



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le 2 septembre 1795, le naufrage de l'ex-négrier « assemblée nationale » dans le nord de l'île d'Er



L'île d'Er ancienne carte SHOM 972, la zone de l'épave de l'Assemblée Nationale est le plateau des Petits Renaud

Au matin du 2 septembre 1795, par petit temps et forte houle, la corvette « Assemblée Nationale » poursuivi par la frégate anglaise Diamond s'échoue sur les rochers des petits Renaud et coule. Revenons sur les circonstances de ce naufrage à travers les rapports de l'époque.

07 juin 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France.](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/fr/)



Histoire maritime de Bretagne Nord

Procès verbal de la perte de la corvette

2 septembre 1795

Procès-verbal sur la perte de la corvette de la République L'Assemblée Nationale rédigé par Charles Cornic, contre-amiral, commandant les forces navales à Port Malo.

Aujourd'hui seize fructidor troisième année de la République Française une & indivisible

La corvette L'Assemblée Nationale, capitaine Corrouge, lieutenant de vaisseau, expédié de Brest pour Port Malo, ayant appareillé à trois heures environ du matin du travers de Port Blanc où elle avoit mouillé le soir pour passer la marée, continuoit sa route le vent à l'Est Sud Est presque calme, lorsque sur les quatre heures, nous avons eu connoissance d'un bâtiment à trois mâts par notre derrière et au large de nous, que nous avons bientôt reconnu pour une frégate suspecte. Elle n'a pas tardé à nous apercevoir et de suite elle a tenu le vent pour nous appuyer la chasse. Nous avons songé de bonne heure à rallier la terre pour nous ménager une relâche si nous étions passés trop vivement par l'ennemi qui tomboit sensiblement sur nous. A six heures environ nous étions à l'ouvert du chenal de Tréguier et a porté de canon de la dite frégate qui s'est fait connoître en arborant pavillon et flamme anglaises et en nous envoyant sa volée à laquelle nous avons riposté par quelques coups de canon de retraite. Au même instant et donnant dans le chenal, remorqués par nos quatre embarcations, les vents nous refusant et la marée nous faisant dériver sur les pierres, nous avons touché, le pilote ayant prévenu d'avance le capitaine, qui lui a déclaré que, suivant ses instructions, il valoit mieux se livrer au [...] que de laisser tomber la corvette au pouvoir de l'ennemi. [...] après nous avons tombé sur les roches dites les Crubles situées au Nord Nord Est de l'Isle D'er alors l'eau affluant dans le bâtiments, le capitaine a fait gréer les pompes, mais bientôt il a été instruit et s'est convaincu que la corvette étoit crevée et couloit bas : aussitôt ordres de couper la mâture. Mais la corvette étant déjà submergée, il n'a pas été possible d'abattre le mât de misaine, les deux autres étant tombés : fait accoster les embarcations qui ont reçu à leur bord cent cinquante six hommes faisant partie de l'équipage du dit bâtiment naufragé, d'après la liste que nous en avons prise après le sauvetage. Sur cette entrefaite la frégate

anglaise remit ses canots à la mer et ils ont nagé sur nous. A cette vue, nos embarcations ont poussé au large et sept ou huit hommes environ qu'elles n'avoient pu recevoir ont resté dans les haubans de misaine et sont tombés au pouvoir de l'ennemi. Nous avons encore la douleur de voir périr dans les flots le capitaine sus-nommé et le Citoyen Victor Meshier, officier de quart, avec quatorze hommes [...] sans avoir pu leur porter les secours que nous désirions. Enfin ayant débarqué sur l'Isle d'Er, nos embarcations nous ont transporté à la pointe Saint Laurent, commune de Pleubian et y sont restés au nombre de quatre dont la plus petite appartenant au capitaine, sous la surveillance de la municipalité du dit lieu. De tout quoi nous avons rédigé sur deux feuilles de papier cotées et paraphées pour première et dernière page le présent procès-verbal dont nous avons tiré trois copies et signées individuellement par l'Etat-Major et l'équipage provenant de la dite corvette naufragée.

A Pleubian le dit jour, mois et an que dessus. Signés Bodart, officier, Rogerie, officier, Sr Deny Trobriand, Lieutenant en pied, Artur Le Cov, pilote côtier, Addé, souschef civil,

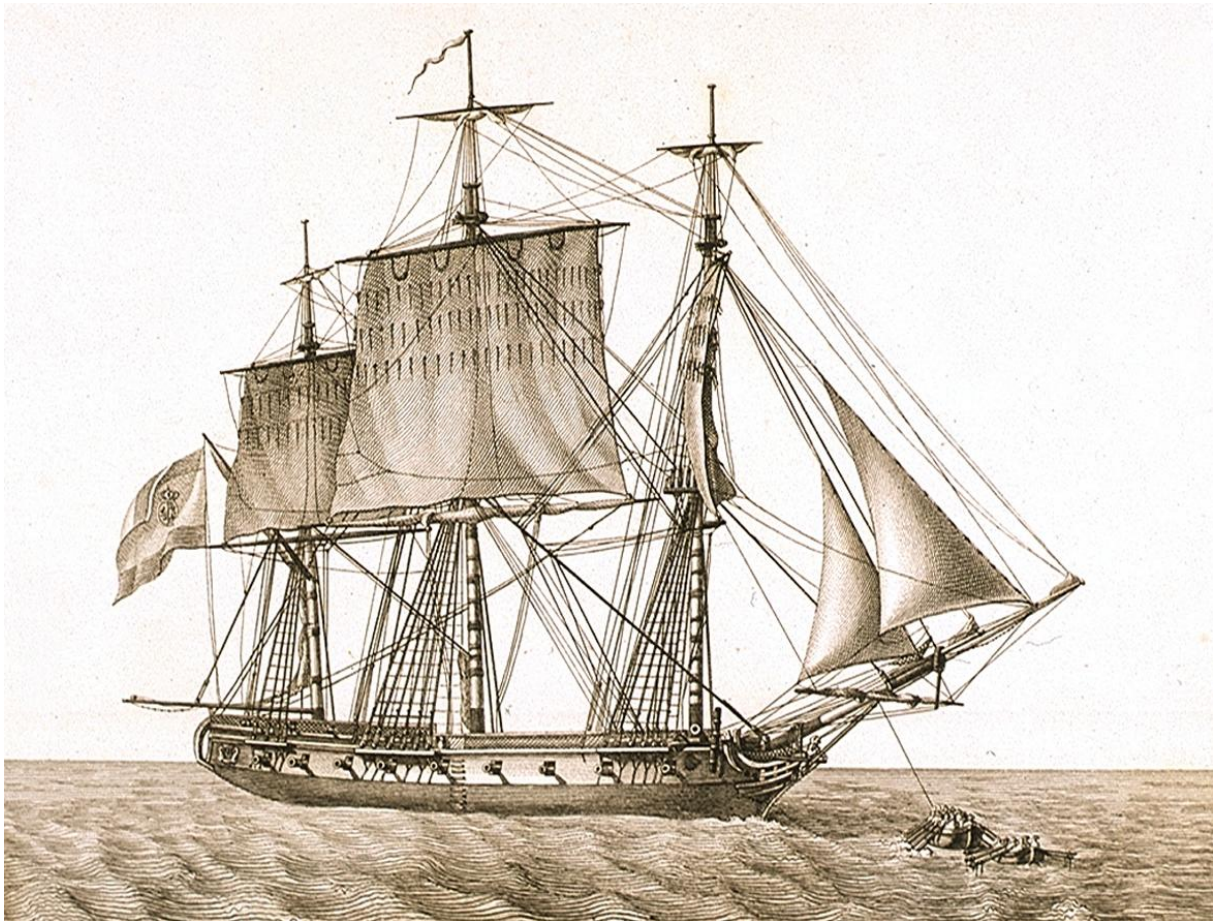


Histoire maritime de Bretagne Nord

Quemper, officier et un grand nombre de signature des marins composant l'équipage de cette corvette.

Par suite du procès-verbal rapporté à Pleubian et consigné cy-devant, nous devons à la mémoire de notre capitaine et de l'officier qui a péri avec lui le [témoignage] éclatant qu'ils ont conservé leur poste jusqu'au moment où la violence de la mer [...] enlevés malgré eux, ayant toujours donné leurs [...] a engagé l'équipage à se sauver lorsqu'ils n'ont plus vu d'autres espoirs.

Nous devons encore représenter que le dénuement dans lequel leur naufrage nous a laissé nous donne l'espoir les moins équivoques à la bienfaisance nationale. Nous ne doutons pas que les autorités supérieures ne s'empressent de nous assurer une indemnité proportionnée à la perte de nos effets dont chacun n'a pas même [...] un vêtement pour se couvrir, observant qu'à la mer basse, la frégate anglaise qui avoit mouillé à demi portée de la corvette naufragée avoit envoyé ses embarcations [...] piller les débris, ce qui nous a mis dans l'impossibilité de rien tenter pour le sauvetage des biens appartenant à la République ou aux particuliers.
Signé Sr Trobriand



Corvette espagnole de 20 canons virant vent devant remorquée par sa chaloupe et son canot, la situation de la Corvette l'Assemblée Nationale était certainement proche avec certainement moins de vent et plus de houle

Correspondance officielle

2 septembre 1795

07 juin 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France.](#)



Histoire maritime de Bretagne Nord

Lettre du maire de Paimpol au contre-amiral Cornic sur le naufrage de L'Assemblée Nationale

Je suis désolé de la perte du lieutenant Joseph Corrouge. Il est mort à son poste qu'il vouloit être le dernier à quitter. Il a conservé le sang froid et la plus grande fermeté jusqu'à la mort. Ce matin, 4 heures, étant en calme le travers de l'Isle Dair, trouvant les vents à l'Est, il a vu au lever de la brume, une frégate anglaise qui avec une bonne brise de Nord lui tomboit rapidement sur le [...]. Il avoit ses quatre embarcations dehors. Il ne pouvoit revirer au large sans tomber au pouvoir de l'ennemi. Il a voulu [...] dans la rivière de Tréguier par une passe ou on dit qu'on lui a représenté qu'il y avoit du danger. Il a répondu qu'il ne livreroit jamais sa corvette à l'ennemi, qu'il préféroit de la perdre, qu'il falloit qu'elle passât ou qu'elle échouât. Elle a en effet échoué sur les Crubles. La majeure partie de son équipage s'est embarqué. On les invite à s'embarquer. Il a répondu que l'honneur et le devoir lui commandoient de ne s'embarquer que le dernier ? La corvette ayant versé, elle est remué à la bande et a démâté. Le démâtage l'a jetté à la mer. Un de ses officiers l'a tenu longtemps à flot, le tenant par les cheveux et lui tenoit l'officier par une jambe. Mais il a dit à son officier en larguant sa prise, Sauve toi, mon ami, je ne veux pas te faire périr avec moi. L'officier a cependant voulu le retenir par les cheveux mais il ne lui est resté que son bonnet de police à la main et le pauvre Corrouge a disparu. Il a péri environ quinze à vingt hommes et six à sept restés à bord ont été faits prisonniers.

Les scélérats anglais ont eu la bassesse de tirer à boulets et à mitraille sur les chaloupes qui sauvoient le monde. S'excuseront-ils sur ce que la corvette échouée a tiré plusieurs coups de canon de retraite pendant qu'elle a été droit sur la roche, mais qu'après que son feu a cessé et qu'elle a tombé à la bande, quand enfin on a vu qu'on l'abandonnait, il y avoit de la lâcheté aux Anglais a continuer le feu. On a mesuré que jusqu'au moment ou le capitaine a tombé à la mer, il a conservé la plus grande fermeté et le plus grand sang froid.

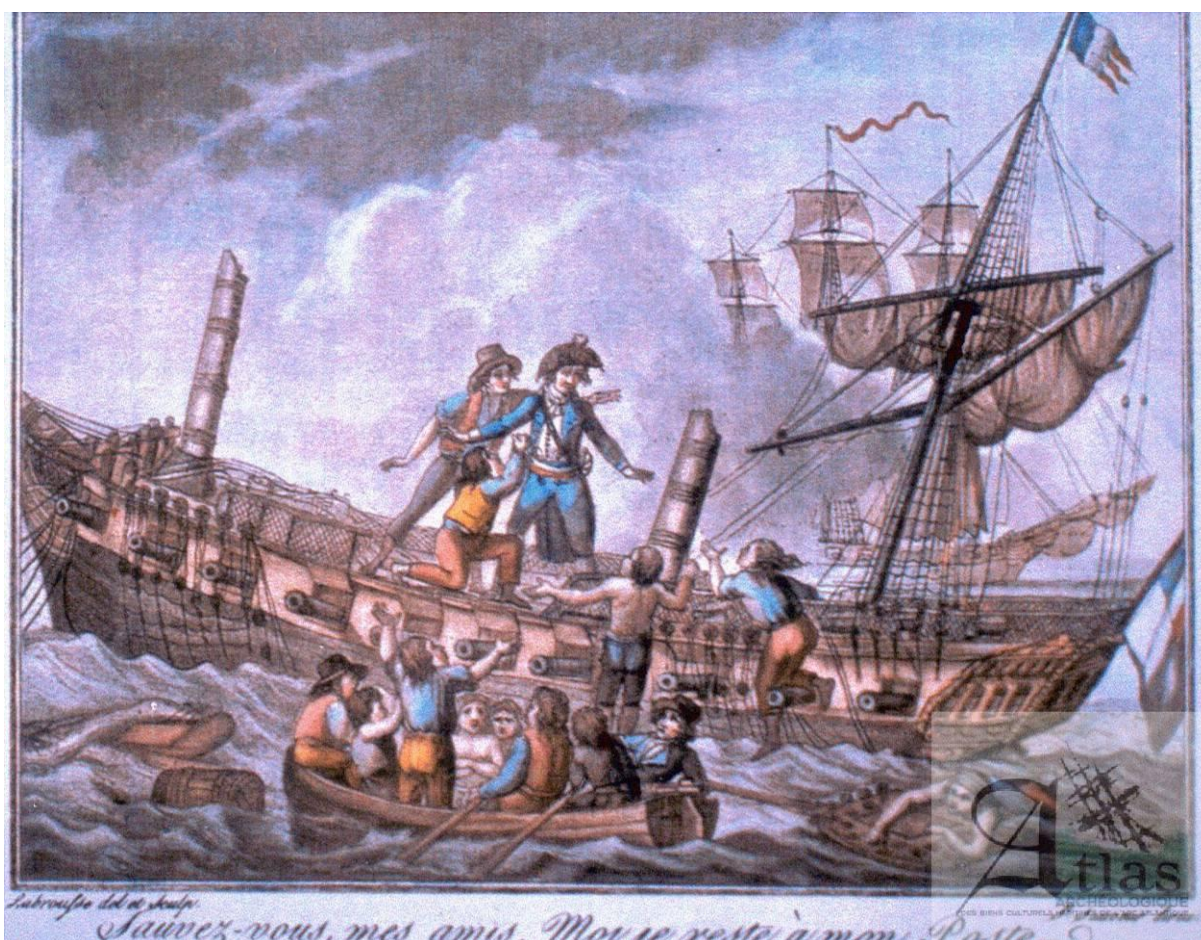
Il est venu deux autres frégates se réunir à la première et mouiller au près. Leurs chaloupes ont été occupées à sauver des effets toute la marée basse.

Pour extrait conforme

[Signé] Cornic



Histoire maritime de Bretagne Nord



Représentation naïve de l'époque du héros : Mort de Corouge, estampe de L. F. Labrousse et J. Grasset de Saint-Sauveur : "Sauvez-vous, mes amis, Moi je reste à mon poste" (Source site Atlas)

Jugement

1795

La corvette L'assemblée nationale est partie le 9 fructidor an 3 de Brest pour se rendre à Saint-Malo.

Le 16 du même mois elle a été poursuivie par une frégate anglaise, et voulant éviter l'ennemi, elle a cherché un azile dans la rivière de Tréguier. En doublant les rochers dits les Cribles mais ayant été contrariée par un courant, elle n'a pu doubler, et ayant touché sur la pointe la plus Est des Crubles, qui se trouvoit couverte, elle a été défoncée et submergée le même jour 16 fructidor.

Cette corvette étoit commandée par le lieutenant de vaisseau Corouge. Il y avoit de plus un autre lieutenant, trois enseignes, un instituteur et un aspirant, un pilote côtier, et les matelots en nombre suffisant.

Le 20 fructidor les officiers échappés au naufrage ont écrit une lettre au contre amiral Cornic au port malo pour l'instruire de cet événement fâcheux en lui envoyant le procès-verbal et deux certificats de la commune de Pleubian district de Pontrieux département des Côtes du Nord, qui constatent la bonne conduite de l'équipage.

Ces officiers dans cette lettre annoncent la perte du citoyen Corouge leur capitaine dont le



Histoire maritime de Bretagne Nord

sang-froid et le dévouement ne se sont point démentis jusqu'à la mort. Il n'a point voulu quitter la corvette et s'embarquer. " Mon devoir et l'honneur (a-t-il répondu) me forcent à n'en sortir que le dernier, sauvez vous, je suis à mon poste ". Lorsqu'il a été enlevé par la mer de dessus la corvette, un des officiers a cherché à le sauver, il a été soutenu quelque tems par les cheveux, et il se tenoit cramponné à la jambe de celui qui cherchoit à le retirer du naufrage, mais voyant qu'il faiblissoit, il a lâché prise, en lui disant, tu périrois avec moi, sauve toi mon ami, je ne veux par être cause de ta mort ... et il a disparu à l'instant.

Il paroît d'après cette lettre, et les rapports fait dans la procédure que les anglais, au moment du naufrage de la corvette, ont eu la cruauté de tirer à boulet et à mitraille sur les canots qui cherchoient à recueillir les officiers et matelots de l'équipage de la corvette et les anglais étant restés deux jours dans les parages n'ont envoyé leurs chaloupes armées que pour enlever à marée basse tout ce qu'ils ont pu emporter, sans donner aucun secours aux naufragés.

Un autre officier avec quatorze hommes d'équipage ont péri sans qu'aucun ait été fait prisonniers.

Le 22 fructidor les officiers pour composer le jury d'accusation furent nommés et choisis, et le 23 le contre amiral Cornic leur a écrit pour connaître de cette affaire, et prendre les informations pour prononcer d'après la loi.

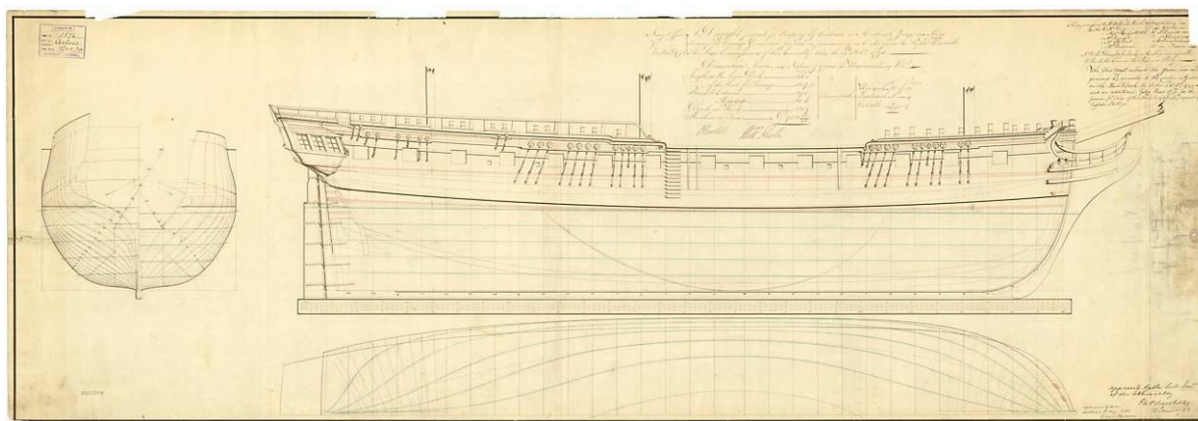
Le même jour 23 fructidor et jour suivant, le jury assemblé a interrogé tous les officiers rentrés, le pilote côtier, et plusieurs matelots de l'équipage, tous séparément ; leurs réponses sont conformes aux premiers rapports sur les divers points, tant du départ, que de la marche et enfin du naufrage de la dite corvette. Il a été prouvé que les évènements naturels ont forcé le capitaine à se retirer sur les côtes, que le pilote côtier la prévenu du danger en voulant doubler les rochers mais que ce capitaine a préféré échouer avec son bâtiment plutôt que de se rendre aux anglais, et qu'il n'y a eu dans sa manœuvre, ni impéritie, ni mauvaise volonté puisqu'il est démontré au contraire que le lieutenant de vaisseau Joseph Corouge n'avoit d'autre ressource pour échapper à la poursuite de l'ennemi que de manœuvrer pour entrer dans la rivière de Tréguier.

Le jury a déclaré en conséquence que tous les moyens ont été employés pour sauver la corvette L'assemblée nationale, que le lieutenant Corouge est devenu victime de son grand attachement au poste qui lui fut confié, et que la fermeté qu'il a montré doit lui valoir les regrets de tous les amis de a chose publique, que les officiers ayant été sous les ordres du citoyen Corouge jusqu'au dernier moment, n'ont fait qu'obéir, et ont contribué de tous leurs pouvoirs aux moyens employés pour sauver la corvette, que le pilote a rempli ses obligations en prévenant le commandant des risques à courir, en continuant la bordée de terre ; qu'ainsi les officiers et les membres d'équipage ne sont point coupables de la perte de la corvette L'assemblée nationale.

Le 25 fructidor, les officiers composant le conseil de justice assemblé pour prononcer suivant la loi du 22 août 1790, après avoir entendu les membres du jury d'accusation, ceux-cy retirés, le président a déclaré les enseignes de vaisseau Trobriand, Rogerie, Bodard, Quemper ainsi que le pilote Lacorre, non coupables du naufrage de L'assemblée nationale et les a déchargés d'accusation.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Plan de la frégate de 38 canons HMS Diamond dessiné par Sir John Henslow (National Maritime Muséum)



9 frégates anglaises furent construites sur ce plan entre 1793 et 1795 (Modèle du National Maritime Muséum)

Revenons sur les circonstances de ce naufrage, la marée était en ce 2 septembre 1795 de vive-eau La pleine mer de port béni est à 07h51 (temps UT) coef 102 hauteur 10,04 m. Vers la 6 du matin le courant de flot sur le plateau des Renaud est particulièrement fort, Le vent E-SE est faible. Le capitaine le Lieutenant de Vaisseau Joseph Corouge, a une bonne expérience de la côte, il est de Bréhat. Il y a à bord un pilote côtier. La corvette Assemblée Nationale lorsqu'elle s'échoue sur les rochers est très proche du chenal d'accès de l'embouchure de la

07 juin 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France.](#)



Histoire maritime de Bretagne Nord

rivière de Tréguier. A peu de chose près elle aurait pu échapper son poursuivant, la frégate anglaise ne se serait pas aventurer à la poursuivre entre les cailloux !

Une autre remarque, à quelques centaines de mètres du lieu du naufrage, un rocher dangereux le long du chenal se nomme la « Pierre L'anglais ». ce nom n'est pas lié à ce funeste épisode, il existait auparavant comme en témoigne une carte marine tracée avant 1785.

Ce qui a particulièrement choqué l'opinion public à l'époque est l'acharnement de la frégate anglaise à l'encontre de la corvette naufragée. L'habitude du capitaine Corouge fera de lui un héros de la marine révolutionnaire, il restera célèbre à Bréhat, et sur les côtes du Trégor et du Goélo





Histoire maritime de Bretagne Nord

Arrière de l'Aurore navire négrier un peu plus grand que l'Assemblée nationale (Dessin Jean Bellis) on voit les « ventouses » petit sabords pour aérer l'entrepont

La corvette l'assemblée nationale

Cette corvette a une histoire originale. Ce navire, de grande marche fut construit en 1787 à Saint-Malo comme paquebot pour le gouvernement. Puis vendu à Lorient où il fut armé comme navire négrier, sous le nom de « Assemblée Nationale » pour des expéditions de traite sur la côte du Mozambique en passant par l'île de France. Comme le prouve un état des vivres embarqués suivant daté du 23 janvier 1790 conservé aux archives départementales du Morbihan <http://www.histoire-genealogie.com/spip.php?article1915#nb2>

« L'Assemblée Nationale est un navire de 240 tonneaux destiné à la traite des noirs. Il appartient et est armé par les sieurs Henry de La Blanchetais, père et fils, négociants et armateurs à Lorient.

Son capitaine est le sieur Courant. Fin janvier 1790, les armateurs et le capitaine embarquent des vivres pour la campagne.

Le navire quitte Lorient le 8 (ou 15) février 1790 pour le Mozambique en passant par l'île de France.

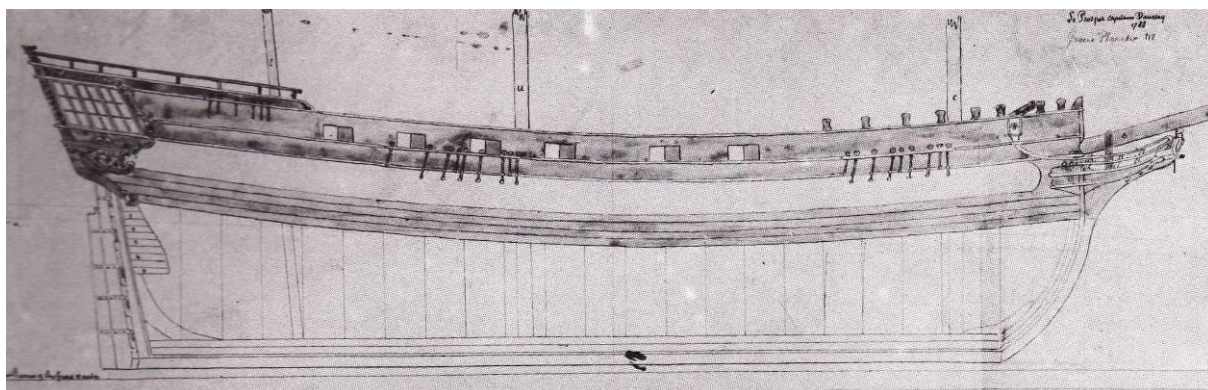
Il arrive à l'île de France le 16 mai 1790 et part du Mozambique le 12 octobre 1790.

Il débarque 300 noirs au Cap [Cap Français actuellement Cap Haïtien à Haïti] le 30 décembre 1790.

La date de retour à Lorient n'est pas connue [Mettas, Jean, Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle, tome second, Paris, 1984, pages 622 et 623]

En 1793, la France est en guerre contre l'Angleterre et l'état cherche à acheter des navires rapide. La corvette Assemblée Nationale est en vente.

Mais l'achat demande une expertise comme le montre les documents suivants



Plan de la Bellone, navire négrier (Source monographie de Jean Boudriot)

Lettre de l'ordonnateur de la marine au Havre au ministre de la marine concernant l'achat de deux navires corsaires

Au Havre le 21 avril 1793



Histoire maritime de Bretagne Nord

Aujourd'hui je vais encore hasarder de vous faire la proposition de deux autres corvettes toutes armées et susceptibles de prendre la mer quinze jours après votre acceptation si elle a lieu. Si mon zèle pour la chose publique est encore déçu en cette occasion, j'aurai du moins pour moi le sentiment d'être irréprochable.

[En marge] 18 canons de 8

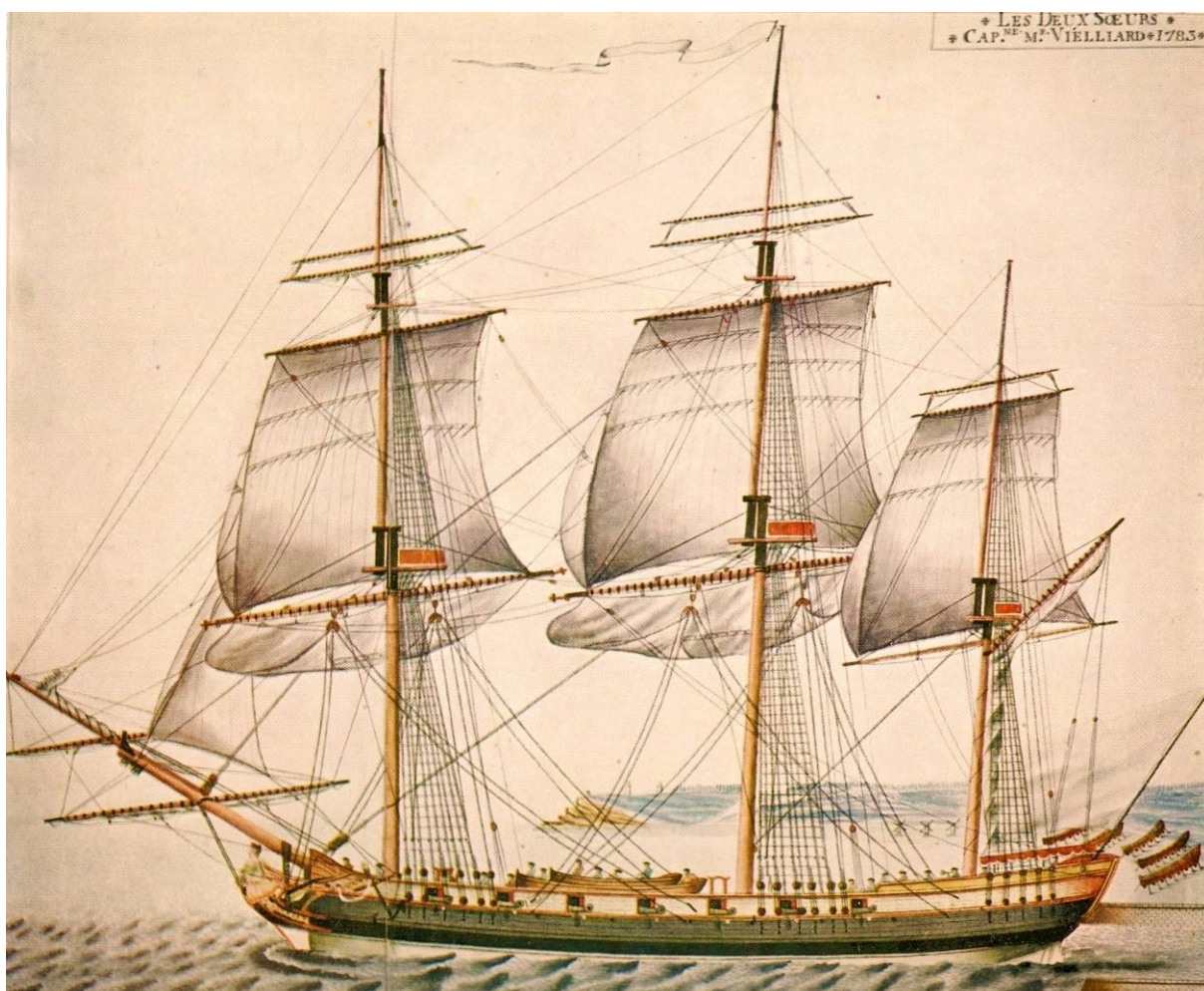
1° On offre à l'administrateur de la Marine le corsaire nommé L'Assemblée Nationale. C'est un des paquebots construit à Saint-Malo en 1787 pour le compte du gouvernement, il a d'excellentes qualités et est particulièrement connu pour avoir une marche supérieure. Il est cloué et chevillé en cuivre. La quille et le bordage en dessous de la flottaison [...] sont en hêtre. L'Assemblée Nationale est très faible d'échantillon, mais sa membrure est parfaitement bonne. Ses hauts viennent d'être bordés à neuf.

Les armateurs ont fait une faute en la perçant pour 20 canons : elle ne devoit avoir que 18 sabords et si vous jugez convenable d'en faire un vaisseau de la République, il ne faudra lui donner que 18 canons. On peut croire qu'elle fera une excellente corvette quant aux qualités, et on doit en attendre encore 8 à 10 ans de service. Mais il pourra arriver qu'après quelques campagnes, il faudra peut-être diminuer son artillerie car elle n'a réellement que les dimensions d'une corvette de 6.

L'Assemblée Nationale n'a coûté en 1787 qu'un peu plus de 150M[ille livres] prêt à prendre la mer. Aujourd'hui les armateurs offrent de la céder à la République pour 160 M[ille livres] en y accompagnant tous les objets d'un détail très considérable ont un très grand nombre d'entr'eux sont encore entre les mains des ouvriers. Le cuivre nécessaire pour son doublage est encore en magasin. (...)



Histoire maritime de Bretagne Nord



Les deux sœurs, corvette négrière de 1783

Procès verbal de visite

1793, 30 mai

Procès-verbal de visite et estimation du bâtiment particulier L'Assemblée Nationale, armateurs les citoyens Henry père et fils

Proportions

Longueur absolue 100 [pieds] 32.48 m

Largeur en dehors des membres 28,4 [pieds] 9.22 m

Creux de cale de vaigre sous bau [12...] [pieds] 3.89 m

Entrepont de planche en planche [5,...] [pieds] 1.62 m

En conséquence des ordres du citoyen ordonnateur de ce port, nous sous-chef des travaux et officiers attachés aux mouvements des ports, nous sommes transportés à bord du dit navire L'assemblée nationale et ayant visité avec son toutes les parties de la coque, mâtures, gréement, aparaux, voilure et tous les articles portés sur l'inventaire, pour en conclure leur estimation, pensons que ce bâtiment construit en 1789, qui nous a paru généralement bon et bien conditionné dans ses liaisons, et susceptible par sa forme et la force de son échantillon

07 juin 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France.](#)



Histoire maritime de Bretagne Nord

d'être armé en guerre comme corvette, en lui rasant ses gaillards pour lui faire une batterie à barbette de l'avant à l'arrière, doit valoir ainsi qu'il suit.

Coque. En raison des circonstances et des qualités reconnues du dit navire, ensemble ses battaux, fours, cuisines et le tout estimé au 1/5 usé la somme de65 000 [livres]

Mâture. Faite en 1789 ; les mâts majeurs visités et réparés tout récemment ; la drôme dans le cas de quelques changements et réparation, ensemble hunes ; barres, chouquets le tout au 1/3 usé16 500 [livres]

Doublage en cuivre. Ayant fait deux voyages à l'isle de France a besoin d'être levé pour visiter les coutures, clous et chevilles du franc-bord, estimé au 1/3 usé ; ensemble les [...] en fonte, tuyaux de pompe, pompe à laver en cuivre, plus deux grandes chaudières avec leur cuillers dans l'état où se trouvent les divers objets 17 340 [livres]

Gréement et apparaux. Câbles, grelin, manœuvres dormantes et courantes aux 3/4 usé ; rechange 1/4 usé ; caps de moutons et poulies de toutes sortes au [...] usé ; ancres sur le pied de 12 sols la livre le tout ensemble la somme de 16 600 [livres]

Voilure. Estimée aux 3/5 usé la somme de 8 000 [livres]

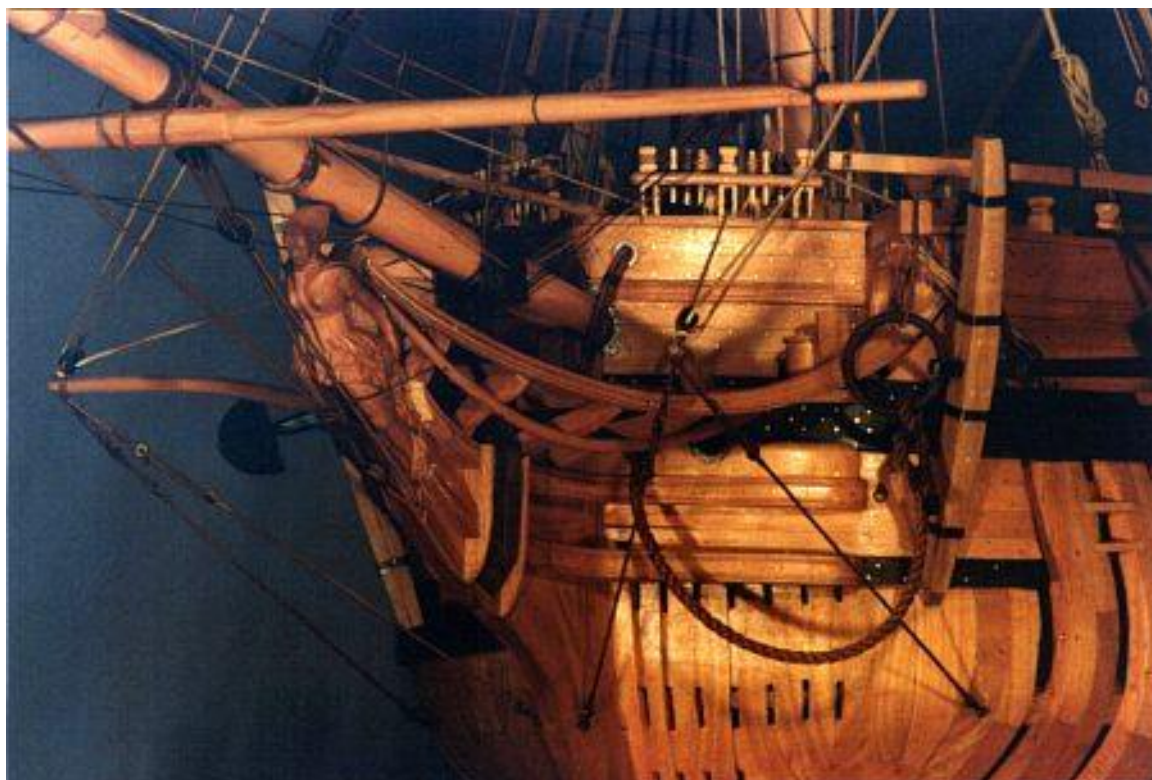
Futailles. 312 barriques à eau en pièces simples, pièces de 2, de 4 et de 6, à condition quelles seront remises en état, estimées au 1/3 usé..... 4 680 [livres]

Lest. Consistant en 10 900 livres de vieux boulets, 3000 livres en quatre obusiers de 12 (à moins que d'après une visite scrupuleuse les dits obusiers ne se trouveront bons) et 50 728 livres en gueuses, le tout7 470 [livres]

Articles des différents maîtres, ainsi qu'ils sont portés dans l'inventaire et dans l'état où ils se trouvent ensemble6 000 [livres]

Valeur totale141 590 [livres]

Nota. Ne sont point compris dans notre estimation les articles du maître d'hôtel et chirurgien, ainsi que les vivres de retour, comme objets de peu d'utilité pour le service de la République.





Histoire maritime de Bretagne Nord

Proue du négrier Aurore modèle d'arsenal de Bruno Rimlinger

Que reste-t-il de l'Assemblée Nationale ?

Suite au naufrage les anglais se la frégate Diamond se rende à bord à basse mer et pillent ce qu'ils peuvent , par la suite en 1800 des canons ont été repêchés par Le Goïc, négociant à Brehec.

Plus de deux siècle après ce naufrage, en 1998 l'épave a été redécouverte par des plongeurs locaux, Daniel David et Dominique Le Creurer Je site intégralement la description de l'épave du site Atlas une base de données des épaves du ponant

« L'épave se situe au pied de la façade nord des roches des Crubles ou Petit Renauds. Les vestiges se dispersent sur un grand massif rocheux submergé couverts de laminaires. Aucune trace de bois et aucuns vestiges de coque n'ont été décelés.

Mobilier mis à jour : 1 cheville en bronze (L : 0,70 m, poids : 2 kg), 2 poids en plombs tronconiques (poids :1,350 kg et 2,05 kg), 1 disque en plomb (diam. 10,5 cm, poids : 0,650 kg), 1 coude de tuyau en cuivre (diam. 4 cm), 1 bille percée (diam. 2,8 cm), 1 boucle en cuivre, 1 manche de cuiller en étain, 2 objets en bronze épais avec collerette (poids : 2,2 kg), 1 objet en cuivre en forme de U (poids : 0,130 kg), des clous en cuivre, des fragments de plaques de plomb et de feuille de doublage en cuivre, 4 fragments de cloche sans gravure (diam. supposé 40 cm, poids : 13,4 kg), 2 plombs de sonde à facettes en excellent état (poids : 10 kg et 18,4 kg), 1 bouchon en laiton (diam. : 3 cm), un fémelot en bronze (0,78 m de long, poids : 17 kg), un aiguillot (0,78 m de long, poids : 16 kg)

Mobilier présent sur le site : 7 canons en fer (dont 4 mesurés : un de 2,35 m, deux de 1,65 m et un de 1,75 m), boulets de 9,5 cm de diamètre, 1 perrier en fer enfoui sous les laminaires, gisement de gueuses en fer, 3 ancres, 1 grande feuille de doublage en cuivre coincée dans les roches.

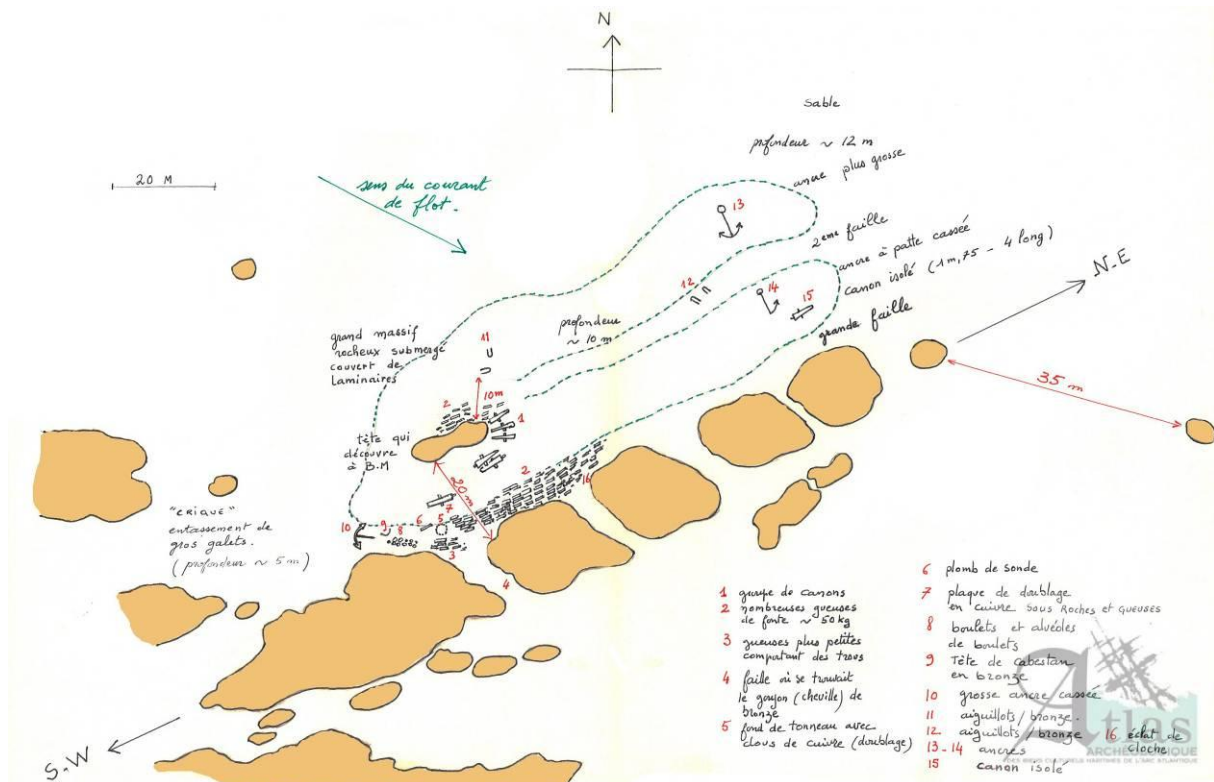
En 2008, un fragment de cloche sans inscription de 4,340 kg et un lingot de plomb en forme de coque de bateau d'un poids de 2,250 kg ont été prélevés »

Jean Boudriot, a fait l'étude d'un navire négrier de la fin du XVIIIème, dont un a publié la monographie de édition Ancre : Monographie de l'Aurore <http://www.ancre.fr/Product.aspx?ID=3798266&L=FR> La corvette Assemblée Nationale bien que plus petite devait être proche de ce navire tant par ses formes, son aménagement et son gréement,

L'association Le bateau pédagogique, <http://www.bateau-pedagogique.com/> travaillant sur la mémoire de la traite des noirs a le beau projet de reconstruire un navire négrier de cette époque en partant des plans de l'Aurore. Ce navire passera peut être un jour au large des côtes du Trégor en évitant, bien sur, les rochers du plateau des Renaud.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Plan du site de fouille de l'épave (Site Atlas)

Sources et liens

Cet article est principalement basé sur les données sur l'épave de l'Assemblée Nationale de La base de données **Atlas archéologique des biens culturels maritimes de l'Arc atlantique**

<http://www.atlasponant.fr/>

Mais aussi sur : Batailles maritimes de la France par O Troude 1867

<http://books.google.fr/books?id=QMBCAAAAYAAJ&pg=PA454&dq=corvette+1795++%22assembl%20C3%A9e+nationale%22&hl=fr&sa=X&ei=cvKuUcvGI5SThgePj4CADQ&ved=0CEwQ6AEwBA#v=onepage&q=corvette%201795%20%20%22assembl%20C3%A9e%20nationale%22&f=false>

Livres de bord de navires négrier au XVIIIème

<http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/JDB/JDB-accueil.htm>

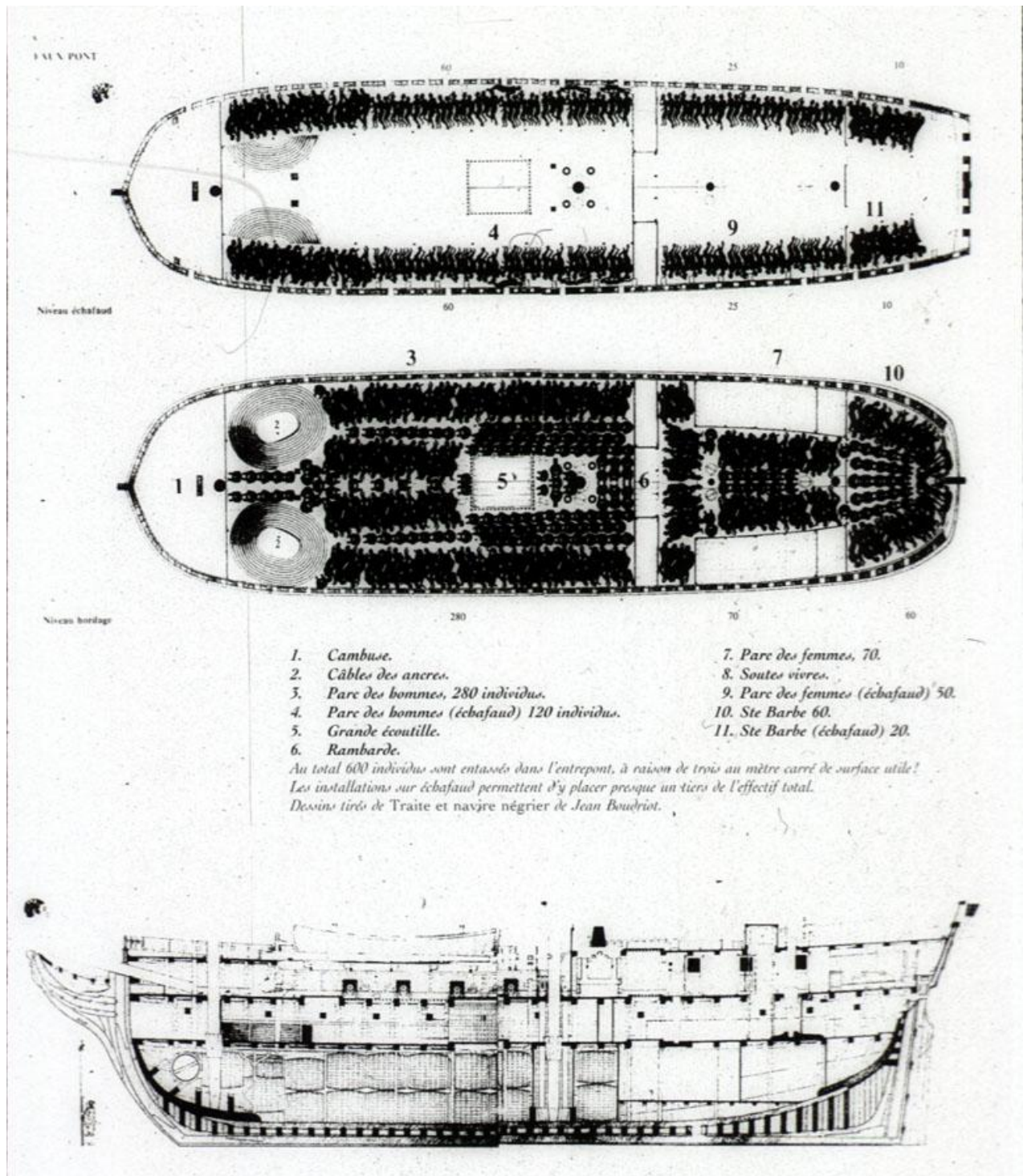
07 juin 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France.](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/fr/)



Histoire maritime de Bretagne Nord



Plans de navires négriers (Monographie de L'aurore par Jean Boudriot)

Le 4 février 1794, pour la première fois dans l'histoire, est proclamée par la Convention nationale l'abolition de la traite et de l'esclavage