e siècle. Carte d'après P. Alexandre.

D'autres particularités expliquent l'efficacité du système politique, en premier lieu le mode de succession, point faible de la plupart des monarchies africaines. Le *daada* désignait lui-même et très tôt l'héritier du trône (*vidaxo*), initié aux affaires sous la responsabilité du *mehu,* ministre de la maison royale, chargé aussi de la surveillance des princes et des princesses, dont il devait parfois assurer la « disparition ». Par ailleurs le roi devait obligatoirement être fils d'une « roturière » (*anato*), de sang non royal, à la différence, là encore, de la situation prévalant ailleurs. Les princes étaient souvent écartés des responsabilités politiques et les ministres, nommés et révoqués ad mutum, étaient obligatoirement *anato.* Ils étaient sept (y compris le *mehu* et l'*ajaxo*) : le *migan,* premier ministre, chargé de l'administration générale, le *gahu,* commandant l'armée permanente (dont le fameux régiment féminin dit des amazones), le *binazon,* ministre des finances et du commerce, l'*akplohuan,* gouverneur de l'ancien royaume d'Alada, et le *yovogan,* chargé d'un contact avec les

Européens. En fait, leurs attributions étaient définies de façon à se recouper marginalement, ce qui permettait au roi de les faire se contrôler les uns les autres.

Guerre, Politique et Commerce

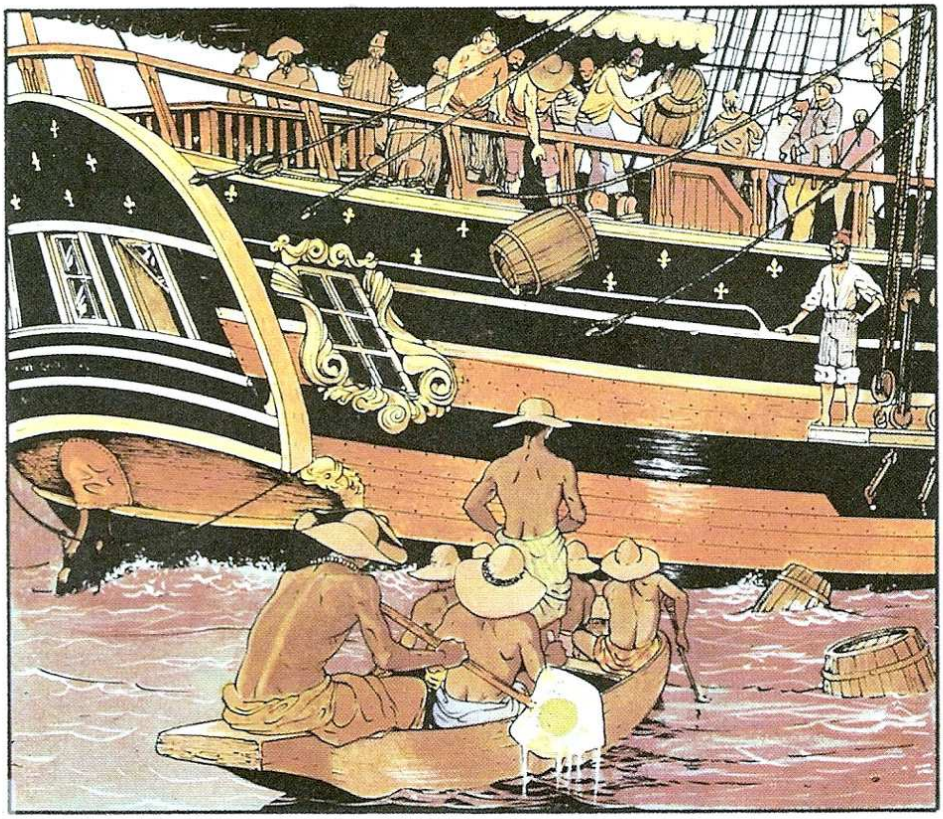
Aux niveaux inférieurs, l'administration des villages revenait à des chefs issus de la population mais investis par le roi et à une sorte de fonction publique relevant des différents ministres. Le système était cohérent et efficace, mais sa faiblesse tenait à l'importance économique prise par la traite, qui, tout en fournissant à la royauté les ressources nécessaires à l'exercice du pouvoir, la contraignait à une politique de guerre incessante (chaque année en saison sèche) pour se procurer les esclaves destinés à l'exportation (les « captifs de traite » distincts des « captifs de case » qui ne pouvaient, en principe, être vendus). Si le Danhomè l'emportait militairement sur ses voisins de l'ouest ou du nord, il n'en allait pas de même par rapport au puissant empire yoruba d'Oyo, qui prétendait lui imposer tribut et qui le concurrençait économiquement par son contrôle des comptoirs de Porto-Novo (Ajatyè) et Badagri. Kpengla cherchait à s'affranchir de cette espèce de vassalité – il prit et détruisit Badagri à peu près au moment où se situe l'action des *Passagers du vent,* mais ce n'est que sous Gezo (1818-1858), à la faveur des troubles internes d'Oyo que le Danhomè l'emporte définitement sur les Yoruba. Victoire éphémère : la fin de la traite sous Glele (1858-1889) allait ruiner le Danhomè et le dernier *daada* légitime, Gbehanzin, allait être vaincu et détrôné en 1894 par les troupes françaises du général sénégalais Alfred Dodds.

PIERRE ALEXANDRE

Plus encore...

Les Africains, initiation à une longue histoire et à de vieilles civilisations, ed. Lidis 1981.

Pierre ALEXANDRE : Directeur consultatif de l'Institut Africain International et professeur à l'Institut National des langues et civilisations orientales. Rédacteur en chef des Cahiers d'Etudes Africaines.



Débarquement des négriers sur la Côte d'Afrique (T.III).

LA TRAITE DES NOIRS VERS LES ANTILLES FRANÇAISES SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XVI

Chapitre honteux de l'histoire du grand commerce maritime la traite des Noirs peut-elle être abordée sans manichéisme, avec un minimum d'objectivité ? En commémoration du bicentenaire du Code Noir, un colloque vient de se tenir à Nantes sur ce sujet. Il faut noter que ce congrès organisé sous l'égide de l'U.N.E.S.C.O. n'a fait l'objet d'aucune couverture de presse.

En 1985, la traite continue d'être en France un tabou honteux, ce qui freine considérablement la recherche historique. Longtemps pionniers en ce domaine, les Français sont apparus, à Nantes, souvent en retard. De nombreuses recherches sont à faire dans les archives privées qui ne s'ouvrent qu'avec les plus extrêmes réticences. Nul ne veut s'avouer descendant de négrier mais c'est pourtant de l'étude des papiers d'armateurs, de planteurs et de raffineurs que naitra la véritable image de ceux qui ont construit un système économique qui a joué un rôle décisif dans l'économie française à l'aube de la révolution industrielle.

Origine de la traite

En 1411, l'explorateur Nuno Tristao débarque à Lisbonne les premiers captifs noirs. Trois ans plus tard, Henri le navigateur, héritier de la couronne du Portugal organise à Lagos la première vente publique d'esclaves. Avec eux commence la déportation des Noirs par les Européens mais jusqu'à la fin du xv^{e} ces ventes restent d'un faible volume, sans commune mesure avec la déportation des Noirs par les marchands arabes à destination de la Méditerranée et de l'Orient. Ce commerce arabe poursuit la traite par les Egyptiens et les Romains. Les femmes, les eunuques et les guerriers sont surtout recherchés ; les estimations les plus récentes, évaluent à 7,6 millions le nombre des individus déportés entre les années 800 et 1700.

Vers 1520, l'effondrement démographique des Incas et des Aztèques pose au colonisateur espagnol le diffi-

cile problème d'une main d'œuvre de remplacement pour continuer d'exploiter les mines d'argent du Potosi et les cultures coloniales : sucre, café, coton, cacao dont l'occident se révèle un insatiable consommateur. Ferdinand, tuteur de Charles-Quint, cédant aux arguments de l'évêque Las Casas désireux de sauver les Indiens, autorise la traite sur une large échelle. La papauté donne son accord mais exige que les esclaves soient instruits le dimanche dans la religion catholique. Les Portugais au XVI[e] siècle puis les Hollandais au XVII[e] vont alors dominer ce trafic. Au XVIII[e] les Anglais s'imposent à leur tour suivis par les Français. Selon les années, la traite française représente le tiers ou la moitié du volume du commerce anglais.

Les débuts de la traite française

Contrairement à une idée reçue, le peuplement des Antilles françaises a d'abord été tenté au XVII[e] par des Blancs avec l'institution des « engagés ». Il s'agissait de pauvres ouvriers agricoles victimes de la famine, de mendiants, de prostituées des villes portuaires que l'on raflait puis que l'on déportait outre mer. Le prix du voyage était réglé à l'arrivée par un planteur qui obtenait en contrepartie un « engagement » de 6 à 9 ans du malheureux déporté. Les conditions de travail des engagés étaient telles que la plupart mourraient avant la fin du contrat. L'échec de cette expérience amena le recours à la traite. C'est du moins ainsi que l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert explique l'esclavage des Noirs dans l'article Nègre :

« NÈGRES, considérés comme esclaves dans les colonies de l'Amérique. L'excessive chaleur de la zone torride, le changement de nourriture et la faiblesse de tempérament des hommes blancs ne leur permettant pas de résister dans ce climat à des travaux pénibles, les terres de l'Amérique, occupées par les Européens, seraient encore incultes, sans le secours des nègres que l'on y a fait passer de presque toutes les parties de la Guinée. Ces hommes noirs, nés vigoureux et accoutumés à une nourriture grossière, trouvent en Amérique les douceurs qui leur rendent la vie animale bien meilleure que dans leur pays. Ce changement en bien les met en état de résister au travail et de se multiplier abondamment. Leurs enfants sont appelés nègres créoles pour les distinguer des nègres dandas, botsals ou étrangers... »

Jacques Savary, auteur d'un des traités de commerce le plus lu par les armateurs écrivait à propos de la traite :

« Il est certain que le commerce des Nègres est plus avantageux aux négociants, à l'État et au public, que pas un de ceux qui se font sur mer par des voyages de longs-cours, en ce que l'on porte dans tous ces pays, pour plus de quatre millions de marchandises et denrées superflues en ce royaume, par la trop grande abondance qu'il y en a, et que l'on en rapport en France pour plus de six millions de livres... et ce qui est digne d'une grande réflexion, c'est que l'on n'envoye point d'argent ou très peu dans les dits pays. »

Le 30 novembre 1790, James Eyma, envoyé des patriotes de la Martinique à l'Assemblée Nationale justifie ainsi

Gravure du XVIII[e] s. de Chambon. La légende indiquait « Anglais qui lèche la sueur d'un nègre pour essayer de trouver s'il est malade » cliché Villiers, coll. particulière.



la nécessité de maintenir l'esclavage et le commerce des Noirs :

« Nous idolâtrons la Révolution. Nous avons combattu pour elle en Amérique. Mais nous devons vous dire avec franchise que les colonies sont perdues, que leur population disparaîtra de la surface du globe si vous ne conservez pas la ligne de démarcation qui doit séparer l'affranchi de l'homme libre et l'esclave de l'affranchi. »

Apprenant le soulèvement des esclaves de Saint-Domingue, les colons de la Martinique et de la Guadeloupe préférèrent être envahis par les Anglais plutôt que de voir l'abolition de l'esclavage. Ainsi au XVIII^e^, à quelques exceptions près, on peut affirmer que dans leur immense majorité les Français des ports ou des îles sont favorables à la traite. Il ne s'agit pas d'une démarche raciste en vue de soumettre une humanité jugée inférieure mais d'un problème économique. Le commerce colonial est le plus profitable comme le rappellent les négociants de Nantes :

« Les richesses de nos colonies sont aujourd'hui le principal objet de notre commerce et le commerce de Guinée en est tellement la base que si les négociants français abandonnaient cette branche du commerce, nos colonies seraient nécessairement approvisionnées par les étrangers de noirs ; et par une suite infaillible, de toutes les denrées de l'Europe qui si (sic) consomment ; en sorte que, non seulement l'état serait privé de l'avantage de l'exportation, mais aussi des denrées des colonies nécessaires à sa propre consommation ; en un mot l'abandon du commerce de Guinée entraînerait infailliblement la perte du commerce des colonies ; de là, le fait que nous n'avons point de branches de commerce aussi précieux en l'État que le commerce de Guinée et qu'on ne saurait trop le protéger. »

L'investissement négrier

Armer un négrier nécessite des capitaux considérables. Compte tenu des risques et des sommes engagées, l'armateur ne fournit que 5 à 10 % de l'investissement total mais il est à la fois le prête-nom, le représentant et le comptable des multiples actionnaires qui peuvent acheter des parts de navires, de la cargaison destinée à l'achat des captifs, de la cargaison de retour ou des parts d'assurance du bâtiment ou des marchandises.

Le navire lui-même vaut de 10 000 à 40 000 livres selon le tonnage. La cargaison est en moyenne de 150 000 livres mais peut atteindre 350 000 livres pour un négrier de 900 tonneaux. À titre de comparaison, celle de l'*Aimable*, navire de 500 tx qui navigue en droiture entre Nantes et Saint-Domingue de 1780 à 1789 varie de 15 000 à 37 000 livres.

Acheter des esclaves sur la côte africaine coûte donc très cher et le prix ne cesse de monter au XVIII^e^. La concurrence se faisant de plus en plus vive, les capitaines doivent offrir sans cesse plus de fusils, de sabres ou de verroterie. En 1787, le négrier nantais *les Deux Sœurs* embarque 22 200 litres d'eau de vie, 900 fusils, 9 100 sabres, 1 500 barils de poudre, 126 douzaines de couteaux, 500 paquets de grelots, 1 200 aunes d'étoffe etc..., le tout se montant à 241 641 livres pour un investissement initial de 319 568 livres. A titre de comparaison, le salaire mensuel d'un marin est d'environ 30 livres par mois et celui d'un capitaine marchand (sans les primes) de 200 livres.

Le navire négrier

Après la cargaison, le navire constitue le poste le plus important. Les armateurs français choisissent souvent des navires assez vieux (plus de 10 ans) toutefois, le bâtiment doit être en état de naviguer plus de 18 mois, temps moyen d'une campagne. L'investissement est trop grand pour que les actionnaires prennent le risque d'un naufrage. Le tonnage tend à croitre au cours du XVIII^e^ passant de 150 à 350 tonneaux en moyenne. Après avoir préféré entasser les captifs, les armateurs optent après 1750 pour des navires plus vastes et plus rapides. Une norme s'établit aux environs de 1,8 captifs par tonneau de jauge. Stanislas Foäche, un des plus grands négriers du Havre résume ainsi les qualités du navire négrier vers 1765 :

« ...Les proportions d'un négrier sont celles d'un corsaire... Le gréement, les voiles, la mâture, seront des mieux conditionnés pour pouvoir forcer de voiles au plus près, moins dériver et donner moins de prise aux courants qui vous jettent dans le Gabon... On abritera le pont de tentes peintes et bien faites, afin que malgré la pluie les nègres puissent manger en haut. Une grande dunette est nécessaire afin de pouvoir mettre plus de négresses dans la grande chambre, les négrillons et négrittes derrière, et les nègres seulement avec les forts négrillons devant. La propreté la plus exacte, nulle ordure qui puisse fermenter, vider plusieurs fois pendant la nuit des bailles qui sont dans l'entrepont, faire souvent mettre à l'air les hamacs et cabanes des matelots, leur fournir du savon pour laver souvent leur chemise, tout cela est essentiel et l'on ne saurait y porter trop loin l'attention. Il ne faut donc pas embarquer des gens négligents et qui croient qu'ils ont toujours fait assez ».

Comme le souligne Foäche, les qualités du capitaine sont fondamentales à bord d'un négrier comme la nécessité d'une grande discipline.

Du capitaine

« Pour bien s'acquitter de ces détails qui sont cependant nécessaires à la réussite, il faut un esprit actif, toujours occupé de son affaire... Si vous trouviez un marin de toute satisfaction, homme de tête et de capacité à tous égards, je vous conseille de ne pas balancer à lui confier la TAMISE, en lui donnant un second qui aurait été à la Côte. Les conditions des capitaines de M. DEMEAUX sont belles ; elles pourraient sur la TAMISE donner plus de 30mll argent de France ».

De la discipline

« ...Il est plus important qu'on ne pense ordinairement de mettre de l'ordre dans tout ce qui a rapport aux nègres, les faire manger, coucher, toujours à la même heure ; les faire commencer à manger ensemble, les empêcher de garder des fèves dans leurs sacs. L'ordre une fois établi pour les premiers embarqués est suivi sans peine par ceux qui viennent ensuite, et cela va tout seul. Le désordre dans les petites choses oblige à les frapper, de là le mécontentement qui quelquefois mène à des révoltes. Il faut empêcher le bruit confus, mais les faire souvent chanter, danser, cela leur tient l'esprit content et le corps moins sujet aux maladies. Pour répandre la gaieté pendant la traversée, il faut leur faire parler par les uns et les autres sur le pays où ils vont afin de les rassurer sur leur sort et que toutes les actions tendent à leur persuader qu'on a de l'humanité, sans cependant s'écarter des règles prescrites pour le bon ordre ni cesser de punir les mutins. Il est nécessaire d'avoir des nègres affectionnés qui aident à conduire les autres, soit en les rassurant, soit en découvrant ce qui se passe entre eux... Les captifs doivent apercevoir dans leurs conducteurs de la bonté et de la fermeté, et dans tout l'équipage beaucoup de respect pour le chef ».



L'achat des captifs sur la côte africaine ;

Les Européens n'ont pas encore colonisé l'Afrique noire. Au XVIII[e], ils ont obtenu, dans le meilleur des cas, d'installer des forts, des comptoirs ou des factoreries dans lesquels ils sont à peine tolérés. Un des meilleurs exemples est Juda encore appelé Ouidah. Sauf exception, les Blancs n'interviennent jamais directement dans le processus de capture et de conduite des esclaves. Ils préfèrent surarmer les tribus côtières ou créer des besoins qui ne pourront être satisfaits que par le produit de la razzia des Noirs de l'intérieur. Il se constitue ainsi un vaste réseau qui draine de l'intérieur vers la côte les convois de captifs Ce partage des tâches entre négriers noirs et négriers blancs ne doit pas faire oublier que les véritables responsables de la traite sont les négociants européens qui de Nantes, d'Amsterdam ou de Liverpool organisent minutieusement ce trafic. La côte africaine et chaque ethnie sont soigneusement cataloguées. En fonction de la conjonture, l'armateur va choisir le lieu de traite que le capitaine devra scrupuleusement respecter. Au moment de l'appareillage, les capitaines reçoivent des indications particulièrement précises comme le prouve cette lettre de Stanislas Foäche datée de 1765 :

Du choix des captifs

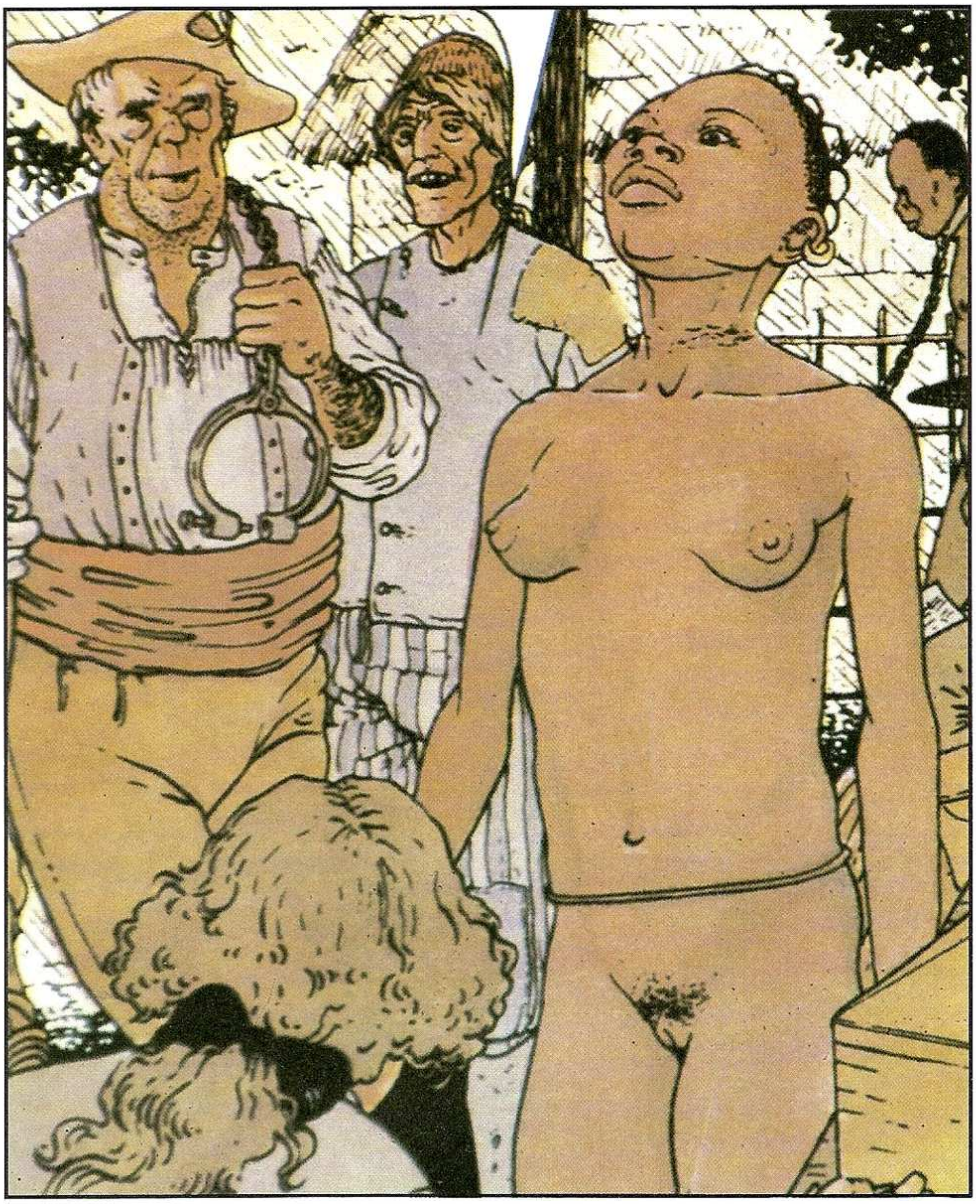
« ...Il faut que le capitaine, le jeune homme qui reste avec lui, et le chirurgien, soient tous connaisseurs en figures et en taille. L'homme grand et fluet ne vaut rien parce qu'il dépérit dans la traversée ; le dos arrondi n'est qu'aux hommes mal effacés, et, par conséquent de poitrine étroite. Il faut éviter les mâchoires saillantes et les bouches pointues, s'ils maigrisssent ils deviennent hideux. Les vieux sont ce qu'il y a de plus dangereux : ils se chagrinent aisément et maigrissent ; il en est cependant qui contribuent à égayer les autres. Il faut éviter avec la même attention les vieilles femmes. En négrillons et négrittes tout passe : on paie bien cher ici la figure et la taille. Pas de genoux mal faits. Les trop petits négrillons sont désavantageux parce qu'ils sont peu recherchés et qu'il faut payer pour eux le même courtage, le même taux par tête aux officiers, le même droit à la Compagnie et ces enfants mangent et boivent presque autant que les grands. Les forts négrillons sont et seront toujours très demandés ».

« ..On prétend que bien payer les courtiers est le seul moyen de se les attacher : c'est une erreur ; l'accueil, les bons traitements, causer avec eux, leur faire voir de beaux présents et ne les leur promettre que sous condition, faire beaucoup de tapage quand on a lieu d'être mécontent et cependant toujours les renvoyer contents en paraissant satisfait de leur promesse de mieux faire, entrer dans le détail des affaires de leur pays seulement pour leur marquer qu'on s'intéresse à eux. Tout ce qu'on donne aux courtiers même en présent pendant le cours de la traite se porte sur leur compte qui ne se règle qu'à la fin : ils ne se rappellent jamais bien exactement ce qu'ils ont reçu, ainsi on peut paraître généreux à bon marché. Il ne faut jamais condescendre à leurs demandes qu'en leur en faisant de plus fortes, rarement leur refuser, mais aussi être toujours à leurs trousses pour se faire livrer vivement.

Trois types de traite se pratiquent : la traite volante, le comptoir et le dépôt ou le fort. La première consiste, après avoir choisi une région, à aller de port en port, de site en site pour charger le navire. Cette technique est la plus économique mais la plus risquée. Il faut à chaque fois se concilier les autorités, trouver des courtiers puis concurrencer les autres négriers en chargement. Il peut alors s'écouler neuf mois, un an, quelquefois plus, avant que le capitaine ait atteint son quota de 400 à 500 captifs. Le risque est grand de voir une épidémie décimer les esclaves pendant la campagne. D'autres armateurs préfèrent le comptoir. Le capitaine achète alors au prix fort des prisonniers réunis par un courtier. Le temps de chargement est alors considérablement raccourci mais il faut payer de fortes redevances au roi local ou à l'autorité du pays. Le dépôt ou le fort appartiennent à un état ou une compagnie européenne le plus souvent anglaise ou portugaise. Cette traite est la plus simple mais la plus onéreuse.

A la fin du XVIII^{e} siècle, les sites de traite traditionnels s'épuisent. Le prix des captifs augmente. Les négriers descendent vers le sud de l'Afrique, certains n'hésitent pas à doubler le cap de Bonne Espérance pour aller traiter au Mozambique mais une fois les captifs embarqués, le voyage reste le même.

Il faut imaginer la terreur qui s'empare des Noirs lorsque le navire quitte la côte africaine. Beaucoup s'imaginent que les Blancs sont cannibales. Tous savent que le voyage est sans retour. Pour ces hommes de l'intérieur, la voie maritime augmente la peur de l'inconnu. Le capitaine et son équipage vont tout faire pour empêcher les suicides et les révoltes, l'objectif final étant de vendre le plus possible des captifs.



Grâce aux archives nantaises, la mortalité pendant la traversée est maintenant très bien connue. Elle varie de 6 à 15 % avec quelques pointes exceptionnelles. Elle est la même chez les Noirs et dans l'équipage. Des études récentes tendent à montrer que l'entassement n'est pas la cause principale de mortalité mais la maladie et surtout les épidémies. La variole, la fièvre jaune, la dysenterie peuvent faire des ravages. Dans tous les cas, la qualité de l'eau s'avère déterminante comme celle de la nourriture. Certains armateurs qui ont tenté d'économiser sur ces deux postes ont eux les résultats les plus catastrophiques.

En moyenne, la ration est de 2,8 litres d'eau par jour, ce qui pour un navire de 200 tonneaux transportant 330-350 esclaves et environ 40 hommes d'équipage nécessite un minimum de 64 000 litres d'eau. La soute est ainsi occupée par l'eau embarquée à la côte. La nourriture, principalement composée de farineux, complète l'encombrement de la cale. Les captifs sont exclusivement logés dans l'entrepont et sur le pont à l'exclusion de la partie arrière du navire transformée en forteresse pour l'équipage et les officiers. Pour augmenter le volume habitable disponible, l'entrepont est divisé en deux par un échafaud à mi-hauteur. Le dessin de F. Bourgeon dans *les Passagers du Vent* (*L'heure du serpent* pl 44) est à mon avis une des meilleures représentations de cet aménagement. Au contraire, la gravure du Brookes, si souvent reproduite, est un chef d'œuvre d'aberrations maritimes. Œuvre de propagande, elle n'a aucune valeur historique et correspond plus à un wagon plombé qu'à un navire dont les captifs doivent être vendus à l'arrivée le plus cher possible.



◀ *L'examen des captifs (T.III).*

▲ *Travail des esclaves dans une plantation de coton à Saint-Domingue. Cliché P. Villiers, coll. particulière.*

Les mauvais traitements et les révoltes :

La révolte est le risque quasi permanent à bord du négrier. Du capitaine au dernier des mousses, chacun sait qu'elle peut éclater à tout moment. Elle est alors impitoyablement réprimée à coups de sabre ou de fusil mais les meneurs sont-ils lourdement sanctionnés, voire l'objet de sévices particulièrement sadiques comme certains écrivains se sont plus à le décrire ?

Dans les archives, les cas mentionnés sont très rares. A cela, plusieurs raisons. Pour en mieux juger, il faut d'abord se souvenir de l'état de violence au XVII[e] et XVIII[e] siècles et garder à l'esprit l'importance du facteur économique. A bord des vaisseaux de guerre français mais surtout anglais et hollandais, les matelots sont fréquemment fouettés, quelquefois à mort. A bord du négrier, le captif est une marchandise de haut prix. L'endommager gravement serait compromettre sa vente. Les révoltés sont donc le plus souvent fouettés puis mis aux fers pour le reste de la traversée. La raison du profit l'emporte sur la vengeance. En temps qu'historien de la Marine et de la traite des Noirs, j'affirme qu'il valait mieux être captif sur un négrier que prisonnier sur un ponton anglais pendant la guerre de Sept Ans, la Révolution ou l'Empire.

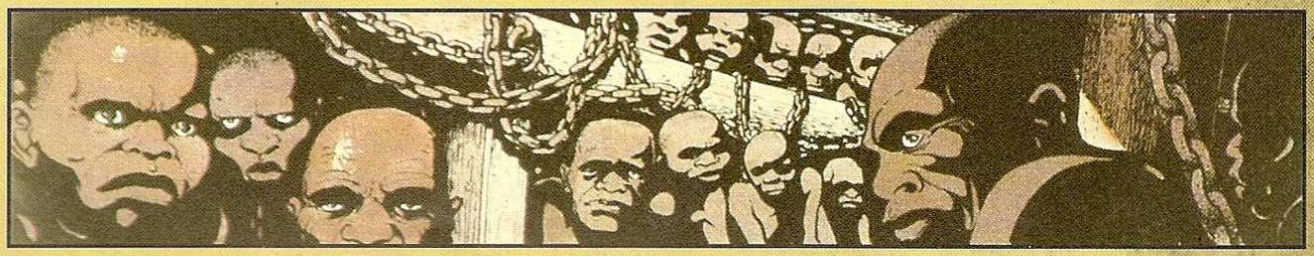
De nos jours, les mécanismes de base de la traite atlantique apparaissent bien connus mais de vastes zones d'ombre subsistent. La partie africaine de la traite des esclaves à la concentration sur les comptoirs n'a fait l'objet que de trop rares études. Autre question essentielle, celle du bénéfice réel des participants du trafic. Les travaux les plus récents montrent que le profit n'était pas aussi élevé qu'on s'est plu à l'imaginer. Il faudra cependant expliquer pourquoi tant d'actionnaires s'y sont précipités. La question se pose dans les mêmes termes pour la guerre de course.

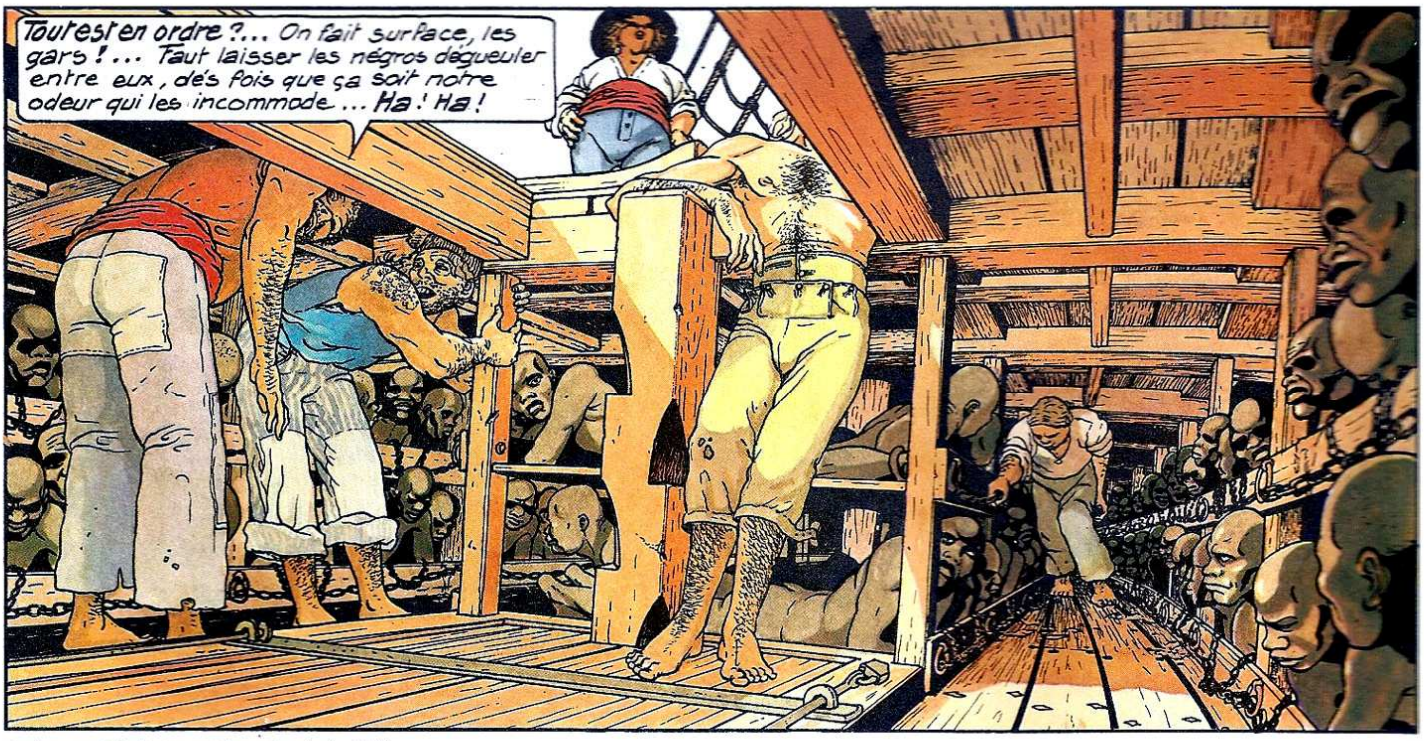
La traite et le commerce colonial forment un tout. Les armateurs, les planteurs et les raffineurs métropolitains sont indissolublement liés. Seule l'étude des patrimoines et des comptabilités privées des armateurs permettra de mieux répondre. François Bourgeon, par la qualité de ses ouvrages a relancé cette question dans le grand public, aux historiens d'y répondre.

PATRICK VILLIERS

Patrick VILLIERS : né en 1948. Historien chargé de cours à l'université d'Orléans. Spécialiste de la traite des noirs et de la marine au XVIII[e] s., il a publié « Traite des noirs et navires négriers au XVIII[e] s. ».

JOURNAL
Général de Traitte, Frais,
Achapts, Echanges & Ve
ntes, Du dit N^re : Armateur M^r :
CARAYON Fils Aîné





Aménagement de l'entrepont du navire négrier (T.IV).

MON ANCÊTRE, NÉGRIER NANTAIS

Notre collaborateur Frantz VERMEIL a recueilli le témoignage exclusif d'un descendant de négrier nantais.

« On ne le disait pas chez nous, je ne me doutais de rien. Un jour, j'ai découvert dans nos archives un grand diplôme. L'Amiral du Roy donnait à mon aïeul, le capitaine Jacques Allard, « autorisation de trafiquer sur les côtes d'Afrique ». Maintenant, je sais : je descends d'un négrier. Laissez-moi, au nom de l'histoire, briser le silence de nos pères, et de quelques bonnes consciences d'ici...

Jacques Allard naît en 1731 à Paimbœuf, quatorzième enfant d'un riche boulanger. Son père pourvoit en pain une grosse partie des 350 trois-mâts de ce port avancé de Nantes.

A 15 ans, mon ancêtre est déjà mousse sur **La Dauphine.** Il passe vite novice sur **Le St Denis,** second-lieutenant sur **Le St Guillaume.** Ce ne sont que des vaisseaux commerciaux qui cinglent « en droiture » vers les Antilles. Jacques veut devenir capitaine. Pour cela, il doit sacrifier deux campagnes au Roy et justifier cinq années de navigation. A 24 ans, il part guerroyer sur **L'Illustre.** A 25, il est pris sur **La Gabrielle** et croupit trois ans dans les cachots anglais. Il pourrait s'arrêter, mais il veut sa revanche. Il s'offre une troisième campagne en 1761 comme premier lieutenant – et interprète ! – sur un corsaire affrété par les armateurs nantais.

C'est à 32 ans que Jacques Allard entreprend son premier « voyage triangulaire ». Il s'embarque en 1763 comme premier lieutenant sur un vaisseau au nom bien rousseauiste, **Les Trois amis.** Pour l'armateur Louis Huguet, il va traiter le « bois d'ébène » en côte d'Angole. La traite ne représente que 30 % du trafic nantais d'alors, mais elle rapporte tant ! L'approvisionnement est assez rapide : 4 pièces d'Inde par jour, mais son transport s'avère désastreux. Sur 403 nègres embarqués, 304 seulement sont vendus à St Domingue, soit une perte de 24 % après 65 jours de traversée. Les marins aussi, payent cher leur course triangulaire : 8 disparus sur 37, soit 22 %. Le bateau revient, les cales pleines de sucre éthéré, de café, d'indigo et de coton.

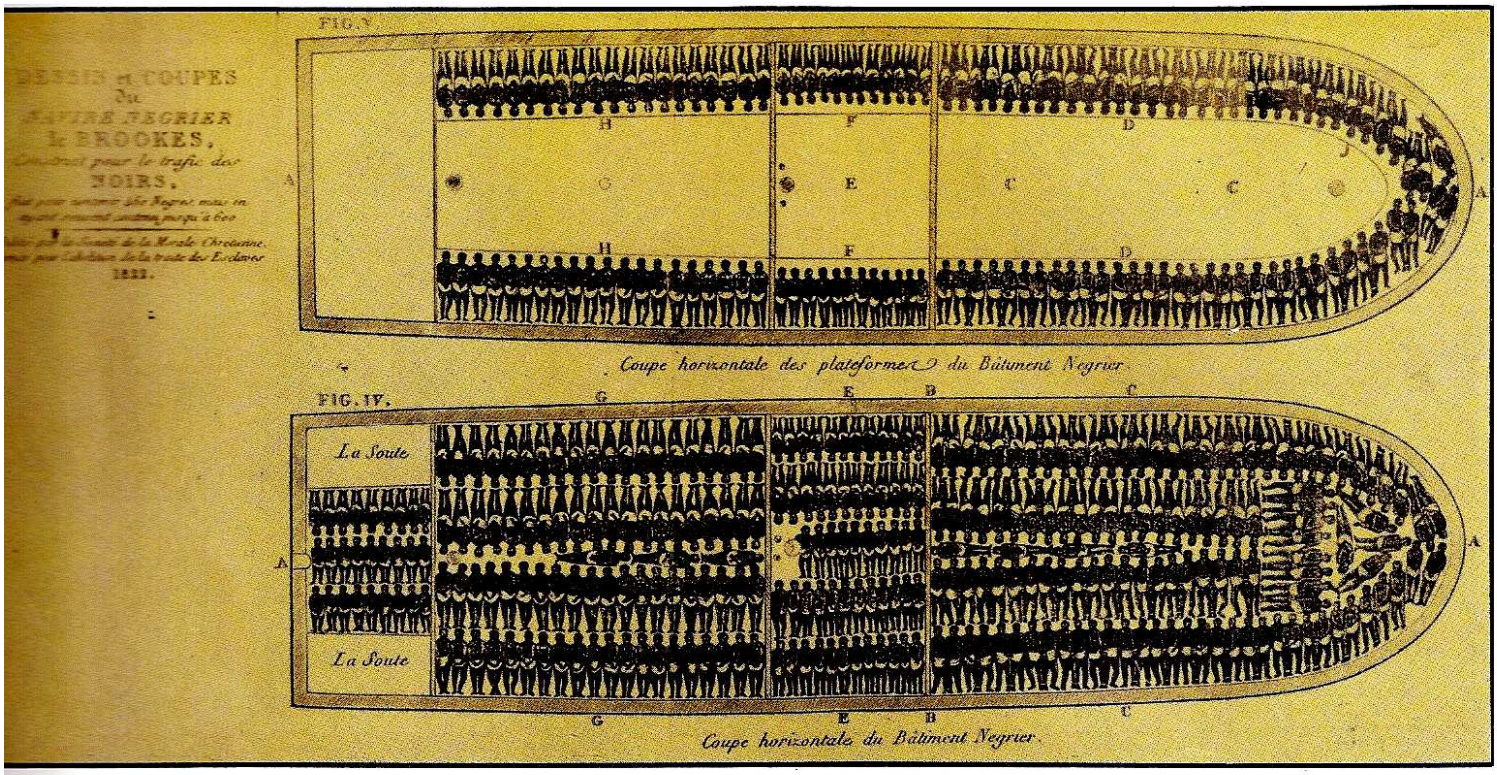
A son retour, mon aïeul passe l'examen de Maître et Capitaine de navire devant deux capitaines et un jésuite hydrographe. Parce qu'il est *« de religion catholique, apostolique et romaine »,* parce qu'il a fait des *« réponses pertinentes »,* il est déclaré *« capable de monter, commander et piloter un bâtiment en toutes sortes de voyages aux longs cours ».*

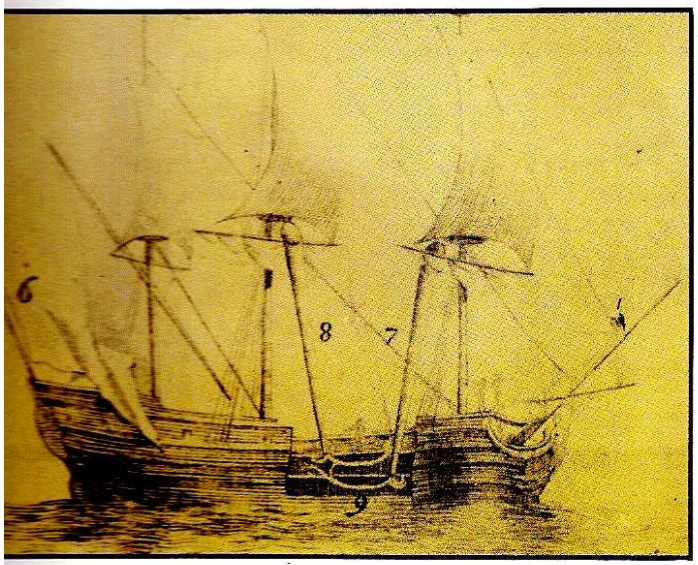
En 1765, Jacques Allard monte second capitaine sur **Les Trois amis.** Parti en mai, il revient en septembre de l'année d'après. Un sombre voyage : sur 396 nègres, 249 seulement sont vendus (37 % de perte) : à près de 1 500 livres d'Amérique l'homme, 1 400 la femme, 1 000 le négrillon ou la négritte, la perte est lourde. L'équipage n'a pas été épargné : 18 morts (et 2 déserteurs) sur 37 hommes, soit une saignée de 50 %.

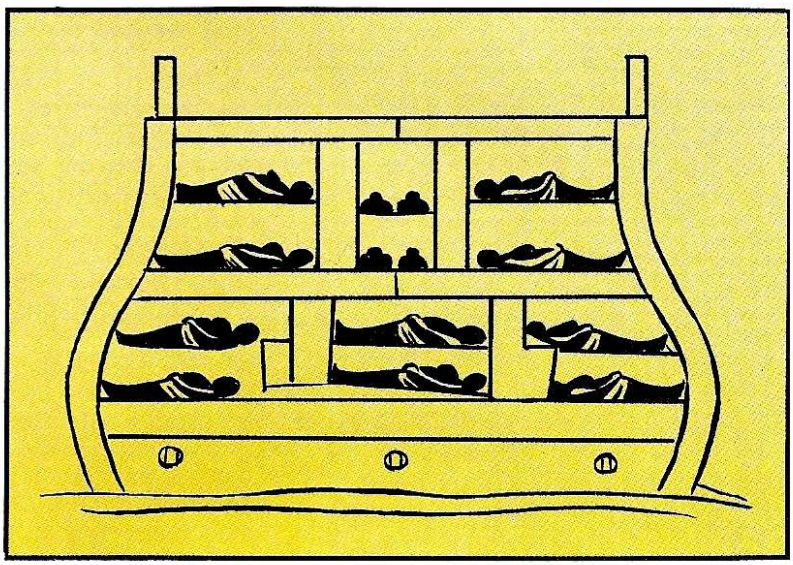
En 1767, pour son troisième voyage de traite, notre Allard passe au service de deux des plus prospères armateurs nantais, le tandem irlandais Murphy-d'Haveloose. Il est deuxième capitaine sur **La Sophie.** Un voyage bien rentable ! Sur 453 pièces d'Inde, on en vend 438, soit un pourcentage de perte minime (3 % au-dessous de la moyenne 19 %). L'équipage s'en tire bien aussi : 3 morts (et un déserteur) sur 48 hommes, soit 6 % (moyenne 12 %)

Jacques Allard prend femme en décembre 1768. Il épouse Adélaïde Sophie Giraudeau, fille de Maître-orfèvre, à la chapelle St Gabriel du Bois de la Touche, et reste un an auprès d'elle. Sa dot s'élève à 3 000 livres.

Pour son quatrième voyage, Jacques Allard est enfin capitaine. **La Sophie** part le 5 janvier 1770, armé comme un corsaire. Mon aïeul a pris *« une commission en guerre et marchandise »* qui lui permet de faire des prises. On vend 455 nègres, avec une faible perte (4 %, pour l'équipage 14 %). Cette vente, comme 90 % du commerce triangulaire nantais, s'effectue à St Domingue. Jacques Allard reste un an sur place pour assurer les recouvrements. Le bois







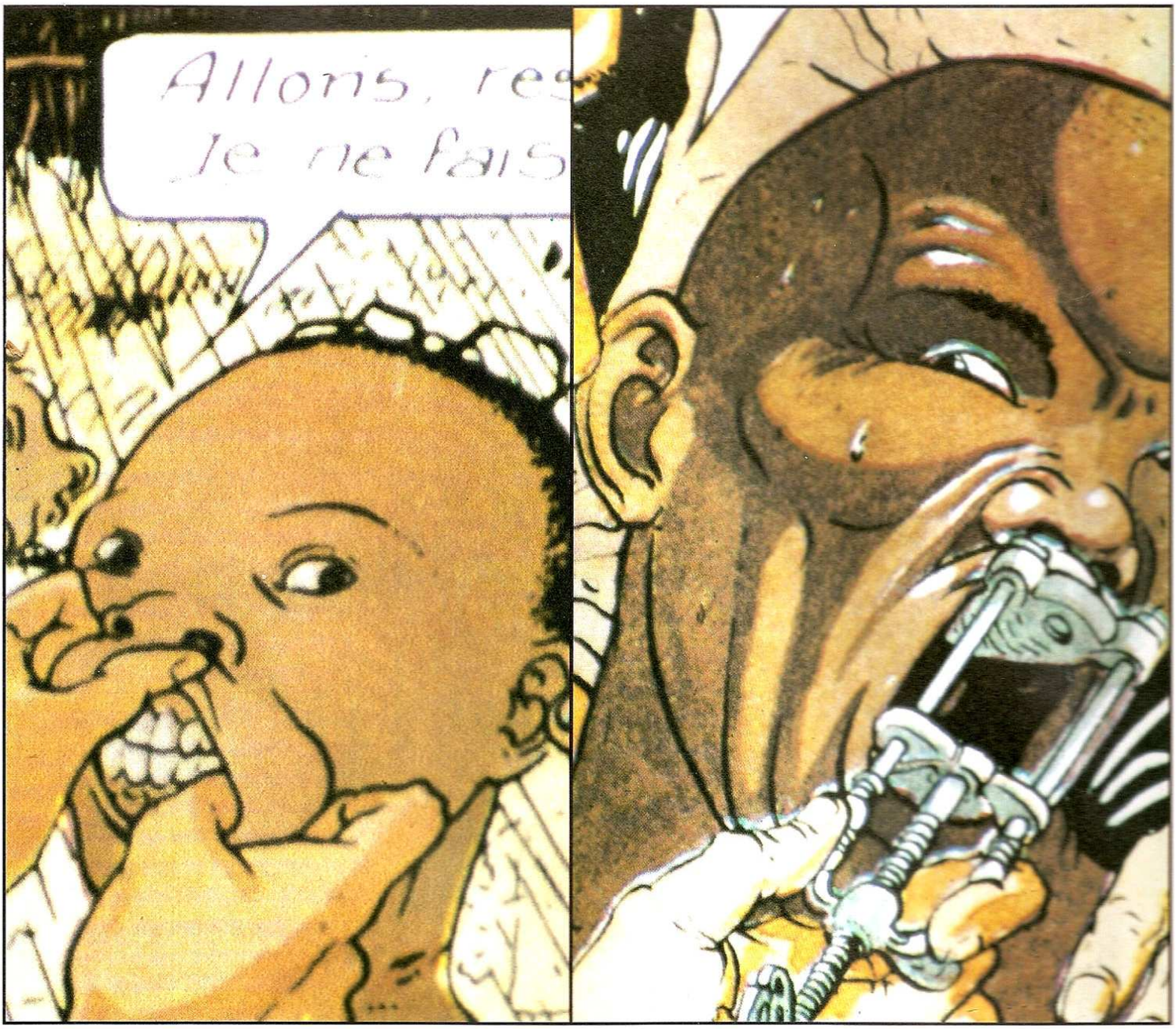
Plan de la plate forme du Brookes, redessiné et rectifié par P. Villiers. A gauche, coupe d'un navire négrier avec son système d'aération. Cliché P. Villiers, coll. particulière.

l'ébène est si cher que les planteurs doivent l'acheter à tempérament.

Après 2 ans d'absence, il revient aluer son premier enfant Marie-oseph (1770, fera le commerce des pices). Suivront Adelaïde (1772, célibataire), Anne-Sophie (1776, femme le commissionnaire en roulage), ean Baptiste (1777, mort tôt), Pauine Pélagie (1778, célibataire), tienne Frédéric (janv. 1781, marin), onstant Emmanuel (déc. 1781, marin), Auguste Pierre (1783, mort tôt), imée Claudine (1786, religieuse).

Cinquième voyage, sur **La Sophie** ncore, en 1772. Le sixième voyage, t dernier au service des Irlandais, a ieu en 1777 sur un bateau neuf, **Les leux sœurs.** Mon ancêtre Jacques llard est maintenant actionnaire de a campagne de traite qu'il conduit. In bref voyage de droiture sur **La Cécile,** et le voici au service de l'armateur Gaudin la Jonelière, ancêtre de ma femme. Nous sommes en 1784. Jacques Allard a 53 ans. Il est au faîte de sa carrière. Il a acheté une propriété, récolte son vin. Il porte perruque et épée d'argent. C'est un Monsieur. Il est même franc-maçon, frère de la loge La Parfaite à Nantes (Grand-Orient de France). Une loge progressiste où il est question d'égalité et de bons sauvages, mais dont les douze officiers ont été désignés parmi des armateurs-négociants (4 dont Murphy), des capitaines (7) et un manufacturier en cordages. A la suite de dissensions, cette loge se range en toute candeur sous l'« obédience de la loge mère écossaise *Le contrat social* », et prend pour nom « St Jean d'Écosse de la parfaite sagesse ».

Quand il est à bord, Jacques Allard reste d'une impassibilité totale à l'égard de sa marchandise. Dans un entre-pont de 1,7 mètre de large, les pièces d'Inde sont garrotées en ligne, tassées en fonction du sexe et de la taille. Il faut régulièrement laver le plancher des fientes, passer du souffre. Le chirurgien de bord, au rôle essentiel, veille à la fraîcheur du stock, accouche les négresses. C'est qu'un esclave ne se trouve pas facilement et se négocie très cher. Mais, après quelques jours de gavage, il se vendra pour le prix d'une machine agricole d'aujourd'hui. Parce que sa noirceur est signe de sa force, on enduit à la poudre à canon l'esclave provenant d'une ethnie plus pâle : le prix de vente en dépend. Le bois d'ébène est donc souvent mieux traité que l'équipage : il ne s'agit pas d'humanité, mais de saine gestion.



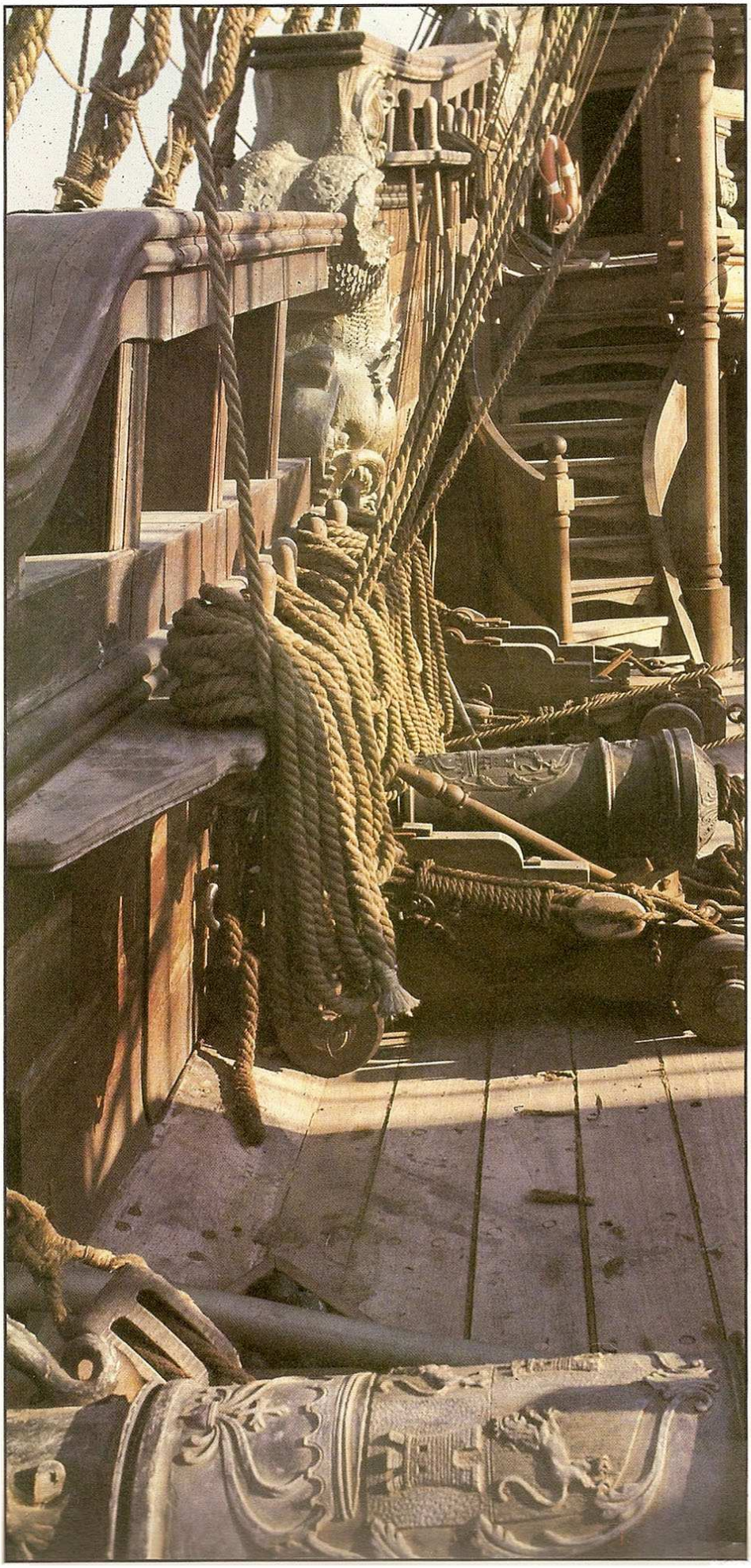
Examen de la dentition de la « marchandise », gavée de force lorsqu'elle refuse de s'alimenter (T.III et T.V).

Mon ancêtre y a tout intérêt. Voyez son septième voyage, le premier sur le beau vaisseau **Bailli de Suffren** (250 tonneaux, 25,80 m de quille), en 1784. Jacques Allard est le principal actionnaire (7/48°) après l'armateur (15/48°). Il a droit à un port-permis de 3 à 4 têtes qu'il achète avec la verroterie de bord et qu'il vendra à son compte. Il cumule une commission de 5 % sur la vente de chaque tête, une commission de 4 à 7 % sur la vente des marchandises de retour, une commission de 2 % sur le recouvrement des créances des planteurs et de 5 % sur la récupération des piastres espagnoles. Ses frais de séjour aux Antilles lui sont remboursés.

Le froment et les fèves

Du huitième voyage, en 1785, je connais tous les détails, **Le Bailli de Suffren** vogue encadré – c'est une nouveauté – de deux corvettes **La Fine** et **Le Passe-partout,** tant le trajet est infesté d'anglais. La mise-or de cette campagne s'élève à 620 000 livres, dont 45 000 pour le prix du bateau et 300 000 pour la pacotille. L'investissement est lourd : la concurrence entre négriers est sauvage et il faut faire preuve d'imagination pour séduire les pourvoyeurs africains. L'inventaire fait état d'étoffes, souvent britanniques : 2 250 pièces de guinée, des bajutapeaux, 668 pièces d'indienne, des chasselas, des liminéas. Et beaucoup d'objets : 200 barres de fer, 935 fusils, 96 douzaines de briquets, 5 300 kg de poudre à fusil, 224 sabres, 290 paquets de grelots, 10 dz de rasoirs, 1 200 pierres à fusil, du plomb à giboyer, 130 parasols, 1 027 dz de couteaux, 400 kg de grains de verroterie (ou rassade), 3 745 veltes (28 000 l) d'eau de vie, 180 l de taffia (alcool), 100 paniers d'anisette, 350 l d'esprit d'eau de vie à 60°. Et pour les « gens de cour », 6 robes or et argent très riches, 42 couteaux à manche d'ivoire, 12 barriques de sel.

On a embarqué pour l'équipage 15 t de biscuits, de la farine de seigle, de froment, du bœuf, de la langue, du lard, 17 tonneaux de vin blanc (achetés à la propriété d'un certain Jacques Allard), du Bordeaux pour les officiers, de la bière, 125 kg de morue sèche, 36 pots de confiture, des volailles, cochons, moutons, saumons, 2 barriques et demie de sardines, des légumes secs et frais, 96 bouteilles de vin de rose, du café et 160 l de Kirvasser. Les nègres, eux, se contenteront de pièces à eau, de 6 000 kg de riz, d'un peu de cœur de bœuf et de 25 tonneaux de fève étuvée. Les 710 pièces d'Inde (2 % de



pertes, un record, mais 12 % pour l'équipage) rapportent 1 800 000 livres (dont 231 000 seulement payées comptant) soit un bénéfice net de 700 000 livres. Mon aïeul s'empoche une petite fortune en commissions.

Il pourrait s'arrêter, devenir armateur, mais la mer le tenaille. Après un an de repos, il reprend du service une dernière fois, à 58 ans. Son bon vieux **Bailli de Suffren** l'emporte pour un 9e et dernier voyage au score très correct. La Révolution éclate. Allard est devenu un investisseur. Il se range du côté des bleus, mais assiste de loin au bouillonnement des esprits. Il achète des biens nationaux et devient membre de la Société d'Agriculture, une association opportuniste d'armateurs et de possédants qui craignent pour leur bien. En 1792, la Société d'agriculture s'émeut de ce que l'assemblée nationale veut abolir l'esclavage. Dans son compte-rendu, elle clame : *« après une discussion sur les vastes objets de morale et de politique que comprend cette question, il serait fait une pétition à l'Assemblée Nationale pour que la discussion fût ajournée d'une manière définitive »*. On décide de dépêcher une députation. Jacques Allard souscrit aux frais pour 48 livres, mais n'assiste pas aux réunions. Peu lui importe maintenant que la guerre d'Indépendance gronde à St Domingue...

La traite interlope

D'ailleurs, à Nantes, la traite continue, malgré l'interdiction officielle. Dans des conditions épouvantables pour la marchandise, que l'on cache pour éviter les inspections : c'est la *traite interlope.*

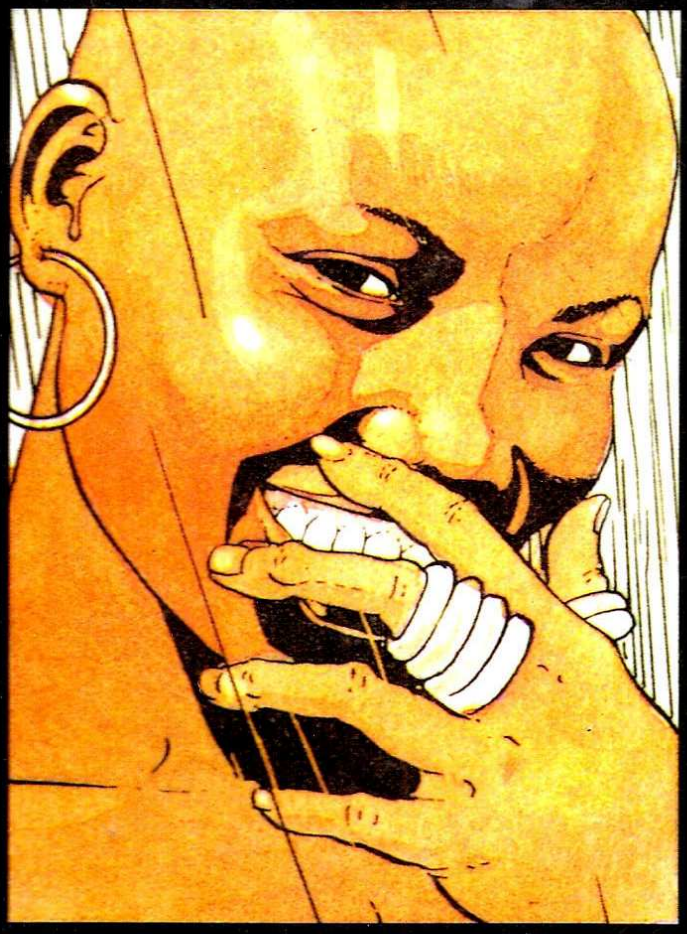
Étienne Frédéric, sixième fils de mon aïeul, donne dans cette traite honteuse. Mais, la tranquillité des affairistes des lumières a laissé place aux idées généreuses du romantisme naissant : le nègre est devenu un homme. Même à la source, la marchandise est difficile à trouver. Il faut pousser jusqu'à Maurice ou la Réunion.

A 39 ans, le 18 février 1820, Étienne Frédéric Allard est pris en flagrant délit de transport de bois d'ébène avec l'équipage du brick **Le Succès.** Le procès fera scandale à Nantes. La famille Allard, ma famille, oubliera, se fera oublier... Pour nous, l'esclavage était fini. Dire que d'autres ont continué jusqu'en 1848, quand le député franc-maçon Schoelcher a obtenu son abolition définitive ! »

FRANTZ VERMEIL

Frantz VERMEIL : critique et journaliste musical, amateur éclairé d'archéologie.

S'il était né marin, François Bourgeon aurait sans doute été navigateur solitaire. Auteur de bandes dessinées et sédentaire, il a choisi d'ancrer son atelier bateau, en terre bretonne, à quelques encablures de l'Océan. Qu'importe l'immobilité, son imagination goéland a franchi à tire d'ailes les barrières de l'espace et du temps. Elle en a rapporté des fragments d'histoire, les signes et les symboles d'un recueil alchimique fait de vignettes colorées, creusets quadrangulaires où l'artiste Bourgeon accomplit son « grand œuvre ». Celui-ci est solide car il nait de la fusion parfaitement maîtrisée des quatre éléments : la terre, l'air, l'eau et le feu, c'est-à-dire, les grands navires voguant sous le vent, les oiseaux sylphides, la mer protéiforme et le



soleil brûlant. Ces couples éternels, se fondent dans le corps d'Isa, héroïne authentique, fille de la mer et maîtresse du vent carressée par les embruns et les mains salées d'Hoël. Mais Bourgeon ne se contente pas d'être poète et magicien. Maître verrier, en sa jeunesse, il nourrit ses images de faits bien réels et d'informations techniques de première main.
Comme elle l'a fait avec l'exposition « Ave Alix » l'association « Clovis » a demandé aux spécialistes, critiques de la BD et historiens, de relire cette saga. Leurs articles rassemblés dans cet album nous permettent de pénétrer l'univers d'un grand auteur et de mieux connaître le siècle des Lumières, berceau du monde contemporain.

ISBN 2-7234-0697-0
IMPRIMÉ EN FRANCE

9 782723 406