

Vivre, produire et échanger : reflets méditerranéens

Mélanges offerts à Bernard Liou

Textes rassemblés par Lucien Rivet et Martine Sciallano



éditions monique mergoil
montagnac
2002

Tous droits réservés
© 2002



Diffusion, vente par correspondance :

Editions Monique Mergoil
12 rue des Moulins
F - 34530 Montagnac

Tél/fax : 04 67 24 14 39 - portable : 06 73 87 13 91
e-mail : emmergoil@aol.com

ISBN : 2-907303-68-6

ISSN : 1285-6371

Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduite
sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner ou autre)
sans l'autorisation expresse des Editions Monique Mergoil.

Texte : auteurs

Saisie, illustrations : *idem*

Rédaction, mise en page : Sylvie Saulnier et Lucien Rivet

Maquette : Editions Monique Mergoil

Couverture : Editions Monique Mergoil

Impression numérique : Maury SA

21 rue du Pont-de-Fer, BP 235

F - 12102 Millau cedex

Sommaire

<i>Préface (Lucien RIVET et Martine SCIALLANO)</i>	9	Robert ÉTIENNE	Prosopographie monumentale, prosopographie amphorique. Le cas des Ocratii	119
Patrice POMEY		Élisabeth DENIAUX	Recherches sur le transport maritime dans la Méditerranée orientale : les affaires de Patiscus (51-43 av. J.-C.)	121
Remarque sur la faiblesse des quilles des navires antiques à retour de galbord	11	Dominique PIERI	Marchands orientaux dans l'économie occidentale de l'Antiquité tardive	123
Sabrina MARLIER		Enrique GOZALBES CRAVIOTO	Notas sobre las relaciones hispano-tingitanas en la antigüedad clásica	133
La question de la survivance des bateaux cousus de l'Adriatique	21	Claude DOMERGUE, Christian RICO	À propos de deux lingots de cuivre antiques trouvés en mer sur la côte languedocienne	141
Jean-Marie GASSEND		Henri AMOURIC, Éric DULIÈRE, Florence RICHEZ, Lucy VALLAURI	En rade de Villefranche	153
Navires de Saint-Gervais, des Laurons, de Cavalières, etc.	33	José Maria BLÁZQUEZ	El comercio hispano con el norte de África y el Oriente desde el comienzo de la Antigüedad hasta el siglo VIII	159
Claude SANTAMARIA		Moisés DÍAZ GARCÍA, Pedro OTIÑA HERMOSO	El comercio de la Tarragona antigua : importaciones cerámicas entre el siglo III a.C. y la dinastía julio-claudia	171
Épave Chrétienne "E" à Agay, commune de Saint-Raphaël (Var).	35	Michel BONIFAY, Claudio CAPELLI, Luc LONG	Recherches sur l'origine des cargaisons africaines de quelques épaves du littoral français	195
Michel L'HOURL, Elisabeth VEYRAT		Frédéric MARTY	Aperçu sur les céramiques à pâte claire du golfe de Fos	201
Au carrefour des influences maritimes de l'Europe moderne : les épaves de la Natière	43	Armand DESBAT	Quelques témoins de l'importation de sigillée orientale A à Lyon	221
Max GUÉROUT		Thierry MARTIN	Le rayonnement aquitain des présigillées augustéennes du bassin de l'Aude	223
L'épave du Patriote à Alexandrie (Égypte)	51			
Éric RIETH				
À propos d'un bateau-citerne du delta du fleuve Godavari (Andhra Pradesh, Inde) dessiné par F. E. Pâris (1806-1893). Note d'architecture navale comparée	67			
Philippe RIGAUD				
L'inventaire de la galéasse de Philippe de Comynes (Marseille 1491)	71			
François SALVIAT				
Les ports de l'Atlantide dans le <i>Critias</i> de Platon	79			
Francisca PALLARÉS				
I porti antichi della Liguria di Ponente : l'esempio di Albenga	85			
Claude VELLA				
Évolution paléogéographique du littoral de Fos et du delta du Rhône : implications archéologiques	103			
Christian GIROUSSENS				
À propos des étangs de Fos et d'Istres : deux entrepôts à sel à Port-de-Bouc au XVI ^e siècle	115			

Philippe BET, Anne DELOR Les premiers ateliers céramiques de type méditerranéen en Auvergne, l'exemple des officines de sigillée	235	Cèsar CARRERAS MONFORT, Piero BERNI MILLET Microspatial relationships in the Laetanian wine trade : shipwrecks, amphora stamps and workshops	359
Kristell CHUNIAUD Le groupe des ateliers de potiers de Ligonnes à Lezoux (Puy-de-Dôme), un champ d'étude pour les questions relatives à l'organisation de la production céramique en Gaule romaine	243	Rosario GARCÍA GIMÉNEZ, Michal OREN PASCAL, Darío BERNAL CASASOLA Las ánforas como indicadores del comercio entre el sur de <i>Hispania y Iudaea</i>	371
Lucien RIVET Céramiques communes engobées et imitations de campaniennes et de sigillées italiennes de Fréjus (Var), de la fin du I ^{er} siècle avant notre ère et du I ^{er} siècle de notre ère	249	Pau MARIMON RIBAS La importancia de la <i>Gallia Lugdunensis</i> en la distribución de los productos béticos hacia el norte del Imperio	379
Michel PASQUALINI Le pot de chambre : une forme particulière du vaisselier céramique dans la maison romaine entre les I ^{er} et III ^e siècles de notre ère	267	Daniel ROUQUETTE Une représentation de phare sur une estampille amphorique ou doliaire de Narbonne	389
Miguel BELTRÁN LLORIS Un rasgo de la colonización itálica : la fabricación de morteros en la <i>Hispania</i> tardorrepública (valle del Ebro)	275	Stefania PESAVENTO MATTIOLI Una produzione norditalica di anfore bollate	391
Jean-Christophe TRÉGLIA <i>Flanged bowl</i> Hayes 91 : simple bol décoré, mortier ou râpe ?	287	Iwona MODRZEWSKA-PIANETTI Due anfore bollate del Polesine	395
Yves RIGOIR Petit bestiaire sur DS.P.	291	Eduard GARROTE SAYÓ Les timbres sur amphores à huile de Bétique en Narbonnaise	403
Daniela GANDOLFI Una bottiglia-mercuriale Isings 84 con bollo C. EVHODIA dal Civico Museo Archeologico di Ventimiglia (Liguria, Italia)	295	Carmen ARANEGUI GASCÓ Las ánforas con la marca ΜΑΓΩΝ	409
Guillermo PASCUAL BERLANGA, Albert RIBERA I LACOMBA Las ánforas tripolitanas antiguas en el contexto del Occidente Mediterráneo	303	Juan Aurelio PÉREZ MACÍAS La <i>figlina</i> de Pinguele (Espana)	417
André TCHERNIA L'arrivée de l'huile de Bétique sur le <i>limes</i> germanique : Wierschowski contre Remesal	319	Adrian ARDET Probabilités de la présence d'amphores de type "Gauloise" 5 en Dacie romaine	423
Michel CHRISTOL Marchands gaulois et grand commerce de l'huile de Bétique dans l'Occident romain ; quelques données provenant des amphores	325	Patricia SIBELLA Promontoire d'Uluburun, Turquie : amphores non identifiées	425
Genaro CHIC GARCIA <i>DEGVSTATIO</i> o <i>RECOGNITIO</i>	335	Ramón JÁRREGA DOMÍNGUEZ Nuevos datos sobre la producción anfórica y el vino de <i>Tarraco</i>	429
Stefanie MARTIN-KILCHER <i>Lucius Uritius Verecundus</i> , négociant à la fin du I ^{er} siècle, et sa marchandise découverte à Mayence	343	Jaap van der WERFF Old and new evidence on the contents of Haltern 70 amphoras	445
Tamás BEZECZKY Brindisian olive oil and wine in Ephesos	355	Montserrat COMAS SOLA, Jordi JUAN TRESSERAS La production du vin dans deux <i>domus</i> de la ville romaine de Baetulo. Analyses archéobotaniques et de résidus organiques	451
		Marinella PASQUINUCCI, Simonetta MENCHELLI Anfore picene e paesaggio agrario : alcune considerazioni a proposito dell'ager Firmanus	457

Marie-Claire AMOURETTI	Gilles SAURON
Découvertes archéologiques récentes sur les moulins et pressoirs romains de Provence	Naissance et mort d'un genre pictural éphémère : la mégalographie
465	511
Denis FONTAINE	Jean-Marie PAILLER
<i>De Frvtyvm</i> (Flash Back)	<i>Sagitta</i> . Les noms de la flèche
471	517
Christian GOUDINEAU	Jacques GASCOU
Les mystères de la lieue gauloise	Les Flaminiques de Livie à Vaison-la-Romaine
473	521
Daniel BRENTCHALOFF	Jean GUYON
Un nouveau milliaire de Tibère sur la <i>uia Aurelia</i>	Jeu de puzzle au Musée Calvet à Avignon : deux pièces antiques à replacer au linteau de l'église Saint-Eutrope d'Orange
479	527
George B. ROGERS	Henri LAVAGNE
La route romaine d'Aix-en-Provence au Rhône Nouvelles hypothèses	Zénobie et Tétricus dans le triomphe d'Aurélien
483	535
Vassiliki GAGGADIS-ROBIN	René GIROUSSENS
Une tête inédite découverte au Castelet-Fontvieille	Un contrat de mariage à Istres au XVI ^e siècle
489	541
Antoine HERMARY	Sabine FAUST
Une tête en ivoire du musée d'Istres	Steindenkmäler aus dem gallo-römischen Tempelbezirk von Tawern
493	545
Martine SCIALLANO	Anne ROTH CONGÈS
Oh ! my god !	Où replacer le soffite à caissons du mausolée de Sestino ?
499	551
Victor LASSALLE	Laurence BRISSAUD, Jean-Luc PRISSET
Une imitation de l'orfèvrerie antique au portail de Saint-Gilles ?	Un édifice funéraire sur le site de Saint-Romain-en-Gal
503	567

Au carrefour des influences maritimes de l'Europe moderne : les épaves de la Natière

Michel L'Hour*
Elisabeth Veyrat*

Découvert au printemps 1994 par des chasseurs sous-marins de Dinard, le site de la Natière est resté près d'un an dans la clandestinité avant que la rumeur de sa localisation ne parvienne au Drassm et qu'une enquête de routine conduise en septembre 1995 à sa déclaration. Balayé par le courant, ce site, qui repose, en fonction des coefficients et de l'heure de la marée, par 9 à 18 mètres de fond, est localisé dans une plaine de sable coquillier sur le flanc est du grand chenal d'accès au port de Saint-Malo. Nouvellement déclaré, ce gisement fut logiquement inscrit à l'été 1996 au programme annuel des expertises de carte archéologique menées par le Drassm au Ponant.

Très vite au cours de cette opération, il est apparu que le potentiel scientifique du site était exceptionnel et que les vestiges étaient dans un excellent état de conservation (L'Hour 1997, p. 59-61). De même, au vu des éléments mobiliers mis au jour, l'hypothèse d'un armement français, voire d'une frégate malouine armée pour les longues traversées océaniques, s'est d'emblée imposée. La chronologie précise du site comme son unicité laissaient, en revanche, place au doute. S'il était d'apparence très vaste et relativement homogène, puisqu'on observait la présence de vestiges sur plus de 50 m de long d'est en ouest et sur une bande de plus de 15 m de large, du nord au sud, on distinguait cependant, à l'est et à l'ouest, deux grands sous-ensembles pareillement orientés.

Au vu des premiers résultats engrangés par l'expertise de 1996, on ne pouvait en tout cas que proposer au Ministère de la Culture un projet d'étude systématique appliquée à ce remarquable gisement sous-marin. C'est ainsi que le site de la Natière est au cœur depuis 1999 d'un programme de recherche spécifique et fait chaque année l'objet de campagnes estivales de 2 à 3 mois de fouille. Ces opérations bénéficient d'un fort soutien financier de la part de l'État et des collectivités territoriales, Région Bretagne, Département d'Ille-et-Vilaine, Ville de Saint-Malo.

1. Une datation différenciée étayée par la dendrochronologie

Dès l'expertise de 1996, il est apparu que le gisement recelait aussi bien des mobiliers datés de la fin du XVII^e siècle que de la faïence polychrome de Rouen plus logiquement datée après 1730/1740 (fig. 1). Le doute récurrent qu'on soit en présence d'un double naufrage a donc conduit dès 1999 à orienter l'enquête vers une meilleure différenciation chronologique des deux sous-ensembles. Et, de fait, les indices collectés au cours des campagnes 1999 et 2000 ont confirmé l'existence d'un double regroupement chronologique du mobilier décalquant assez fidèlement la répartition spatiale des vestiges en deux vastes sous-ensembles est et ouest. Ces apparentements ont conduit, dès la saison 2000, à programmer sur les deux structures architecturales une campagne de prélèvements de bois à fin d'analyse dendrochronologique.

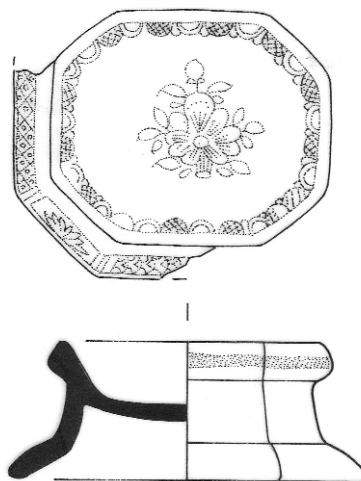


Figure 1 — Sazière en faïence à décor de grand feu polychrome (Nat 456) provenant de l'épave Natière 2, milieu XVIII^e s. (dessin M. N. Baudrand).

* Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines, Fort Saint-Jean, 13235 Marseille Cedex 02.

Un échantillonnage représentatif de 23 prélèvements en chêne *Quercus sp.* – 13 à l'ouest, les autres à l'est – a été réalisé à cet effet. Confiée à Vincent Bernard, chercheur en dendrochronologie au laboratoire d'Anthropologie de l'Université de Rennes 1 (UMR 6566 du CNRS), leur étude a d'emblée révélé que ces échantillons se regroupaient par affinité écologique opposant l'est à l'ouest, quoique les bois présentent un unique faciès, attestant d'une même origine locale dans l'ouest de la France, Bretagne ou Normandie. Témoignant d'une croissance rapide, les bois prélevés dans la zone ouest-nord/ouest présentent en effet des stress de croissance et de nombreux nœuds, signe d'une origine bocagère, alors que les bois de la zone est-sud/est, plus âgés et à croissance plus lente, proviennent plus vraisemblablement d'une futaie ou d'un milieu forestier plus fermé. Deux séquences chronologiques, reflet de deux phases d'abattage nettement différenciées, ont en outre été mises en évidence. La première, longue de 131 ans, s'est dégagée de l'étude des échantillons provenant de la zone ouest-nord/ouest du gisement, la seconde, longue de 141 années, réunit les prélèvements effectués sur les structures situées à l'est-sud/est du gisement. La confrontation de ces courbes avec les courbes de référence européennes disponibles a permis de situer la séquence chronologique ouest entre 1606 et 1736, celle de la zone est entre 1538 et 1678. La présence d'aubier et même de cambium sur deux prélèvements des zones est et ouest autorise enfin à considérer les dates de 1678 et 1736 comme des dates légitimes d'abattage pour les plus récents des bois respectivement prélevés à l'est et à l'ouest (L'Hour, Veyrat 2001, p. 25-28).

L'étude des bois de charpente a ainsi confirmé la présence de deux épaves sur le site de la Natière, les épaves **Natière 1** pour la plus ancienne et **Natière 2** pour la plus récente (fig. 2). Faute, en revanche, de pouvoir précisément estimer le laps de temps qui a pu s'écouler entre la phase d'abattage et la date concrète d'utilisation des bois à fin de construction, l'analyse dendrochronologique a seulement permis de conjecturer que les dates de construction respectives de ces deux bâtiments se situent sans doute entre 1678 et 1690, pour le premier, entre 1736 et 1750, pour le second.

C'est à l'analyse des vestiges puis à la confrontation des données issues de cette étude avec le témoignage des archives qu'incombent désormais le soin d'affiner les chronologies et de préciser l'identité des deux bâtiments perdus à la Natière.

2. Témoigner de la culture maritime d'époque moderne

Au regard de la recherche, encore balbutiante, appliquée à la compréhension de l'art de bâtir les vaisseaux marchands dans les chantiers privés, le site de la Natière offre dans sa dualité une double opportunité. Si la première, déjà en soi primordiale, réside logiquement dans la possibilité d'étudier les principes techniques qui prévalaient lors de la construction de l'un et l'autre bâtiment, la seconde jaillit de l'occasion rare qu'offre le site d'appréhender à travers l'étude conjointe des deux épaves l'évolution de ces mêmes principes sur un demi-siècle. A cet apport déjà non négligeable, la Natière ajoute en outre

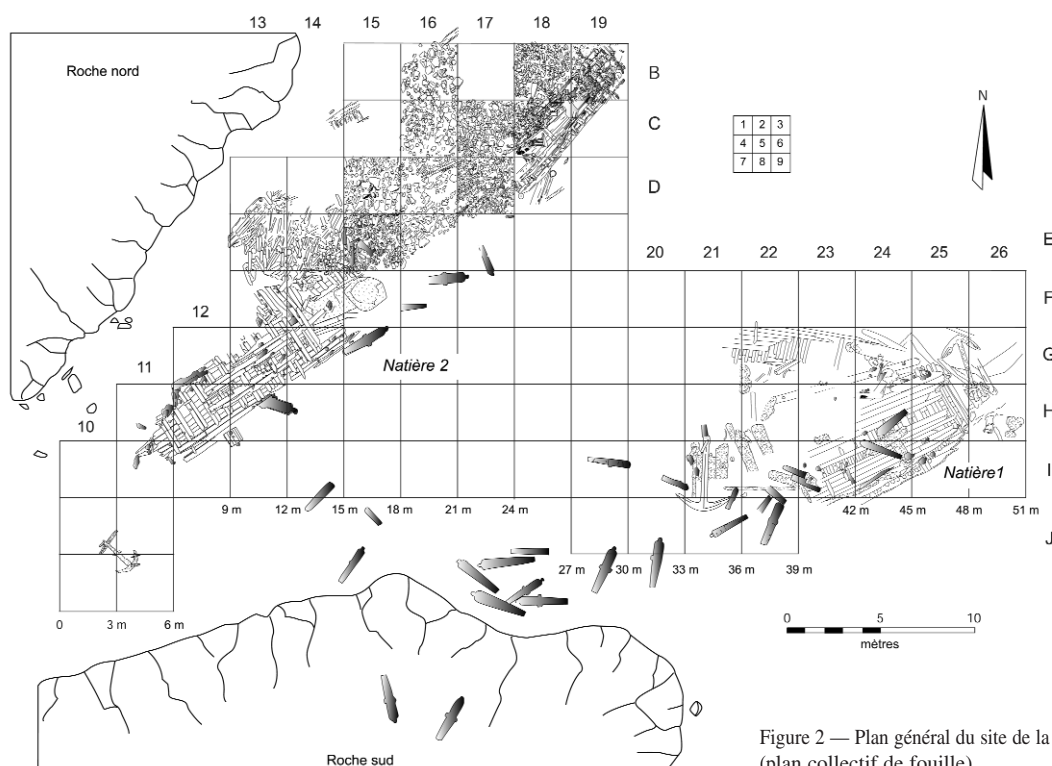


Figure 2 — Plan général du site de la Natière. État 2002 (plan collectif de fouille).

l'avantage, eu égard à la richesse et à la diversité des témoignages matériels dont le site a déjà permis la découverte, d'autoriser la recherche française à s'inscrire de manière pertinente – et même prépondérante – dans l'étude de la culture maritime matérielle du nord-ouest de l'Europe entre la fin du XVII^e et la seconde moitié du XVIII^e siècle.

/// *Grandeurs et misères des témoignages matériels*

En quatre campagnes, les sites Natière 1 et 2 ont d'ores et déjà livré près de 1400 isolations significatives, au regard de la compréhension escomptée de la culture maritime des XVII^e et XVIII^e siècles. Alors même que l'étude archéologique se poursuit, l'analyse de ces mobiliers a déjà donné lieu à l'édification d'une importante base de données qui regroupe aujourd'hui près de 1350 pages d'informations, plus de 500 photos numériques et 550 dessins. Ainsi, peut-on légitimement escompter disposer à terme d'un catalogue de référence incontournable pour qui souhaite étudier le monde maritime d'époque moderne. D'autant que ce *corpus* est d'avance étayé par le travail similaire mené sur les vestiges de la bataille de la Hougue (L'Hour, Veyrat 1992, p. 73-245).

Si les mobiliers façonnés en bois constituent plus de la moitié des vestiges découverts, métal, céramique, cuir, verre, os ou fibres végétales sont également bien représentés. Cette diversité, qui contribue à l'intérêt du site, est également l'une des causes essentielles de la multiplicité des problèmes qui se posent aux fouilleurs pour assurer quotidiennement la conservation préventive du mobilier ramené au jour. En outre, et bien que la Mairie de Saint-Malo ait finalement ratifié en juillet 2002 l'arrêté de dépôt

proposé par le Ministère de la Culture, certaines hypothèses planent aujourd'hui encore sur l'avenir à long terme des collections. A l'exception de quelques pièces traitées, sous la responsabilité directe de l'équipe de fouille, au sein des laboratoires Arc'Antique et Arc-Nucléart, l'essentiel de la collection ramenée au jour depuis 1999 demeure en effet aujourd'hui entreposé dans des bacs de transit...

/// *Une nécessaire confrontation des sources*

L'une des singularités de l'étude réside, on l'aura compris, dans le parallélisme des recherches menées conjointement sur les deux épaves. Ainsi, est-ce, par exemple, par les zones de cuisine que la fouille a débuté symétriquement sur les deux sites offrant du même coup l'opportunité de très instructives comparaisons entre les deux gisements. De même, la découverte, sur les deux épaves, de très nombreuses pièces de grément a-t-elle permis de mettre en évidence tout aussi bien l'existence, sur quelques décennies, d'un processus de transformation des pratiques techniques, observables par exemple sur le façonnage des margouillots (fig. 3) (L'Hour, Veyrat 2002, p. 49), que la persistance de traits communs dont l'étude s'est à son tour révélée particulièrement fructueuse. S'ils trahissent en effet la pérennité de certaines pratiques, ces traits communs matérialisent sans doute surtout l'existence de véritables signatures techniques propres, quand on sait les reconnaître, à caractériser de manière pertinente une origine géographique identique. On est ainsi tenté par exemple de ranger au nombre de ces signatures régionales l'usage surprenant et pourtant presque systématique, sur les deux épaves, de tilleul pour tourner les essieux de poulie.

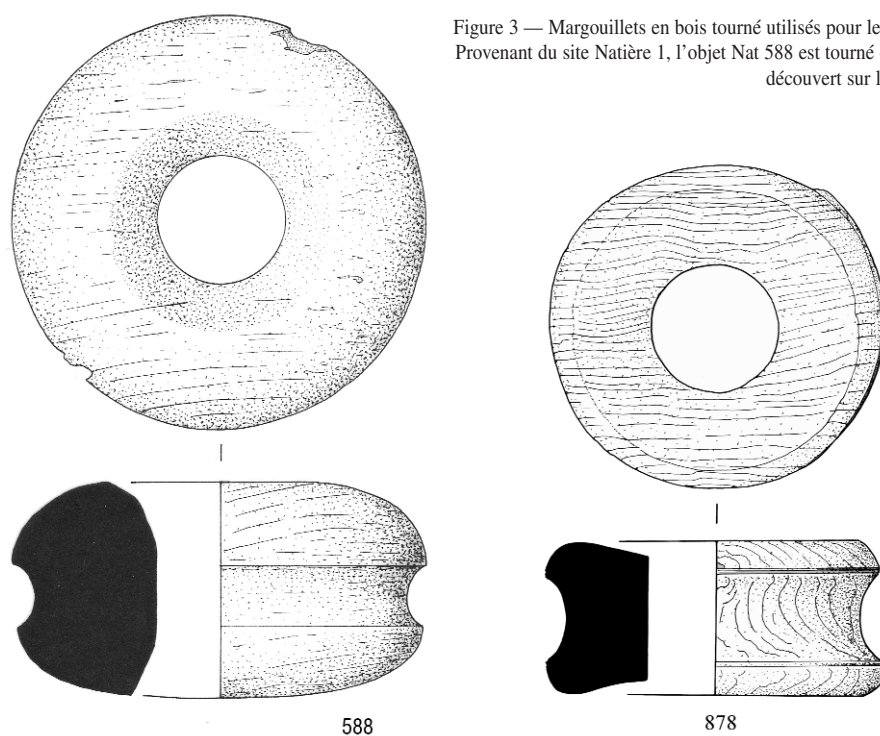


Figure 3 — Margouillots en bois tourné utilisés pour le passage des manœuvres du grément. Provenant du site Natière 1, l'objet Nat 588 est tourné en orme alors que l'élément Nat 878, découvert sur l'épave Natière 2 est façonné en hêtre (dessins M. N. Baudrand).

Il va de soi que ce type d'analyse réclame d'être confortée, par confrontation en particulier avec les données issues d'études menées sur d'autres épaves de même chronologie, qu'elles soient d'origine européenne ou américaine. Les épaves de la Hougue en offrent une première opportunité (L'Hour, Veyrat 1998, p. 381-408), de même que l'épave rochefortaise de la *Belle*¹, au Texas, l'épave du *Hollandia* aux Scilly (Gawronski 1992, p. 256-524) ou les épaves de l'anse aux Bouleaux² et du *Machault* au Canada (Bryce 1984, p. 5-61 ; Sullivan 1986, p. 5-104). Pour acquérir quelque pertinence, la confrontation des données exige, on le conçoit bien, qu'aucun indice ni aucune analyse ne soient négligés. L'enjeu d'une telle enquête est d'importance. Il vise en effet, par la caractérisation méthodique des signatures techniques, à dresser une sorte de carte génétique des constructions navales d'époque moderne.

Dès lors, on le voit, s'il a sans doute longtemps pénalisé l'éclosion de problématiques de recherche pertinentes sur les épaves d'époque moderne, le regard que l'on portait autrefois sur les épaves participant de cette chronologie, sorte de coffre de marin d'où ne jaillirait somme toute qu'un univers de bottes et de chapeaux, n'est désormais plus de mise.

3. Les épaves de la Natière, le monde maritime et l'influence de la course

Hâtée à coup sûr par le phénomène de la course qui, par le jeu de la captation brutale des navires et des cargaisons, a favorisé à sa manière les échanges maritimes, l'émergence, à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècles, d'une véritable culture maritime européenne globale se traduit à la Natière par la découverte, en contexte maritime français, d'une juxtaposition étourdissante de mobiliers issus des quatre horizons européens. En apparence homogène, la platerie d'étain découverte encore empilée dans les zones de cuisine des deux sites (fig. 4), en est un exemple frappant. Assiette havraise frappée du poinçon royal matérialisant l'édit de 1691 y côtoie en particulier, sur l'épave Natière 1, la production d'ateliers londoniens. De même, très présents sur les deux sites, les bouteilles et les pots à beurre en grès normand, probablement issus des ateliers du Domfrontais, ne répugnent pas à s'associer ponctuellement aux productions de grès rhénans. Enfin, encore entreposées dans les caisses qui garantissaient la sécurité de leur transport, de nombreuses bouteilles en verre, d'origine anglaise ou hollandaise, viennent pareille-



Figure 4 — Lot de sept assiettes en étain découvertes empilées et posées sur le vaigrage de l'épave Natière 1 (F 42). Leur face inférieure porte des timbres signalant des ateliers de Londres (cliché T. Seguin).

ment confirmer à quel point les bâtiments armés en guerre ou en marchandises constituaient un lieu privilégié pour assurer l'émergence d'une culture matérielle commune à l'ensemble de l'Europe maritime.

Parallèlement à ces témoignages qui étayent l'hypothèse d'une véritable osmose culturelle née dans le chaudron des marines européennes, le site de la Natière offre l'indice de transferts plus ponctuels, presque accidentels. L'exemple le plus flagrant réside peut-être dans le tumulus de barres en fonte de fer qui formait le lest de l'épave Natière 2. Rangés sur une surface de près de 35 m², ces lingots empilés formaient une masse de près de 30 m³, ce qui, ramené à la masse volumique du fer et compte tenu des dimensions moyennes des lingots, permet d'évaluer leur nombre entre 600 et 1000 pour un poids total compris entre 30 et 50 tonnes. Lors du démontage partiel du ballast, il est apparu que ces lingots portaient, en face supérieure, les dates 1746 ou 1747, tour à tour associées aux inscriptions *POTUXENT* et *Stepⁿ Onion*, diminutif évident de *Stephen Onion* (fig. 5). Ces consonances anglaises sur du lest chargé en cale d'un navire français interrogeaient l'esprit. Quand l'hypothèse d'une origine anglaise, la première qui s'impose, a été détrompée, l'existence d'importation vers les forges britanniques, au milieu du XVIII^e siècle, de fer américain désigné sous le nom de *POTUXERANT* a vite offert à l'équipe de fouille³ une piste américaine, sur la côte est des Etats-Unis, à prospector. Et, de fait, contacté à cet effet, le professeur John Bezis-Selfa de Boston a immédiatement identifié dans les lingots de la Natière la production de deux fonderies de

1 Dans l'attente de la publication exhaustive, on consultera le site internet de la fouille www.mcc.gouv.qc.ca/phips/

2 <http://www.thc.state.tx.us/belle/index.htm>

3 On doit principalement cette recherche à Brad Loewen, membre de l'équipe de fouille et professeur à l'Université de Montréal.

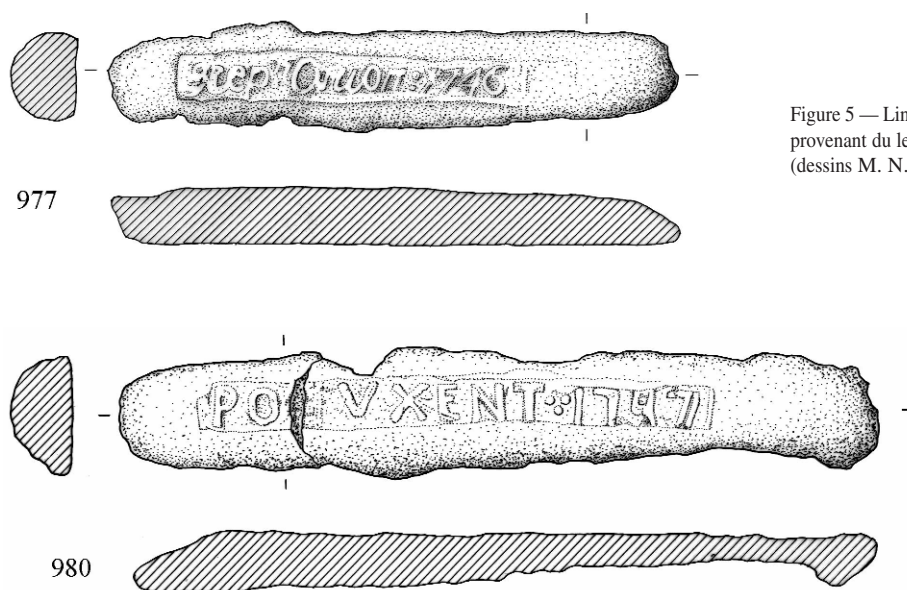


Figure 5 — Lingots de fonte de fer Nat 977 et Nat 980 provenant du lest de l'épave Natière 2 (dessins M. N. Baudrand).

l'état du Maryland, celle de la *Patuxent Iron Works* installée sur la rivière *Patuxent*, au sud de Baltimore, et celle du fondeur *Stephen Onion* établie en 1745 sur la rivière *Gunpowder*, au nord de cette même ville (L'Hour, Veyrat 2002, p. 27-32). Selon le spécialiste américain, les fonderies du Maryland produisaient essentiellement des gueuses de fonte de fer réservées aux usages de fonte grossière et au lest de navires. Convoyés comme ballast en Angleterre, ces saumons, une fois déchargés, étaient fréquemment affinés et transformés en barres de fer forgé et en produits manufacturés parfois réexportés vers les colonies américaines. Aussi, on est fondé à penser que leur présence massive en fond de cale d'un bâtiment français trouve cette fois encore son origine dans l'accélération des échanges liée au phénomène de la guerre de course. Cette hypothèse s'est trouvée confortée lorsqu'en janvier 2001 l'épave s'est de fait révélée celle d'un navire armé à la course.

A cet égard, la découverte de lingots similaires, datés de 1746 et 1755, sur l'épave du *Machault*, navire français armé à Bordeaux en 1759-1760 et perdu peu après dans la Baie des Chaleurs à Ristigouche, au Québec, matérialise sans doute aussi l'existence d'un commerce de redistribution, trop mineur pour que les archives l'évoquent, des marchandises captées par le biais de cette activité vers l'espace maritime atlantique.

/// Du macrocosme économique à l'individu

Le site de la Natière a également livré un grand nombre d'isolations qui transcendent la notion de culture matérielle globale d'une époque pour toucher à la quotidienneté de l'individu. Il en est ainsi des mobiliers à usage professionnel qui se singularisent cependant par une affectation personnalisée à bord – on songe en particulier à l'outillage, parfois signé, d'un maître charpentier – ou aux objets personnels qui témoignent plus spécifiquement

de l'affect individualisé des hommes qui peuplaient et mettaient en œuvre les machines maritimes. L'épave Natière 1 s'est, à cet égard, montrée particulièrement prodigue en mobilier de ces deux catégories.

Découverte en juillet 2002, la règle ou échelle de canonier NAT 1265 (fig. 6) participe à coup sûr de la première catégorie. Construite en buis, gravée de plusieurs échelles et graduations, qui renvoient aux calibres, au poids du boulet, à la masse de poudre ou à la portée du tir à bout portant, pour six types de canons anglais énumérés sur la première échelle par leurs initiales *FN* pour Falconet, *FP* pour Falcon, *M* pour Minion, *S* pour Saker, *DC* pour demi-Culverin et *C* pour Culverin, cette règle de canonier, datée de 1648 et signée des initiales de son fabricant *IC*, sans doute pour John Chatfield, fabricant anglais actif à Londres entre 1630 et 1650, constituait à coup sûr l'un des biens les plus précieux du maître-canonier actif à bord au moment du naufrage. Bien attestée dans certains traités d'artillerie du XVII^e siècle, suffisamment indispensable pour qu'on lui suppose une assez large diffusion, l'échelle de canonier reste d'ailleurs d'une découverte rarissime et, pour l'heure, on ne connaît pas d'exemplaire similaire à celui de la Natière découvert en contexte archéologique. La date de fabrication, antérieure d'un demi siècle au naufrage, prouve en tout cas l'importance primordiale accordée à l'objet. Elle montre aussi la nécessité de disposer d'un instrument de mesure spécifique pour satisfaire à l'usage des canons embarqués en batterie. Elle témoigne ce faisant de l'absence évidente de standardisation de l'artillerie du bord et renvoie sans doute là encore au processus de captation puis de réemploi de l'artillerie de l'ennemi qui est l'un des corollaires de la guerre de course.

Si la règle de canonier s'impose comme un objet hybride attestant d'une production bien distribuée mais détenue à titre personnel, il en est autrement de certaines



Figure 6 — Règle de canonnier en buis sculpté et gravé (cliché T. Seguin).



Figure 7 — Etui à pipe en orme sculpté (Nat 1175) avec la pipe en terre (Nat 1158) trouvée à l'intérieur (cliché T. Seguin).

isolations mises au jour à la Natière et qu'il convient de ranger au nombre des objets personnels participant d'une distribution extrêmement confidentielle sinon même d'une fabrication à l'unité.

C'est dans cette catégorie qu'il convient en particulier d'inscrire l'étui à pipe en orme NAT 1175 (fig. 7), sculpté en forme de pistolet, découvert sur l'épave Natière 1. Si le principe de ce type d'étui n'est pas totalement inconnu pour la période, sa facture reste en revanche unique, signe sans doute d'une fabrication personnelle de l'un des membres de l'équipage, à l'imitation d'autres modèles observés au gré de tribulations maritimes dans les ports du Nord-Ouest européen.

A une époque où les frégates armées en guerre et en marchandises contribuaient à l'accélération des échanges par la capture de cargaisons, d'équipements et de bateaux, initialement destinés à d'autres horizons économiques, les navires, comme ceux fouillés à Saint-Malo, représentaient donc un lieu de brassage privilégié pour les biens matériels, les savoirs techniques, voire les mécanismes psychologiques de l'ensemble de la sphère européenne.

Directement connectés sur le monde des échanges qu'ils facilitent ou détournent à leur profit, ces microcosmes de société, que matérialisent les bâtiments qui participent de cette activité, ont ainsi très tôt sans doute assuré la synthèse entre l'ensemble des productions, des compétences et des influences qui prévalaient dans l'espace maritime européen. Dans l'anonymat des trajectoires maritimes abouties ou brutalement interrompues, ils ont ainsi contribué à élaborer dès la fin du XVII^e siècle l'émergence d'une culture maritime commune à l'ensemble de l'Europe. En témoigne la facilité avec laquelle des marins de nationalités différentes pouvaient se fondre en un même équipage. En résulte la difficulté

qu'éprouve parfois l'archéologue pour définir avec précision la nationalité de l'épave étudiée.

4. Enquête aux archives

Si les campagnes de fouille 1999 et 2000 ont intéressé à parité les deux épaves Natière 1 et 2, l'étude du site a adopté depuis 2001 un nouveau rythme en imposant une alternance entre les deux épaves. Ainsi, seul le gisement Natière 2 a fait l'objet de l'attention des fouilleurs en 2001, alors que la campagne 2002 s'est exclusivement intéressée à l'épave Natière 1. De même, les recherches en archives, largement pénalisées par la destruction partielle des fonds malouins pendant la seconde guerre mondiale, ont adopté cette alternance. Depuis quatre ans, de très nombreux fonds, depuis les fonds *Marine* jusqu'aux fonds des *Minutes du greffe* en passant par les registres d'entrée de port, ont été inventoriés au fil de cette enquête. Le premier résultat est qu'à défaut d'avoir à ce jour parfaitement identifié les deux épaves, l'équipe de la Natière dispose aujourd'hui de l'une des bases de données les plus conséquentes sur l'histoire maritime des grandes cités mari-

times du golfe normano-breton à la fin du XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle. Pour les seules période et zone concernée, près de cinquante naufrages ont en particulier été étudiés (L'Hour, Veyrat 2000, p. 48-53) et des dizaines d'inventaires de vente de frégates malouines ont été dépouillés. Cette étude, qui se poursuit, a livré un matériel d'ores et déjà très conséquent qui élucide parfois la nature des témoignages mobiliers mis au jour sur le site et s'enrichit réciproquement de l'enquête archéologique.

Les recherches entreprises dans les archives pour identifier les épaves de la Natière disposent d'un socle chronologique qui, en évoluant, s'est étayé depuis les premiers jours de l'opération. Les données de l'enquête archéologique ont ainsi conduit à cerner des dates de naufrage, postérieure à 1700 pour l'épave Natière 1, proche de 1750 pour l'épave Natière 2. Au fil de l'enquête, le rideau qui masquait l'identité de l'épave Natière 2 est le premier à s'être déchiré cependant que le secret de l'épave Natière 1 résiste aujourd'hui encore à nos investigations.

C'est le *Fonds des Minutes du greffe du Tribunal de Saint-Malo* consigné aux Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine à Rennes qui a finalement trahit, en janvier 2002, l'identité de l'épave Natière 2. Une simple requête signalant que *...l'aimable grenot du port de grand'ville... a eu le malheur de toucher sur les pierres Nommées les Rouvras ou il est naufragé...*⁴ a de fait livré une piste qui s'est in fine révélée la bonne. Saisissant ce fil d'Ariane, l'enquête s'est précipitée. Construite à Granville en 1747 pour l'armateur Léonor Couraye du Parc, armée à la course en 1747 et 1748, la frégate de 40 canons *L'Aimable Grenot* s'est brisée le 6 mai 1749 sur des roches proches du chenal d'entrée à Saint-Malo alors qu'elle appareillait de la rade de Dinard pour Cadix (L'Hour, Veyrat 2002, p. 61-76). Fascinante à bien des points de vue lorsqu'on la confronte à l'histoire maritime de cette frégate, l'analyse archéologique des vestiges de l'épave Natière 2 éclaire

désormais d'un jour nouveau notre compréhension des vecteurs des échanges maritimes au Ponant dans la première moitié du XVIII^e siècle.

5. Plaidoyer pour une archéologie des épaves modernes

Echappant à la globalisation des analyses sérielles, se dissociant de la toute puissante réflexion basée sur les seules données quantitatives, l'analyse archéologique d'un site d'épave moderne a beaucoup à apporter à la compréhension du monde des échanges par la voie maritime. Longtemps négligée au profit d'une foi absolue dans la qualité informative des archives, l'étude des épaves d'époque moderne s'est longtemps bornée à une simple cueillette, plus ou moins organisée, de mobiliers principalement appréciés pour leurs vertus décoratives... Initialement inspirée par le monde scientifique anglo-saxon, une manière différente d'appréhender ces gisements s'est peu à peu imposée à l'archéologie sous-marine française, inspirant à son tour des problématiques nouvelles qui sont aujourd'hui volontiers citées en exemple par nos confrères anglo-saxons.

Il faut donc rendre hommage à ceux qui, sans toujours les partager, ont volontiers encouragé l'émergence de ces préoccupations scientifiques nouvelles. On peut en France en situer l'éclosion dans la seconde moitié de la décennie 1970 et au début des années 80. Les premiers travaux autorisés sur l'épave du navire français de la Compagnie des Indes *le Prince de Conty*, l'étude du vaisseau *le Golymin*, les recherches sur le *Grand Saint-Antoine*, sur l'épave d'Omonville la Rogue, sur *la Baleine* ou sur *la Lomellina* en ont à cette époque jalonné la naissance. Alors Directeur des Recherches Archéologiques Sous-Marines, Bernard Liou a accompagné cette évolution. On lui en saura toujours gré de l'avoir favorisée.

4 AD 35, 9B302, 6 mai 1749.

Bibliographie

- Bryce 1984** : BRYCE (D), *L'armement du Machault. Une frégate française du XVIII^e siècle*, Ottawa, 1984, 68 p.
- Sullivan 1986** : SULLIVAN (C), *L'héritage du Machault. Une collection d'artefacts du XVIII^e siècle*, Ottawa, 1986, 107 p.
- Gawronski 1992** : GAWRONSKI (J), *Hollandia Compendium*, Amsterdam, 1992, p. 256-523.
- L'Hour, Veyrat 1992** : L' HOUR (M), VEYRAT (E), Les épaves de la Hougue, premiers résultats des fouilles sous-marines, dans *Des vaisseaux et des hommes. Vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVII^e siècle*, Catalogue d'exposition, Musée Maritime de Tatihou, 1992, p. 59-66 et notices, p. 73-245.
- L'Hour 1997** : L' HOUR (M), Carte archéologique : Épave de la Natière, dans *Bilan Scientifique du DRASM*, 1996. Paris : Ministère de la Culture, 1997, p. 59-61.
- L'Hour, Veyrat 1998** : L' HOUR (M), VEYRAT (E), De l'étude archéologique appliquée aux sites d'époque modernes : l'exemple des épaves de la Hougue, dans *Archeologia Subacquea. Come opera l'archeologo. Storie dalla acque*, VII Ciclo di Lezioni sulla Ricerca applicata in Archeologia, Certosa di Pontignano, Sienna 9-15 décembre 1996, Florence, 1998. p. 381-408.
- L'Hour, Veyrat 2000** : L' HOUR (M), VEYRAT (E), *Un corsaire sous la Mer. L'épave de la Natière, Archéologie sous-marine à Saint-Malo. Campagne de fouille 1999*, Paris, Edition Adramar, 2000, 96 p.
- L'Hour, Veyrat 2001** : L' HOUR (M), VEYRAT (E), *Un corsaire sous la Mer. Les épaves de la Natière, Archéologie sous-marine à Saint-Malo. Campagne de fouille 2000*, Paris, Edition Adramar, 2001, 108 p.
- L'Hour, Veyrat 2002** : L' HOUR (M), VEYRAT (E), *Un corsaire sous la Mer. Les épaves de la Natière, Archéologie sous-marine à Saint-Malo. Campagne de fouille 2001*, Paris, Edition Adramar, 2002, 108 p.