

ESPACE TOURVILLE

.....

DOSSIER PÉDAGOGIQUE

à destination des enseignants





SOMMAIRE

02
LA FRANCE AU XVII^{ÈME} SIÈCLE

03
LES GRANDS PERSONNAGES

05
LA MARINE FRANÇAISE AU
XVII^{ÈME} SIÈCLE

07
LA CONSTRUCTION NAVALE

09
LA BATAILLE DE LA HOUGUE

11
LA GUERRE SUR MER

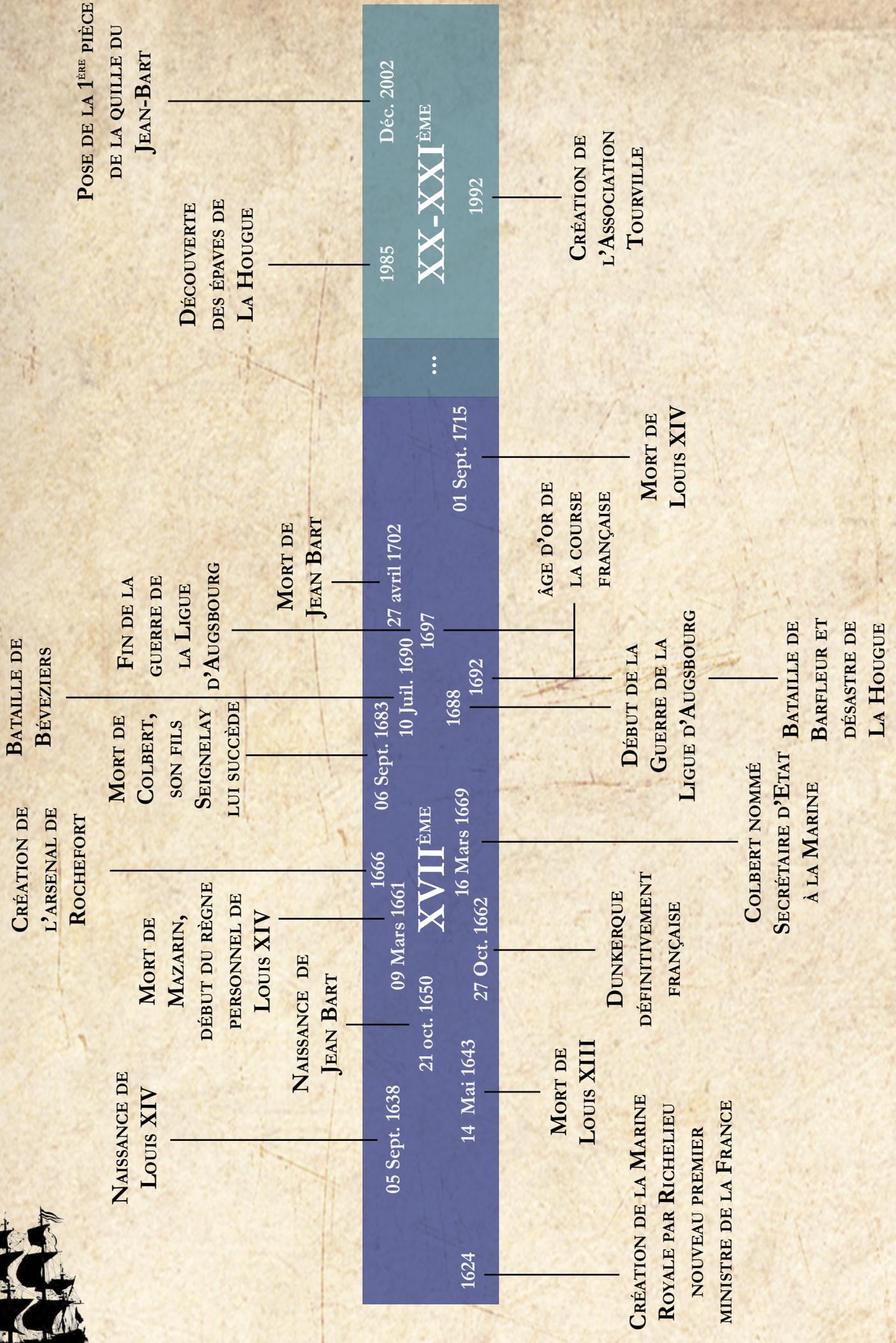
13
LA VIE À BORD DES NAVIRES

15
L'ASSOCIATION TOURVILLE

17
NOS ANIMATIONS

19
LEXIQUE

24
RESSOURCES



LA FRANCE AU XVII^{ÈME} SIÈCLE



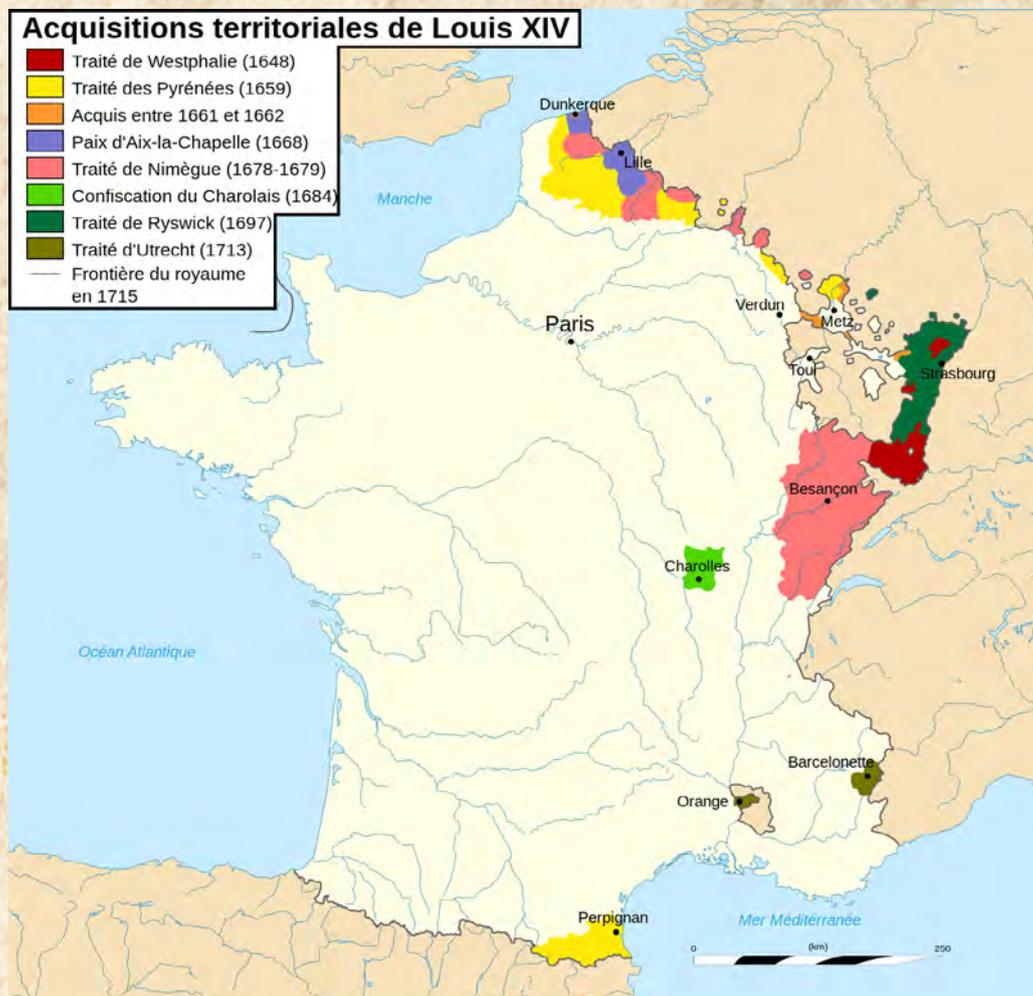
Le XVII^{ème} siècle est aussi connu en France sous l'appellation « Grand Siècle », dérivé du surnom « Le Grand », attribué à Louis XIV, qui domine l'action du siècle. Il marque le début de l'apogée de la puissance française en Europe et de l'absolutisme royal. Un grand mouvement d'évangélisation et de rénovation chrétienne se développe également. La France brille dans tous les domaines culturels, qu'elle soutient par la création d'académies : la littérature, les arts (peinture, sculpture, architecture, musique) et les sciences (astronomie, mathématiques, physique, botanique). Mais c'est dans le domaine militaire qu'elle va encore plus marquer son temps.

LES GUERRES DE LOUIS XIV

L'Europe est loin d'être un continent en paix au XVII^{ème} siècle. La France, qui ne possède pas encore ses frontières actuelles, est encerclée par les possessions ennemies espagnoles.

Le but de Louis XIV sera d'étendre ses frontières aux dépens des territoires espagnols pour affirmer la puissance du royaume. En 1661, Louis XIV entame son règne personnel et la guerre ne le quittera jamais véritablement : sur ses 54 prochaines années (1661-1715), le roi en passera plus de la moitié à faire la guerre. Les principales du règne étant : la Guerre de Dévolution (1667-1668) ; la Guerre de Hollande (1672-1678) ; la Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714).

Grâce au génie de Vauban, les nouveaux territoires conquis vont être couverts d'un réseau de forteresses pour les rendre imprenables, afin de stabiliser les frontières et protéger définitivement Paris des invasions venues du nord.



LES GRANDS PERSONNAGES



Portrait équestre de Louis XIV, René-Antoine Houasse, 1674, Huile sur toile, 255 x 200cm, Château de Versailles

LOUIS XIV DIT « LE GRAND » OU « LE ROI-SOLEIL » (1638-1715)

Louis-Dieudonné n'a que 4 ans et demi lorsque son père Louis XIII meurt en 1643. Son règne personnel ne débute qu'en 1661, à la mort du cardinal Mazarin à qui le gouvernement avait été confié. Il installe progressivement une monarchie absolue de « droit divin » dont le symbole est le château de Versailles.

Louis XIV meurt le 1^{er} septembre 1715 après 72 ans de règne, le plus long de l'histoire. C'est son arrière-petit-fils âgé de 5 ans qui lui succède sous le nom de Louis XV.

LOUIS XIV ET LA MARINE

Profondément attaché à la terre et à l'armée de terre, Louis XIV s'est tout de même réellement intéressé à la marine. Il a visité les ports du royaume onze fois au cours de son règne, dont trois visites pour la ville de Dunkerque. Surtout, il développe ses connaissances en la matière en présidant le conseil de la Marine tous

les vendredis, se tenant ainsi informé de tout. Il décide de rebaptiser ses vaisseaux en 1671 afin de donner une image projetant la puissance du royaume ou encore la gloire du roi. Il se plaît également à recevoir à Versailles ses marins et corsaires victorieux afin de les honorer, voire les anoblir.

JEAN-BAPTISTE COLBERT (1619-1683)

Colbert est l'homme-clé de la première partie du règne de Louis XIV (1661-1685) car il gère toute l'administration du royaume en cumulant les offices de ministre des Finances, du Budget, de l'Économie, de l'Équipement, des Manufactures, du Commerce, de la Culture, de la Marine et des Colonies. Il réforme l'économie, met en place la politique artistique royale, fonde l'Académie des Sciences et l'Observatoire de Paris et aménage Paris. Jamais disgracié, il meurt d'épuisement en 1683. Son fils Seignelay poursuivra sa politique maritime en lui succédant au Secrétariat d'État à la Marine, jusqu'à ce que lui-même meurt en 1690.

La mort de Colbert marque un tournant dans le règne de Louis XIV : le temps des persécutions et de la guerre s'annonce.



Portrait de Jean-Baptiste Colbert, Philippe de Champaigne, 1655, Huile sur toile, 92.1 x 72.4cm, Metropolitan Museum of Art



ANNE HILARION DE COSTENTIN DE TOURVILLE (1642-1701) Vice-amiral du Levant et Maréchal de France, le comte de Tourville est l'un des marins les plus accomplis de son temps. Il entre dans la Marine Royale en 1666 à 24 ans. La guerre de Hollande (1672-1678) va lui permettre de faire ses preuves mais c'est au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) qu'il va réaliser ses plus grands exploits. Le plus célèbre est la bataille du cap Béveziers le 10 juillet 1690 qui est considérée comme la plus belle victoire de la Marine de Louis XIV. Il y détruit 17 vaisseaux de la flotte anglo-hollandaise tout en conservant intacte la flotte française. Sa résistance à Barfleurl le 29 mai 1692 est saluée par le Roi qui le nomme Maréchal de France en 1693. Il se venge de la défaite de La Hougue cette même année en attaquant le « convoi de Smyrne » où il capture ou détruit 90 navires marchands (sur les 140 du convoi) et inflige aux coalisés une perte de 30 millions de livres. Il meurt de la tuberculose le 23 mai 1701 à l'âge de cinquante-neuf ans.



Portrait du comte de Tourville, Oeuvre d'atelier, XVII^{ème} siècle
Huile sur toile, 131 x 98.5cm, Musée national de la Marine

JEAN BART (1650-1702)

Issu d'une famille de marins dunkerquois, Jean Bart est l'un des corsaires français les plus célèbres. Formé dans la Marine hollandaise, il devient corsaire pour la France lors de la Guerre de Hollande (1672-1678) où il se fait remarquer pour son audace et son efficacité. Il rentre dans la Marine Royale à la fin du conflit. Le déclenchement de la guerre de la Ligue d'Augsbourg en 1688 va lui permettre de reprendre ses activités de corsaire et de bâtir sa légende : évasion d'une prison anglaise en 1689, forçage du blocus de Dunkerque en 1691, ... Son exploit le plus retentissant est la bataille du Texel en 1694, où, malgré le désavantage numérique et matériel sur les Hollandais, il arrive à reprendre le convoi de 120 navires de blé français qui avait été capturé et ainsi sauver la France de la famine. Il est anobli pour son action par le roi et continue à harceler la flotte anglo-hollandaise. La fin de la guerre en 1697 met fin à sa carrière de corsaire et il devient chef d'escadre de la mer du Nord. Il meurt le 27 avril 1702 à Dunkerque d'un coup de froid attrapé lors de la manœuvre d'accostage dans le port de Dunkerque du *Fendant*, le navire que Louis XIV venait de lui faire construire au Havre en reconnaissance des services rendus au royaume.



*Le Capitaine Jean Baert de Dunquerque
La terreur des flottes ennemies sur L'Océan
Paris. Chez Henry Grenart, vis L'Ancre au Cap, aux press.*

Le corsaire français Jean Bart, R.-B. Bonnard, Gravure, XVII^{ème} siècle,
Bibliothèque nationale de France, Paris



LA MARINE FRANÇAISE AU XVII^{ÈME} SIÈCLE



La France du XVII^{ème} siècle, malgré son importante façade maritime, n'est pas un pays tourné vers la mer au contraire de ses voisins européens.

La Marine royale française n'est officiellement créée qu'en 1624 par le cardinal de Richelieu, premier ministre de Louis XIII. À cause des troubles politiques en France, la Marine a du mal à se développer. Ainsi, lorsque Louis XIV accède au pouvoir, il ne dispose que d'une quarantaine de vaisseaux dans sa flotte, bien loin des effectifs de ses ennemis. Au niveau de la marine marchande, la France ne possède que 800 navires alors que les Anglais en ont 4000 et les Hollandais 16 000. La flotte doit être constituée et Louis XIV va confier cette mission à Jean-Baptiste Colbert, ancien intendant de Mazarin et nouvel intendant des Finances.



PRINCIPAUX ARSENAUX SOUS LOUIS XIV

DUNKERQUE

Port secondaire,
Petits vaisseaux de guerre,
type frégates, et navires commerciaux

LE HAVRE

Port secondaire,
Petits vaisseaux de guerre,
type frégates, et navires commerciaux

BREST

1^{er} port du royaume, dit du Ponant
Réaménagement en 1679
Vaisseaux de rang

ROCHEFORT

3^{ème} port du royaume,
Construit *ex nihilo* en 1666
Vaisseaux de rang

TOULON

2^{ème} port du royaume, dit du Levant
Réaménagement en 1679
Vaisseaux de rang

40 VAISSEAUX

125 VAISSEAUX DE RANG

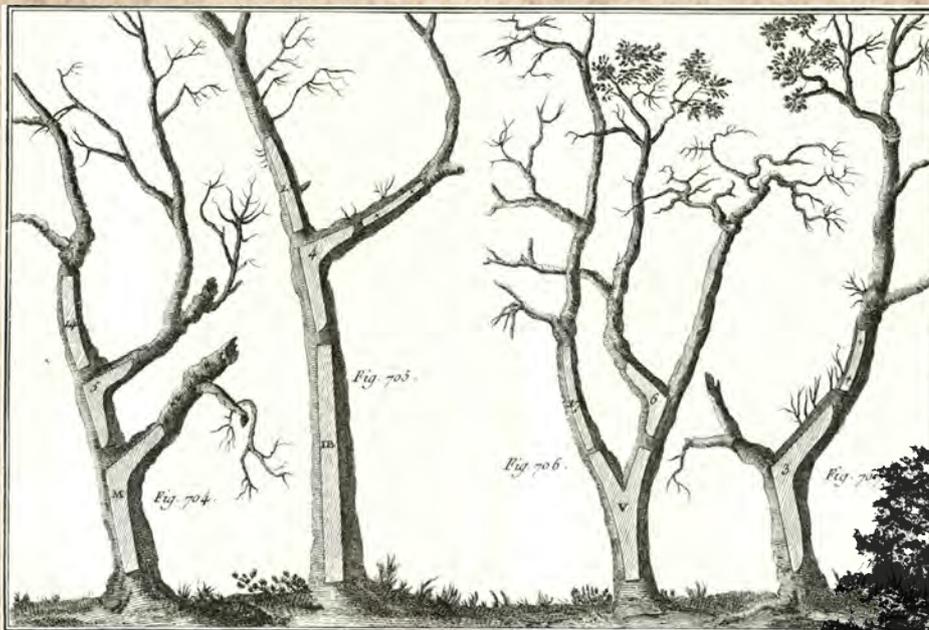
130 VAISSEAUX
DE RANG



Réforme du système de classification des vaisseaux, répartition en rangs selon l'artillerie

La marine est devenue le 3^{ème} poste de dépense du royaume (représentant une part de 15 % des dépenses) derrière l'Armée de terre et la Cour.





Marine

Planche 103, Arbres avec exemples de pièces de bois pour la construction navale, Honoré-Sébastien Vial de Clairbois, Dictionnaire de Marine, 1798



MISE À CONTRIBUTION DES FORÊTS FRANÇAISES

Afin de pouvoir construire la flotte que désire Louis XIV, les besoins en bois sont immenses. Rien que pour les vaisseaux de premier rang, 3600 chênes sont nécessaires. Une gestion de la ressource forestière est donc mise en place pour assurer les demandes de la construction navale.

RECRUTEMENT DES ÉQUIPAGES

Construire des vaisseaux ne sert à rien s'il n'y a personne pour embarquer. Le recrutement des équipages s'effectuait à la suite d'un recensement des marins sur les côtes françaises. Néanmoins les effectifs restaient souvent insuffisants, malgré divers avantages accordés comme l'assistance médicale gratuite pour le marin et sa famille. Le recensement s'étend alors aux gabarriers et aux populations vivant en bord de fleuves. Il fallait donc parfois forcer l'enrôlement (dans ce cas connu sous le nom de presse et venant d'Angleterre) ou ruser en piégeant les marins. Cela se passait souvent dans les tavernes, où des recruteurs faisaient boire leurs futures recrues afin de leur faire signer leur engagement.



Le recrutement d'officiers est tout aussi difficile, ce qui oblige à faire appel à des roturiers, qui peuvent être anoblis par la suite pour services rendus. Au final, si l'on regarde les effectifs, on se rend compte que les Français ont à peine plus de marins que les Provinces-Unies, malgré une population dix fois supérieure, et beaucoup moins que l'Angleterre avec pourtant une population quatre fois supérieure.

A la mort de Louis XIV en 1715, la Marine Royale française a perdu le lustre qui était le sien dans les années 1670-1690 en raison des coûts de plus en plus élevés de la guerre terrestre, prioritaire aux yeux de Louis XIV. Néanmoins, les efforts consentis pour la constitution de la flotte restent inégalés dans l'histoire maritime française : en un demi-siècle, 381 vaisseaux et frégates sont sortis des arsenaux français, ce qui en fait l'effort naval le plus important de l'histoire de France en volume et en durée.



LA CONSTRUCTION NAVALE EN FRANCE



UNE CONSTRUCTION PAR COMPAGNONNAGE

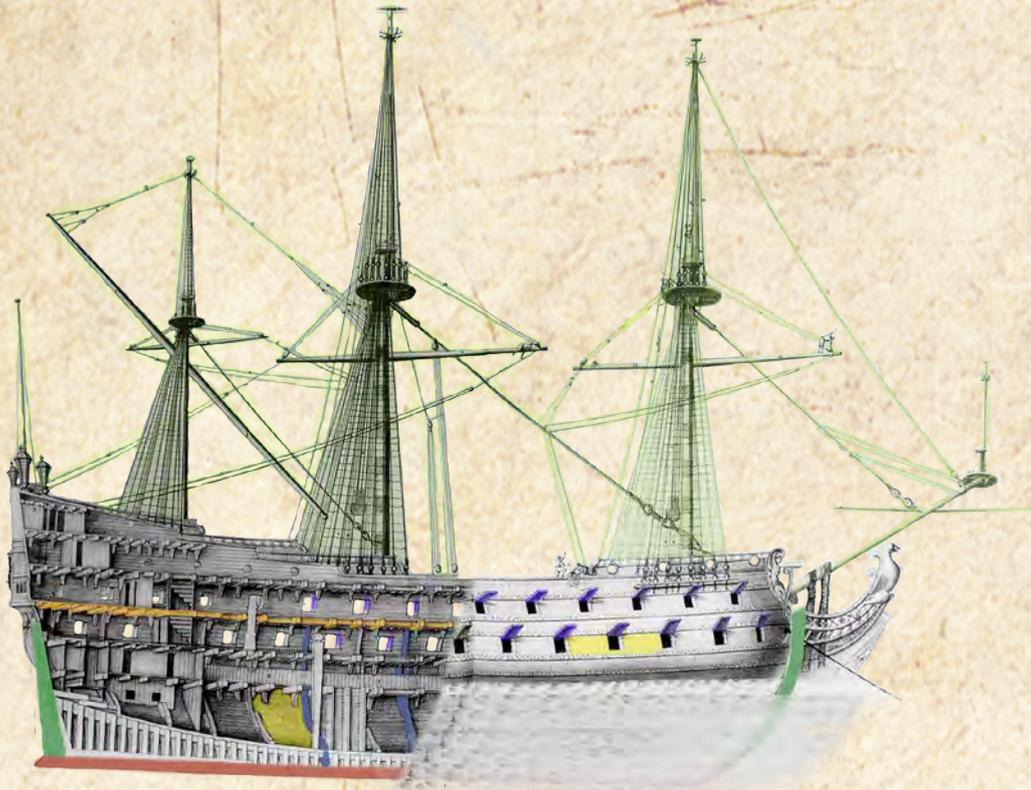
Au XVII^{ème} siècle, la construction navale s'effectuait sans plan. Ceux-ci n'apparaîtront qu'au milieu du siècle suivant. Le savoir se transmet donc par compagnonnage, c'est-à-dire que les maîtres-charpentiers transmettaient leurs savoir-faire de manière orale et gestuelle. Le transfert de connaissances se fait souvent au sein d'une même famille, pour garder quelques secrets. La famille Coulomb, originaire de Toulon, en est un bon exemple : quatorze charpentiers en seront issus entre 1659 et la Révolution Française. Le premier manuel de construction en 1683 est d'ailleurs rédigé par François Coulomb.

L'ALBUM DE COLBERT

Colbert souhaite donner une dimension nationale à l'art de la construction navale. Il finance la création d'un album constitué de 50 planches de dessin dans les années 1670 appelé l'*Album de Colbert*. Réalisé par deux artistes anonymes et conservé au Service historique de la Marine à Vincennes, il décrit les étapes de construction d'un vaisseau de premier rang armé de 84 canons. Son but est d'homogénéiser sur l'ensemble des arsenaux du royaume les principes de construction et d'armement des vaisseaux du roi afin que les escadres françaises soient conformes à ce qui se faisait de mieux dans les marines anglaises et hollandaises.

LES ÉTAPES DE CONSTRUCTION D'UN VAISSEAU

Visuel modifié issu de l'*Album de Colbert*



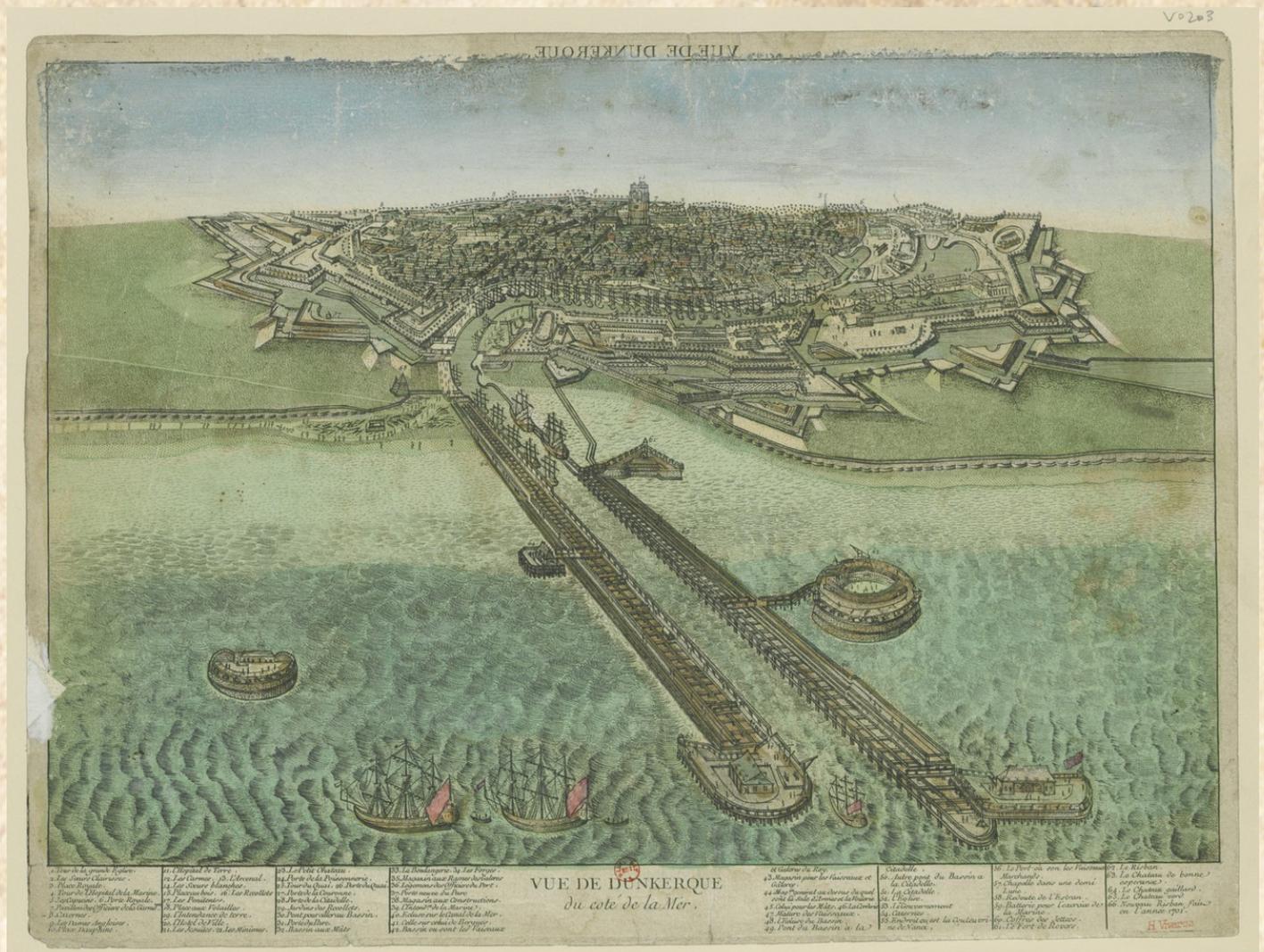
- | | |
|--|--|
|  1. Pose de la quille |  5. Réalisation des sabords |
|  2. Pose de l' étrave et de l' étambot |  6. Pose des bordés et du vaigrage , du calfatage (étanchéité) |
|  3. Pose des couples pour donner le volume de la coque |  7. Pose de la mâture et du gréement (cordages et voiles) |
|  4. Réalisation des ponts | |



FOCUS SUR DUNKERQUE AU XVII^{ÈME} SIÈCLE



Dunkerque ne devient une ville française que le 27 octobre 1662 après son rachat aux Anglais pour 5 millions de livres. Idéalement située face à l'Angleterre et proche des côtes des Provinces-Unies, son développement et sa défense vont être une priorité pour Louis XIV. Les corsaires vont s'occuper de faire prospérer la ville tandis que Vauban va l'étendre et la fortifier afin de la rendre imprenable par la mer. Attaquée à de multiples reprises par les Anglais durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, Dunkerque n'en subira aucun dégât et ne sera jamais prise.



Vue de Dunkerque du côté de la mer en 1750, source gallica.bnf.fr, Bibliothèque nationale de France

Signe de l'importance de Dunkerque pour Louis XIV, l'implantation d'un arsenal y est décidée en 1669, afin de construire et d'entretenir des navires de guerre ainsi que des navires pour les corsaires. L'arsenal sera terminé autour des années 1685. En raison des nombreux bancs de sable autour de Dunkerque, il y est impossible d'y construire des vaisseaux de trop fort tonnage, ce qui va limiter son impact sur la flotte royale. L'arsenal sera comblé en 1713 à la suite du Traité d'Utrecht, les Anglais ayant demandé la destruction des fortifications de la ville et le blocage du port de Dunkerque.



LA BATAILLE DE LA HOUGUE

(29 MAI - 3 JUIN 1692)



La guerre de la Ligue d'Augsbourg qui oppose la France au reste de l'Europe est déclenchée en 1688. Une de ses conséquences immédiates est la « Glorieuse Révolution » en Angleterre qui chasse le roi catholique Jacques II, afin de le remplacer par son gendre protestant Guillaume d'Orange-Nassau, chef des Provinces-Unies. Jacques II vient se réfugier en France auprès de son cousin Louis XIV, qui lui promet son aide pour reprendre son trône. Après une première tentative ratée en 1690, un nouveau plan d'invasion de l'Angleterre est préparé pour le printemps 1692. Les troupes sont rassemblées à Saint-Vaast-la-Hougue en Normandie tandis que la flotte française se regroupe à Brest sous les ordres de l'amiral Tourville.

*En cas qu'il rencontre [les vaisseaux ennemis] en allant à la Hougue,
Sa Majesté veut qu'il les combatte en quelque nombre qu'ils soient [...] et s'il a
du désavantage, Sa Majesté se remet à lui de sauver l'armée le mieux qu'il pourra.*

Extrait du courrier du roi adressé à l'amiral Tourville en date du 26 mars 1692





La bataille de Barfleur le 29 mai 1692, Ludolf Bakhuizen, huile sur toile, 1693, National Maritime Museum of Greenwich
Au centre, le Soleil-Royal, le vaisseau de l'amiral Tourville, entre un vaisseau hollandais et un vaisseau anglais.

La flotte de Tourville (44 vaisseaux, 22 000 hommes, 3 135 canons) rencontre la flotte anglo-hollandaise (88 vaisseaux, 41 000 hommes, 7 000 canons) au large de Barfleur le 29 mai 1692. Suivant les ordres du roi, Tourville engage le combat malgré le désavantage numérique. Il va durer douze heures. À la fin de la journée, les Français ne sont pas battus mais la retraite est inévitable. En l'absence de ports suffisamment structurés sur la Manche, les deux seuls ports de repli possibles sont Saint-Malo et Brest. Le retour est ralenti par les navires les plus endommagés, qui ne peuvent franchir un violent courant marin appelé le **Raz Blanchard**. Quinze vaisseaux se retrouvent ainsi incapables de se mettre en sécurité en Bretagne et doivent faire demi-tour pour voguer vers Saint-Vaast-la-Hougue, dernier refuge possible. Le fleuron de la flotte française, le *Soleil Royal*, est incendié par les Anglais devant Cherbourg avec deux autres navires le 1^{er} juin. Les douze autres arrivent à La Hougue et sont échoués à proximité de la côte. Ils sont incendiés à leur tour les 2 et 3 juin.

Ce désastre de La Hougue marque la fin des ambitions de Jacques II et est perçue comme une catastrophe à la Cour. Elle va influencer une nouvelle direction dans la politique maritime française : sous l'impulsion de Vauban, la guerre de course va connaître un nouvel essor : c'est le temps des exploits de Jean Bart, Forbin, René Duguay-Trouin...



LA GUERRE SUR MER



La guerre officielle sur mer se classe en deux catégories : la guerre d'escadre, qui vise à s'assurer la domination de la mer et la guerre de course, qui cherche à ruiner le commerce de l'ennemi. Traditionnellement, les États s'affrontent plutôt à travers la guerre d'escadre, la course étant plutôt l'affaire d'investisseurs privés. Cela va changer en France à la fin du XVII^{ème} siècle : Louis XIV estime que la guerre d'escadre coûte trop chère pour les résultats qu'elle obtient, la Marine Royale étant toujours inférieure à la *Royal Navy*, malgré les moyens mis en œuvre pour la constituer. Il décide alors d'investir davantage dans la course, plus rémunératrice pour la couronne. En parallèle, l'âge d'or de la piraterie a commencé, principalement dans les Caraïbes, avec les flibustiers anglais et français qui s'attaquent aux possessions espagnoles.

LA GUERRE D'ESCADRE



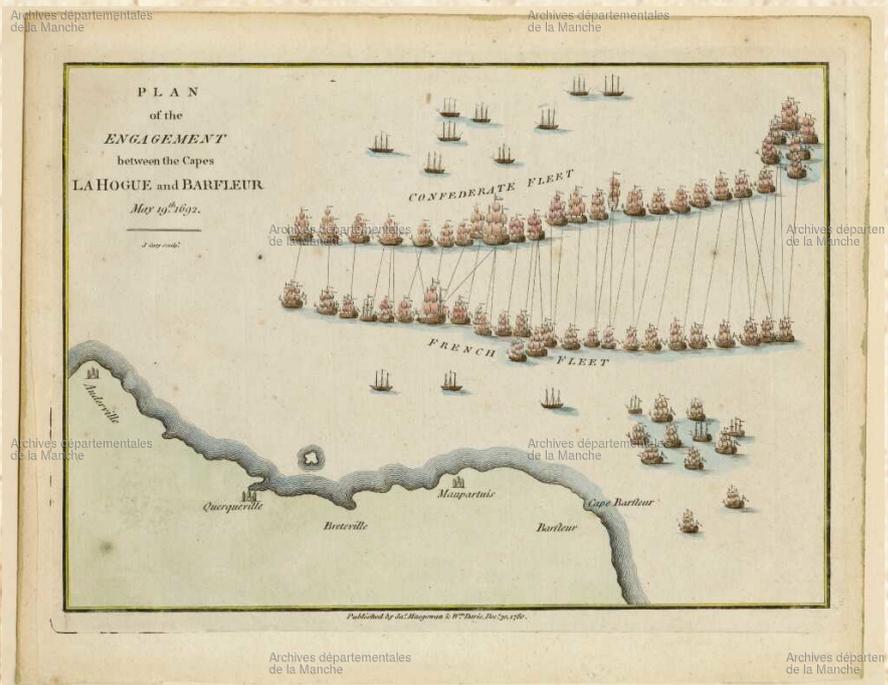
Vaisseau de 1^{er} rang

Elle est effectuée par les flottes de guerre permanentes des États. Les combats opposaient un grand nombre de vaisseaux, selon une configuration « en ligne ». Les vaisseaux de haut rang (1^{er} à 3^{ème} rangs) étaient alignés les uns derrière les autres, espacés de 150 à 200 m, afin de tirer sur les vaisseaux adversaires disposés de la même manière. La ligne pouvait ainsi s'étirer sur plusieurs kilomètres, ce qui rendait difficile la transmission des ordres venant du vaisseau **amiral** placé au centre de l'alignement. Les escadres étaient constituées de vaisseaux variés : vaisseaux de premier à cinquième rangs ; frégates ; flûtes ; brulôts...



Abraham Duquesne (1610-1688),
Antoine Graincourt, XVIII^{ème} siècle,
Huile sur toile, 73.4 x 56.4 cm,
Château de Versailles

En France, elle s'organise autour de deux flottes : celle du Ponant basée à Brest et celle du Levant basée à Toulon. Elles sont chacune dirigées par un vice-amiral, qui agissent comme les commandants de la Marine française, ne devant rendre compte qu'au Roi et au Secrétaire d'État à la Marine.



Plan d'engagement de la bataille de Barfleur le 29 mai 1692

LA GUERRE DE COURSE



Frégate

La guerre de course est une activité légale visant le commerce sous pavillon ennemi. Elle n'est possible qu'en temps de guerre et doit respecter les vaisseaux neutres. Les corsaires ont besoin d'une autorisation appelée « **lettre de marque** », délivrée par un souverain, pour pouvoir naviguer. Ils utilisent des petits vaisseaux rapides et peu armés comme des brigantins ou des corvettes afin de faire leurs prises. Le butin et le pillage leur sont interdits. Les prises sont vendues au retour de campagne, la grande majorité étant reversée au Roi, à l'Amirauté ainsi qu'aux armateurs du vaisseau.



René Duguay-Trouin (1673-1736),
Antoine Graincourt, 1780-82,
Huile sur toile, 73 x 56,4 cm,
Château de Versailles

La fin du XVII^{ème} siècle ainsi que le début du XVIII^{ème} siècle marquent l'Âge d'or de la course française. Elle fait la fortune de Dunkerque et Saint-Malo, les deux principaux ports corsaires français et contribue à la renommée de la marine française grâce aux exploits de ses corsaires comme la prise de Rio de Janeiro en 1711 par le corsaire malouin René Duguay-Trouin, qui rapporte 92 % de profits aux armateurs.

LA PIRATERIE



Edward Teach (vers 1680-1718)
dit Barbe-Noire

Les pirates existent depuis l'Antiquité mais ceux-ci connaissent un Âge d'or depuis 1650 (qui durera jusqu'entour de 1730). Les pirates sont assez proches des corsaires, excepté sur le fait qu'ils travaillent pour eux-mêmes et sont donc hors-la-loi.

Il est néanmoins possible pour un pirate de devenir corsaire le temps d'une guerre, avant de retourner dans l'illégalité. Ils attaquent tous types de vaisseaux, mêmes ceux de leur pays. Le partage des richesses se fait directement entre le capitaine et son équipage.

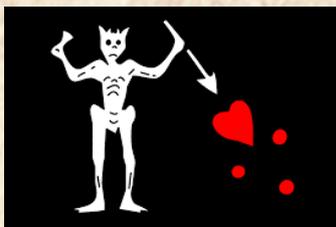
Chaque capitaine possède son propre pavillon, souvent noir, ce qui signifie la demande de reddition sans combattre. Si le pavillon hissé est rouge, le combat sera alors sans pitié. Ces pavillons sont généralement agrémentés d'un crâne, d'un sabre ou d'un squelette afin d'installer la peur sur les vaisseaux attaqués. Le pirate est pendu s'il est capturé.



Corvette



Pavillon de Christopher Moody



Pavillon de Barbe-Noire



Pavillon de Jack Rackham,
dit Calico Jack



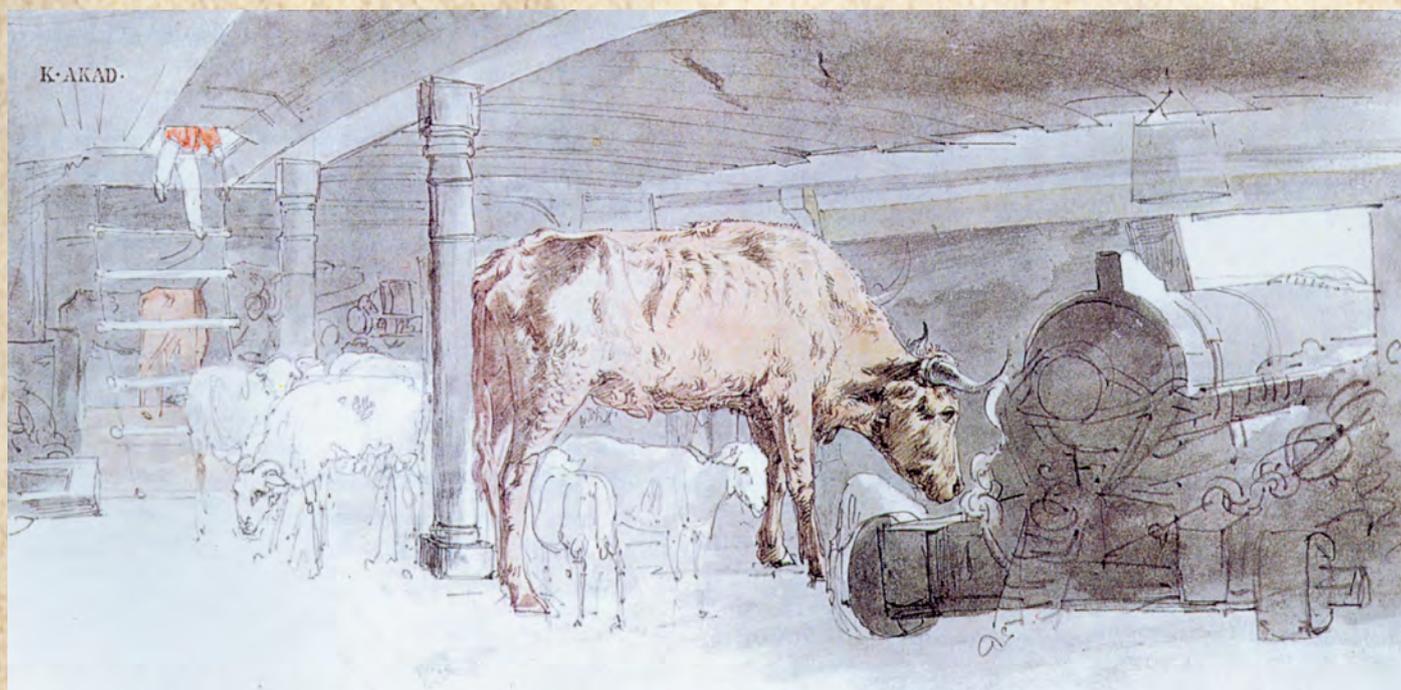
LA VIE A BORD DES NAVIRES



Une vie de galérien n'est pas un mot trop fort pour désigner le genre d'existence menée par les hommes à bord d'un navire, peu importe la taille du vaisseau, ils y sont entassés dans des conditions précaires.



UNE MAUVAISE ALIMENTATION



Des vaches et des moutons dans une batterie. Œuvre du peintre Thomas Ender

Des animaux vivants comme des vaches, des poules ou des moutons étaient embarqués sur les vaisseaux lors des longues campagnes mais leurs produits ainsi que leur viande étaient réservés aux officiers.

Les matelots doivent se contenter d'une nourriture bien moins variée et nourrissante. La conservation des aliments étant très difficile à l'époque, surtout sur des vaisseaux, la base de leur alimentation consiste en un pain sec très dur appelé « biscuit de mer », à tremper dans du bouillon pour être consommé.

Sans grand goût, le biscuit est même souvent infesté de vers comme des teignes ou des charançons, il valait mieux alors éviter de penser à ce que l'on mangeait. Du lard ou du bœuf salé pouvait être servi le dimanche afin d'améliorer un petit peu l'ordinaire.

Outre le problème de conservation des aliments se pose celui de l'eau. Stockée dans des barriques, celle-ci pourrissait très vite et devenait donc dangereuse à la consommation, ce qui entraînait de nombreuses maladies.

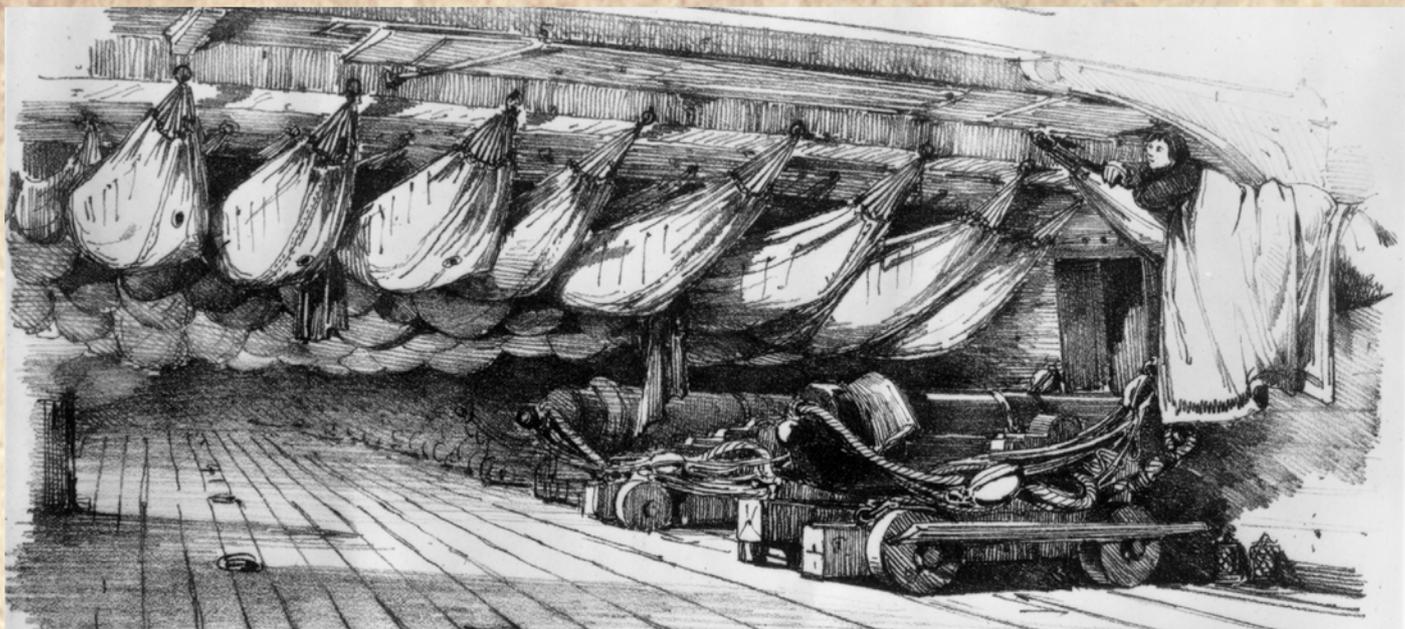
DES CONDITIONS DE VIE DIFFICILE

Les hommes sont très nombreux sur les navires et l'espace de vie est réduit. Pour dormir, pas de lit disponible (sauf pour les officiers) : le sommeil se trouve dans un hamac (aussi appelé branle au XVII^{ème} siècle), disposé au-dessus des batteries de canons dans les ponts inférieurs. Ceux-ci se balancent au gré des roulis et permettent un meilleur sommeil, même en cas de mauvais temps.

Chaque marin est associé avec un autre pour le partage du hamac, selon le système de quart. Les latrines (aussi appelées poulaines) ne sont qu'au nombre de deux pour tout l'équipage.

Situées à l'avant du navire, elles sont exposées aux éléments, qui se chargent de tout nettoyer.

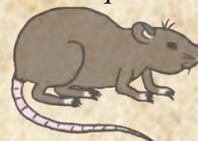




L'intérieur d'une batterie et installation des hamacs pour la nuit, BNF

Les vaisseaux sont de véritables nids à maladies car l'hygiène y est quasi inexistante. Les déjections des animaux sont très difficiles à évacuer, tout comme leurs odeurs. La promiscuité et l'humidité permanente aident également à la propagation des infections. Se laver est impossible pour les matelots, l'eau douce étant rationnée. Il leur faut donc attendre une grosse pluie pour pouvoir faire un brin de toilette.

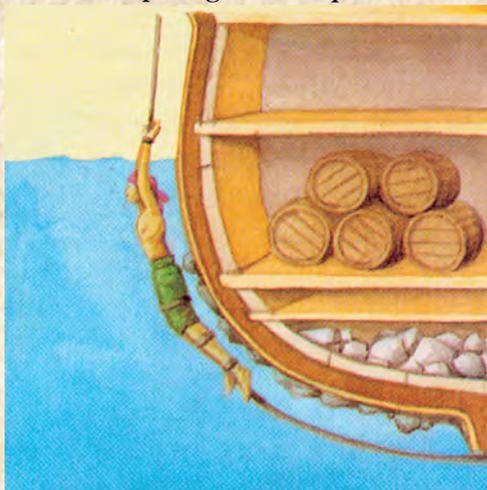
Ainsi, les maladies comme la variole, le typhus ou la dysenterie font des ravages dans les équipages. La plus répandue reste le **scorbut**, provoqué par un manque de vitamines C dans la nourriture, les fruits ne pouvant être conservés. La mortalité liée au **scorbut** maritime a été estimée à plus d'un million de victimes entre 1600 et 1800. Pour le combattre, les Hollandais mangeaient de la choucroute. Les marins pouvaient aussi s'en protéger sans le savoir lorsqu'ils mangeaient les rats qui infestaient le navire, le foie du rat étant capable de produire de la vitamine C.



UNE DISCIPLINE RIGOUREUSE

Suivre la discipline est indispensable sur un vaisseau pour le bon déroulement du voyage. Les sanctions sont connues de tous et sont soumises à la décision du capitaine. Leur sévérité varie en fonction de la nature du délit et de la récidive éventuelle. Pour les délits mineurs comme une bagarre ou l'ivresse, la punition était en général la mise aux fers en fond de cale ou des coups de fouet attaché au cabestan. En cas de vol, le marin était précipité plusieurs fois dans la mer du haut de la grande vergue, les pieds et les mains attachés. Pour les crimes les plus graves, le coupable pouvait être marqué au fer rouge, condamné aux galères à son retour ou encore exécuté par pendaison.

Le passage sous la quille



Le coupable était attaché par les mains et les pieds à un câble qu'on faisait filer d'un bord à l'autre en passant sous la quille du bateau.

La mise aux fers en fond de cale



Cette punition s'accompagne du pain sec et d'eau ainsi que de l'interdiction de quitter le navire lors des escales.



L'ASSOCIATION TOURVILLE



L'ORIGINE DU PROJET (1979 - 1992)

Le projet de construction du *Jean-Bart* tient son origine d'une découverte archéologique en 1979 par Christian Cardin, président fondateur de l'Association Tourville. En cette année, il découvre, en tant que plongeur amateur, six épaves de vaisseaux de premier rang, coulés dans la baie de Saint-Vaast-La-Hougue, dans le Cotentin en Normandie. Ces épaves proviennent du désastre de La Hougue ayant eu lieu 300 ans plus tôt.

Les premières années suivant la découverte de ce gisement archéologique sans précédent pour la marine du XVII^{ème} siècle, Christian Cardin fonde l'ARIESH (l'Association pour la Recherche et l'Investigation des Epaves de Saint-Vaast-la-Hougue). Ses efforts de valorisation du site archéologique mène la DRASM (Département de Recherches Archéologiques Sous-Marines) à s'y intéresser et à effectuer des sondages en 1987 et 1989 afin de déterminer l'intérêt d'y réaliser des fouilles archéologiques. C'est ainsi que la DRASM débuta les fouilles au tout début des années 90 et permis l'inauguration, en 1992, d'un musée sur l'île de Tatihou mettant à l'honneur les vestiges de ces épaves, pour le Tricentenaire de la bataille de La Hougue.

LE DÉVELOPPEMENT DU PROJET (1992 - 2002)

Sa mission remplie, l'ARIESH est dissoute mais une autre association est créée avec une toute autre vocation : l'Association Tourville. En 1992, Christian Cardin se lance dans un nouveau projet : la construction d'un vaisseau de premier rang du XVII^{ème} siècle similaire à ceux retrouvés au large de Saint-Vaast-La-Hougue.

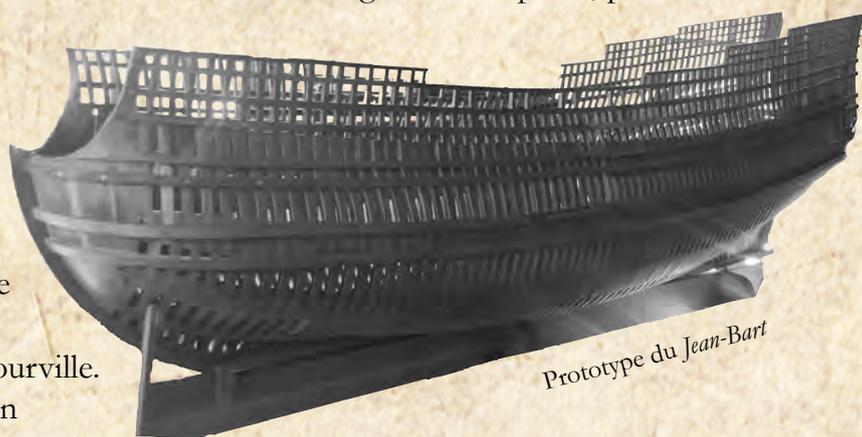
La construction navale du XVII^{ème} siècle est encore peu connue, notamment dû à l'absence de plans pour l'époque. La première étape de ce projet va être de réaliser les plans d'un vaisseau en s'appuyant sur les sources mises à disposition. Un long travail de documentation débute et de nombreux documents sont découverts mais aucun n'est assez complet pour suffire à l'élaboration des plans.

L'association va se baser sur plusieurs sources afin de les compiler et de concevoir les plans :

- *L'Album de Colbert* est le document le plus complet réalisé à cette époque sur la construction navale, malgré de nombreuses incohérences voire erreurs. Il offre un visuel important des différentes étapes et de l'agencement des pièces du navire.

- Les épaves de La Hougue et les fouilles archéologiques menées représentent la deuxième source des plans du vaisseau, apportant cette fois-ci l'aspect technique ainsi que la deux et trois dimensions.

La compilation de l'ensemble des données aboutit à l'élaboration des plans d'un vaisseau de premier rang sur ordinateur et à la construction d'un prototype, maquette à l'échelle 1/15^{ème} du vaisseau, présentant le squelette du navire. Provenant d'une compilation de données, le projet de construction du vaisseau se trouve être un projet d'archéologie expérimentale : la réalisation d'un vaisseau tel qu'il existait autrefois et non pas la reconstruction d'un des vaisseaux de La Hougue.

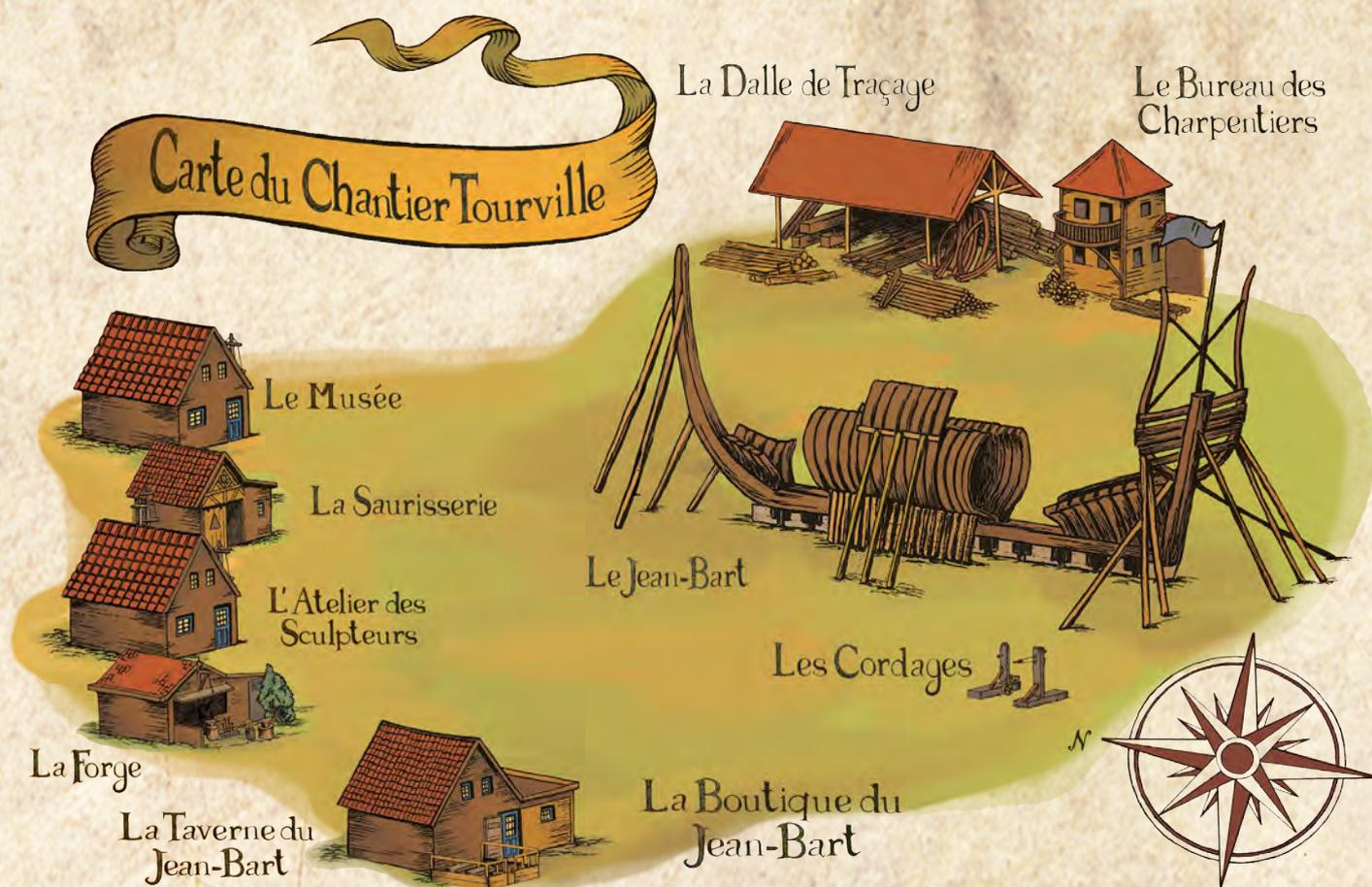


UN VAISSEAU, UN VILLAGE ET DES HOMMES

Les plans finalisés, l'Association Tourville s'installe dans les environs de Dunkerque, arsenal royal sous Louis XIV, et baptiste son vaisseau «Jean-Bart», en l'honneur du corsaire dunkerquois. Les premières pièces du navire sont posées en décembre 2002.

L'Association Tourville mène depuis la construction aussi bien du vaisseau que du village artisanal qui l'entoure. En effet, elle a pour but d'immerger le public dans un arsenal du XVII^{ème} siècle et de présenter les différents corps de métier en lien avec la construction navale mais aussi avec le quotidien des ouvriers. Ainsi, les visiteurs découvrent l'avancement du vaisseau, l'ensemble des pièces normalement invisibles une fois le vaisseau mis à l'eau et les métiers nécessaires au bon fonctionnement d'un chantier naval. Le village continue, année après année, de s'agréments de nouveaux bâtiments. On y retrouve par exemple la saurisserie, lieu dédié au fumage du poisson à l'aide des copeaux de chêne. Sont également présent la dalle de traçage, lieu de travail des charpentiers, la forge où sont réalisés les clous pour maintenir les pièces ensemble, l'atelier des sculptures, la Taverne, ...

Le *Jean-Bart* a pour but d'être mis à l'eau et de devenir un navire-musée, créant l'immersion dans la vie à bord des vaisseaux du XVII^{ème} siècle. Y sera reconstitué la cabine du capitaine, la Salle du Conseil et les différents ponts d'un vaisseau de premier rang avec ses 84 canons.



NOS ANIMATIONS



A l'abordage du Jean-Bart !

Durée de l'activité : 1h30



Coût de l'activité :

6€ avec badge

8€ avec la *Vie à Bord*

Public visé : de 6 à 11 ans

Nombre d'enfants : 25 maximum.

En cas de groupe plus nombreux, une seconde animation *La vie à bord* peut être proposée en parallèle (voir ci-dessous)

Les enfants sont de jeunes matelots que le futur capitaine du *Jean-Bart* (l'animateur) doit tester afin de déterminer s'ils seront aptes à embarquer à bord, une fois le vaisseau terminé. Pour ce faire, une chasse au trésor est organisée sur le site de construction du *Jean-Bart*, où les enfants seront amenés à découvrir les différents aspects de la vie d'un corsaire à travers des épreuves de réflexion ou de force.

Ils passeront par toutes les étapes de la vie d'un marin : la forge, la saurisserie artisanale, la dalle de traçage où sont fabriquées les pièces du bateau, mais aussi les canons et les cordages. Progressivement, les indices retrouvés les conduisent sur le bateau, où leur sont remis une **lettre de marque**, faisant d'eux des corsaires de Louis XIV, ainsi qu'un badge de corsaire.

GROUPE DE PLUS DE 25 ENFANTS SIMULTANÉMENT

Si le groupe dépasse 25 enfants, il est possible de diviser le groupe en deux. Pendant qu'un groupe effectue la chasse au trésor, l'autre prend part à *La vie à bord*, une animation complémentaire qui vient renforcer les connaissances acquises et les approfondir par le biais de maquettes, de manipulations d'objets, et répondre aux questions des enfants. Les deux groupes viennent ensuite s'intervertir. Dans ce cas, l'ensemble de l'animation dure ainsi 2 heures.





Sur les traces du projet Tourville

Durée de l'activité : 1h15-1h30

Coût de l'activité : 6 euros

Public visé : de 11 à 14 ans

Nombre d'enfants :
Possibilité de deux classes en simultané

Le second du capitaine du *Jean-Bart* (l'animateur) fait passer une série d'épreuves pour déterminer qui sera apte à embarquer à bord, une fois le vaisseau terminé. Pour ce faire, un jeu de piste est organisé sur le site de construction du *Jean-Bart*, où les jeunes seront amenés à découvrir les différents aspects de la vie d'un corsaire en étant réparti en quatre équipes. Ils passeront par toutes les étapes de la vie d'un marin : la forge, la sauriserie artisanale, la dalle de traçage où sont fabriquées les pièces du bateau, mais aussi les canons et les cordages. Après que chaque groupe ait répondu à leur question, l'animateur leur fait visiter le chantier et chaque groupe doit présenter leurs réponses au fur et à mesure de la visite.



LEXIQUE



DIVERS

LETTRE DE MARQUE : Commission obligatoire pour pouvoir armer en course, délivrée par un souverain. La lettre de marque a une durée limitée et devient obsolète dès que cessent les hostilités. Toute prise faite après la signature du traité de paix était donc annulée et rendue à son propriétaire légitime. Elle doit toujours mentionner le nom et le port du vaisseau, avec celui de son capitaine, le nombre de ses canons et de ses membres d'équipage ainsi que le lieu d'où il part.

RAZ BLANCHARD : Le Raz Blanchard désigne le passage où sévit un des courants de marée les plus puissants d'Europe, situé entre la pointe ouest du cap de la Hague et l'île anglo-normande d'Aurigny, à l'entrée du passage de la Déroute. Son nom Blanchard viendrait de l'écume blanche qui recouvre la mer lorsqu'elle est démontée.

MÉTIER

AMIRAL : C'est le chef de la marine et des armées navales. Charge supprimée par Richelieu en 1624, elle est rétablie par Louis XIV en 1669 mais sans aucun pouvoir. Devenue une dignité équivalente à celle de maréchal, la charge d'amiral est confiée à un prince de sang qui profite uniquement des avantages financiers de la position. Les deux vrais commandants de la marine française sont les deux vice-amiraux du Levant et du Ponant.

ARMATEUR : Souvent négociant en période de paix, il se tourne vers la course en période de guerre. L'armateur s'occupe de fournir le navire, la lettre de marque ainsi que l'armement du vaisseau à son capitaine corsaire. Son but est de s'enrichir avec les bénéfices tirés de la vente des prises.

CANONNIER : Le canonnier peut être affecté à bord de tous types de navires et doit en assurer la défense. Il s'occupe des tirs et de la gestion des armes à bord.

CAPITAINE : C'est le plus haut gradé présent sur le vaisseau. Il commande le navire et est également chargé du recrutement de l'équipage. Il connaît les règlements maritimes et surveille les équipements et les armes du navire. Il exigeait souvent au roi de pouvoir choisir ses officiers. Dans le cas des corsaires, c'est lui qui était chargé au retour de faire la déclaration de prise et d'ensuite répartir la somme entre tout l'équipage.

CHARPENTIER : Le charpentier a pour mission de garder le vaisseau en bon état. Il peut proposer des améliorations à réaliser au capitaine : alléger la coque, ajouter des canons... Le charpentier est un homme très respecté à bord et encore plus s'il parvient à perfectionner le navire, ce qui améliore grandement le confort de tout le monde. Il est également responsable du ravitaillement en bois du navire tout comme la construction des canots.

CHIRURGIEN : Il a un rôle crucial sur le vaisseau car c'est lui qui soigne les hommes de l'équipage lorsqu'il se déclare une maladie ou une blessure. Il peut faire une extraction de balle, amputer... Il est sous les ordres du capitaine et doit lui faire des comptes-rendus de l'état de santé de tout l'équipage : décès, blessés, malades. En fonction de ceci, le capitaine peut prendre en compte la parole du chirurgien afin d'adapter le voyage. Il possède un nombre incalculable d'outils : scie, couteaux fins et aiguisés, pinces... Toutes les opérations étaient faites sans anesthésie et les instruments n'étaient ni lavés ni stérilisés, même pas entre deux opérations.



MAÎTRE COQ : C'est le chef cuisinier du navire. Il donne ses ordres à ses cuisiniers (coqs) qui doivent préparer le petit-déjeuner, le déjeuner et le dîner. Cela commence dès le matin où ils rationnent toutes les proportions de viande et de légumes (seulement pour les haut rangs). Le maître coq est donc là pour s'assurer que tous les repas soient prêts à bord du vaisseau.

MATELOT : Le matelot fait partie du premier rang de la marine. Il est au-dessus du novice et de l'apprenti et fait partie des membres de l'équipage. Son supérieur est l'officier. Il s'occupe des voiles, des mâts et s'assure du bon fonctionnement de chaque manœuvre. Les matelots les plus qualifiés dans le maniement des voiles sont appelés les gabiers.

MOUSSE : Embarqué dès l'âge de 10-12 ans, c'est l'apprenti matelot qui apprend le métier de marin. Les tâches les plus ingrates lui sont souvent confiées comme le nettoyage des poulaines ou le transport de la poudre et des boulets jusqu'aux canons lors des batailles navales.

TIMONIER : Il est chargé de créer les itinéraires du vaisseau à l'aide des cartes et donc de tracer les routes. C'est également à lui d'indiquer la position des bateaux.

VAISSEAU (PIÈCES)

BORDÉS/VAIGRAGE : Désigne les planches recouvrant la charpente de la coque, pour former l'enveloppe extérieure/intérieure.

CALFATAGE : Technique d'étanchéité qui consiste à remplir les interstices entre les planches du bordé avec de l'étoupe à l'aide d'un fer à calfat et de recouvrir l'ensemble de brai (sorte de goudron).

CARÈNE : C'est la partie immergée de la coque d'un navire. La carène est l'ensemble des lignes longitudinales et transversales qui forment le dessin de la coque dans sa partie immergée. De la forme de la carène découlera en grande partie la réussite du projet.

CARLINGUE : Parallèle à la quille, c'est une pièce qui vient renforcer la structure longitudinale du navire.

CHÂTEAU ARRIÈRE : Nom donné à l'espace arrière du vaisseau car c'est le lieu de commandement et le lieu de vie des officiers, qui étaient généralement nobles.

COUPLE : Partant de la quille et soutenu par les varangues, ils sont similaires aux côtes des humains. Ils sont toujours fixés par deux, les uns en face des autres.

ÉTAMBOT : Pièce fixée à l'arrière de la quille. Il supporte la structure de la poupe. Elle forme la limite arrière de la carène.

ÉTRAVE : Poutre de bois partant de la quille à l'avant du navire pour fendre la vague.

LIGNE DE FLOTTAISON : Hauteur à laquelle arrive l'eau sur la coque et à laquelle le vaisseau va flotter.

POUPE : Partie arrière d'un navire.

PROUE : Partie avant d'un navire.

QUILLE : C'est la pièce la plus grosse et la plus importante du vaisseau. Elle est la colonne vertébrale qui soutient toute la charpente. C'est la pièce la plus en-dessous du niveau de l'eau. Elle doit être solide car sans elle, le navire sombre et coule. Elle mesure 44 mètres pour le *Jean-Bart*.



TIRANT D'EAU : Déterminé par la quille, c'est la taille à laquelle le vaisseau est immergé sous l'eau pour qu'il puisse naviguer. Il est de 6 mètres sur le *Jean-Bart*.

VARANGUE : C'est la pièce liant la quille aux couples pour faciliter l'écoulement d'eau le long de la quille.

LA VIE À BORD

BRANLE : Aussi appelé hamac, souvent positionné au-dessus des canons pour pouvoir les surveiller.

PANETIÈRE : Une des parties du pont la plus basse où l'on stockait le pain.

SCORBUT : Infection des gencives que contractaient beaucoup de marins sur les navires, due notamment à une mauvaise alimentation et hygiène mais aussi une carence en vitamine C. Maladie très répandue chez les marins du XV^{ème} au XVIII^{ème} siècle, le scorbut fut combattu grâce à l'introduction dans le régime alimentaire d'aliments très riches en vitamine C, tels le citron, la choucroute ou les oranges.

EXPRESSIONS DÉRIVÉES

« **BRANLE-BAS DE COMBAT** » : Cette expression est empruntée au langage de la marine.

Au XVII^{ème} siècle, les « branles » désignaient les hamacs qui faisaient office de lits aux marins.

Le « branle-bas » correspondait à un signal émis sur le navire le matin, et suite auquel chacun devait décrocher son hamac et nettoyer le vaisseau. Il existait également le « branle-bas de combat », qui était le signal émis lorsque le navire allait être attaqué. Les marins devaient alors décrocher leur couchage pour avoir plus de place lors de la bataille. Tout ceci se faisait le plus rapidement possible, donc dans l'agitation qui voulait dire « descends de ton branle et combats ». C'est à partir du XIX^{ème} siècle que l'expression a commencé à être employée au sens figuré, symbolisant aujourd'hui un remue-ménage, une agitation désorganisée.

« **METTRE LE FEU AUX POUDRES** » : On disait au XVI^{ème} siècle « mettre le feu aux étoupes ». L'étoupe était utilisée pour fabriquer les mèches des armes. A cette époque, lorsque le capitaine du navire jugeait qu'un combat était perdu d'avance, il donnait parfois l'ordre de mettre le feu aux étoupes. Ainsi, le maître canonnier approchait une mèche des barils de poudre qui étaient entreposés dans le bateau, et tous les marins se jetaient par-dessus bord avant que l'embarcation n'explose. Les « étoupes » ont été remplacées par les « poudres » au XVIII^{ème} siècle. Aujourd'hui, on l'utilise cette expression dans le sens « engendrer des réactions violentes », « susciter l'énerverment ou l'agacement ».

« **METTRE LE GRAPPIN DESSUS** » : Aujourd'hui, on utilise cette expression dans le sens de « S'emparer de quelque chose, accaparer quelqu'un, le retenir contre sa volonté » (notamment dans le langage de la séduction pour désigner une personne envahissante). Le terme « grappin » vient du monde maritime. Il désignait autrefois un crochet d'abordage qui, une fois lancé, permettait aux flibustiers des vaisseaux pirates de monter plus facilement à bord des navires attaqués. En tirant sur la corde reliée au crochet, on pouvait rapprocher le navire ciblé, le retenir contre son gré, et s'en approprier toutes les richesses. L'expression s'est ensuite généralisée à toutes les situations où quelqu'un prend l'ascendant sur quelque chose ou quelqu'un.

« **RENDRE LA MONNAIE DE SA PIÈCE** » : A l'origine, cette expression signifie « se venger ».

A l'époque de la marine, les soldats auraient eu l'habitude d'introduire une pièce à l'effigie du roi dans la poudre. Ainsi, lorsque le boulet frappait le navire ennemi, la « pièce » était rendue, et la vengeance accomplie.



COUPLE



ETRAVE



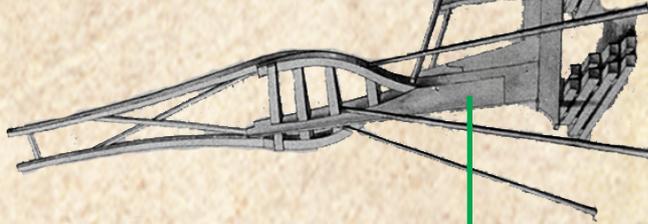
VARANGUE



QUILLE

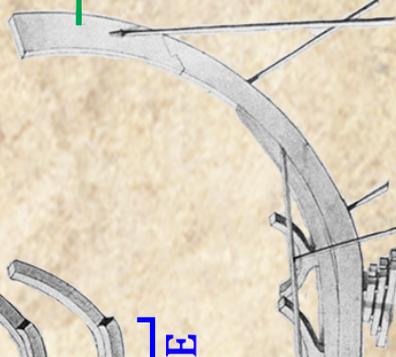


POUPE



ETAMBOT

PROUE

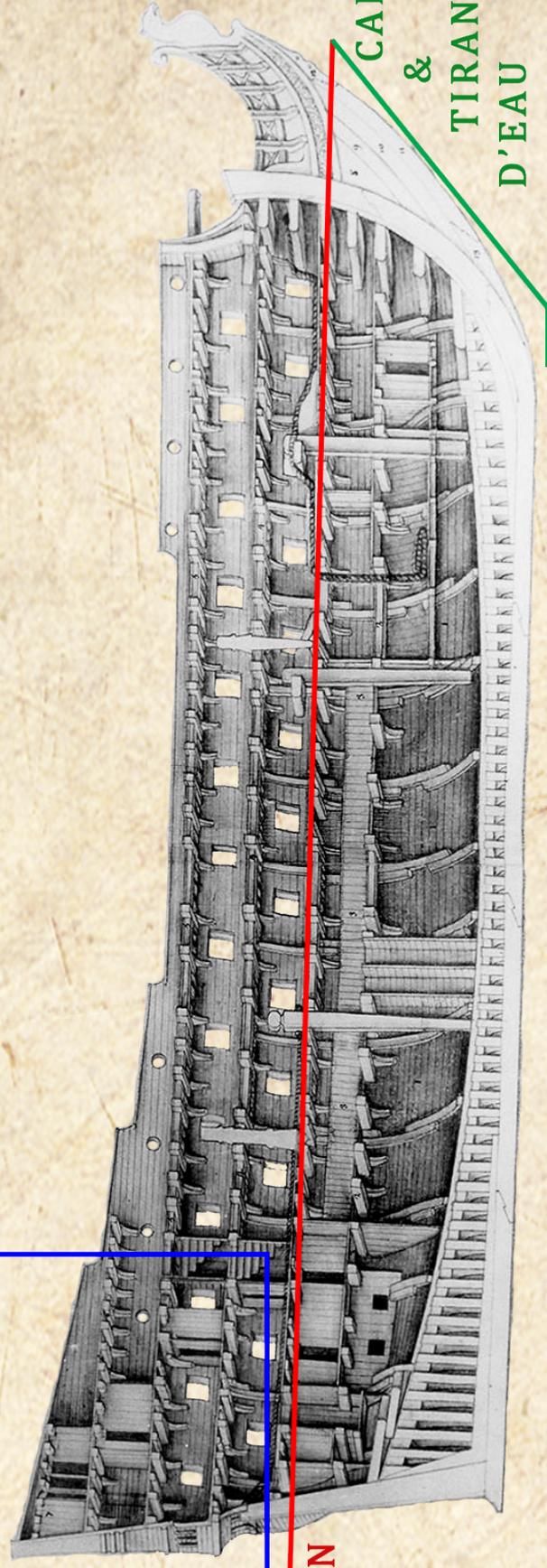




CHÂTEAU
ARRIERE



LIGNE DE
FLOTTAISON



CARENE
&
TIRANT
D'EAU

PROUE

POUPE

RESSOURCES



- CADORET, Bernard (éd.). *Guide des termes de marine*. Douarnenez, de Chasse-Marée/ArMen, 2001.
- DELITTE, Jean-Yves. *Texel : Jean Bart*. Grenoble, Glénat, Collection « Les grandes batailles navales », Tome 8, 2018.
- DEMARCO-MORIN, Gérard et MANGIN Olivier. *Jean Bart : corsaire du roi*. La Sentinelle, Le Téméraire, 1996.
- DESSERT, Daniel. *La Royale : vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Paris, Fayard, 1996.
- FONTENAY, Michel. « Piraterie, course, guerre de course et vaisseau de ligne », dans *L'invention du vaisseau de ligne 1450-1700*, sous la direction de Martine ACERRA. Paris, S.P.M., 1997.
- GEORGET, Didier. *La vie à bord de la frégate Hermione*. Saint-Herblain, Gulf Stream éditeur, 2014.
- Guerres maritimes 1688-1713 : IV^{èmes} Journées Franco-Britanniques d'histoire de La Marine, Portsmouth, 1^{er}-4 Avril 1992*. Vincennes, Service historique de la Marine, 1996.
- L'HOUR, Michel et VEYRAT Élisabeth. « Les épaves de la bataille de la Hougue (1692) », dans *L'invention du vaisseau de ligne 1450-1700*, sous la direction de Martine ACERRA. Paris, S.P.M., 1997.
- MUSÉE MARITIME DE L'ILE DE TATIHO. *Des vaisseaux et des hommes : vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVII^{ème} siècle*. Catalogue d'exposition (Saint-Vaast-la-Hougue, Ile Tatihou, 5 juin au 31 octobre 1992).
- MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE. *La construction navale en bois aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles*. Paris, 2005, [http://www.musee-marine.fr/sites/default/files/la_construction_navale_en_bois_primaire_site.pdf]
- MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE. *La construction navale en bois aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles*. [http://www.musee-marine.fr/programmes_multimedia/construction_navale/]
- MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE. *La sculpture navale du XVII^{ème} siècle au XIX^{ème} siècle*. Paris, 2002, [http://www.musee-marine.fr/sites/default/files/la_sculpture_navale_primaire.pdf]
- MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE. *Les vaisseaux de guerre aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles*. Paris, 2006, [http://www.musee-marine.fr/sites/default/files/les_vaisseaux_de_guerre_secondaire.pdf]
- VILLE DE DUNKERQUE. *Le temps des corsaires*. [<https://www.ville-dunkerque.fr/decouvrir-sortir-bouger/histoire-patrimoine/lhistoire-de-dunkerque/le-temps-des-corsaires/>]
- WIKIPÉDIA. *Histoire de la marine française de Richelieu à Louis XIV*. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_la_marine_fran%C3%A7aise_de_Richelieu_%C3%A0_Louis_XIV]



INFORMATIONS PRATIQUES

Route de Calais - 59820 Gravelines

www.tourville.asso.fr

03.28.21.22.40

 Espace Tourville

SERVICE MÉDIATION CULTURELLE

jeanedouardcardin@espacetourville.com

mediationculturelle@espacetourville.com



HORAIRES

1^{ER} AVRIL AU 31 OCTOBRE :

10H-12H ET 14H-18H

SAUF LE LUNDI MATIN

1^{ER} NOVEMBRE AU 31 MARS :

10H-12H ET 14H-18H

DU MARDI AU SAMEDI MATIN