

Le St Jean Bapt 1713
Commandant La Galuere

Rollé de L'equipage

Havre Le St Jean Bapt 300 tonneaux armé
 de 30 Canons appartenant au Roi
 Le Sieur Desmaux Lucille Commandant pour
 le Duc de Bourgogne



Premier Offrs majors

- Capitaine Le Sieur Desmaux Lucille dest malo
- Lieutenant François Rehalet de R
- Lieutenant Pierre Droquet de St Germain
- Armes Jacques Guisson de Coucalle
- Armes Remond Colin de St malo

Offrs mariniers et matelots

- Louis Robert dest malo
- Matelot François Bolet de R
- Matelot Jacques Ligny de R
- Matelot Jean Leclerc de R
- Matelot Pierre Lemerle de R
- Matelot Jean Lemerle de R
- Matelot Christophe de R

- Matelot Jean Lemerle de R
- Matelot Guillaume de R
- Matelot Gabriel de R
- Matelot François de R



L'ÉPAVE DE LA NATURE Un Corsaire sous la mer



Michel L' HOUR & Elisabeth VEYRAT

Un corsaire sous la mer

**L'épave de la Natière,
Archéologie sous-marine à Saint-Malo**



Campagne de fouille 1999

Ouvrage réalisé par Michel L'Hour et Elisabeth Veyrat

Collaboration scientifique :

Philippe Migaud & Magali Perez : Etude archéozoologique

Maurice Raphaël : Etude des pipes en terre

Christian Degrigny (Arc'Antique) & Gwenael Lemoine (MST Paris I) : Etude en laboratoire

Recherche historique / Etude des archives :

Gérard Bousquet, Emmanuel Feige, Michel L'Hour & Elisabeth Veyrat

Avec la collaboration de : Jean-Pierre Brown, Rémy Chirié, Michel Daeffler, Jerzy Gawronsky, Anne Hoyau, Olivia Hulot

Relevés & dessins :

Laurent Gubellini, Anne Hoyau, Elisabeth Veyrat

Avec la collaboration de : Marie-Pierre Brin, Christian Cholet, Michel Daeffler, Denis Degez, Dominique Le Halpert, Soizic Le Rohellec, Michel L'Hour, Marc Poirier, Michel Revau

Photos terrestres & sous-marines :

Frédéric Osada (Images Exploration)

A l'exception de : Denis Mezger (Drassm) p. 11, Jean-Gabriel Aubert (Arc'Antique) p. 76-77

La fouille de l'épave de la Natière a été réalisée, sous la direction des deux auteurs, par l'Association pour la Recherche et le Développement en Archéologie Maritime (Adramar),

Avec le soutien du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (Drassm) et du Ministère de la Culture,

En partenariat avec :

la Région Bretagne

la Mairie de Saint-Malo

le Département d'Ille-et-Vilaine

Et avec le concours de la société de production audiovisuelle Gédéon Programmes.

ISBN : 2-9515624-0-3

Maquette Edition Akimbo, Paris

Edition Adramar - © 2000

Contact : Association Adramar, 2 rue Crétet, 75009 Paris

e-mails :

<e.veyrat.adramar@wanadoo.fr> et <michel.lhour@culture.gouv.fr>

Avant-Propos

Dans le cadre de l'étude scientifique de l'épave de la Natière, il nous a paru judicieux d'adopter le principe familier à nos collègues anglo-saxons, beaucoup plus inhabituel en France, qui consiste à publier périodiquement le bilan des recherches menées au cours de l'année écoulée sur un site archéologique sous-marin important.

C'est le but de cet ouvrage qui reprend pour l'essentiel les résultats de la campagne 1999 de fouille archéologique sous-marine sur cette épave malouine. A ce titre, les données contenues dans le rapport de fouille de la campagne 1999, document scientifique et administratif primitivement destiné au seul Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (Drassm) et à son autorité de tutelle le Ministère de la Culture, y sont reproduites dans leur quasi-intégralité. Nous sollicitons donc l'indulgence du lecteur lorsqu'il se trouvera parfois confronté à un contenu qui lui semblera par trop technique ou à des démonstrations qu'il jugera trop fastidieuses.

Au terme de la législation française, l'épave de la Natière est classée comme un bien culturel maritime. A ce titre, elle mérite d'être protégée et, à cet effet, une interdiction de plonger sur la zone a été promulguée en 1997 par la préfecture maritime de l'Atlantique. Tout autant que la plongée, le mouillage sur le site et la pêche par drague et chalutage y sont prohibés car ils seraient préjudiciables à la préservation des vestiges archéologiques. Dans la mesure où l'accès du site sous-marin est ainsi de fait interdit au public, nous avons souhaité que les résultats de l'étude scientifique actuellement menée soient portés à la connaissance du plus grand nombre, au fur et à mesure de l'avancée des travaux. En restituant au public par cet ouvrage la part de mémoire qui lui revient, nous espérons ainsi satisfaire à la demande du plus grand nombre.

Michel L'Hour et Elisabeth Veyrat



Table des matières

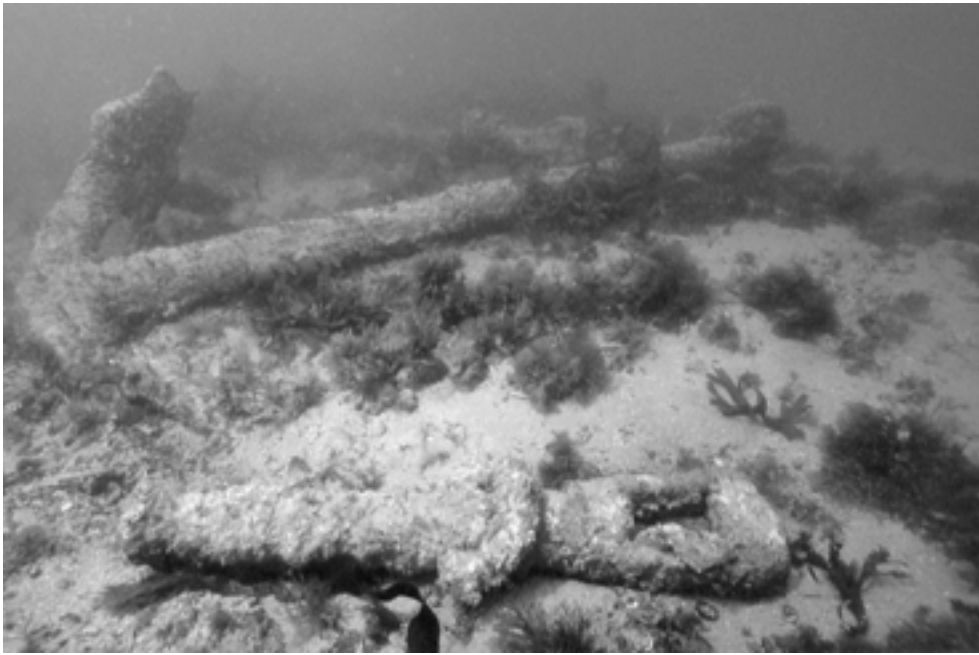
Avant-propos.....	3
Table des matières	4
Table des illustrations	6
I. Introduction.....	7
<input type="checkbox"/> Histoire d'une découverte	8
<input type="checkbox"/> L'expertise archéologique de 1996	8
<input type="checkbox"/> Un site à protéger.....	9
II. Présentation générale.....	11
<input type="checkbox"/> Conditions logistiques de l'intervention	12
<input type="checkbox"/> Contexte scientifique et formation	12
• Une direction bicéphale.....	12
• De la difficulté à former	13
<input type="checkbox"/> Le retour du Drassm au Ponant	13
<input type="checkbox"/> Le financement de l'opération	13
<input type="checkbox"/> Environnement et géographie du site.....	14
<input type="checkbox"/> Un site sous-marin étendu	15
• Mise en place d'un carroyage de référence	15
• Protection de l'épave après la fouille.....	15
• Les chiffres de la campagne 1999	16
<input type="checkbox"/> L'avenir d'une collection archéologique.....	16
• Des traitements archéologiques d'attente	16
III. Résultats scientifiques.....	25
<input type="checkbox"/> Présentation générale de l'épave	26
• Une lourde artillerie de fonte de fer	26
• Ancre et pierriers de fer forgé	26
• Un large massif de fer concrétionné.....	26
• Une zone de fouille réduite.....	29
• Sondage de diagnostic au centre du site	29
<input type="checkbox"/> Un sabre, des pelles et des poulies..., vivre à bord d'un malouin.....	30
• L'armement du bord.....	30
• Des futailles en fond de cale.....	31
• La cuisine, le four et le potager.....	31
• De fragiles bouteilles de verre.....	32
• Travailler et entretenir le bord.....	33
• Vaisselles de métal, de terre et de bois.....	36
• Des pommes et des poulies	37
• Des toiles, des boutons,... et un petit singe	40
<input type="checkbox"/> Une architecture navale préservée	42
• Interprétation des structures mises au jour	42
• Première restitution des vestiges	43
• Répartition spatiale des vestiges	44
IV. Identification de l'épave et contexte historique.....	45
<input type="checkbox"/> Un voyage au long cours dans les archives	48
• De nombreux naufrages	48
• Fusion et confusion : la frégate perdue de Monsieur le Jolif.....	52
<input type="checkbox"/> Athanase Jolif : un armateur malouin.....	58
<input type="checkbox"/> Route pêche : la coste du Petit Nord	59

V. Potentiel & problématique	62
□ Matérialité archéologique & perspectives historiques	64
□ Discours de la méthode : une révision nécessaire de l'art et de la manière	66
VI. Conclusion	68
Annexe 1 : Bibliographie	70
Annexe 2 : Etude zooarchéologique (Philippe Migaud & Magali Perez).....	72
Annexe 3 : Etude des pipes en terre (Maurice Raphaël).....	74
Annexe 4 : Un exemple des études en laboratoire (Christian Degrigny & Gwenael Lemoine).....	76
Annexe 5 : Inventaire du navire le <i>Diligent</i>, 1713 (AD35, 9B249).....	78
Planches XI à XXVII : relevés et dessins d'objets	79-96



Table des illustrations

Planche I : Carte marine de la baie de Saint-Malo.....	10
Planche couleur II	17
Fig. 1. Dégagement d'un balai de branchages	
Fig. 2. Prélèvement d'un casier en bois	
Fig. 3. Mesure et positionnement d'objets in situ	
Planche couleur III	18
Fig. 4. Seau assemblé et pelle en bois	
Fig. 5. Mobilier archéologique en cours de fouille	
Planche couleur IV	19
Fig. 6. Bouteilles à vin posées dans une cuve	
Fig. 7. Jarre et casier à bouteilles	
Fig. 8. Pipes en terre	
Planche couleur V : Structures architecturales du navire.....	20-21
Fig. 9. Vue du vaigrage et du canon	
Fig. 10. Détail de la lumière pratiquée dans le vaigrage	
Fig. 11. Détail de la lumière pratiquée dans le vaigrage	
Fig. 12. Relevé des structures architecturales mises au jour dans la zone de fouille	
Planche couleur VI	22
Fig. 13. Refouloir posé dans une futaille	
Fig. 14. Baquet et margouillet	
Fig. 15. Cerclage de futaille, cordage et pelles en bois	
Petit pot céramique avec matériau rosé	
Planche couleur VII : Localisation du mobilier en couche inférieure.....	23
Planche couleur VIII :.....	24
Fig. 16. Inventaire d'une écuelle en métal tourné	
Fig. 17. Recherche en archives	
Fig. 18. Composition d'objets du gréement	
Fig. 19. Nettoyage d'une poulie-violon	
Planche IX : Pierrier en fer NAT 359 après déganguage partiel. Photo de détail et dessin.....	27
Planche X : <i>Plans et proportions des pierriers...</i> (AN, Marine, G203. 1690).....	28
Fig. 20. Croquis d'une aiguille en alliage cuivreux.....	36
Fig. 21. Croquis de fixation des pommes et bigots de racage.....	38
Fig. 22. Schéma de fixation d'une pomme gougée.....	38
Fig. 23. Schéma de fixation d'un margouillet.....	38
Fig. 24. Schéma d'utilisation d'une poulie à moque.....	40
Fig. 25. Restitution schématique des vestiges architecturaux.....	43
Tableau A : Naufrages en baie de Saint-Malo (1638-1766).....	46-47
Tableau B : Douze naufrages en baie de Saint-Malo (1693-1743).....	49
Tableau C : Calendrier du Saint Jean-Baptiste la Faluère (1706-1714).....	54
Fig. 26. Carte des zones de pêche à Terre-Neuve.....	61
Fig. 27. Carte de la baie: <i>Saint-Malo et isles voisines</i> , 1764.....	63
Fig. 28. Carte ancienne : <i>Plan des ville et château de St Malo...</i> , 1733.....	63
Planche XI : Plan général du site.....	80
Planche XII : Plan de la zone fouillée en 1999.....	81
Planche XIII : Objets domestiques.....	82
Planche XIV : Fig. 29 & 30. Tasse et pichets en faïence ; pichet en grès.....	83
Planche XV : Fig. 31 & 32. Bouteille carrée en verre et bouchon en étain ; caisse de rangement en bois.....	84
Planche XVI : Fig. 33 & 34. Marmites et chaudrons ; cuve métallique NAT 213.....	85
Planche XVII : Jarre en céramique et bouteilles à vin.....	86
Planche XVIII : Gréement et équipement de bord.....	87
Planche XIX : Gréement.....	88
Planche XX : Equipement divers.....	89
Planche XXI : Fig. 35 & 36. Sabre ; platine en bois non identifiée.....	90
Planche XXII : Travail du bois.....	91
Planche XXIII : Outillage et travail à bord.....	92
Planche XXIV : Pelles en bois.....	93
Planche XXV : Duhamel du Monceau, <i>Traité des Pêches</i> , pl. VIII.....	94
Planche XXVI : Fig. 37 & 38. Seaux en bois et en cuir.....	95
Planche XXVII : Futailles en chêne.....	96



Grande ancre à organeau et pierrier en fer à leur découverte sur l'épave

I

Introduction



Introduction

Histoire d'une découverte

Localisée au printemps 1994 par des chasseurs sous-marins, Lionel Bonsang et Christophe Richard, l'épave de la Natière est restée près d'un an dans la relative clandestinité où la maintenait la méconnaissance des procédures administratives en matière de bien culturel maritime de ses premiers inventeurs. Ce n'est en effet que dans les premiers jours de 1995 que parvint au Drassm (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines) la rumeur de sa découverte. Immédiatement déclenchée par ce Département, l'enquête de routine menée dans les milieux malouins de la plongée permit finalement en quelques mois d'identifier les découvreurs du site, de les rencontrer puis de les convaincre de déclarer légalement leur découverte. Longtemps attendue et finalement enregistrée en octobre 1995 au Quartier des Affaires Maritimes de Saint-Malo, leur déclaration fut néanmoins, par suite d'un singulier concours de circonstances, invalidée quelques mois plus tard. L'épave qu'ils avaient découverte en 1994 s'était en effet, dans l'intervalle, signalée à un troisième intervenant en retenant prisonnière des tourillons d'un canon une filière de casier. Soucieux de libérer son bien, Jean Pierre Génar, plongeur et caseyeur à ses heures, fit ainsi à son tour la connaissance de l'épave et procéda en septembre 1995 à la déclaration de sa découverte auprès des Affaires Maritimes de Saint-Malo. Antérieure d'un mois à la démarche administrative des chasseurs de Dinard, la déclaration de Jean-Pierre Génar a donc définitivement légitimé cet architecte malouin comme premier et unique inventeur du site.

Cette double découverte dans un très court laps de temps donnait à penser qu'un récent dégraissement des fonds pouvait être à l'origine de la réapparition d'une épave jusqu'alors préservée des regards par un manteau sédimentaire. Au sentiment d'urgence que cette hypothèse inspirait au Drassm s'ajoutaient les informations recueillies en 1995 au cours de l'enquête de routine et qui laissaient supposer la

présence à la Natière d'un site majeur. C'est pourquoi, l'épave malouine fut inscrite, dès l'été 1996, au programme annuel des expertises de carte archéologique au Ponant.

L'expertise archéologique de 1996

Un premier sondage, du 23 juin au 14 juillet 1996, puis quelques plongées de contrôle en septembre de la même année permirent de vérifier rapidement la validité de la double analyse initiale élaborée par le Drassm. La réunion de l'ensemble des indices recueillis au cours de cette expertise conclut en effet tout à la fois à l'excellent état de conservation d'un site probablement victime d'un récent désensablage et à l'extrême richesse de son potentiel scientifique. Au regard des éléments mobiliers mis au jour pendant le sondage ou récupérés auprès des premiers inventeurs, l'hypothèse d'un armement français, voire d'une frégate malouine armée pour les longues traversées océaniques au début du XVIII^e siècle, s'est finalement imposée cependant qu'une première investigation menée dans les archives a conduit, pour identifier l'épave, à isoler plusieurs noms puis à privilégier ceux des frégates *La Faluère* perdue en 1714 dans la rade de Saint-Malo et *Sainte Famille*, naufragée en ces mêmes lieux en 1743.

Au vu des premiers résultats engrangés par cette expertise, on conçoit que le rapport du Drassm, transmis au Ministère de la Culture en décembre 1996, n'ait pas laissé de doute sur l'enthousiasme des auteurs de l'expertise pour ce nouveau site de la côte bretonne. L'auteur du rapport concluait en particulier, «... *L'épave de la Natière est incontestablement l'un des sites les mieux préservés et les plus prometteurs qu'il nous ait été donné d'expertiser depuis de très nombreuses années. Riche d'un mobilier qui témoigne tout à la fois d'une grande diversité et d'une excellente conservation, il offre*

de surcroît l'opportunité d'une instructive étude d'architecture navale car bien des indices laissent penser que la carène du bâtiment pourrait être relativement bien conservée sous le sédiment (...) Dès lors, il semble évident que la fouille devra être confiée en priorité à une équipe très solidement expérimentée et, pour tout dire, à ossature professionnelle (...) Si un délai d'un an (...) semble (...) nécessaire à l'établissement du projet final et à la recherche des partenariats indispensables, (...) il demeure que la protection du site doit rester, dans l'intervalle, un objectif prioritaire...»¹.

Un site à protéger

Conformément au désir exprimé dans ce rapport d'assurer au site une meilleure protection contre les plongeurs indécents et les dragues à coquille, une interdiction de plongée sur la zone fut sollicitée, dès juillet 1996, par le Drassm auprès du Préfet Maritime de l'Atlantique, cependant qu'une surveillance particulière du site était requise auprès des administrations locales. Promulgué en avril 1997, l'arrêté 44/97 d'interdiction de plongée n'a toutefois pas empêché des plongeurs clandestins de casser des éléments du petit pierrier en fer repéré dès 1996 au centre du gisement. De même, les pêcheurs ont continué pendant les nuits d'hiver de sillonner cette zone riche en coquilles Saint-Jacques alors même que la proximité immédiate du chenal d'accès à Saint-Malo interdit légalement toute opération de pêche aux abords de l'épave !

Confronté à ce double constat qui ne révèle que trop la quasi impossibilité de préserver l'intégrité du site, un projet de fouille fut dès 1997 élaboré et validé par la Commission Nationale des Fouilles Sous-Marines du Ministère de la Culture. Des facteurs extérieurs, l'obligation en particulier de mobiliser durant l'été 97 l'ensemble du personnel prévu à la Natière afin de mener à bien une prospection préventive aux abords immédiats du port de Saint-Malo, a toutefois conduit pendant deux ans à ajourner ce projet et ce n'est donc qu'à l'été 1999 que la fouille de l'épave de la Natière a pu débuter.

¹ L'Hour 1996 : 17.



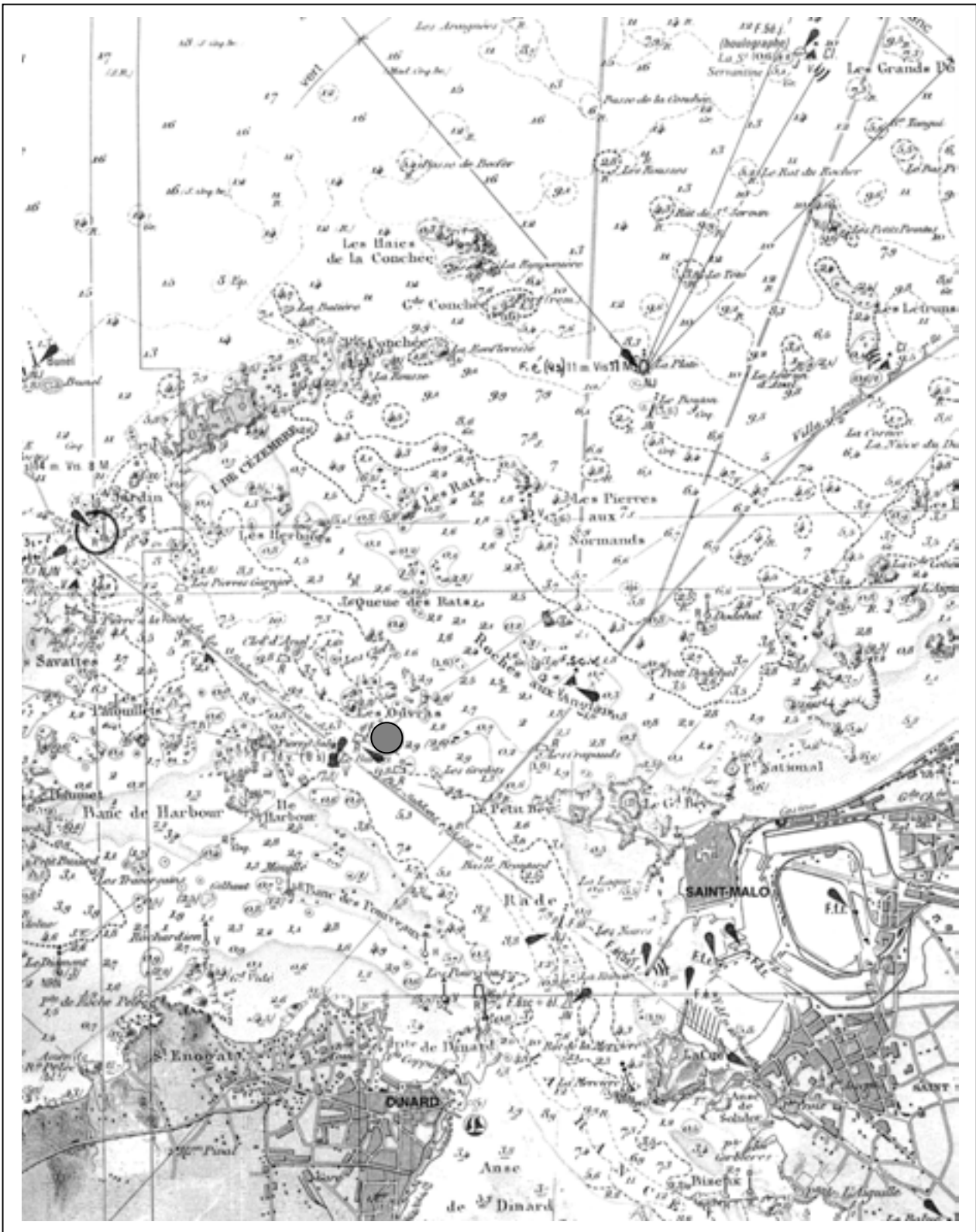


Planche I. Localisation de l'épave de la Natière.

Extrait de la carte marine SHOM, n° 844.





La vedette support de fouille le *Ponant* au mouillage sur le site de la Natière..
A l'arrière, le catamaran de la ligne régulière reliant les îles anglo-normandes.

II

Présentation générale



II

Présentation générale

Conditions logistiques de l'intervention

Programmée du 11 juin au 15 août, l'opération 1999 a d'une part réuni une importante équipe de professionnels et de bénévoles ayant une solide expérience de l'archéologie sous-marine au Ponant, d'autre part bénéficié du soutien logistique du Ministère de la Culture et du Conseil Général de la Manche. C'est ainsi que le Drassm a mis à disposition de l'équipe de fouille la barge *Véga* et la vedette *Le Ponant*, cependant que le Conseil Général de la Manche accordait le prêt de la barge *Le Chariot*, déjà utilisée entre 1991 et 1995 sur les fouilles de Saint-Vaast-La-Hougue. Les autres moyens d'intervention, bouteilles, compresseurs et motopompes, ont été, soit mis à disposition par le Drassm, soit fournis par l'association Adramar.

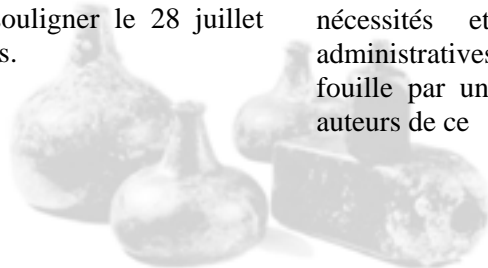
Suite à un accord passé avec la capitainerie du port de Dinard et des patrons-pêcheurs de cette même ville, la barge *Véga* a bénéficié pendant toute la durée de l'intervention d'un mouillage sur flotteur dans l'enceinte du port cependant que *Le Ponant* et *Le Chariot* mouillaient chaque soir sur des coffres de pêcheurs, dans l'estuaire de la Rance, à proximité de la grande cale de Dinard. A la verticale de l'épave enfin, l'ancrage du *Ponant* et du *Chariot*, qui portait la logistique de fouille, motopompes, manches à eau et compresseurs, a été garanti par deux corps morts d'1,5 tonne mis en place sur le site pour la durée de l'opération par le catamaran d'intervention des Phares et Balises *La Traversaine*. On doit aux excellentes relations qu'entretiennent depuis 1990 les agents du Drassm et le personnel de la DDE en poste à Saint-Malo d'avoir pu bénéficier de la mise en place de cet aménagement fort commode et très sécurisant au regard des conditions de mer. La visite sous-marine du site par Philippe Deiss, Ingénieur des Ponts et chaussées, Chef de l'Arrondissement Territorial et Maritime de Saint-Malo, est d'ailleurs venue souligner le 28 juillet 1999 la qualité de ces relations.

L'intervention de Sandrine Geslin, compagne de Lionel Bonsang, l'un des premiers inventeurs du site, a par ailleurs permis d'entrer en contact avec Christian Retière, Directeur du Laboratoire du Muséum d'Histoire Naturelle de Dinard et d'obtenir de ce dernier la location, à tarif préférentiel (20 000,00 francs pour deux mois) d'espaces de travail et de vie au laboratoire de Dinard. Quand on connaît les difficultés qu'il y a, pendant la belle saison, à trouver des lieux d'hébergement dans la région de Saint-Malo et le coût auquel ces derniers se négocient, de 15000 à 20000,00 francs la semaine pour l'hébergement d'une équipe de 12 à 15 personnes, on comprend mieux la gratitude qu'éprouve aujourd'hui l'équipe de la Natière à l'égard de M. Retière et de toute l'équipe du Muséum.

Contexte scientifique et formation

Une direction bicéphale

Fidèle à une pratique inaugurée en 1991 sur le chantier des épaves de la Hougue (1692, Manche), la demande d'autorisation d'opération sur l'épave de la Natière a été déposée conjointement par les deux signataires de ce rapport. Cette association, qui repose sur une complémentarité dont la grande majorité de nos interlocuteurs scientifiques ou institutionnels aime à souligner la pertinence, a en effet largement démontré sa cohérence scientifique et technique depuis dix ans et nous avons, en conséquence, souhaité qu'elle soit reconduite. A l'image des co-directions instituées pour la fouille de sites comme ceux de la Madrague de Giens (Var), de Charavines (Isère) ou de la Cour Napoléon (Louvre, Paris), cette direction bicéphale, que chacun des deux directeurs de fouille est validé à incarner isolément lors de colloques ou de réunions de travail, est également conforme aux nécessités et aux charges scientifiques et administratives imposées en amont et en aval de la fouille par une si lourde opération. Bien que les auteurs de ce



rapport soient liés par des contraintes professionnelles qui peuvent au cours de l'année conduire, l'un à s'expatrier plusieurs mois pour les besoins d'un contrat à l'étranger, ou l'autre à s'émanciper du projet pour satisfaire à ses obligations au sein du Ministère, cette double direction permet en effet aux intervenants extérieurs, scientifiques, techniques ou politiques, de disposer toujours d'un interlocuteur validé *es qualité* à prendre des décisions au nom de la direction de fouille. Dès lors, si, libellée en 1999 au seul nom d'Elisabeth Veyrat, comme le chantier de la Hougue l'avait pendant cinq ans été au seul nom de Michel L'Hour - l'autorisation de fouille n'est accordée nominativement par le Ministère de la Culture qu'à un seul d'entre nous - il demeure que les signataires de ce rapport se considèrent investis à parité de la lourde responsabilité d'assurer la direction de cet ambitieux projet.

De la difficulté à former

Les conditions difficiles de l'intervention ont conduit à privilégier à la Natière le recrutement de professionnels très aguerris aux fouilles du Ponant pour assurer l'encadrement de stagiaires que nous avons souhaité accueillir en plus grand nombre cette année que sur nos précédents chantiers. Denis Metzger, technicien de recherche au Drassm, a donc assuré la responsabilité des opérations hyperbares, Henri Bernard-Maugiron, conservateur au laboratoire Arc-Nucléart, le contrôle des traitements conservatoires du mobilier, et Jerzy Gawronski, archéologue de la Ville d'Amsterdam, le suivi des traitements informatiques des images vidéo. A cette équipe se sont joints des archéologues et techniciens très expérimentés comme Anne Hoyau (archéologue), Laurent Gubellini (dessinateur), Emmanuel Berry, Georges Lepelletier ou Francis Crespin (techniciens hyperbares). Notre satisfaction d'avoir mené à bien l'opération 99 sur le site malouin doit toutefois à l'heure du bilan se teinter d'un bémol. La formation de stagiaires, que nous envisagions comme un axe pilote sur ce chantier dont la richesse et la diversité semblaient garantir le caractère formateur, s'est tôt heurtée aux difficultés du site. Contraints en effet par la puissance des marées à limiter les activités de plongée aux seuls étals de courant et confrontés à un site qui, sur quelques mètres carrés, a rapidement fait la preuve d'une folle et complexe prodigalité, il s'est avéré particulièrement compliqué d'assurer *in situ* une véritable formation aux bénévoles présents. Pressés, voire menacés par le courant, tendus par la difficulté d'un site complexe, les *permanents* ont

souvent manqué de temps pour assurer tout à la fois le travail quotidien et la formation poussée des stagiaires. En conséquence, nous prévoyons d'en revenir lors de la prochaine campagne aux principes qui avaient fait leur preuve à Saint-Vaast-La-Hougue, à savoir l'accueil par roulement, sur des périodes de deux à trois semaines, de groupes réduits de deux stagiaires.

Le retour du Drassm au Ponant

Le chantier de la Natière a concrétisé à l'évidence, dans l'esprit de nombre des intervenants de la façade atlantique, la matérialisation escomptée d'un relais ponantais entre le Drassm et les bénévoles du Grand Ouest. Vécu en effet par ces derniers comme le *successeur* attendu du chantier qui, à la Hougue, assura pendant six ans, de 1990 à 1995, la symbiose entre les professionnels et les bénévoles de la discipline, le chantier de la Natière a d'emblée été considéré comme le *chantier Drassm* de la façade atlantique. Ce sentiment s'est d'ailleurs renforcé de l'observation de la présence logistique du Ministère de la Culture et du constat que la direction du chantier associait un agent du Drassm et une des contractuels les plus traditionnels de ce Département. A ce titre, la fouille a donc assumé cette année les contraintes spécifiques d'accueil, d'écoute et de formation que le rôle dont on la créditaient lui imposait de jouer. Venus de toute la côte ouest, de très nombreux bénévoles, auxquels se mêlaient parfois les agents d'autres administrations en charge de la protection des biens culturels maritimes, ont ainsi tour à tour été accueillis, au point d'alourdir très souvent le fonctionnement du chantier. S'il y a fort à parier que de ce creuset unique jailliront demain, comme elles le firent après les chantiers de Ploumanac'h, de l'Aber Wrac'h et de Saint-Vaast-La-Hougue, les informations et la confiance dont dépend la bonne gestion du patrimoine sous-marin du Grand Ouest, il demeure que ces contraintes ont imposé à la direction du chantier puis à toute l'équipe de fouille une surcharge de travail non négligeable.

Le financement de l'opération

Le bénévolat trouve vite ses limites quand les impératifs d'un chantier en mer imposent à chacun de courir un minimum de risques, fussent

des risques calculés, de se satisfaire d'horaires de travail rythmés par les seules marées et, partant,

rarement inférieurs à 12 ou 14 heures d'activité par jour, et que les seules plages de repos sont celles que ménagent les *stand by* météo. Encore ces journées de mer chômées sont-elles généralement réservées à l'épuisement des tâches à terre. Le premier obstacle qu'il convient donc aujourd'hui de franchir quand on souhaite mener à bien un grand chantier de fouille à forte ossature professionnelle est d'en réunir le budget. Le montant total des frais de transport et d'hébergement, de fluides et de consommables, d'entretien de la logistique et de conservation préventive, d'infrastructures et de salaires, s'élève allègrement dès lors qu'il faut recruter ou acheminer sur place la totalité des moyens techniques, scientifiques et humains puis, à l'issue de l'opération, les ramener à leur place d'origine. C'est ainsi que le budget prévisionnel établi en 1998 avait été évalué, masse salariale incluse, à 565 000,00 francs pour deux mois d'opération. Les différentes démarches entreprises auprès des organismes susceptibles de contribuer à la réunion de ce budget ont permis d'enregistrer une promesse globale de subventions de 323 000,00 francs, soit : Ministère de la Culture (130 000,00 F), Conseil Régional de Bretagne (113 000,00 F), Mairie de Saint-Malo (50 000,00 F), Gédéon Programmes (20 000,00 F) et Conseil Général d'Ille et Vilaine (10 000,00 F). Si l'appui logistique du Drassm a permis de combler partiellement le différentiel de 242 000,00 F de financement, il a toutefois été nécessaire de réduire la durée prévue de la fouille d'une dizaine de jours. En outre, le budget de l'opération a affiché *in fine* un déficit de 31 690,29 francs qui est resté à la charge de l'association Adramar et de ses membres. Ce surcoût est partiellement lié à la nécessité dans laquelle nous nous sommes trouvés de recourir à une entreprise extérieure, en l'occurrence la société Capinfo, pour assurer le recrutement du personnel de fouille.

Financement de la campagne de fouille 1999

Ministère de la Culture	130 000,00 F
Conseil Régional de Bretagne	113 000,00 F
Mairie de Saint-Malo	50 000,00 F
Gédéon Programme	20 000,00 F
Conseil Général d'Ille-et-Vilaine	10 000,00 F
Total subventions	323 000,00 F
Total dépenses	354 690,29 F
Solde débiteur	- 31 690,29 F

Environnement et géographie du site

Le site est localisé sur le flanc est du grand chenal d'accès au port de Saint-Malo, à proximité de la balise latérale bâbord dite de la *Basse du Buron* (cf. carte marine, pl. I, p. 10). Si le mouillage sur l'épave ne constitue pas en conséquence une entrave réelle à la navigation des bâtiments de fort tonnage qui empruntent continuellement le chenal, il importe en revanche d'être toujours en éveil car, à haute mer, de très nombreux trafics sortent volontiers de l'axe principal de navigation pour couper au plus court. Il convient donc pendant les opérations de plongée de maintenir en permanence autour du site une veille active exercée par un pneumatique et du personnel affecté spécifiquement à cette surveillance maritime.

En fonction des coefficients et de l'heure de la marée, la bathymétrie du site évolue entre 9 et 18 mètres. L'épave, qui bénéficie d'une eau habituellement peu turbide où la visibilité atteint souvent deux à trois mètres, repose dans une plaine de sable coquillier et de maërl bordée au nord et au sud par les deux têtes rocheuses qui forment le banc de la Natière et dont seul le sommet du pic nord émerge ponctuellement à basse mer de fort coefficient (cf. plan général du site, pl. XI p. 80). Compte tenu des marnages extrêmes enregistrés à Saint-Malo, plus de 13 mètres, le site est balayé par un très fort courant de marée qui interdit toute plongée hors des phases d'étal. A ces conditions maritimes pénalisantes s'ajoute une courantologie spécifique engendrée par le fonctionnement de l'usine marémotrice de la Rance qui est située en amont de l'épave. Pour bénéficier de l'effet de chute indispensable au fonctionnement des turbines, il est de pratique, par coefficient moyen, d'ouvrir les vannes de la rivière une à deux heures après l'étal de pleine mer puis de *turbiner* ces eaux de jusant jusqu'à deux heures après l'étal de basse mer. La proximité de l'épave avec l'axe du grand chenal de Saint-Malo, qui dans cette partie des passes ne fait qu'emprunter le lit de la Rance, explique du même coup que les effets du violent jusant artificiel engendré par les rejets du barrage se fassent encore sentir sur le chantier de fouille près d'une à deux heures après l'étal de basse mer. Ce n'est en conséquence qu'au moment où la puissance du flux vient contrebalancer le jusant de barrage que le travail archéologique peut reprendre sur le site. Ce fragile équilibre cependant ne dure pas et, à l'arrêt des turbines,

une heure trente à deux heures après l'étal de basse mer, le site est instantanément balayé, en moins d'une minute parfois, par un violent courant de flux qu'aucun effet artificiel ne vient plus neutraliser. Le démanchage des suceuses à eau, le ramassage des outils de fouille ou l'entreposage des manches à incendie sur les corps morts de balisage relèvent alors d'un véritable exploit sportif réservé aux plongeurs physiquement et psychologiquement les mieux entraînés...

Quant on aura précisé qu'à toutes ces conditions endogènes à la localisation du site, aux effets de la marée, ou à la production d'électricité, s'ajoutent, sous l'effet des renverses périodiques de courant, l'entremêlement permanent des filières de balisage ou l'invasion journalière des zones de fouille par les algues de dérive, on aura sans doute mieux compris que le site de la Natière impose par dessus tout une très grande disponibilité horaire du personnel, une vigilance extrême des fouilleurs et une rigueur particulière dans l'observation des consignes de sécurité quotidiennement répétées à l'occasion des briefings.

Un site sous-marin étendu

Lors de notre expertise de 1996, une analyse succincte de la répartition des vestiges visibles, puis l'étude des zones de sondages 1 et 2, respectivement ouvertes à une dizaine de mètres de la bordure ouest et à l'extrémité orientale de l'aire archéologique, nous avaient conduits à identifier une orientation est/ouest à l'épave. Les travaux menés cette année ont de fait vérifié la présence de vestiges sur plus de 50 mètres le long de cet axe longitudinal. Très étendu d'est en ouest, le site s'est également révélé étonnamment étalé du nord au sud, puisqu'on trouve, sinon en surface, au moins par piquetage, des structures d'origine très vraisemblablement anthropique sur une bande de plus de 15 mètres de large. En outre, dans l'ouest-nord/ouest du site, une immense table concrétionnée, orientée sud/ouest-nord/est, vient grossir de sa structure massive la superficie déjà considérable des vestiges. Compte tenu de la complexité du site et faute de temps, nous ne sommes pas parvenus cette année à déterminer avec certitude si cette table concrétionnée appartenait effectivement à l'épave ou si elle ne trahissait pas plutôt la présence en ces lieux d'un second naufrage. Il nous a en revanche été donné de vérifier que l'orientation et l'échantillonnage des éléments ligneux, sans doute des membrures, observés sous cet agglomérat ferreux étaient identiques à ceux des

membrures dégagées à l'ouest et à l'est du site. Si rien ne permet en conséquence de trancher définitivement en ce débat, on ne peut nier que l'hypothèse d'un site homogène semble la plus vraisemblable. Ainsi, estimons-nous aujourd'hui à près de 1000 mètres carrés la superficie globale de l'aire archéologique à explorer.

Mise en place d'un carroyage de référence

Pour satisfaire aux nécessités du positionnement spatial des vestiges, il a été décidé d'installer sur l'ensemble du site un *carroyage*, une grille de lecture qui sera progressivement bâtie au moyen de filières, à partir de l'axe de référence est/ouest matérialisé dès 1996 par un axe de fort nylon dont le point zéro a été arbitrairement établi à l'extrémité ouest des vestiges. Cette grille, carroyée par des filières, est constituée d'unités de fouille de référence de trois mètres par trois, qui peuvent elles-mêmes, en fonction des besoins, être subdivisées en 9 carrés d'un mètre de côté par une grille mobile de 3 mètres de côté. L'identification de ces unités de fouille est assurée en abscisse nord/sur par des lettres de l'alphabet et par des chiffres arabes sur l'axe est/ouest des ordonnées. En conséquence, à la zone de sondage 1 de 1996 se superposent désormais les carrés **G 13** et **H 13**, cependant qu'au sondage 2 se sont substituées les unités **H 24** et **I 24** et, au sondage 3, le carré **I 16**.

Protection de l'épave après la fouille

La protection du site contre les effets conjointement destructeurs des plongeurs clandestins, des dragues à coquilles, ou de la houle de fond, imposait en fin de campagne qu'une solution dynamique soit trouvée afin de couvrir uniformément le site d'une protection sédimentaire. Immédiatement dispersés par le courant à la sortie des tuyaux d'évacuation de suceuse, sable et maërl, qui couvraient déjà bien mal le site, n'étaient plus en effet, à l'issue de l'opération, en quantité suffisante pour assurer une couverture protectrice à l'épave. Grâce à l'aide du Groupe Roullier, dont le siège est à Saint-Malo et dont la société Timac (*Transformation Industrielle du Maërl en Amendements Calcaires*) est une filiale, nous avons pu bénéficier à la fin de l'opération du passage à titre gracieux du sablier *Côtes D'Armor* venu disperser 200 mètres cubes de sable sur l'épave. Etalée ensuite à la suceuse

deux jours durant, en fonction des besoins, cette masse devrait offrir au site une protection suffisante pour affronter les multiples agressions de l'intersaison de fouille. Une plongée de contrôle, programmée au demeurant en février 2000, semble vérifier la pertinence de cette analyse.

Les chiffres de la campagne 1999

La campagne 1999, qui a bénéficié pendant deux mois d'une météo relativement clémente, a permis de consacrer 33 journées de travail effectif à la mer, soit 281 journées de plongée. Par ailleurs 25 journées, soit 463 journées de travail, ont été volontairement et exclusivement réservées au travail à terre, sous toutes ses formes. Sur la durée de la campagne, et pour un total de 744 journées de travail, mobilisation et démobilitation comprises, le responsable des opérations hyperbares a décompté 301 heures de plongée qui se sont déroulées sans incident notable, ce qui est somme toute très positif au regard des conditions de plongée sur la zone. Rapporté au budget global de l'opération, soit 354 690,29 francs, le coût d'une journée de travail équivaut ainsi à 477,00 F et celui d'une heure de plongée à 1 178,00 F.

Au cours de l'intervention, 51 fouilleurs, dont 34 plongeurs, ont été accueillis et hébergés, en continuité ou ponctuellement, au laboratoire de Dinard. Leur travail a permis d'enregistrer la prise en inventaire et de numériser la prise de vue de 269 isolations mobilières, dont 73 ont été dessinées.

L'avenir d'une collection archéologique

Tous les témoignages mobiliers découverts sur le site, à l'exception de ceux ne justifiant pas d'un traitement particulier de conservation, ont été, à l'issue de l'opération, dirigés, soit vers le laboratoire Arc'Antique de Nantes (53 objets), soit vers le laboratoire Arc-Nucléart de Grenoble (139 objets). Cette masse de mobilier, dont le prélèvement puis le choix de conservation résulte, il faut le préciser, d'une analyse critique objective, et les frais de traitement qu'elle suggère constitue en

vérité l'un des principaux problèmes auxquels l'équipe de fouille soit aujourd'hui confrontée. Le devis global de traitement de cette collection archéologique s'établit en effet d'ores et déjà à 505 269,23 F (Arc'Antique : 187 840,03 F, Arc-Nucléart : 317 429,20 F).

Conscients du problème à naître, les responsables de la fouille ont, dès le mois de juin 1999, renoué des contacts avec la Mairie de Saint-Malo pour envisager l'avenir de cette collection. Ces entretiens qui faisaient suite déjà à de nombreux contacts établis à cet effet depuis 1996 avec René Couanau, Député Maire de la cité corsaire, visaient précisément à alerter les élus locaux et le responsable du Musée Municipal sur l'évolution de la collection et les problèmes spécifiques attachés à sa conservation. Soucieux de connaître officiellement le positionnement des malouins sur ce délicat sujet, le Chef du Drassm a pris l'initiative le 22 décembre 1999 d'interroger le premier d'entre eux sur ses intentions au regard d'une collection dont certains mobiliers, les bouteilles de verre par exemple, exigent que des traitements urgents soient mis en œuvre. Dans sa réponse officielle à ce courrier, la Mairie de Saint-Malo a affirmé son intérêt pour l'épave de la Natière et s'est déclarée acquéreuse de l'ensemble archéologique, alors même qu'elle envisage une restructuration globale de ses musées.

Des traitements archéologiques d'attente

Pour l'heure, eu égard aux relations anciennes et excellentes qu'entretient l'équipe de fouille avec les responsables et le personnel du Laboratoire Arc'Antique, certains objets plus spécifiquement menacés ont bénéficié de traitements préventifs réalisés notamment dans le cadre des travaux de recherches universitaires pilotés par les ingénieurs de ce laboratoire et en particulier par Christian Degrigny (cf. *infra* annexe 4, p. 76).





Fig. 1. Dégagement d'un balai de branchage

PLANCHE II



Fig. 2. Prélèvement du casier en bois NAT 113



Fig. 3. Mesure et positionnement d'objets *in situ*



Fig. 4. Seau assemblé et pelle en bois

PLANCHE III

Fig. 5. Mobilier archéologique en cours de fouille



Fig. 6. Quatre bouteilles à vin dans la cuve NAT 213

PLANCHE IV

Fig. 7. Jarre NAT 138 et casier à bouteille NAT 142



Fig. 8. Pipes NAT 120 et 326, Toutes deux portent les initiales d'un maître pipier



Fig. 9. Vue vers le Sud-Ouest du vaigrage. Le canon en fer est posé sur les deux renforts de pont.



Fig. 11. Détail de la lumière pratiquée dans le vaigrage. La planchette couvrant la membrure a été déposée.

PLANCHE V

STRUCTURES ARCHITECTURALES DU NAVIRE

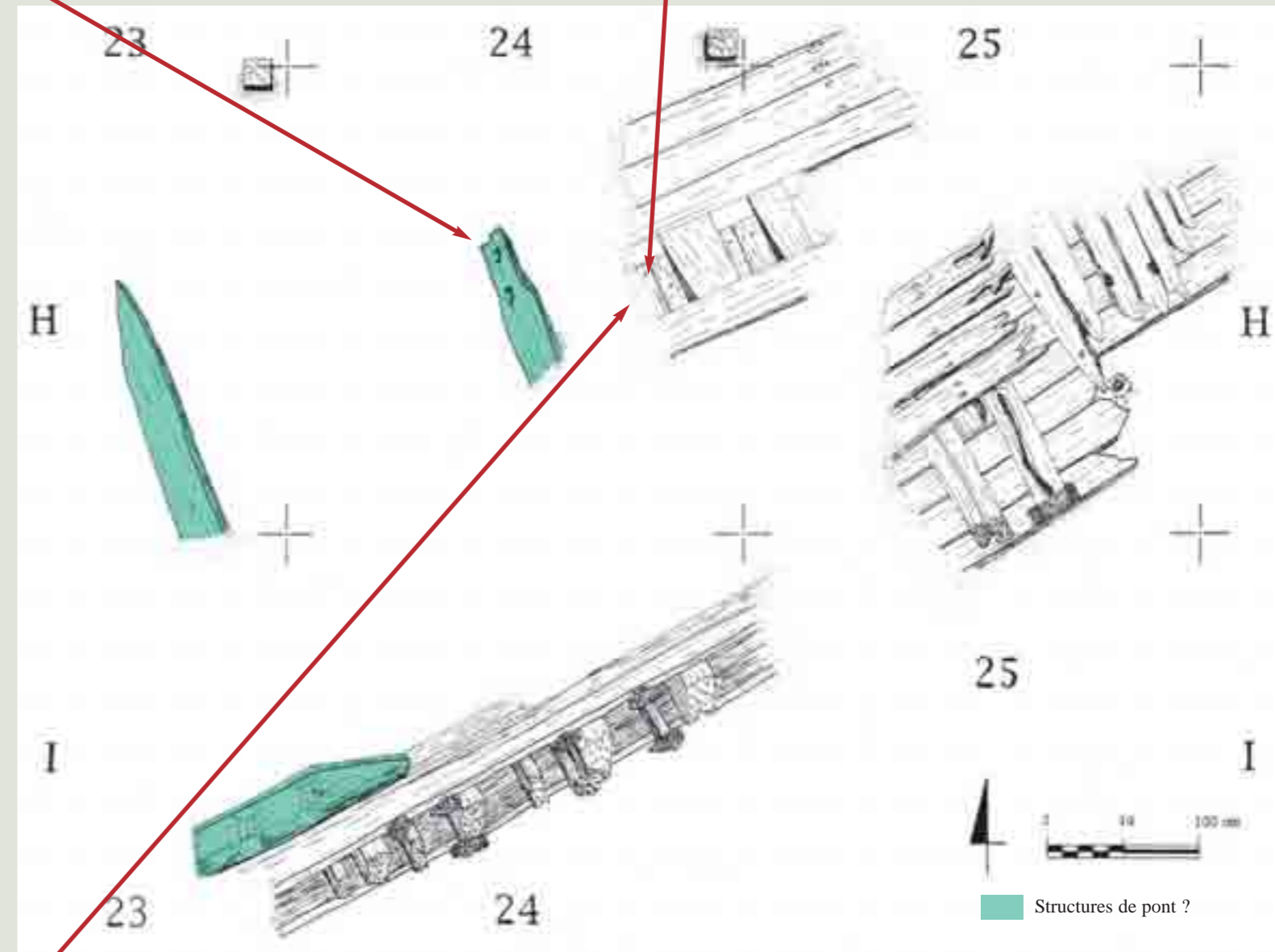


Fig. 12. Structures architecturales mises en évidence dans la zone fouillée en 1999. Dessin A. H., échelle 1/40.

Fig. 10. Détail de la lumière pratiquée dans le vaigrage. La membrure est couverte d'une planchette de protection.



Fig. 13.
Refouloir NAT 141
posé dans la futaille F3



PLANCHE VI



Fig. 14.
Empreinte des cerclages en fer de la futaille F6,
après démontage des douelles.
Une glène d'aussière est lovée à l'arrière,
des pelles en bois sont rangées sur le côté.



Petit pot en céramique
avec matériau rosé NAT 338

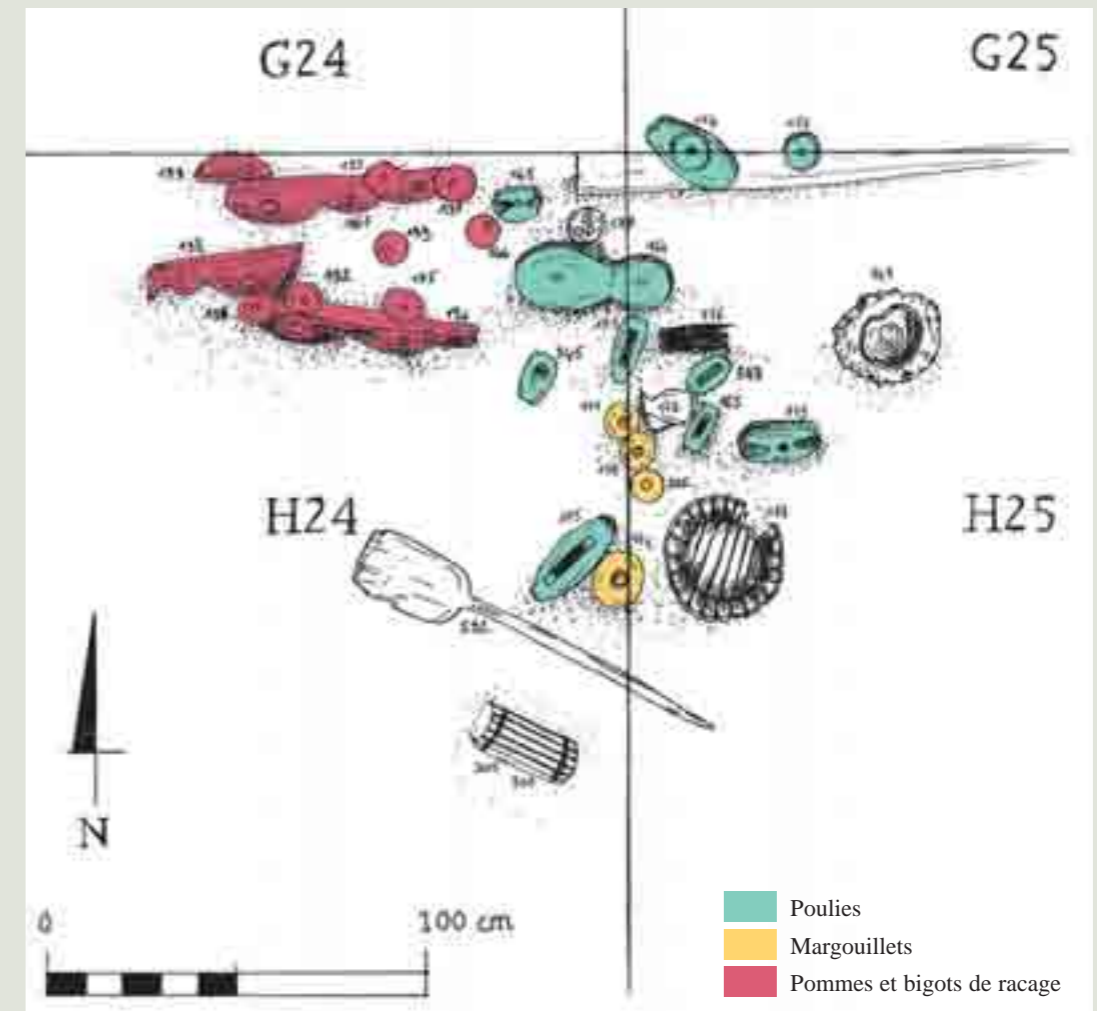


PLANCHE VII

Fig. 15. Localisation du mobilier sur le vaigrage, en limite des carrés H 24 et H 25.
Dessin J. G / A. H. - remise au net A. H. - Échelle 1/20.



Fig. 16.
Le conservateur
Henri Bernard-Maugiron
inventorie une écuelle
en métal tourné.



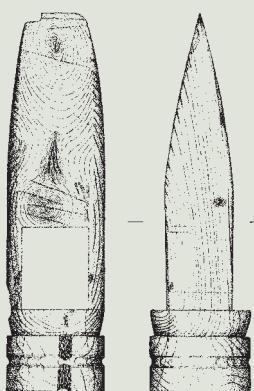
Fig. 17.
Michel L'Hour et
Emmanuel Feige
étudient une carte
ancienne de la baie
de Saint-Malo

PLANCHE VIII

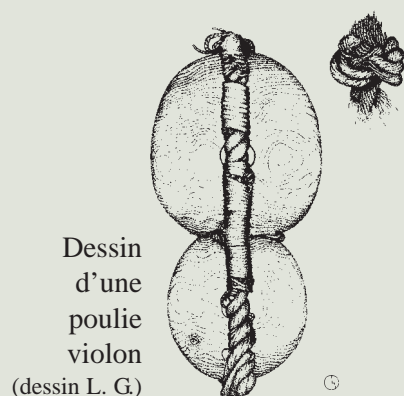
Fig. 18.
Composition d'objets du grément.
On distingue une heuse de pompe de cale,
deux poulies, deux margouillets, un bigot de racage,
un taquet à corne et quelques briques
du four de la cuisine du bord du navire.



Fig. 19. Nettoyage d'une poulie-violon
par l'étudiant Marc Poirier



Dessin
d'une
heuse
de pompe
de cale
(dessin L. G.)



Dessin
d'une
poulie
violon
(dessin L. G.)



III

Résultats scientifiques



III

Résultats scientifiques

Présentation générale de l'épave

L'un des premiers objectifs de la campagne 1999 a été d'établir un plan général au 1/100^e de l'ensemble du site (cf. plan général pl. XI, p. 80). Le relevé a été réalisé par triangulation à partir des repères du carroyage, après que les structures archéologiques affleurant en surface ont été préalablement dégagées des algues qui les dissimulaient. L'extension du site, tant sur son axe est-ouest que nord-sud, a été à cette occasion confirmée.

Une lourde artillerie de fonte de fer

Vingt quatre canons de fonte de fer sont décomptables en couche supérieure du site². Si quelques pièces, à l'est et à l'ouest du gisement, sont plantées en oblique dans le sédiment, la plupart sont couchées sur le sol où elles se révèlent plus ou moins enfouies. La présence de deux autres canons a été observée au sommet de la roche qui borde le site au sud³. La longueur totale des canons mesurés évolue entre 2 m et 2,75 m. Par suite du concrétionnement généralisé de ces pièces d'artillerie, il n'a pas été possible d'en mesurer précisément le calibre.

Ancre et pierriers de fer forgé

Aux abords du carré **I 21**, de part et d'autre d'une ancre massive dont la verge est longue de 4 m, deux nouveaux pierriers en fer forgé ont été mis en

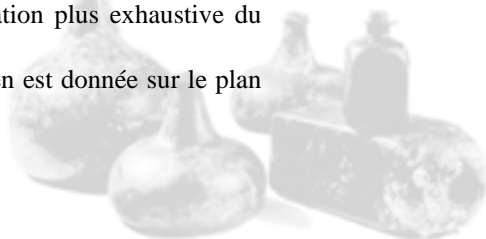
évidence à proximité de celui qui avait dès 1996 été signalé et dont la queue de pointage a depuis été détruite par des plongeurs clandestins. Non loin, en **I 20**, on observe la présence de nombreux agglomérats métalliques. Si leur identification reste naturellement sujette à caution, puisque la zone n'a pas encore été fouillée, on peut toutefois, avec beaucoup de précaution, faire d'ores et déjà remarquer que la morphologie de ces pièces les apparente assez volontiers à des cerclages de mâts. Enfin, dans la même zone, on a noté la présence, quelque peu anachronique, d'amas métalliques qui semblent pouvoir être identifiés comme des maillons de chaîne. Si cette identification se confirmait, il faudrait sans doute mettre leur présence sur le site en relation avec des tentatives postérieures de récupération ou une perte contemporaine d'éléments d'un mouillage.

Un large massif de fer concrétionné

Si quelques éléments architecturaux affleurent à plusieurs endroits du site, notamment en **I 11**, **H12** et **J 16**, l'ensemble du gisement est néanmoins assez bien dissimulé par une couche mince mais uniforme de sable coquillier. Il est en conséquence d'autant plus remarquable d'observer au nord-ouest du site, au pied de la roche nord, la présence d'une vaste structure émergeant du fond, de près d'un mètre. Si le premier regard laisse penser qu'il s'agit d'une élévation d'origine géologique, une analyse un peu plus attentive détrompe tôt cette première identification.

² Seules vingt deux pièces avaient pu être positionnées au cours de l'expertise de 1996. Ce relatif accroissement du nombre des canons sur le site ne semble pas devoir être imputable à un quelconque dégraissement de la zone, mais plutôt à une observation plus exhaustive du site en 1999.

³ Signalons que la position qui en est donnée sur le plan général n'est qu'approximative.



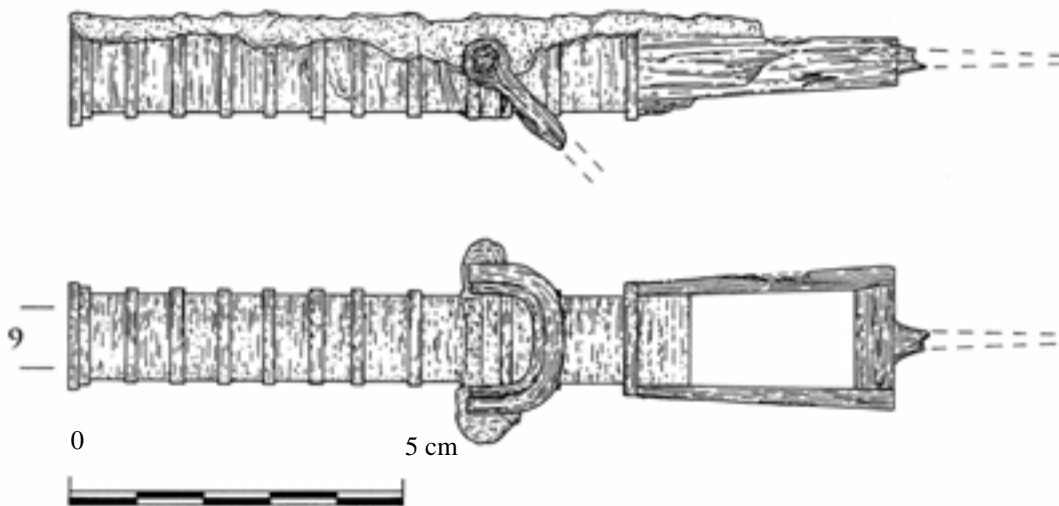


Planche X. Pierrier en fer forgé NAT 359.

Photo et dessin après dégantage partiel par électrolyse.
Cliché Arc'Antique. Dessin échelle 1/10° (EV).



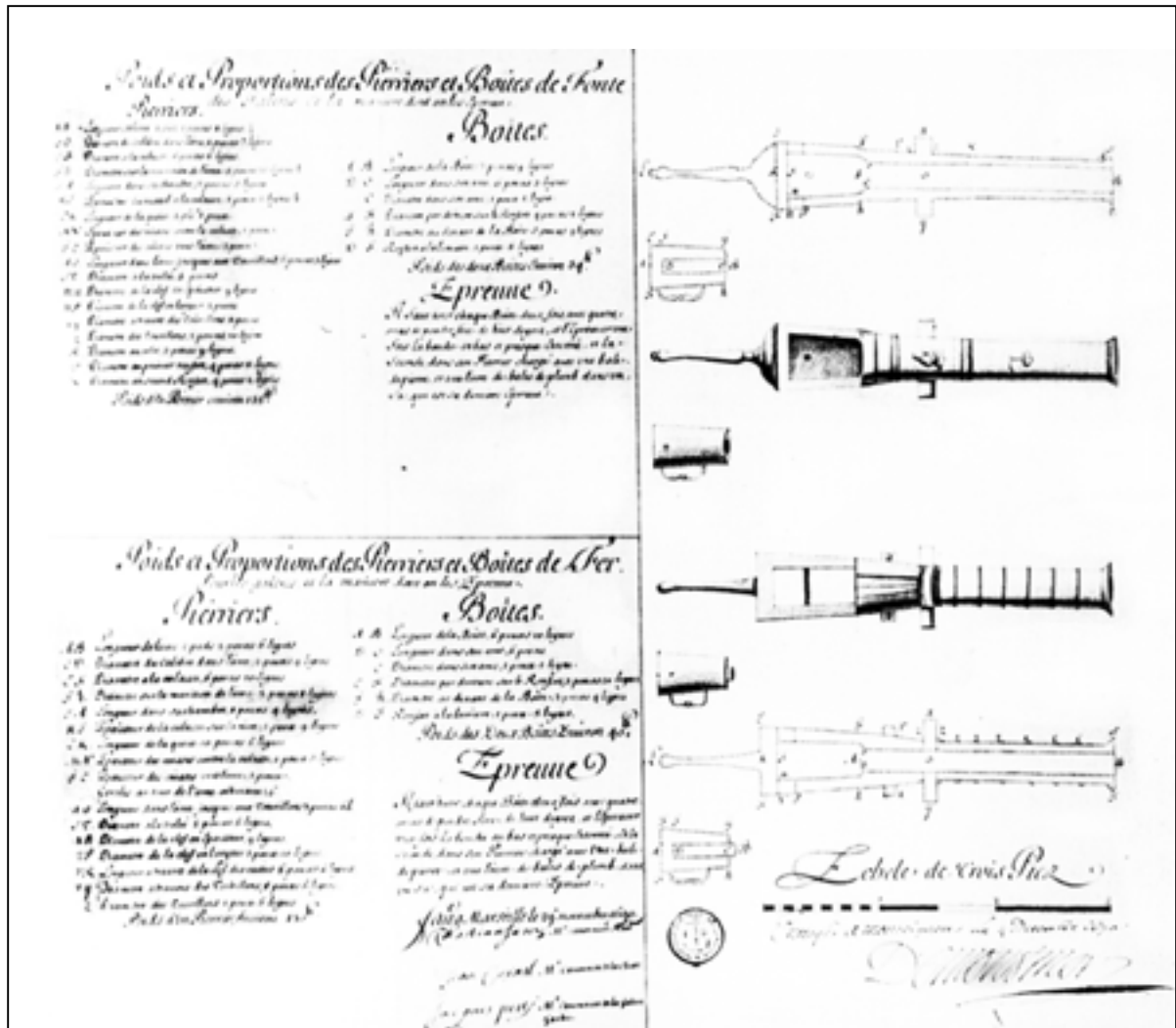


Figure 19. Plan et proportions des pierriers et boîtes en fer et de fonte pour les galleres..., Marseille, 1690.

Paris, AN., Marine, G203. Pierriers 1a.
 Cliché musée de Tatihou.



Ce massif singulier se révèle en effet comme un vaste agglomérat métallique de 5 à 7 mètres de large, sur son axe nord/sud, et probablement plus de dix mètres de long, sur l'axe est/ouest, quoiqu'un doute subsiste sur cette dernière mesure car, sur cet axe, le talus s'estompe à l'est au profit d'un amas de cailloutis et de blocs de pierres dont la morphologie et la composition évoquent un lest de bateau.

Après nettoyage des laminaires qui la dissimulaient, cette structure métallique s'est signalée comme un amoncellement de barres de fer qui sont pour l'essentiel orientées sud-ouest/nord-est. Une observation un peu attentive de cet ensemble met en évidence l'hétérogénéité du lot puisqu'on distingue aussi bien des modules de 40 cm que des barres de plus d'un mètre, pour des largeurs qui oscillent elles-mêmes entre 12 cm et plus de 20 cm. Enfin la section de ces barres peut aussi bien être ronde que carrée. Un doute subsiste sur la véritable nature de cet amoncellement de barres de fer. Faut-il y reconnaître les vestiges d'une cargaison de lingots de fer ou plutôt les éléments d'un lest ? On sait en fait que l'usage de gueuses en fer pour le lestage des bâtiments ne s'est imposé que tardivement, au cours du XVIII^e siècle, et que l'on avait recours auparavant aussi bien à l'utilisation de fer en barres que de canons réformés. Pour l'heure, nous accordons donc notre faveur à l'hypothèse d'un lest, similaire sans doute à celui dont l'inventaire de chargement, en octobre 1713, du bâtiment *Le Diligent*, armé en course contre les ennemis de l'Etat, mentionne l'existence: "20 tonneaux de lest de fer tant quanbare en caré de 6 pouse et 5 à 6 pies de long et autre morceau de fer" (cf. infra annexe 5, p. 78).

Une zone de fouille réduite

Simultanément à l'établissement du plan général du site, une fouille a été initiée à l'extrémité orientale des vestiges, entre les rangées 23 et 25 (cf. plan général pl. XI, p. 80). Le choix de cette zone pour faire porter les efforts de la campagne de fouille 99 a été initialement dicté par le souci de remettre au jour les structures dégagées lors de l'expertise de 1996 et d'en vérifier la bonne préservation. Nous avons pu ainsi constater que, si le site ne paraissait pas, dans cette zone, avoir souffert du pillage, certains vestiges, notamment le grand bidon en cuivre et plomb (NAT 116) mis en évidence trois

ans plus tôt (cf. L'Hour 1996 : 10 & 21) semblaient en revanche s'être considérablement fragilisés dans l'intervalle. Soit que le manteau de sédiment dont nous avons pris la précaution de les protéger se soit avéré insuffisant, soit que l'équilibre chimique qui jusqu'alors les protégeait ait été bouleversé par les interventions d'origine anthropique dont ils ont été depuis 1994 les fréquentes victimes.

Menée sur une zone restreinte - au bilan moins de 50 m² - à l'est du site, la fouille 99 a d'abord révélé la singulière épaisseur de la couche archéologique. A peine dissimulée par une mince pellicule de sable, noyée dans une première couche de sable coquillier épaisse d'environ 20 cm, une profusion de mobiliers archéologiques s'est immédiatement faite jour (cf. pichet en grès NAT 112, jarre en céramique NAT 138...). Les éléments en bois révélés par la fouille dans cette couche supérieure sont apparus très fragiles, par suite sans doute d'un enfouissement insuffisant alternant peut-être avec des phases de désensablage.

Sous cette première couche de coquillier, on observe la présence d'une seconde strate plus uniforme de sédiment plus fin qui, au-delà de 60 centimètres de profondeur, laisse à son tour la place à un sédiment gris dense et vaseux, dont les suceuses à eau ne viennent que péniblement à bout. On doit sans doute aux qualités plus anaérobies de cette deuxième couche d'avoir permis une meilleure conservation des matériaux (cf. fig. 15, pl. VI, p. 22). On note en revanche, sur certains matériaux organiques, en particulier le bois, la présence de déformations ponctuelles apparemment occasionnées par l'entassement et le poids d'un mobilier qui forme ici une couche archéologique épaisse de près d'un mètre. Compte tenu de l'exceptionnelle densité en mobilier de cette stratigraphie archéologique, seule une modeste partie de la zone fouillée en 1999 a pu être dégagée jusqu'aux structures de la coque. Au vrai, celle-ci n'a véritablement été dégagée que dans le carré **H 25** et à l'est du carré **H 24** (cf. plan des structures architecturales pl. V, p. 20-21).

Sondage de diagnostic au centre du site

A l'issue de la campagne, un sondage a été rapidement entrepris au centre du gisement afin de vérifier l'hypothèse d'une rupture de la carène dans cette zone (cf. plan général pl. XI, p. 80). Implanté

dans le carré **I 17**, ce sondage a de fait mis nettement en évidence l'absence de cohésion des structures de la coque dans cette partie du site. Les éléments architecturaux révélés par ce dégagement apparaissent brisés à des altitudes variables et ne présentent aucune connexion entre eux. Cette

constatation renforce l'hypothèse d'une épave brisée en deux segments, selon un axe longitudinal nord/est - sud/ouest. Elle conforte par là même l'idée d'un site, certes démesurément étalé mais homogène, et tend à écarter l'hypothèse d'un double naufrage sur la zone.

Un sabre, des pelles et des poulies..., vivre à bord d'un malouin

Au total, ce sont 269 objets archéologiques, dont 141 entiers, qui ont été inventoriés au cours de la campagne 1999. Si plus de la moitié des vestiges découverts sont façonnés de bois, métal, céramique, cuir, verre, os ou fibres végétales sont également bien représentés. Cette diversité, qui contribue à l'intérêt du site, est également à l'origine, faut-il le rappeler, de la multiplicité des problèmes qui se posent aux fouilleurs pour assurer quotidiennement la conservation préventive du mobilier ramené au jour.

La fouille de la zone principalement concernée par la campagne 1999 n'est à ce jour pas achevée ; aussi ne dresserons nous, dans le cadre de ce rapport, qu'un résumé général des principales découvertes de la campagne. Seule la fouille exhaustive d'une section spatialement représentative du site permettra en effet d'envisager une étude synthétique cohérente du mobilier. On peut toutefois d'ores et déjà préciser que l'étude s'attachera plus particulièrement à l'analyse typologique des objets et à la répartition spatiale de leur découverte.

Si la complexité de la couche archéologique due à l'enchevêtrement des matériaux dans un espace restreint freine considérablement l'avancée des travaux, elle offre en revanche une précieuse opportunité d'apprécier *in situ* la répartition du mobilier archéologique (cf. pl. VII, p. 23 & pl. XII, p. 81).

L'armement du bord

Parmi les vingt-six pièces d'artillerie observées sur le site, deux seulement ont été directement concernées par l'implantation des zones de fouilles 1999. Solidaires encore de leurs affûts avec lesquels ils ont probablement chu depuis un pont supérieur, ces deux canons en fonte de fer occupent une grande partie des carrés **H24** et **I24**. L'un est orienté selon l'axe longitudinal de l'épave, alors que le second présente une orientation ouest-nord/ouest-est-sud/est. Le concrétionnement généralisé de ces imposantes masses métalliques a piégé un nombre considérable de petits mobiliers qui ne pourront être dégagés qu'à l'occasion du traitement de ces pièces par électrolyse.

A l'exception de la roue d'affût NAT 301 et des affûts encore en place, l'un, avec sa brague, sous le canon du carré **I 24**, l'autre, qui semble se dégager sur le flanc sud du canon mis au jour dans le carré **H 24**, un seul objet relatif au service des canons a été découvert sur la zone de fouille. Il s'agit d'un refouloir de 5,6 cm de diamètre qui se présente comme un simple bâton de bois dont l'extrémité a été recouverte d'une feuille de plomb. Cet objet a été retrouvé dans la futaille F3 (NAT 141, cf. fig. 13, pl. VI, p. 22 ; localisation pl. XII, p. 81).

Le pierrier repéré dès 1996 sur le site a pu être relevé en 1999 (cf. vignette p. 7). L'extrémité de sa queue de pointage et celle de sa fourche ont disparu, tout comme sa boîte à poudre. Pour ses dimensions conservées, cette pièce mesure 1,27 m de longueur et affiche un diamètre intérieur de l'âme de 9 cm, ce qui est surprenant pour une arme théoriquement de petit calibre (cf. pl. IX, p. 27). Un document de 1690, qui fixe les poids et les proportions des pierriers de l'armement des galères du Levant, montre une pièce en fer dont la bouche se termine par un élargissement identique à celui qu'on observe sur notre pierrier et qui est obtenu au prix de l'aménagement d'un double anneau de fretage (cf. pl. X, p. 28). L'embarquement de pierriers, indifféremment de bronze ou de fer, en complément de l'artillerie de batterie, est fréquent, comme l'attestent les inventaires d'armement de bâtiments corsaires malouins (cf. *infra* annexe 5, p. 78).



L'existence d'un armement portatif individuel est matérialisée dans notre inventaire par l'arme blanche NAT 139 découverte en **H 25**. Associant une lame et une garde en fer à une poignée en andouiller de cervidé, cette arme au profil curviligne marqué semble pouvoir être identifiée comme un sabre, plutôt qu'une épée (cf. fig. 35 pl. XXI, p. 90). Les inventaires de navires corsaires signalent fréquemment l'embarquement de ces armes. Ainsi charge-t-on, en 1713, ... *45 sabres bons et méchants...* à bord du *Diligent* de 32 canons (cf. *infra* annexe 5, p. 78).

Des futailles en fond de cale...

A l'ouest de la zone fouillée en 1999, dans le carré **H 23**, trois grosses pièces de tonnellerie en chêne, conservées sur une moitié de leur circonférence, sont encore alignées selon l'axe longitudinal de l'épave (regroupées sous les entités archéologiques Faits 3, 5 et 6). De dimensions équivalentes, ces trois pièces peuvent, pour l'heure, tout aussi bien être assimilées à des petites pièces de 2 ou à de grandes barriques.

FUTAILLES	Longueur totale	L. utile (de jable à jable)	D. aux bouts	D. bonde
Fait 3	125 – 127 cm	116 cm	65 cm	5,7 - 6 cm
Fait 5	128,5 cm	118 cm	67,5 cm	6 cm
Fait 6	133 cm	121,5 cm	63 cm	7,5 cm

La futaille F6 présente, à hauteur de la bonde, une échancrure, large de 27 cm, qui semble avoir été volontairement aménagée (cf. pl. XXVII, p. 96). Peut-être s'agit-il d'une barrique usée, devenue impropre au transport des liquides, et que l'on aura défoncée pour la réutiliser comme container de vrac ? Le fait n'est pas exceptionnel. Le tonnelier du corsaire le *Diligent* ne conservait-il pas lui-même sous sa responsabilité "... *17 barrique tant bonne que mechante...*" (cf. *infra* annexe 5, p. 78) ?

Ces trois pièces de tonnellerie, que l'on devine prolongées à l'ouest par au moins deux autres pièces identiques, sont probablement en place à fond de cale. Les douelles et fonçailles de chacune d'entre elles ont été prélevées au cours de la fouille, ce qui a révélé au grand jour l'empreinte de leurs cerclages de fer aujourd'hui disparus (cf. fig. 15, pl. VI, p. 22). Le nombre de ces cerclages est de quatre pour la futaille F6, cinq pour le tonneau F3 et sept pour la barrique F5.

Nous avons pu observer, immédiatement sous les futailles, la présence de nombreux rondins équarris (NAT 223), dont l'essence n'a pu encore être déterminée. Ces rondins sont orientés selon l'axe longitudinal de l'épave et disposés sur un lit de galets qui appartient peut-être au lest du navire. La fonction de ces rondins ne semble guère faire de doute. Destinés probablement à servir de combustible, ils servaient également sans doute de "*bois d'arrimage*" pour les futailles.

La cuisine, le four et le potager...

Immédiatement à l'est de la barrique F6 et au sud de la futaille F3, une structure inventoriée sous l'appellation de Fait 10 a particulièrement retenu l'attention (cf. plan de la zone fouillée pl. XII, p. 81). Elle est constituée d'une caisse en bois quadrangulaire, à montants en chêne et planches en résineux (NAT 226, cf. fig. 32, pl. XV, p. 84), dans laquelle plusieurs briques étaient encore maçonnées et empilées. A proximité de cette structure, des dizaines de briques ont été retrouvées, jonchant le site. La conservation très partielle de cet aménagement ne permet pas de statuer définitivement sur son usage, four de cuisine ou simple potager ? Le faible écartement des deux montants sud de cet ouvrage de menuiserie, guère plus de 35 cm, semble néanmoins insuffisant pour qu'on puisse lui accorder le rôle d'un four.

Récipients culinaires

Signalons qu'à proximité immédiate de cet aménagement, la fouille a révélé un lourd bidon en alliage cuivreux à fond rapporté en plomb⁴ (NAT 116) et deux couvercles en cuivre (NAT 115 et 201, cf. fig. 33 n° 3, pl. XVI, p. 85). Le chaudron en alliage cuivreux NAT 315 a pour sa part été découvert

⁴ S'agit-il là d'un des deux énigmatiques *bros dantenous* signalés dans l'inventaire du corsaire malouin le *Diligent* ? (cf. annexe 5).

retourné, au nord du carré **H 23** (cf. fig. 33 n° 4, pl. XVI, p. 85). A cet inventaire de récipients de cuisine, il faut rattacher un second chaudron en cuivre, de dimension moindre, trouvé à près de quatre mètres à l'est des vestiges de maçonnerie en briques (NAT 147, cf. fig. 33 n° 2, pl. XVI, p. 85), une grande jarre en terre cuite de couleur brique, découverte dans l'angle nord-ouest du carré **H 25** (NAT 138, cf. pl. XVII, p. 86), et deux marmites en céramique commune partiellement glaçurée mises au jour dans la partie est de **H 24**, en limite des carrés **G 25** et **H 25** (NAT 150 et 254, cf. fig. 33 n° 1, pl. XVI, p. 85)⁵. A ce propos, si le lieu de production de ces dernières reste pour l'heure incertain, il est intéressant de signaler qu'elles sont tout à fait similaires aux marmites découvertes sur les épaves de la Hougue (1692, STVH 231, 336 et 544) et à celles qui ont été récemment mises au jour lors des fouilles de la place des frères Lamennais à Saint-Malo⁶. Il semble en conséquence légitime de supposer qu'on est ici en présence d'une production céramique bien diffusée dans les contextes maritimes du tournant des XVIIe et XVIIIe siècles. Il serait bon en tout cas d'en préciser à l'avenir l'origine.

L'orientation et l'implantation de la structure en bois supportant la maçonnerie de briques, autant que la dispersion sur plusieurs mètres des récipients culinaires, laissent supposer que les vestiges de la cuisine du bord se sont effondrés, consécutivement au naufrage, soit sur un flanc du bâtiment, soit depuis un pont supérieur jusque au fond de cale où les barriques étaient stockées.

De fragiles bouteilles de verre ...

La découverte de plusieurs bouteilles en verre entreposées dans des aménagements qui en facilitaient sans doute le transport donne à penser qu'il pourrait s'agir d'éléments de cargaison, encore que le doute pour l'heure subsiste.

- *Un lot de bouteilles à vin*

Le Fait 1 matérialise la mise au jour de quatre bouteilles à vin dans la cuve cylindrique métallique NAT 213 (cf. plan de localisation du mobilier pl. XII et fig. 33, pl. XVI, p. 85). Il semble que l'intérieur de cette cuve, dont le diamètre est de 48 cm et dont la hauteur initiale nous restera sans doute définitivement inconnue, était revêtue à l'intérieur d'une feuille de protection en cuir. Les bouteilles ont un corps globulaire, à l'exception d'un exemplaire de grande taille, à corps plus élevé aminci vers le haut (cf. pl. XVII, n° 2 & 3, p. 86). Ces bouteilles sont bouchées par du liège.

BOUTEILLES A VIN	Hauteur	Diamètre max.	Enfoncement du cul
NAT 101	13,6 cm	15,1 cm	2,9 cm
NAT 102	14,5 cm	14,8 cm	3 cm
NAT 106	14,3 cm	15,2 cm	3 cm
NAT 107	14,7 cm	15,7 cm	2,9 cm
NAT 108	22,5 cm	20 cm	5 cm
NAT 203	14,3 cm	15,2 cm	2,6 cm

- *Une caisse de bouteilles carrées*

C'est sous l'appellation de Fait 2 que cinq bouteilles à corps de section carrée, et leur caisse de transport (NAT 142, cf. fig. 31 & 32, pl. XV, p. 84), ont été individualisées. La caisse en résineux est formée de quatre parois assemblées à queue d'aronde sur un fond rectangulaire. Douze compartiments y sont ménagés grâce à des entretoises. Il est possible qu'un second niveau de planches, matérialisé par un seul tenon sur le can supérieur de l'une des parois, permettait d'augmenter la hauteur de la caisse. Chaque bouteille était fermée par un bouchon en étain qui se vissait sur une bague d'étain, elle-même sertie sur le col. La face supérieure des bouchons est frappée d'un timbre circulaire portant au

⁵ Il nous semble préférable de réserver le terme de *chaudron* aux récipients de métal et de *marmite* à ceux de terre. L'inventaire du *Diligent* de 32 canons signale la présence à bord de "4 marmite à pied et sans pied avec couvercle, d'un chaudron en auvalle, de 2 pots de cuivre et de 2 quocmars", tandis que "6 marmittes avec leurs couvertures et 2 coquemars" sont mentionnées sur l'inventaire du vaisseau de 500 tx la *Paix* (AD35, 9B249, inventaires du *Diligent* et de la *Paix*). Il appartiendra à l'avenir de comparer les données archéologiques à ces mentions d'archives.

⁶ Nous remercions Catherine Bizien-Jaglin, du Centre archéologique d'Alet (CERAA) pour nous avoir communiqué cette information.

centre une rose couronnée, surmontée des deux initiales *I* et *W* (cf. fig. 31, pl. XV, p. 84). Cette rose, d'origine anglaise, dite aussi *rose Tudor*, était si fréquemment utilisée par les potiers d'étain qu'on la dénomma bientôt *rose d'étain*. Son application sur un étain désignait un métal de premier choix.

Selon Tardy⁷, les potiers des Flandres utilisaient fréquemment la rose couronnée en association avec des initiales au nombre de deux ou trois. C'était en particulier le cas pour les timbres frappés dans les ateliers de Lille et de Cambrai. Il est de fait du domaine du possible que les initiales *I* et *W* signent une origine en Flandres, car on recense dans cette région de nombreux prénoms débutant par un *I*, *Iohannes* étant sans doute l'un des plus courants. Reste que la pratique d'apposer des initiales sur la rose Tudor ne s'est pas limitée à la zone des Flandres. On la rencontre aussi dans l'Est, à Metz et à Nancy. En outre, il était courant d'inverser l'ordre des initiales. L'identification de nos poinçons reste en conséquence pour l'heure à préciser.

Travailler et entretenir le bord...

Un certain nombre d'outils, liés aux activités artisanales ou au nettoyage du bord ont pu être mis en évidence.

- *Les pelles en bois*

Au sud du carré **H 23**, cinq pelles rangées côte à côte, spatule orientée vers l'ouest, ont été découvertes entreposées immédiatement le long du flanc sud de la futaille F6 (cf. plan de la zone fouillée pl. XII, p. 81 et fig. 15, pl. VI, p. 22). Ces pelles, probablement façonnées en hêtre, sont monoxyles.

PELLES EN BOIS	Longueur totale	L. manche	L. spatule	l. max. spatule
NAT 292	111 cm	76 cm	35 cm	20 cm
NAT 353	113,5 cm	80 cm	34 cm	16,5 cm
NAT 354	112,3 cm	74 cm	38 cm	22,6 cm
NAT 361	> 105 cm	80 cm	?	20,5 cm
NAT 362	> 104 cm	74 cm	> 30 cm	23 cm
NAT 363	110 cm	73,5 cm	37,5 cm	24,5 cm

On peut se demander si ces pelles étaient destinées à recevoir une extrémité ferrée, comme c'est le cas de celle que figure le *recueil général des outils* de 1738, sous le titre "*paille pour prendre le sable*" (cf. vignette pl. XXIV, p. 93). *Vingt pelles ferrées*, placées sous la responsabilité du maître, sont d'ailleurs mentionnées dans l'inventaire du vaisseau malouin *La Paix* à son retour de Moka en 1713 (AD 35, 9B249, 20/11/1713). Il faut donc supposer, soit que la fabrication de ces pelles n'était pas achevée au moment du naufrage, soit que l'usage qu'on leur réservait proscrivait ou rendait inutile le recours à un fer. La découverte isolée, directement sur le plancher de cale, en partie sud-est du carré **H 24**, d'une sixième pelle de module identique, également démunie de bout ferré, et dont on peut penser qu'elle servait à bord (NAT 292. cf. fig. 3, pl. III, p. 18 et pl. XXIV, p. 93) suggère plutôt que les pelles trouvées sur l'épave étaient destinées à un usage où le fer était inutile. On pense en l'occurrence aux pelles destinées à charger, décharger et manier le sel dont le *Traité des Pêches* de Duhamel du Monceau montre qu'elles étaient démunies de bout ferré (cf. pl. XXV, p. 94). Ces dernières semblent posséder toutefois une spatule plus creuse que celle des pelles de la Natière.

- *Les balais*

Quatorze lots de brindilles ont été découverts, dans une zone très précisément limitée au nord-est de **H 24** et au nord-ouest de **H 25** (cf. balai NAT 123, fig. 1, pl. II, p. 17. Voir localisation pl. XII, p. 81 et pl. XXIII n° 1, p. 92). Les exemplaires les mieux conservés présentent un triple cerclage de branches de noisetier refendues et deux lots sont constitués de deux essences végétales différentes, associant au même faisceau, sans doute de bruyère ou d'une autre fibre végétale résistante, un noyau

⁷ Tardy 1968 : 26 & 77-87.



central composé de paille. Le profil tronconique, la disposition des cerclages et l'extrémité pointue et usée de trois exemplaires indiquent qu'une dizaine au moins de ces individus servaient de balais et non de simples fagots de brindilles entreposés en tant que matière première ou destinés à être utilisés comme combustible. Leur longueur oscille de 30 à 38 cm. Aucun dispositif de manche ne semble avoir équipé ces balais qui devaient être directement tenus en main. Les dimensions plus modestes des quatre autres individus, de 19 à 26 cm, et la rareté des cerclages attestés sur ces exemplaires ne permet pas d'en déterminer l'usage, combustible, matière première ou balai. La présence confirmée sur le site d'autres individus, glissés et entassés notamment dans la maille, en **H 24.6** à hauteur des accotars, introduit à s'interroger sur l'usage qu'on pouvait faire à bord d'une telle quantité de balais et de brindilles (cf. fig. 10 & 11, pl. V, p. 20-21).

- *Seaux de bois et de cuir*

Deux seaux en bois assemblés, cerclés de noisetier refendu, ont été découverts encastrés l'un dans l'autre sur le flanc est de **H 24** (NAT 305 & 307, cf. localisation pl. 7, p. 23, fig. 4, pl. III, p. 18; fig. 37 pl. XXVI, p. 95). Tous deux semblent avoir été équipés d'une corde de préhension, dont les vestiges de chanvre toronné sont encore visibles dans les trous des douelles de suspension. S'il semble qu'on ait privilégié le chêne pour la fabrication de ces dernières, les douelles de dimension inférieure paraissent indifféremment façonnées en hêtre, bois blanc ou chêne.

SEAUX BOIS	H. utile (sur jable)	H. totale	H. max. (suspension)	D. fond	D. haut
NAT 305	28,8 cm	31 cm	42 cm	20 cm	?
NAT 307	28,5–29 cm	33 cm	40 cm	20 cm	?

Un troisième récipient assemblé en bois a été découvert à proximité (NAT 178, cf. localisation pl. XII, p. 81). Egalement cerclé en noisetier, celui-ci, contrairement aux premiers seaux, présente un profil resserré vers le haut et une faible hauteur. Il est démuné de trous de suspension et sa base large devait lui garantir une bonne stabilité. Le terme de baquet semble du coup mieux convenir à cet individu.

BAQUET	H. utile (sur jable)	H. totale	H. max.	D. fond	D. haut
NAT 178	14,8 cm	17,1 cm	17,2 cm	25 cm	?

Un seau en cuir a été mis en évidence sous la cuve NAT 213, au nord-est du carré **H 24** (NAT 216, cf. fig. 38 pl. XXVI, p. 95). Il était muni d'anses en chanvre toronné gainé de cuir. Les sources historiques signalent l'usage de ces *seilleaux* de cuir, en particulier pour lutter contre les incendies.

SEAU CUIR	H. utile	H. totale	H. max.	D. fond	D. haut
NAT 216		33,5 cm	50 cm	≈17 cm	≈ 28 cm

On peut penser que la hauteur de chacun de ces récipients ne résulte pas d'une mesure aléatoire. La longueur hors tout des douelles composant les deux seaux et la hauteur totale du seau en cuir correspond approximativement en effet à la mesure d'un *pied de roi* (soit 32,5 cm). La hauteur des douelles du baquet n'est pas non plus très éloignée d'un demi-pied ou de six pouces.

- *Une meule à aiguiser en pierre*

Au centre de la zone fouillée en 1999, en limite des carrés **H 24** et **I 24**, une large meule en pierre, déjà aperçue en 1996, gisait inclinée, manivelle en fer tournée vers le sud (NAT 276, cf. localisation pl. XII, p. 81 & pl. XXIII, n° 2, p. 92). Destinée à l'affûtage des outils, elle était probablement placée dans une cuve en bois remplie d'eau, identique à celle représentée sur deux planches du *Recueil général des outils...* de 1738, figurant les instruments de poulieurs et de tonneliers (cf. pl. XXIII, n° 3). Si cette cuve existait à bord et si elle est parvenue jusqu'à nous, elle n'a en tout cas pas encore été localisée. Signalons que l'inventaire d'armement du *Diligent* liste, au registre des ustensiles du charpentier, deux *pierres à meulle garny avec leur sigongue* (cf. annexe 5, p. 78).



- *Un casier à clous ?*

En apparence anecdotique, la découverte, entre les futailles F3 et F5, d'un long casier compartimenté NAT 113 (cf. fig. 2, pl. II, p. 17 ; fig. 13, pl. VI, p. 22 et pl. XXIII, n° 4, p. 92) trouve un parallèle fort intéressant dans un objet identique mis au jour en 1994 sur les épaves de la Hougue (cf. STVH 459, épave A/B, vignette en pl. XXIII). Ces deux individus sont débités sur dosse cependant que leurs faces latérales sont dressées à la scie et les compartiments façonnés au ciseau. Ajoutons que dans les deux cas, leur largeur importante, rapportée à leur hauteur, leur assure une bonne stabilité.

CASIER	Matériau	L. conservée	Largeur	Hauteur	Nbre de cases
NAT 113	Résineux	86 cm	9,7 à 10,2 cm	7,2 cm	> 7
STVH 459 (épave de la Hougue)	Résineux	81 cm	8 cm	5 cm	> 6

La découverte de traces de rouille au fond des logettes du casier de la Hougue nous avait conduit en son temps à privilégier comme identification un casier à clous. Bien que l'élément découvert sur le site de la Natière soit vide et dénué de marque de rouille, on ne peut que proposer à nouveau cette fonctionnalité. Typologiquement très proches et issus de contextes similaires et synchrones, ces deux casiers de rangement, apparaissent en conséquence comme des témoins significatifs de la culture matérielle spécifique de ces contextes maritimes.

- *Les outils du travail du bois*

Une tête de maillet, découverte au sud de la futaille F3, est tout à fait semblable à celle du maillet de calfat figuré en planche 48 du *Recueil général des outils...* de 1738. Cet élément étant, par destination, appelé à recevoir des coups violents et répétés, une fente longitudinale était ménagée de part et d'autre du manche afin d'amortir les vibrations (cf. pl. XXII n° 6 & 7, p. 91). Rapportées aux extrémités, deux bagues métalliques, aujourd'hui disparues, permettaient en outre aux fibres de ne pas s'écraser lors de la percussion. Deux rivets garantissaient enfin la fixation de l'outil sur son manche cylindrique.

Un ensemble de sept outils emmanchés, mis au jour dans le carré H 24, semble également participer de l'outillage du calfat. Nombre d'entre eux sont uniquement attestés par un manche en chêne, le fer ayant disparu. Deux groupes peuvent être distingués, ceux dont le fer était inséré dans une encoche longitudinale pratiquée au centre du manche (NAT 255, cf. pl. XXII, n° 4, p. 91), et ceux dont le fer était fixé le long de l'objet ou assemblé par douille (NAT 250, cf. pl. XXII, n° 3).

OUTILS EMMANCHES	Mode de fixation	Nbre de clous	Longueur manche
NAT 230	Douille ou fixation latérale	2	25,1 cm
NAT 233	Douille ou fixation latérale	?	43,7 cm
NAT 237	Encoche longitudinale	2	cons. 14,5 cm
NAT 250	Douille ou fixation latérale	?	cons. 25,5 cm
NAT 255	Encoche longitudinale	3	cons. 28,6 cm
NAT 260	Douille ou fixation latérale	3	cons. 15,5 cm
NAT 358	Douille ou fixation latérale	?	cons. 8,2 cm

Le rapprochement de ces outils avec la *gratte* figurée en planche 48 du *Recueil général des outils...* (1738), traitant des articles du calfat (cf. vignette en pl. XXII n° 5, p. 91) amène à identifier cette série d'objets de la Natière comme un ensemble de grattoirs et de raclours.

Un vilebrequin incomplet a été mis en évidence en frange ouest du carré H 25 (NAT 148, cf. pl. XXII, n° 2, p. 91). Cet ouvrage soigneusement façonné est muni d'une mèche fixe maintenue par une douille métallique assemblée par six queues d'aronde au corps en bois. Destiné au perçage de trous d'un diamètre unique, ce vilebrequin appartenait peut-être au menuisier ou au tonnelier du bord.

L'attribution fonctionnelle des trois plaques de liège NAT 273, découvertes dans le carré H 24, est tout autant hypothétique, bien que l'inventaire d'armement du vaisseau malouin la *Paix* signale deux *paquets de liege* parmi les articles du tonnelier (AD35. 9B249). Une seule plaque est entière. Elle présente une géométrie régulière et mesure 17 x 63 cm (cf. pl. XX, n° 2, p. 89).

- *De longues aiguilles de cuivre*

Signalons, au titre des découvertes de l'artisanat de bord, la mise au jour de trois longs objets pointus et coudés en alliage cuivreux, préservés sous le canon, en **H 24.6** (NAT 434, 365 et 366).

Ces trois objets, longs d'une quinzaine de centimètres et formés d'une feuille de métal enroulée sur elle-même, sont époutés à une extrémité et munis à l'opposé de trois ou quatre longues encoches. Il a semblé logique d'y voir d'abord des aiguilles destinées aux travaux de voilerie et de ralinguage, c'est en tout cas l'hypothèse qui avait été émise lors de la découverte d'objets identiques sur l'épave du navire de la VOC le *Hollandia*⁸. Des objets similaires, mis au jour sur le site du galion espagnol *Conde de Tolosa*, avaient par ailleurs été identifiés comme des tire balles de chirurgie⁹. La connaissance d'instruments identiques dans des contextes non maritimes, et notamment sur les bords de Saône, nous conduit pourtant à envisager un usage plus large, bien qu'encore indéterminé, pour de tels objets¹⁰.

Fig. 20. Croquis de l'objet en alliage cuivreux NAT 345.

Vaisselle de métal, de terre et de bois...

- « les poteries d'étain »

Les reconnaissances de 1995 et le sondage entrepris en 1996 à l'ouest du site, dans le carré **G 13**, avaient permis de mettre au jour un important ensemble de vaisselle d'étain, notamment les cuillères NAT 4 et 29, les fourchettes NAT 5, 28 et 38, et l'assiette NAT 19. Deux nouveaux éléments sont venus en 1999 s'ajouter à cet inventaire de la vaisselle métallique.

Une très belle écuelle, tournée probablement en étain, munie d'une oreille polylobée rapportée, a été découverte dans le carré **H 24**, sous les seaux NAT 305 et 307 (NAT 293, cf. pl. XIII, n° 9, p. 82). Son mode de fabrication et la présence d'une langue d'aspic sous l'oreille incitent à lui accorder une facture hollandaise¹¹. Signalons qu'une écuelle morphologiquement très proche a été découverte au Québec, dans le Saint-Laurent, sur le site de l'épave dite de l'Anse aux Bouleaux, que les fouilleurs canadiens identifient comme un vaisseau de guerre anglais perdu en 1690¹².

La cuillère NAT 330 a été mise au jour sous le canon en **H 24**. Bien qu'elle soit incomplète, il semble possible de lui restituer un manche qui s'achevait sans doute par une extrémité spatulée (cf. pl. XIII, n° 2, p. 82).

- *La faïence*

Un petit ensemble de faïence décoré a pu être découvert en partie nord-est du carré **H 24** et au nord-ouest de **H 25**.

De facture apparemment identique, trois petits pichets se distinguent néanmoins par leur décor et la présence éventuelle d'un épaulement à la jonction de la panse et du col (cf. fig. 29 pl. XIV, p. 83).

PICHETS	Hauteur	D. max.	D. pied	Epaulement	Décor
NAT 119	10,9 cm	6,7 cm	3,6-4,7 cm	non	Tulipe en bleu & jaune
NAT 129	10 cm	6,4 cm	3,7-4,1 cm	oui	Fleur en camaïeu bleu
NAT 172	10 cm	6,3 cm	4,1 cm	oui	Fleur en camaïeu bleu

⁸ Gawronski et alii 1992 : 463.

⁹ Galion de Tolosa, 1724. Apestegui 1996 : 107.

¹⁰ Information orale de Louis Bonnamour.

¹¹ Nous remercions Thierry Coudert, spécialiste des outils anciens, pour cette information.

¹² Ce bâtiment, qui pourrait être le *Hannah & Mary* ou l'*Elizabeth & Mary*, aurait fait naufrage à l'occasion d'un raid lancé depuis Boston par le Gouvernement de Nouvelle-Angleterre pour s'approprier la Nouvelle-France. Desrosiers 1999 : 37. Voir également le site internet : www.mcc.gouv.qc.ca/phips/.

Peut-être s'agit-il de mesures à vin dont le contenu équivaldrait à des quarts de vin. Leur pâte rougeâtre incite à leur attribuer une origine rouennaise. Un pichet de forme identique, présentant une tulipe jaune et des feuilles bleues identiques à l'exemplaire de la Natière, a été découvert dans les fouilles de la forteresse de Louisbourg, au Canada. Sa hauteur est de 17,5 cm¹³.

De facture identique pour la couleur de la pâte et la forme du pied, une petite tasse en faïence, à anse ronde et oreille trilobée, a été découverte au nord-est de **H 24** (NAT 207, cf. fig. 29 pl. XIV, p. 83). Elle est ornée d'un décor en camaïeu bleu, proche de celui des pichets. On peut utilement la rapprocher d'objets similaires mis au jour sur les épaves de la Hougue (1692, STVH 287 & 438, cf. vignettes en fig. 29, pl. XIV, p. 83).

TASSES FAIENCE	Hauteur	D. max.	Décor
NAT 207	3 cm	7,4 cm	Fleur en camaïeu bleu
STVH 287 (épave E, site de la Hougue)	3 cm	6,1 cm	Aucun
STVH 438 (épave A/B, site de la Hougue)	4 cm	8 cm	Fleur en camaïeu bleu

Ces trois articles procèdent sans doute d'une même production et leur présence sur trois épaves différentes semble attester d'un approvisionnement identique.

- « les terrailles »

Les autres productions céramiques sont signalées par des individus isolés. C'est le cas du pichet en céramique grésée NAT 112, de teinte beige (cf. fig. 30, pl. XIV, p. 83), qui n'est pas sans rappeler les productions du Beauvaisis. Signalons également la présence de quelques fragments de grès normand, mais en nombre bien moindre que les découvertes opérées en 1996 dans le carré G13 (L'Hour 1996 : 12 et 26).

- La vaisselle de bois

Celle-ci n'est attestée que par de rares individus partiellement préservés. On citera la présence d'au moins trois jattes tournées, probablement en hêtre, découvertes en limite des carrés **H 24** et **H 25** (NAT 143, 281 et 364). Un petit cuilleron incomplet, façonné en bois, conclut cet inventaire (NAT 245, cf. pl. XIII, n° 2, p. 82). Il ne semble pas que cet individu ait été muni d'un manche.

Des pommes et des poulies...

55 pièces de grément ont été découvertes en 1999, dont 35 dans le seul carré **H 24**. Certaines sont apparues dès le dégagement de la couche superficielle de sédiment mais la plupart étaient conservées à un niveau inférieur, souvent directement au contact du vaigrage (cf. pl. VII, p. 23).

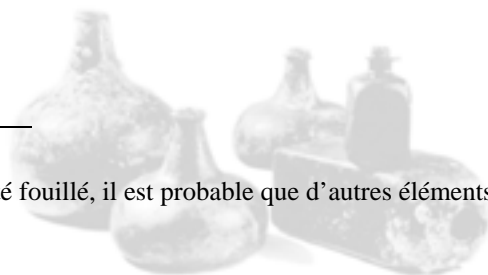
Trois familles principales ont été établies. Elles regroupent les éléments de collier de racage, les margouillots et les poulies.

- Eléments de racage

Au regard des pièces de racage, la majorité des huit pommes tournées et des six éléments de bigot découverts est apparue regroupée en partie nord-est du carré **H 24**, à la limite du carré **G 24**¹⁴. Cette concentration a été génériquement enregistrée comme le Fait 7 au cours de la fouille. Les fragments de bigots étaient rangés selon une orientation est-ouest. Les pommes étaient posées au dessus et sur les côtés de cet ensemble (cf. localisation pl. VII, p. 23).

¹³ Dunton 1971 : p. 19.

¹⁴ Ce dernier carré n'ayant pas été fouillé, il est probable que d'autres éléments de racage y soient à l'avenir découverts.



POMMES	Fait 7	H.	D. max.	D. trou	Débitage	Traitement ext.
NAT 166	F7	11,7 cm	11,4 cm	4,6 cm		?
NAT 192	F7	10 cm	10,6 cm	?	Bois de cœur	aucun
NAT 193	F7	9,8 cm	11 cm	≈ 5 cm	Bois de cœur	aucun
NAT 195	F7	9,5 cm	10,5 cm	4,1 cm		fine rainure
NAT 196	F7	10,2 cm	11 cm	4,2 cm	Bois de cœur	fine rainure
NAT 197	F7	10,6 cm	12 cm	4,8 cm		fine rainure
NAT 287		7,6 cm	8 cm	3,7 cm		gorge & encoche pour étai
NAT 334		7,2 cm	?	3 cm		gorge médiane

Le bigot NAT 333 était posé sur le vaigrage, à un mètre au sud de ce regroupement (cf. pl. XIX, n° 5, p. 88). Il s'agit d'un petit bigot à deux rangs, long de 44 cm., vraisemblablement façonné en frêne. Ses dimensions l'assimilent à un bigot de seize pouces de long.

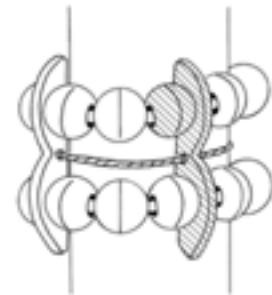
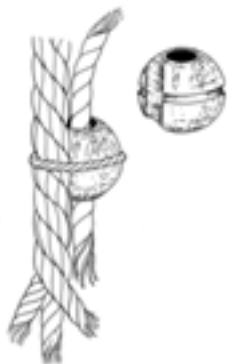


Fig. 21. Croquis de fixation des pommes et bigots de racage autour du mât.



- *Les pommes à passer tournées*

Les pommes tournées NAT 287 et 334 avaient une autre fonction. Elles n'étaient pas en effet enfilées sur un collier de racage mais attachées à un support au moyen de leur gorge engouée. Ces pommes d'étai, de hauban, ou plus généralement dites à *passer*, servaient à conduire les manœuvres. Elles ont toutes deux été découvertes dans la partie orientale de **H 24**.

Fig. 22. Schéma de fixation de la pomme gougée NAT 287.

- *Les margouillets*

Quatre margouillets ont été mis au jour, en limite des carrés **H24** et **H25** (cf. pl. VII, p. 23). Ces objets, probablement tournés en frêne, étaient destinés à être attachés au gréement dormant (cf. pl. XIX, n° 1, 2 & 3, p. 88).

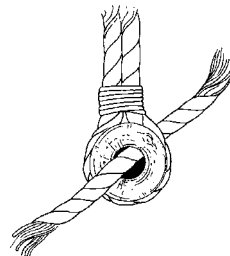


Fig. 23. Schéma de fixation d'un margouillet.

MARGOUILLETS	Diamètre	épaisseur	D. trou	Largeur gorge	Débitage
NAT 170	9,6 cm	5,4 cm	3,2 cm	2,3 cm	sur dosse, 22 cernes
NAT 171	9,8 cm	4,5 cm	3,5 cm	1,8 cm	radial, 29 cernes
NAT 174	12,5 cm	6,5 cm	4,4 cm	2,4 cm	sur dosse
NAT 202	10 cm	6 cm	3,1 cm	2,2 cm	sur dosse

- *Les poulies*

Ces pièces forment le troisième groupe, au demeurant le plus fourni, de cette série de pièces de grément. Elles étaient concentrées sur une zone restreinte, à l'interface des carrés **H 24**, **H 25**, **G 24** et **G 25** (cf. pl. VII, p. 23). Sur 26 poulies de toutes natures et de toutes tailles mises au jour en 1999, vingt l'ont été sur moins de 2m² du site.

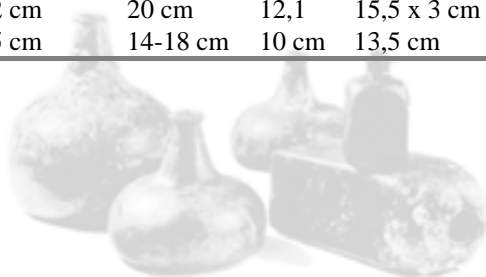
En attendant les identifications systématiques d'essence qui permettront seules de mener une étude morpho-technologique des individus, il est déjà possible de considérer les variations de taille des pièces. Sur seize poulies simples mesurables, plus de la moitié présentent des hauteurs comprises entre 15 et 19 cm, ce qui correspond à des pièces de cinq à sept pouces de long.

POULIES SIMPLES	Haut.	larg.	épais.	D. rouet	é. rouet	D. essieu	Débitage
NAT 111	18,6 cm	16,7 cm	10,4 cm	13 cm	2,9 cm	2,6 cm	Quart de tronc
NAT 118	18	16	8,5	12	3,1	3	Faux quartier
NAT 130	21,6	18,6	11,9	14	3,3	3	Demi tronc, essieu sur dosse
NAT 131	16,2	11,7	7,5	env. 10	2,2	2,3	
NAT 132	24	22	13,8	16	3,5	3	Faux quartier
NAT 154	33,5	23,8	?	24,3	3,7	5,2	Essieu sur dosse
NAT 165	15	12,5	7,5	11	2,4	2,6	
NAT 175	21,2	18,1	11,4	14,2	3,4	2,7	Demi tronc, essieu en bois de cœur
NAT 179	15,4	12,7	7,1	abs.	abs.	1,8	Sur dosse
NAT 220	13	10,7	7,9	8	1,5	1,8	
NAT 227	17	14	8,6	11,4	2,6	2,8	
NAT 228	16,5	14	8,4	12,5	2,9	3,3	
NAT 264	18,5	16	8,5	11	2,8	2,7	
NAT 321	23	19,5	12	14,8	3	3,3	Sur dosse, essieu sur dosse
NAT 322	26,2	22,1	14	17,5	3	3,2	
NAT 348	15,8	12,1	7,9	11,5	2,5	2,5	

Signalons le cas de la poulie NAT 179 dont la caisse est voilée et le rouet absent. Le fait que l'essieu soit en place indique que cette disparition n'est pas postérieure au naufrage. On ne peut guère non plus, pour justifier l'absence de rouet, envisager un processus de dégradation différentielle puisque le rouet est habituellement tourné dans une essence aussi résistante que celui de la caisse. Il est donc plus raisonnable de considérer qu'il s'agit d'une pièce brisée, stockée à fond de cale pour y être réparée. Cette hypothèse semble en effet préférable à celle d'une pièce neuve, montée en quelque sorte en kit, car l'essieu porte de légères traces d'usure signalant la présence ancienne d'un rouet. Quant à l'aspect voilé que présente la caisse, on peut penser qu'il s'agit d'un phénomène de déformation postérieur au naufrage et peut-être lié précisément à l'absence d'un rouet.

Deux poulies doubles assez mal conservées et deux poulies violon, ou doubles de palan, ont également été mises au jour dans cette partie du site. La poulie violon NAT 314 a conservé son estrope composée d'une aussière à quatre torons fourrée. Celle-ci est terminée par un nœud de cul de porc double (cf. fig. 19, pl. VIII, p. 24 ; pl. XVIII, n° 2, p. 92).

POULIES VIOLONS	Long.	Larg.	Ep.	rouet 1	rouet 2	D. essieux
NAT 164	42 cm	20 cm	12,1	15,5 x 3 cm	11 x 2,5 cm	3,5 & 2,6 cm
NAT 314	35 cm	14-18 cm	10 cm	13,5 cm	11 cm	3,1 & 2,2 cm



- *Les poulies à moque*



Les deux pièces NAT 173 et 345 (cf. pl. XVIII n° 4, p. 87), qui sont identiques, présentent beaucoup de similitudes et des dimensions équivalentes à celles des poulies simples. Elles en possèdent notamment les engoujures nécessaires à l'estropage. Elles sont en revanche démunies de mortaise de rouet et sont seulement percées d'un orifice cylindrique. Leur corps massif devait en faire des ouvrages solides, au rôle comparable à celui d'un margouillet ou d'une pomme à passer.

Fig. 24. Schéma d'utilisation d'une poulie à moque

POULIES A MOQUE	Long.	Largeur	épaisseur	D. orifice
NAT 173	15,5 cm	14,2 cm	10,2 cm	3,6 cm
NAT 345	18,9 cm	14,2 cm	10,5 cm	4 cm

- *Autres ouvrages du gréement*

Signalons, pour conclure cet inventaire des pièces du gréement, la découverte de deux caps de mouton en **H 24** (NAT 177 et 341) et celle de plusieurs cabillots tournés, malheureusement incomplets (cf. dessin de l'objet NAT 349, pl. XIX, n° 4, p. 88).

La découverte, en limite des carrés **H 24** et **H 25**, d'une belle heuse de pompe de cale posée sur le vaigrage, doit également être mentionnée (NAT 271, cf. pl. XVIII, n° 1, p. 87). Si cette pièce ne participe pas des objets du gréement, il convient néanmoins de rappeler que sa fabrication était confiée aux poulieurs. Cette pièce entière, en orme tourné en bois de cœur, jouait un rôle de piston mobile dans le corps de pompe, en opposition à une chopine qui était fixée en partie basse du conduit. L'absence de traces d'usure ou de fixation pour un clapet en cuir, autant que la présence de stries de tournage bien nettes, indiquent selon toute vraisemblance qu'il s'agit d'un objet neuf, entreposé en rechange. Ces articles mobiles des pompes étaient en effet soumis à de grands efforts de tension et de friction et devaient probablement être régulièrement remplacés. Signalons à cet égard que l'inventaire d'armement du navire *La Paix* atteste la présence à bord, en 1713, au retour d'un voyage au long cours, de douze heuses de rechange, soit trois par pompe (AD35, 9B249, minutes du greffe 20/11/1713). A bord, les heuses étaient confiées à la responsabilité du calfat.

Des toiles et des boutons... et un petit singe

Parmi le grand nombre de petits objets découverts dispersés dans la zone de fouille, une majorité d'entre eux, tels les fragiles vestiges végétaux, feuille ou noix par exemple, ou les chaussures de cuir, ne trouvera sa pleine signification qu'à terme, dans le cadre d'une étude globale. Aussi ne citerons nous ici pour mémoire que quelques objets, sans doute plus naturellement significatifs.

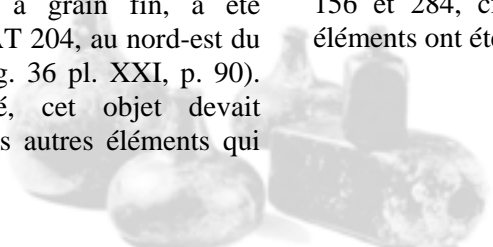
coulissaient probablement dans l'une ou l'autre des mortaises ménagées de profil dans sa masse. Plusieurs traits et chiffres, parmi lesquels on croit pouvoir identifier le chiffre 248..., marquent les deux faces planes de cet instrument, qui n'est pas sans rappeler l'élément coulissant d'une arbalétrille ou d'un bâton de Jacob. Il pourrait également s'agir d'un élément d'instrument de mesure de menuisier.

- *Une platine d'élément de navigation ?*

Une petite platine en bois, longue de 13 cm, sculptée dans une essence à grain fin, a été découverte, sous le textile NAT 204, au nord-est du carré **H 24** (NAT 211, cf. fig. 36 pl. XXI, p. 90). Bien qu'apparemment isolé, cet objet devait s'assembler à un ou plusieurs autres éléments qui

- *Tournerie de bois*

Une petite boîte ronde en bois à grain fin doit également être signalée dans cet inventaire (NAT 156 et 284, cf. pl. XIII n° 1, p. 82). Ses deux éléments ont été découverts à quelques



jours d'intervalle à l'ouest du carré **H 25**. On ignore l'usage de ce petit récipient en bois tourné.

- *Tournerie sur os*

Le manche en os tourné NAT 251, découvert en **H 24**, n'est guère plus identifiable (cf. pl. XIII n° 7, p. 82). On ne sait s'il s'agit plutôt d'un manche d'outil, de couvert ou d'objet personnel. Ce type de production est généralement considéré comme d'origine hollandaise et l'on peut citer des objets identiques mis au jour sur le site du navire de la Compagnie des Indes Hollandaises *Hollandia* perdu en 1743 aux îles Scilly¹⁵.

- *Onguent ou préparation culinaire*

Une découverte émouvante et qui témoigne bien de l'extraordinaire potentiel du site fut la mise au jour en **H 24.6**, sous le canon, d'un très petit pot en céramique rempli d'un matériau de teinte rosée (NAT 338, cf. pl. VII, p. 23). Ce petit mortier miniature, façonné dans une céramique à pâte claire et à glaçure plombifère verte, est en effet rempli d'une matière souple et grasse non identifiée. On songe plus volontiers à un fard, ou à une pommade médicinale qu'à une préparation culinaire, quoique la localisation de cette découverte la situe à proximité d'une zone effondrée de la cuisine. Les analyses qui sont en cours devraient permettre de préciser la nature de ce matériau.

- *Pipes en terre*

Six pipes ou fragments de pipe ont été mis au jour dans les carrés voisins **H 24.6** et **H25** (cf. annexe 3, p. 74). On décompte notamment dans ce modeste inventaire quatre fourneaux et deux fragments de tuyau dont l'un présente un motif spiralé (NAT 127). On note également la présence des initiales **TO** gravées sur l'arrière des fourneaux NAT 120 et 326 (cf. pl. IV, p. 19). Un fourneau similaire avait été mis au jour en 1978 lors des prospections réalisées par Loïc Langouët dans l'anse Solidor¹⁶. Selon Maurice Raphaël, à l'expertise duquel nous avons confié les pipes de la Natière, il faut sans doute accorder à cet ensemble une origine anglaise. L'analyse typo-chronologique concourt en outre à accorder à l'ensemble des fourneaux une date de fabrication comprise entre 1680 et 1710 alors que le diamètre des tuyaux, dont on connaît cependant la fragilité du témoignage en l'absence d'un

échantillonnage fourni, conduit à leur accorder une datation entre 1697 et 1723. La marque **TO** enfin est une marque anglaise qui a été successivement utilisée par huit fabricants. Selon Maurice Raphaël (cf. *infra* annexe 3, p. 74), c'est toutefois à Thomas Owen, premier du nom, pipier à Bristol entre 1698 et 1725, qu'il faut attribuer la production des fourneaux découverts à la Natière.

Fait singulier, à mettre une fois encore en relation avec le remarquable état de conservation du site, du tabac, dont l'analyse reste à faire, a été découvert dans le fourneau NAT 327¹⁷.

- *Textiles et tricot*

Quatre textiles repliés, apparemment réalisés en fibre végétale, ont pu être prélevés sur le site dans le carré **H 24** (NAT 204, 262, 278 & 304). Dans l'attente de leur analyse, on ne peut énoncer aucune précision à leur sujet, ni même déterminer s'il s'agit d'individus différents ou de fragments d'un seul ouvrage.

Le petit fragment fibreux NAT 344, découvert dans le chaudron NAT 315, en limite des carrés **G 23** et **H 23**, s'est en revanche avéré être un fragment de tricot, probablement réalisé en fibre animale (cf. pl. XX n°1, p. 89). Si une grande partie du vêtement a disparu, on peut cependant y reconnaître un bord en forme, portant des traces de couture, ce qui incite à voir dans cet objet un fragment de moufle ou de chausse.

- *Boutons d'habillement*

Liés peut-être à la présence des textiles, plusieurs boutons ont été découverts sur le site.

Quatre boutons bombés en métal blanc, présentant une simple rainure concentrique le long du bord, ont été mis en évidence. Deux d'entre eux étaient localisés sous le textile NAT 204 (NAT 152, 208, 209 & 297, cf. pl. XIII n° 6, p. 82). Trois individus présentent une attache de fixation monobloc, formée d'une simple languette rectangulaire percée, cependant que le quatrième dispose d'une attache en forme d'anneau (cf. pl. XIII n° 6 haut, p. 82).

De dimension plus modeste mais statistiquement mieux représenté, puisque seize individus ont été mis au jour, un second modèle de bouton, cette

¹⁵ Gawronski et alii 1992 : 466.

¹⁶ Schiber-Cotton 1990 : 200.

¹⁷ Un prélèvement fibreux a pu en être effectué.

fois en bois tourné, a été inventorié sur le site. Ils proviennent tous du carré **H 24** où quatre d'entre eux ont été découverts dans le seau en cuir NAT 216. A l'exception d'un individu tourné en forme de sphère aplatie (NAT 243), ces boutons présentent tous une face plate et une face bombée plus ou moins prononcée. Ils sont perforés d'un seul trou central (cf. pl. XIII n° 3, p. 82).

Trois rondelles de cuir, perforées de deux trous centraux, ont été découvertes en association avec les boutons en bois, dont deux dans le seau en cuir NAT 216. L'hypothèse que nous privilégions est que ces rondelles jouaient un rôle de renfort pour la fixation des boutons qu'elles venaient probablement affronter par l'intérieur du tissu (NAT 244, 247 & 282, cf. pl. XIII n° 4, p. 82).

- *Cordages de chanvre toronnés et tressés*

Si quatre éléments de cordage, essentiellement toronné en chanvre, ont pu être prélevés sur le site, un seul mérite d'être ici évoqué. Il présente en effet la particularité d'être tressé, de façon à former une sangle plate et étroite de 2,5 à 4 cm de largeur (NAT 218, cf. pl. XVIII n° 5, p. 87).

Signalons d'autre part que la futaille F3 était entourée, au sud et au nord, d'épais entrelacs d'aussière lovée, qui furent prélevés en partie sous le numéro d'inventaire NAT 114. Dans les derniers jours de la campagne, il nous a également été donné d'observer, lovées sous les deux barrots de pont des carrés **H 23** et **H 24**, deux glènes d'aussière en si excellent état que tout laisse supposer qu'elle n'avaient jamais servi. Les difficultés pour en assurer le prélèvement puis la conservation nous a conduit à en repousser à la campagne 2000 la mise au jour (cf. fig. 15, pl. VI, p. 22).

- *Une première victime du naufrage...*

Dernier élément de cet inventaire mobilier, un ensemble ostéologique a été mis au jour en frontière ouest du carré **H 25**. Les os inventoriés ont pour l'essentiel été découverts au contact du vaigrage, bloqués dans une sorte de niche ménagée, au nord par le corps d'une poulie, à l'ouest et par en dessus par la caisse à bouteilles qui constitue le Fait 2. Vers l'ouest, ces vestiges de paléofaune sont partiellement prisonniers du sédiment qui noie tout le mobilier piégé sous le canon et il est donc vraisemblable que d'autres os seront découverts après le relevage de cette pièce d'artillerie et la poursuite de la fouille dans le carré **H 24**.

Il ressort de l'analyse réalisée par Philippe Migaud et Magali Perez (cf. *infra* annexe 2, p. 72) que ces ossements appartiennent à un même squelette de petit singe de la famille *Macaca Sylvanus*, autrement dénommé le *Magot*. La présence de certains ossements en connexion anatomique et le caractère groupé des découvertes semblent indiquer que l'animal est mort accidentellement, sans doute lors du naufrage. La présence d'épiphyes non soudées permet en outre d'affirmer qu'il s'agissait d'un très jeune individu, âgé de moins de six mois au jour de sa disparition. Philippe Migaud et Magali Perez observent que le Magot est le seul macaque résident à la fois en Afrique du Nord et sur le rocher de Gibraltar, alors que toutes les autres espèces de macaque sont d'origine asiatique. Cette identité de la première victime avérée du naufrage de la Natière, rapportée à l'âge de l'individu, doit naturellement nous inviter à rechercher une escale nord-africaine ou sud espagnole, Cadix, Alicante... dans le cours du dernier périple et dans les six derniers mois de voyage du bâtiment perdu à la Natière.

Une architecture navale préservée

Faute d'avoir pu achever la fouille de la zone étudiée en 1999, l'étude architecturale de l'épave s'est bornée en 1999 à quelques observations succinctes et au levé d'un plan rapide.

Interprétation des structures mises au jour

On peut supposer que les deux éléments isolés en **H 23** et **H 24** matérialisent, par leur orientation nord-ouest/sud-est, l'axe de deux supports de pont (cf. pl. V, p. 20-21). Leur échantillonnage est sans doute insuffisant pour les barrots d'un pont massif et continu, mais ces pièces pouvaient soutenir un pontage léger ou partiel. Ils sont situés à un peu plus de deux mètres l'un de l'autre et l'on peut supposer que la planche large fixée contre la muraille, au sud de **I 23** et **I 24**, participe également à ce dispositif de pont.

L'orientation générale sud-ouest/nord-est des éléments longitudinaux observés en **I 24** et **H 25** est identique à celle des vestiges architecturaux identifiés en 1996 en **G 13** (cf. plan pl. XI, p. 80). On peut y reconnaître un vaigrage et un bordé, séparés par des éléments de membrure. Le plan semble témoigner en **H 25** d'un relatif

resserrement des formes, en particulier au niveau du vaigrage, ce qui n'est pas surprenant compte tenu de l'implantation de la zone de fouille à l'extrémité orientale du site. On notera également la présence de vestiges d'un lambrissage en résineux sur le vaigrage dégagé dans le nord du carré **H 25** (cf. fig. 9-10, pl. V, p. 20-21).

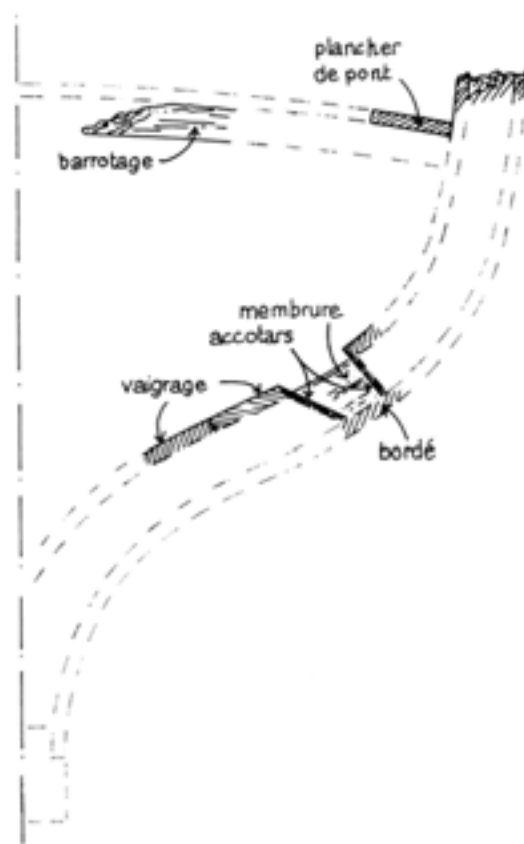
Une lumière, dégagée dans le carré **H 25** sur plus d'un mètre de longueur, est pratiquée dans le vaigrage. On distingue par cette ouverture l'organisation de la membrure, sans pour autant toujours bien la comprendre. La maille est en effet close à son tour par des accotars solides insérés transversalement en biais entre les couples et biseautés pour mieux épouser le can de la vaigre ou plutôt sans doute de la serre sur laquelle ils s'appuient. Sur la face supérieure même de la membrure, des planchettes rectangulaires, dont le fil du bois est disposé dans le sens longitudinal de la coque, s'entremettent et reprennent en les prolongeant l'angle et la disposition des accotars. Fixées par six clous sur le can du vaigrage et la face supérieure de la membrure, toutes ces pièces de remplissage concourent à rendre totalement imperméable au regard cet espace de charpente. La face supérieure de la membrure était elle-même enfin couverte par une planche plate qui la dissimulait... Si l'on ajoute que la maille est totalement remplie de fagots de brindilles, très difficiles aujourd'hui à déloger, on comprendra mieux que seul un démontage méthodique de ces assemblages permettra de rendre compte de leur organisation. Pour l'heure, on peut simplement remarquer l'absence apparente de trace d'usure sur toute cette architecture et s'interroger sur le caractère presque méticuleux avec lequel ont été réalisés le remplissage et la protection de la maille. Cet aménagement trahit-il une fonction spécifique du bâtiment ou révèle-t-il une *signature technique* particulière du chantier d'origine du bâtiment ? Il est aujourd'hui trop tôt pour répondre. On peut seulement observer que ce caractère très soigné de la construction avait déjà été considéré comme un indice notable lors de l'ouverture en 1996 du sondage 1 à l'ouest du site. On y avait également signalé la présence d'accotars fermant la maille ... Deux niches, pratiquées à même hauteur dans la maille des membrures et distantes de 2m15, ont été localisées. Leurs montants latéral et supérieur sont faits de pin sylvestre. Le montant inférieur est en chêne. Immédiatement sous ce niveau, au moins cinq planches en hêtre, minces et de faible longueur, sont juxtaposées bout à bout sur chant et jouent le rôle d'accotar en fermant la maille... (cf.

L'Hour 1996 : 15). En **G 13**, on se trouvait en revanche à un niveau d'élévation de la carène qui ne doit pas être symétrique à celui des carrés **H 24** et **H 25**. L'angle formé par les accotars avec le vaigrage était d'ailleurs en **G 13** assez proche sans doute de 90° alors qu'il est presque de 130° en **H 25**.

Première restitution des vestiges

Si l'on s'essaye à l'exercice périlleux de la restitution et si l'on replace les supports de pont à l'horizontal, cette ouverture dans le vaigrage se situerait en fait en **H 24/H 25** aux alentours du bouchain, ce qui expliquerait l'angle de 130° observé entre le vaigrage et les accotars. L'hypothèse présentée ci-contre ne prétend pas fournir pour autant un positionnement précis des structures mises au jour, mais propose simplement une hypothèse de restitution en élévation des vestiges architecturaux dégagés dans les carrés fouillés.

Fig. 25. Croquis de positionnement simplifié des vestiges dans la charpente d'un navire.



Plus étonnants encore demeurent pour l'instant les deux massifs de bois de section carrée dressés dans l'angle nord-est de **H 23** et dans l'angle sud-est de **H 24**. S'il semble logique d'y reconnaître deux épontilles, leur implantation ne correspond nullement à l'axe général de la charpente (cf. plan des structures architecturales pl. V, p. 20-21). Là encore, seul le dégagement des structures permettra de répondre aux questions posées.

Répartition spatiale des vestiges

Au bilan, on serait tenté de conclure ce chapitre comme nous le faisons en 1996, en rappelant simplement que les éléments d'architecture observés l'ont été sur une section trop modeste de la carène pour que le doute ait été levé ... On peut cependant, au vu des découvertes de mobilier opérées tant en 1996 qu'en 1999, proposer quelques considérations d'ordre général sur la répartition spatiale des vestiges.

En 1996, le sondage **G 13**, ouvert à l'ouest du site, avait permis de mettre au jour un mobilier diversifié, caractérisé en particulier par une douzaine de piluliers en faïence blanche, des petites fioles en verre et en grès normand, ainsi que des petits objets, peigne, étui à épingles, crucifix et poids de pile à godets. Un nombre relativement important d'objets en vaisselle d'étain avaient également été découverts. En 1999, à l'autre extrémité du site, ce sont les récipients culinaires, l'outillage spécialisé et les objets du gréement qui ont constitué le gros de nos découvertes. Rapportée à la localisation, à l'est de l'épave, en **I 21** et **G 26**, de deux ancrs massives, cette répartition spatiale nettement différenciée des découvertes permet de conjecturer que l'est du site, qui semble héberger la cuisine, la resserre aux poulies et autres articles du gréement ainsi qu'une soute aux liens, abrite sans doute aussi l'avant du bâtiment naufragé, cependant que l'ouest, avec la découverte des biens personnels des officiers, du chirurgien ou de l'aumônier, en recèlerait vraisemblablement la partie arrière.





Rapport de naufrage du *Saint-Jean-Baptiste la Faluère*, portant la signature de son capitaine, Pierre Léveillé. (AD 35, 9B521. Rapports des capitaines, f° 54V, 21/11/1713)

IV

Identification de l'épave et contexte historique



Nom	Type	Année naufrage	Port	Canons	Lieu de naufrage	Equipage	Armement / cargaison	Provenance	Divers	Source d'archives
Saint-Ignace		1638 (18/08/1638)			Coule à Saint-Malo					E. Feige
Tina	Hollandais	1670			Coule "à la vue de la ville", en entrant sans pilote.	Cap. Jean Rose				MS 16F221 (2) Abbé Manet
Village de Beds		1687	120 tx		Coule près de l'Eperon à Saint-Malo					E. Feige
Jeune Française		1690			Coule à fond à la Traversaine		Chargement de morue			G. Bousquet E. Feige
César	SM ?, 1681 ?	1692	250 tx	Percé pour 18	Echoué au mouillage de Belle-Grève, au milieu de la Rance	71 hommes	Chargement de tabac		9 canons sont récupérés	AN, Mar. B3 68, B2 83, B3 73 & B3 75
Soleil	Frégate de Saint-Malo	1692	160 tx		Echouée près de la balise de la fosse aux Dinannais					G. Bousquet E. Feige
Saint-Esprit	Frégate de Saint-Malo	1693			Echoue sur des pierres plates, près de la balise de la fosse des Dinannais	Arm. Noël Danycan, de Lépine Cap. Du Colombier Gris puis Alain Porée ?		1 voyage à la Martinique		G. Bousquet E. Feige
St-François-Xavier, ND-du-Rosaire		1694	120 tx	10 canons	Echoue en dedans du fort de la Conchée, à une 1/2 lieue du fort royal sur la Platte		Sel	De Ré	Une voile et 8 mousquets sont récupérés	E. Feige
Charles	Brûlot	1695			Près du fort de la Conchée					E. Feige
Trinité	Saint-Malo	1698	200 tx	17 canons	Près de Saint-Malo			de Bilbao		E. Feige
Marie-Anne	Brick	1700	70 tx		Coule sur les Pierres des Portes. Sous 20 pieds d'eau à basse mer		Chargement de morue			G. Bousquet E. Feige
Monarque		1700 ou 1701	260 tx		Talonne sur l'Eguille et l'Etrands, coule près de Cézembre, par 6 pieds d'eau à basse mer.	Arm. Magon de la Lande 31 hommes	Laine	De Lisbonne et d'Almería	Des fgts sont retrouvés à Cézembre	G. Bousquet E. Feige
Charmante	Corsaire de SM	1702	200 tx	22 canons	Sur la basse du Forbin, Pierres des Portes	Arm. Louis Ducoudray Cap. Nicolas Onfray, Sr de la Gatinais				AD35 : 9B515 SHM Brest PC6 109/12 Martin-Desgrèves, sd, p40 G. Bousquet
Aigle d'Or	Prise hollandaise	1705	300 tx	30 canons	Fosse aux Dinannais, près du môle des Noires					
Censuré	Corsaire de SM	1705 (10/01/1705)			A la pointe de Cancaval, près de Dinard.	Arm. Julien Girard Cap. Gilles Gilbert Duclos	Revient avec deux prises	De Montbay, GB	L'équipage se noye dans la chaloupe	E. Feige
Brilhac	Corsaire de SM, 1705	1708 (28/08/1708)	300 à 350 tx	32 canons	Jeté à la côte à l'entrée des Bas-Sablons. Dépecé.	Arm. Guillaume Rouzier Cap. J. Rouzier 120 hommes	240 000 piastres	Mer du Sud		SHM Brest : PC4 178 AD35 : 9B478
Bretagne	Corsaire de SM	1711 (23/11/1711)	300 tx	30 canons	Coule à l'ancre au pied du fort La Latte, lors d'une tempête	Arm. Julien Lebreton ; Cap. J. Chauchard de la Vicomté 116 / 219 hommes	Monnaie		Navire neuf	Martin-Desgrèves, sd, index E. Feige
Royalle-Anne	De Bristol, prise du Chasseur	1711	250 tx	15 canons	Talonne la Savatte et est échouée devant la ville pour être déchargée		Figues, oranges, citrons	De Lisbonne vers GB		AD35, MS
La Faluère		1713 ou 1714	300 tx		Au milieu de la rade	Arm. Le Jolif			Des plongeurs y travaillent	AN, Mar., B2 238 - AD35 9B521

Saint-Jean-Baptiste	Saint-Malo, avril 1706	1713 ou 1714	300 tx	30 canons	Perdu dans la rade en entrant	Arm. Athanase Jolif Cap. Desvaux l'Eveillé		Du Petit Nord		SHMBrest PC4 178 & 178bis - AD35 9B521
Paix	Saint-Malo	1715	150 tx	16 canons	Coule en entrant dans les passes	Arm. Girard Cap. Jacques Girard		Voyage au Petit Nord		SHM Brest : PC4 178 ; PC6, St-Malo 1715, n°42
Saint-Antoine		1721	70 tx		Coule en travers de la Mercière					E. Feige
Saint-Jean-Baptiste		1721		20 canons	Echoue sur les fours des grèves devant Saint-Malo	48 hommes		De Cadix		E. Feige
Toupet		1721	80 tx		Coule à la pointe de l'Aiguille, à l'entrée de la Grande Porte			De Terre-Neuve		G. Bousquet E. Feige
Marianne		1724	200 tx	? canons	A touché en Rance, sur la Pierre	Arm. Bossinon Cap. Martin Poitevin		de Dantzig		SHM Brest : PC4 178
Jean-Baptiste		1729	200 tx	18 canons	"A touché entre les portes et n'a pas fait le voyage"	Arm. Beauvais du Fer Cap. Le Marcans 33 hommes				SHM Brest : PC4 178
Aimable Catherine	Saint-Malo	1734	200 tx		Fosse aux Dinannais, près du môle des Noires	Arm. Guillemault Guillaume Cap. Dufresne Legué Locquet 90 hommes	Pêche	La Grande baye Marseille		SHM Brest : LC 1733, n°60 G. Bousquet E. Feige
Sauveur		1737 (30/04/1737)	200 tx	18 canons	Brûlé entièrement dans la rade de Saint-Malo	Arm. Boisouge Pottier Cap. Pierre de la Rüie 83 hommes		Du Petit Nord	L'équipage est sauvé	SHM Brest : PC4 178
Notre-Dame de Lorette	Saint-Malo, 1726	1739 (28/07/1739)	200 tx	16 canons, percé pour 26	Coule sur la Moulière, sous le Décollé près du cap Fréhel (en sortant de SM)	Arm. Duclos Jolif Cap. Joseph Durand 33 hommes	Blé	De Cadix Coule en sortant de SM	L'équipage est sauvé	SHM Brest : PC4 169, 169.3, 178
Gaspar Auguste	Saint-Malo, 1735	1741 (30/04/1741)	168 tx	percé pour 22	Brûlé par accident dans le port de SM	Arm. Magon de la Lande				SHM Brest : PC4 169
Vierge de Grâce	Saint-Malo, 1735	1741 (30/04/1741)	250 tx	Percé pour 22	Brûlé par accident dans le port de SM	Arm. Desormes Goret				SHM Brest : PC4 169.3
Saint-Esprit	Brigantin de L'accadie, 1737	1743 (02/03/1743)	40 tx		En entrant à SM sur les Pierres de la Petite Porte	Arm. Claude Girard				SHM Brest : PC4 169.3
Sainte-Famille	Saint-Malo, 1736	1743	200 à 250 tx	26 & 28 canons, percé à 32	Submergé après échouage près de Saint-Malo	Arm. François de Lamotte puis Vve de Lamotte (Cap. Chev. de Lamotte) ; 39 à 76 hommes		Vient de St-Domingue en 1743		SHM Brest : PF 1/27, PC4 169.3 E. Feige & G. Bousquet
Dame Hélène Dorothée	Navire marchand, Koningsberg, Prusse	1757	70 tx		Pierre de Rance		Navire marchand	De Granville à Hambourg		AD35 : 9B507
Citoyen	Navire neuf	1762	130 tx	8 canons	Près de la rade du cap Fréhel	Arm. Dubois Capitaine : Pierre Deslandes				E. Feige
Demoiselle Anne	De Bolswart	1766	130 tx		Coule après avoir talonné sur la Pierre de la Porte					E. Feige

Tableau A. Récapitulatif des naufrages en baie de Saint-Malo (1638-1766)

IV.

Identification de l'épave et contexte historique

Un voyage au long cours dans les archives

L'analyse du mobilier mis au jour par les premiers inventeurs du site ou découvert au cours de notre opération d'expertise nous avait amené, en 1996, à dater l'épave de la Natière dans la première moitié du XVIII^e siècle. Plus précisément, l'existence dans notre inventaire de mobiliers datés assez tôt dans le siècle mais dont la chronologie se tempérait de la présence d'un fragment de petit pichet en faïence, typique, d'après les spécialistes, d'une production rouennaise ou picarde postérieure à 1725, nous avait conduit à privilégier pour le naufrage une chronologie moyenne, entre 1720 et 1745, assortie d'une marge d'incertitude de quelques années avant 1720. La confrontation de cette hypothèse avec les informations recueillies dans les archives nous avaient finalement incité, en conclusion de notre rapport d'expertise, à proposer deux identifications pour l'épave : d'une part la frégate *La Faluère* perdue, selon les sources consultées, en 1713 ou 1714, d'autre part la frégate *Sainte-Famille* perdue en 1743¹⁸.

L'un des premiers résultats de la campagne de fouille 1999 a été d'abaisser la chronologie du site. Le profil des bouteilles en verre et la typologie des pipes en terre plaident en effet plutôt en faveur d'un naufrage survenu dans les dernières années du XVII^e siècle ou les deux premières décennies du XVIII^e siècle. Forts de ces données nouvelles, nous avons entrepris un vaste travail collectif de dépouillement systématique des archives disponibles. Cette quête, qui nous a successivement conduit aux Archives Municipales de Saint-Malo,

aux Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine et des Bouches-du-Rhône, au Service Historique de la Marine à Brest et aux Archives Nationales, se poursuit activement et nécessitera sans doute encore plusieurs années de dépouillements méthodiques. D'ores et déjà cependant, elle nous a livré une manne d'informations dont il n'est naturellement pas dans les objectifs de ce rapport de dresser le catalogue exhaustif, mais dont nous entendons livrer cependant une synthèse étoffée.

De nombreux naufrages

Elaboré dès 1996, à partir d'un premier corpus de données compilées depuis près d'une dizaine d'années par Gérard Bousquet et Emmanuel Feige, l'inventaire des archives nous a primitivement conduit à dresser une liste, sans doute assez exhaustive, de 36 naufrages advenus dans la baie de Saint-Malo entre 1638 et 1766 (cf. tableau A pp 46-47). Réalisé à ce stade par simple *coup de sonde*, un premier dépouillement des archives nous a néanmoins permis d'exclure d'emblée la majorité de ces naufrages. Passés au tamis de l'analyse critique, les résultats de la campagne de fouille 1999, corrélés à ceux de l'expertise de 1996, nous ont en effet permis, dès juillet 1999, de dresser un portrait-robot assez convaincant du bâtiment perdu sur les roches de la Natière. Le navire recherché se doit ainsi de satisfaire à un certain nombre de critères, tel qu'un port d'au moins 250 tonneaux, et une artillerie de 25 à 30 canons. Il doit en outre avoir fait naufrage, probablement en entrant dans la rade, à une date comprise entre 1685/90 et 1715/20.

Au regard du tableau A des pages 46 & 47, un tri rapide des données réunies sur chacun des

¹⁸ L'Hour 1996 : 11 & 17.

naufages recensés nous a conduit à écarter près d'une trentaine de bâtiments; soit que leur tonnage ou leur batterie aient été jugés trop modestes, soit que le lieu de naufrage indiqué par les archives ne souffrait pas de confusion avec le site de la Natière, soit encore que la date de leur perte s'éloignait trop sensiblement de la fourchette chronologique

préalablement définie. La liste des possibilités s'est ainsi trouvée réduite à une douzaine de bâtiments (cf. tableau B p. 49). Dès le mois de septembre 99, notre enquête s'est en conséquence plus volontiers concentrée, mais pas exclusivement focalisée, sur les bâtiments retenus ci-dessous.

Nom	Type	Année naufrage	tx	Canons	Lieu de naufrage	Equipage	Arme-ment / cargaison	Venant de	Divers	Source d'archives
Saint-Esprit	Frégate de Saint-Malo	1693			Echoue sur des pierres plates, près de la balise de la fosse des Dinannais	Arm. Noël Danycan, de Lépine. Cap. du Colombier Gris & Alain Porée ?		1 voyage à la Martinique		G. Bousquet E. Feige
Monarque		1700 ou 1701	260 tx		Talonne sur l'Eguille et l'Etrands, coule près de Cézembre, par 6 pieds d'eau à basse mer.	Arm. Magon de la Lande 31 hommes	Laine	De Lisbonne et d'Almería	Des fgts de la coque sont retrouvés à Cézembre	G. Bousquet E. Feige
Charmante	Corsaire de SM	1702	200 tx	22 canons	Sur la basse du Forbin, Pierres des Portes	Arm. Louis Ducoudray Cap. Nicolas Onfray, Sr de la Gatinais				AD35 : 9B515 SHM Brest PC6 109/12. Martin-Desgrèves, p40
Aigle d'Or	Prise hollandaise	1705	300 tx	30 canons	Fosse aux Dinannais, près du môle des Noires					G. Bousquet
Censuré	Corsaire de SM	1705 (10 janvier)			A la pointe de Cancaval, près de Dinard.	Arm. Julien Girard Cap. Gilles Gilbert Duclos	Revient avec deux prises	Côtes anglaises Montbay	L'équipage se noye dans la chaloupe	E. Feige
Brilhac	Corsaire de SM, 1705	1708 (28 août)	300 à 350 tx	32 canons	Jeté à la côte à l'entrée des Bas-Sablons. Dépecé.	Arm. Guillaume Rouzier Cap. J. Rouzier 120 hommes	240 000 piastres	Mer du Sud		SHM Brest : PC4 178 AD35 : 9B478
Royalle-Anne	De Bristol, prise du Chasseur	1711	250 tx	15 canons	Talonne la Savatte et est échouée devant la ville pour être déchargée		Figues, oranges, citrons	De Lisbonne en Angleterre		AD35, MS
La Faluère		1713 ou 1714	300 tx		Au milieu de la rade	Arm. Le Jolif			Des plongeurs y travaillent	AN, Mar., B2 238 - AD35, 9B521, f°53 BM. SM BB20
Saint-Jean-Baptiste	Saint-Malo, avril 1706	1714 (février)	300 tx	30 canons	Perdu dans la rade en entrant	Arm. Athanase Jolif Cap. Desvaux l'Eveillé		Du Petit Nord		SHM Brest PC4 178 & 178bis - AD35, 9B521, f°53-54
Paix	Saint-Malo	1715	150 tx	16 canons	Coule en entrant dans les passes	Arm. Girard Cap. Jacques Girard		Voyage au Petit Nord		SHM Brest : PC4 178 ; PC6, St-Malo 1715, n°42
Aimable Catherine	Saint-Malo	1734	200 tx		Fosse aux Dinannais, près du môle des Noires	Arm. Guillemault Guillaume Cap. Dufresne Legué Locquet 90 hommes	Pêche	La Grande baye Marseille		SHM Brest : LC 1733, n°60 G. Bousquet E. Feige
Sainte-Famille	Saint-Malo, 1736	1743	200 à 250 tx	26 & 28 canons percé à 32	Submergé après échouage près de Saint-Malo	Arm. François & Vve Lamotte Cap. Chev. Lamotte, 39 à 76 hommes		Martinique Amérique vient de St-Domingue en 1743		SHM Brest : PF 1/27, PC4 169.3 E. Feige & G. Bousquet

Tableau B. Douze naufrages en baie de Saint-Malo (1693-1743).

- *Le Saint-Esprit, 1693*

Sur le *Saint-Esprit*, perdu en 1693 dans la *fosse aux Dinannais*, soit très près des remparts de Saint-Malo et à faible distance des roches de la Natière, nous n'avons réuni que très peu d'information. Ni son tonnage, ni son artillerie ne sont mentionnés dans les archives et l'on ignore tout de ce qu'il advint de l'épave. On ne peut en conséquence pas totalement exclure ce bâtiment du champ de nos hypothèses même si la localisation du naufrage dans la zone de mouillage parfaitement individualisée de la *fosse aux Dinannais* semble contradictoire avec une épave sur les roches de la Natière. Il est douteux en effet qu'un contemporain ait pu commettre une confusion entre les deux sites. Sa chronologie semble par ailleurs un peu ancienne au regard des identifications proposées pour les initiales de pipier attestées sur l'épave (cf. *infra* annexe 3).

- *Le Monarque, 1701*

Le *Monarque*, coulé, près de l'île de Cézembre, en août 1701, au retour d'Alméria et de Lisbonne, avec un chargement de laine, s'est pareillement joué de nos investigations. Citée par un unique document, la perte de ce bâtiment, donné pour 260 tonneaux, suppose néanmoins un échouage à la côte puisque cette même source enseigne qu'à l'issue du naufrage la carène reposait par moins de six pieds d'eau. En outre, l'existence en 1701 d'un *Monarque* de 260 tonneaux n'est pas clairement établie au regard de nos propres investigations. Les rares mentions que nous ayons découvertes pour la période concernée se rapportent en effet toutes à une unité de 90 tonneaux, dont au demeurant on concevrait mieux l'échouage par petit fond sur l'île de Cézembre. De fait, on imagine mal comment, même par forte tempête, un bâtiment de plus de 250 tonneaux a pu franchir sans périr les ceintures de roches qui protègent les abords de l'île. Sans l'exclure totalement, l'hypothèse du *Monarque* semble en conséquence manquer de pertinence.

- *La Charmante, 1702*

Le naufrage de la *Charmante* en 1702 ne présente pas plus que celui du *Monarque*, d'arguments étayés pour être associé de manière crédible à l'épave de la Natière. Armée seulement de 22 canons, cette frégate corsaire aurait en effet coulé sur les roches dite de la Pierre des Portes, à l'extérieur des bancs de roche des Banquetiers, de la Savatte et du Grand Jardin, à plusieurs milles de

la Natière (cf. carte marine pl. I). Si l'identification avec l'épave de la Natière n'est guère vraisemblable, il est en revanche très possible que l'épave fouillée de 1987 à 1990 par l'équipe malouine de Denis Douillez sur les Pierres des Portes soit précisément celle de la *Charmante* (cf. *Gallia Informations* 1992-1 : 66-67). L'étude du petit ensemble monétaire retrouvé sur le site des Portes en 1987 donne en effet quelque valeur à cette analyse puisque, tant sa composition que le *terminus a quo*, en 1698, de cet ensemble de 136 monnaies permettent légitimement d'augurer un naufrage dans les toutes dernières années du XVII^e ou au début du XVIII^e siècle.

- *L'Aigle d'Or, 1705*

La perte de l'*Aigle d'Or*, en 1705, dans la *fosse aux Dinannais*, pose, à l'instar du *Monarque*, quelques problèmes d'identification. Un seul document en effet, signalé à notre attention par Gérard Bousquet, mentionne la perte de ce corsaire, ex prise hollandaise, que la même source crédite de 300 tonneaux et 30 canons. Or, si le dépouillement des rôles d'équipage malouins conservés aux Service Historique de la Marine à Brest a bien livré la mention en 1705 d'une levée d'équipage pour l'*Aigle d'Or*, ce bâtiment, armé par le Sieur Natal et commandé par le Sieur Guillaume Ouety, n'est en revanche, dans ce document très fiable, crédité que d'un port en lourd de 90 tonneaux. Si rien n'interdit en conséquence de supposer l'existence de deux bâtiments de même nom armés la même année à Saint-Malo, on ne peut cependant se défaire d'un doute sur le tonnage mentionné par le témoignage retrouvé par Gérard Bousquet. En outre, on ne peut que confirmer le doute émis à propos du *Saint-Esprit* sur la possibilité qu'un contemporain ait confusément assimilé les roches de la Natière avec la *fosse aux Dinannais*. Le cas de l'*Aigle d'Or* ne peut cependant pas totalement être écarté.

- *La Censuré, 1705*

De la frégate *La Censuré*, naufragée à la pointe de Cancaval en 1705, selon un document retrouvé par Emmanuel Feige, nous n'avons en réalité retrouvé aucune mention. Ni le nom du navire, ni un rôle d'équipage, ni les noms de l'armateur ou de son capitaine, ne sont apparus lors de nos investigations. Quoiqu'il en soit, la localisation du naufrage à la pointe de Cancaval, très en amont de Dinard, sur la Rance, conduit logiquement à exclure *La Censuré* du champ de nos hypothèses.

- *Le Brillac, 1708*

Disparu le 28 août 1708, *Le Brillac*, semblait quant à lui, par son tonnage estimé à 350 tonneaux et son artillerie de 32 canons, un candidat fort crédible. Le dépouillement méthodique de l'abondante documentation disponible a néanmoins tôt conduit à le retirer de notre liste. Jeté à la côte des Bas-Sablons, *Le Brillac*, armateur Guillaume Rouzier, capitaine Jean Rouzier, fut en effet *dépecé* après son échouage.

- *La Royale-Anne, 1711*

La *Royale-Anne* de Bristol, perdue en 1711, a longtemps constitué à son tour une piste intéressante. Celle-ci s'est toutefois définitivement effacée lorsque notre enquête dans les archives nous a finalement enseigné que ce bâtiment, fort seulement de 15 canons, avait en réalité, alors qu'il s'apprêtait à sombrer, été échoué par son capitaine au devant des remparts de Saint-Malo de manière à en sauver la cargaison.

- *La Paix, 1715*

La mention du naufrage, au retour du Petit Nord, en 1715, du navire *La Paix* perdu *en entrant dans les passes* semblait également riche de promesses. Initialement confrontée à une certaine ambiguïté sur l'exacte identité du bâtiment dont les archives rapportaient le naufrage, la recherche a finalement permis de vérifier l'existence la même année de deux navires malouins portant ce même nom. Armé de 50 canons pour un tonnage estimé à 300 ou 500 tonneaux, selon les sources consultées, il est toutefois rapidement apparu que le premier de ces bâtiments, dont les archives accordent successivement la propriété à *ces Messieurs de la Compagnie des Indes* puis à Magon de la Lande, fut en réalité revendu à Lorient. Le naufrage de 1715 ne semblait donc plus en mesure de s'appliquer qu'au second *La Paix*. Et, de fait, le *Registre des armements et désarmements* du port de Saint-Malo, consulté au Service Historique de la Marine à Brest, a bientôt confirmé cette hypothèse. Le folio 33 de ce document rapporte en effet la perte, en 1715, *en entrant dans les passes*, du navire *La Paix* armé par le Sieur Girard et commandé par Jacques Girard. La découverte du dernier rôle d'équipage de ce bâtiment, celui de 1715, nous a dans le même temps enseigné qu'il s'agissait d'un bâtiment de 150 tonneaux et 16 canons. En outre, c'est *dans les passes* que *La Paix* s'est perdue, non dans la rade. Aussi, semble-t-il logique aujourd'hui d'écarter *La*

Paix de notre liste, tout en conservant la mémoire de son existence car les archives prouvent que son épave reste à découvrir.

Bien que la date de leur naufrage semblait *a priori* les exclure du champ des hypothèses, deux autres bâtiments ont, compte tenu de caractéristiques très proches des critères recherchés, retenu un temps notre attention.

- *L'Aimable Catherine, 1734*

Disparue en 1734, au retour de la Grande Baye, *L'Aimable Catherine*, percée pour 28 canons et jaugée à 200 tonneaux, présente des traits incontestablement similaires à ceux de l'épave de la Natière. La découverte cependant des deux derniers rôles d'équipage de ce bâtiment prouve qu'en 1732 et en particulier lors de son dernier voyage en 1733, *L'Aimable Catherine*, percée pour 28, ne disposait que d'une artillerie réduite à 14 pièces, ce qui semble apparemment l'exclure de notre liste.

- *La Sainte Famille, 1743*

La *Sainte Famille* enfin, que l'on mentionnait en 1996 dans notre rapport d'expertise comme un candidat sérieux, ne pouvait pas raisonnablement être écartée sans qu'on ait au préalable procédé à quelques vérifications de routine. Sur la foi d'un document signalé par Emmanuel Feige, nous avons longtemps admis en effet que ce bâtiment avait fait naufrage en 1743 dans la rade de Saint-Malo. A l'issue de notre enquête, il apparaît que la *Sainte Famille*, donnée pour 206 tonneaux, percée pour 32 canons et construite à Saint-Malo en 1736, a été en réalité *démol*y en 1743 (SHM Brest, PC4 169/3, n° 26). Cette mention, portée au *Registre des armements et désarmements* du port de Saint-Malo, contredit, semble-t-il définitivement, l'hypothèse d'un naufrage et plaide plutôt en faveur d'une démolition volontaire. L'idée d'une fortune de mer semble d'ailleurs pareillement absente du contenu d'une lettre écrite le 3 septembre 1743 à Versailles par Maurepas (SHM Brest, 1P13, f° 71, 3/9/1743) où ce dernier exprime plutôt une certaine satisfaction après la conclusion peut-être tourmentée mais *in fine* heureuse d'un voyage « ...*J'ai reçu, Monsieur, votre lettre du 23 du mois dernier et j'ai été bien aise de voir le compte que vous m'avez rendu de ce qui s'est passé par rapport au navire La Sainte Famille à son arrivée en France... »*.

Fusion et confusion : la frégate perdue de Monsieur le Jolif

En novembre 99, à l'exception de l'*Aigle d'Or* et, dans une mesure moindre, du *Monarque*, ne subsistaient somme toute, de notre liste initiale forte de 36 noms, que ceux de deux autres bâtiments portant, pour l'un, le nom de *La Faluère*, pour l'autre celui de *Saint Jean-Baptiste*.

- *La Faluère, 1713*

Mentionnée à plusieurs reprises dans des correspondances conservées aux Archives Nationales, la frégate *La Faluère* avait dès 1996 retenu notre attention. Dans ces documents datés de l'été 1714, où le nom du *Sieur Jolif*, propriétaire du bâtiment naufragé, est maintes fois évoqué, le Ministre s'inquiétait en effet que soient rapidement démembrés les vestiges de cette frégate coulée *l'année dernière au milieu de la rade* (AN, Mar., B2 238, f° 318 et 556).

Recueillis lors du dépouillement de divers fonds d'archives, les éléments d'informations dont nous disposions au début de la campagne 1999 confirmaient en outre l'intérêt de ce bâtiment au regard de notre enquête, puisque l'ensemble des sources s'accordait à lui attribuer un tonnage de 300 tonneaux et une artillerie de 20 à 28 canons. Construite vers 1683, *La Faluère*, apparaît ainsi au gré des documents, associée en 1697 à la prise du convoi de Bilbao par l'escadre de Duguay-Trouin, armée en 1698 pour Terre Neuve, par le *Sieur Girard, capitaine Desdouet*, ou en partance en 1705 pour le *Petit Nord*, armée par *Monsieur de la Tour Vieux, capitaine Jacques Le Gay*. Fréquemment évoquée au tournant du siècle, cette frégate cesse toutefois après 1705 de faire parler d'elle, à l'exception d'une brève mention dans un registre brestois « *Août 1712, Le Jean-Baptiste - La Faluère à Lorient* » (PC4/178 bis, réf. n° 58) et on ne doit somme toute qu'à son naufrage, de la sortir en 1714 d'un long anonymat... Outre les documents des Archives Nationales, une délibération du Conseil Municipal de Saint-Malo rappelle en effet en octobre 1714 la nécessité de faire travailler à son démembrement ... *Monsieur le maire* (Nicolas Geraldin, immigré irlandais de la seconde génération, né à Saint-Malo, récemment élu) *a remontré qu'il estoit nécessaire de pourvoir aux moyens de relever le navire La Faluère s'il se peut, et si la dépense se prend aux dépans de la Communauté ou d'obliger les propriétaires à la faire...* (B.M. Saint-Malo, BB20). Les édiles se

proposent en particulier dans ce document d'immerger sur l'épave des barils de poudre afin de rompre le navire ... *Et messieurs les Baillis des Eaux sont chargés de faire mettre deux bonnes boyès de liège fortes et grandes sur le devant et derriere du dit navire pour servir de marque et de faire couler quelques barils de poudre s'il se peut, pour rompre et délier le dit navire...* . Or, tant l'aspect général du site de la Natière et le regroupement de plusieurs canons le long de la roche sud, que l'extension des vestiges sur près de 1000 m² et la mise en évidence d'une probable zone de fracture au centre du gisement, nous avaient précisément conduit en 1996 à conjecturer que l'épave avait sans doute été travaillée mais probablement de manière infructueuse dès après son naufrage !..

Bien que la localisation exacte de l'épave ne soit jamais mentionnée dans les archives, son naufrage dans la rade et l'ensemble des caractéristiques accordées par nos sources à cette frégate nous a naturellement conduit longtemps à attribuer un premier rôle à *La Faluère*. Outre une absence évidente de preuve définitive, un détail cependant nous a tôt interdit de nous abandonner à cette seule hypothèse. Sous réserve naturellement des résultats d'une étude qui reste à réaliser, il nous a paru en effet peu vraisemblable, au vu des observations effectuées tant en 1996 qu'en 1999, que le site de la Natière recelait les vestiges d'un bâtiment âgé déjà de plus de trente ans au jour de son naufrage.

- *Le Saint-Jean-Baptiste, 1713*

C'est donc assez logiquement qu'un autre candidat, surgi des archives, est venu contester en décembre 1999 la faveur que nous accordions à *La Faluère*. Au cœur du folio 22 du registre PC4 178 du Service Historique de la Marine de Brest, celui s'est signalé une première fois à notre attention par la mention *Saint Jean-Baptiste, armateur Athanase Jolif, capitaine Desvaux L'Eveillé, construit Cydevt à Saint-Malo en avril 1706, perdu dans la rade de ce port en entrant en février 1714 au retour d'un voyage au petit Nord*. A défaut d'apporter des informations sur le tonnage ou l'artillerie de ce nouveau prétendant, ce document révélait du même coup l'étonnante infortune du sieur Jolif, deux fois victimes en moins d'un an de la perte à Saint-Malo de l'une de ses frégates.

La recherche puis la découverte en décembre 1999 de deux rôles d'équipage du *Saint Jean-Baptiste*, l'un daté du 8 février 1709 (SHM

Brest. St Malo LC. 1709. n° 2. ex PC6), l'autre du 22 avril 1713 (SHM Brest. St Malo LC. 1713. n° 30. ex PC6), ont cependant complété notre documentation sur ce bâtiment tout en jetant sur le naufrage de *La Faluère* l'éclairage d'un jour nouveau. Armé dans les deux cas par le sieur Jolif, capitaine de la *Briselaine* en 1709, capitaine Desvaux l'Eveillé en 1713, et crédité d'une artillerie de 30 canons pour un port de 300 tonneaux, le *Saint Jean-Baptiste* est en effet désigné en 1709 comme *Le St Jean Bapte Cydevant Lafaluere*, et en 1713 à nouveau comme le *St Jean B.te cydevant La Faluère*. Un troisième document, rédigé à Dinan en 1713, confirme cette dénomination puisque sur l'en-tête d'un état qui dresse la liste *des gens du Département de Dinan qui ont été expédiés pour le vaisseau nomme Le Jean Baptiste en Saint-Malo dont est capitaine Mr Desvaux L'Eveillé allant au p.nord*, on lit la mention *Le Jean Baptiste cydt La faluere de St Malo*. Enfin, on trouve dans ces mêmes archives un document *fait au bureau des Classes à St Briec le 27 mars 1713* annoté en haut de page *Erquy* et autorisant quatre matelots, dont les noms suivent, *d'aller à St Malo pour s'embarquer sur le navire la falluere commandé par Mons Desvaux L'Eveillé allant à Terre Neuve*. Et, de fait, on retrouve le nom de ces matelots dans le second rôle d'équipage du *Saint Jean-Baptiste* daté du 22 avril 1713. Ainsi, le *Saint Jean-Baptiste* et *La Faluère* qui avaient tous deux nos faveurs ne constituent-ils qu'un seul et même bâtiment de 300 tonneaux et 30 canons, perdu, en 1713, selon le Ministre de la Marine, en février 1714 selon le registre brestois, dans la rade de Saint-Malo.

Bien que l'identification de l'épave de la *Natière* avec l'épave du *Saint Jean-Baptiste cydevant La Faluère*, s'apparente encore à une simple hypothèse, qui ne peut à ce titre prétendre à aucune exclusivité, il nous a semblé opportun, sans préjuger des informations que la poursuite de la fouille ne manquera pas de révéler, de recentrer, au moins provisoirement, notre enquête d'archives sur la frégate perdue du *Sieur Jolif*.

- *Une frégate sur les routes malouines*

La première question qui vient à l'esprit au sujet du *Saint Jean-Baptiste* interroge naturellement sur le lien qui relie son nom à celui de *La Faluère*. Deux hypothèses, parmi beaucoup d'autres, méritent probablement d'être évoquées. La première suppose que la frégate *La Faluère*, construite en 1683, aurait subi dans un chantier malouin, entre 1705 et 1706, une refonte complète d'où elle serait ressortie sous le nom de *Saint Jean-Baptiste*. A l'issue de cette transformation le *Saint Jean-Baptiste* armé *au service des marchands* se serait alors définitivement substitué à *La Faluère* armée *au service du Roy* (SHM Brest, PC6, 1705 Saint-Malo et 1713 Saint-Malo, n° 30). Une autre hypothèse est qu'une frégate commandée à des chantiers malouins et initialement construite sous le nom de *La Faluère* aurait été, dès avant son lancement ou peu avant 1707, année où on la rencontre déjà sous son nouveau nom, rebaptisée *Saint Jean-Baptiste*. Il est en tout cas regrettable pour les chercheurs contemporains qu'elle n'ait pas gardé le nom de *La Faluère* qui s'affirme autrement plus simple à *pister* dans les archives que celui de *Saint Jean-Baptiste*.

Le premier obstacle dont on prend en effet la mesure lorsqu'on cherche à retracer l'itinéraire maritime de cette frégate réside dans la difficulté de l'identifier avec certitude parmi les nombreux bâtiments qui à la même époque portaient le même nom. Dans ce maquis touffu où l'emportent souvent l'imprécision ou le caractère trop parcellaire des références, il importe en conséquence d'être prudent et de vérifier et recouper toutes les informations collationnées.

Si cette démarche critique impose du même coup de garder aujourd'hui encore une prudente réserve à l'égard d'un certain nombre des documents consultés, on peut toutefois d'ores et déjà esquisser une sorte de calendrier d'utilisation du *Saint Jean-Baptiste*, de son lancement à son naufrage huit ans plus tard (cf. tableau C page suivante).



Date	Evènement	Tonnage	Canon	Armateur	Capitaine	Equipage	Sources & archives
avril 1706	Le St-Jean-Baptiste est construit à St-Malo.						SHM Brest, PC4 178, f° 22.
14 décembre 1707	Le St Jean-Baptiste quitte Saint-Malo, armé au long-cours.						G. Fouquieron.
22 mars 1708	Le St-Jean-Baptiste est dit se trouver à Conception (au large de la côte argentine), prêt à rentrer en Europe.						AD 35, 9B478, Div. 6, fr 24.
printemps 1708	Le St-Jean-Baptiste est dit se trouver à Gibraltar.						J.P. Brown, Bibl. munic. SM.
16 juin 1708	Le St-Jean-Baptiste revient de Veracruz avec un chargement d'argent, en compagnie de trois autres navires. Il entre au port de Brest.			A. Jolif			A. Lespagnol, p. 823.
16 février 1709	Le St-Jean-Baptiste, cy-devant la Faluère, part de St-Malo pour les Indes orientales. Il doit rentrer à Saint-Malo pour décembre 1710. Le rôle d'équipage a été rédigé le 8/2/1709.	300 tonneaux	32 canons	Jolif	Colin de la Briselaine (27 ans)	100 hommes	SHM Brest, PC 6, 1709.
23 août 1710	Le St-Jean-Baptiste rentre au Port-Louis, au retour de Pondichéry.	300 tonneaux		Jolif		100 hommes	A. Lespagnol, p. 831 Dahlgren.
30 août 1710	L'écrivain Radier rédige à bord du St-Jean-Baptiste l'inventaire des treize morts advenues pendant son voyage à Pondichéry en 1709.						SHM Brest, PC 6, 1709.
août 1712	Le Jean-Baptiste-la Faluère est à Lorient.						SHM Brest, PC4 178bis, n° 58.
décembre 1712	Le St-Jean-Baptiste de St-Malo, "armé en guerre et marchandise", est signalé à Marseille. Il quitte ce port pour le Havre, chargé de savon, de soufre, d'huile, de tartre, de fruits, de coton et de bois d'olivier...						AD 13, Série IXB 20.
22 avril 1713	Le St-Jean-Baptiste, cy-devant la Faluère, part de St-Malo pour aller au Petit Nord ou à Terre-Neuve. Les hommes sont dits payés "au service des marchands".	300 tonneaux	30 canons	Jolif	Desvaux l'Eveillé	100 hommes	SHM Brest, PC 6, 1713
18 octobre 1713	Le St-Jean-Baptiste, venant du Petit Nord, entre à Marseille avec 172 milliers de morue à l'attention de Laya Barbot. Il est commandé par Julien Barbot, et non par Desvaux l'Eveillé. En 1709, Julien Barbot est dit capitaine du navire malouin le St-Jacques				Julien Barbot		AD 13, 200 E 475 AD 13, B IXB 4, f° 579V.
20 nov. 1713	Le <i>Saint Jean-Baptiste cy-devant la Faluère</i> talonne sur la Pierre de Rance et coule le lendemain. En provenance du Petit Nord.	330 tx	26 canons	Athanase Jolif	Pierre Léveillé	108 hommes	AD35, 9B521, f° 53-54.
février 1714	Le St-Jean-Baptiste, construit à St-Malo en avril 1706, se perd dans la rade de Saint-Malo en entrant.			Athanase Jolif	Desvaux l'Eveillé		SHM Brest : PC4 178, f° 22.
été 1714	Lettres du Ministre de la Marine : La Faluère a fait naufrage l'an dernier au milieu de la rade de St-Malo. Il faut le renflouer et faire venir des plongeurs. Erreur probable sur la date du naufrage, ne faut-il pas plutôt comprendre l'hiver dernier ?			Le Jolif			AN, Mar., B2.238, f° 318 & 556.
3 octobre 1714	Délibération du conseil municipal de St-Malo : Les propriétaires du navire ont tenté inutilement de relever l'épave de la Faluère. La commune doit dorénavant payer les nouveaux travaux de relevage. Deux bouées de liège doivent être mouillées à l'avant et à l'arrière de l'épave et des barils de poudre doivent être immergés pour "rompre le navire".						Bibl. munic. St-Malo : BB20, f° RV.

Tableau C. Calendrier du Saint-Jean-Baptiste La Faluère (1706-1714)



- *Itinéraire d'une frégate*

Construit à Saint-Malo, où il est probablement lancé dès 1706, le *Saint Jean-Baptiste* arme au long cours en décembre 1707. Après un bref séjour sur la côte sud-américaine, il est de retour le 16 juin 1708 à Brest où il décharge une cargaison d'argent embarquée au Mexique, à la Vera Cruz. En février 1709, c'est de Saint-Malo qu'il appareille pour Pondichéry via peut-être la *Coste de l'Amérique espagnole* (SHM Brest. St Malo LC. 1709. N° 2. ex PC6). Dix-huit mois plus tard, en août 1710, il est de retour au Port-Louis où il déclare le décès au cours du voyage de treize hommes d'équipage. Son histoire nous échappe ensuite pendant deux années qu'il met sans doute à profit pour effectuer un second voyage à Pondichéry, à moins qu'il ne participe au trafic de la Mer du Sud, sur les côtes du Chili et du Pérou où s'implique Jolif. C'est en tout cas à nouveau au Port-Louis qu'il vient à son retour mouiller en août 1712. Ces voyages au long cours effectués à l'évidence pour plusieurs groupes de négociants, dont, en 1709-1710, la *société du traité de décembre 1708*, ne l'ont pas éloigné pour autant des routes maritimes intra-européennes. C'est ainsi qu'il séjourne peut-être en décembre 1712 à Marseille, où il charge une cargaison de savon, de soufre, d'huile, de fruits, de coton et de bois d'olivier pour Le Havre. Le 25 avril 1713, il est à nouveau dans les passes de Saint-Malo, en partance pour *la coste du Petit Nord*. Sur la côte septentrionale de Terre Neuve, sa trace à nouveau se perd jusqu'au 18 octobre 1713 peut-être, date à laquelle un *Saint Jean-Baptiste* de Saint-Malo entre dans le port de Marseille où *Monsieur Rémuzat, intendant a interrogé et donné l'entrée à Capitaine Julien Barbot, commandant le vaisseau Saint Jean-Baptiste venu du petit nord manque depuis le 22 Septamb. natouché a aucun endroit ny frequente personne dans sa route chargé de 172 milliers moulues a ladresse de Mr Laya barbot* (AD13. 200E475). Au vu des dates et de l'itinéraire maritime, l'identification de ce bâtiment auquel l'intendant *Rémuzat a donné l'entrée* avec le navire de Jolif est certes une hypothèse séduisante mais la mention du capitaine Julien Barbot conduit légitimement à se demander si ce bâtiment venu du Petit Nord est bien le même que celui dont nous nous efforçons de remonter la piste ? Aussitôt la question posée, force est d'ailleurs de constater que les éléments de réflexion dont nous disposons sont trop flous ou trop contradictoires pour prétendre aujourd'hui y répondre. En effet, puisque l'on n'a trouvé aucune trace dans les archives consultées d'un autre *Saint Jean-Baptiste* commandé cette même année par Julien Barbot, l'on serait

volontiers tenté de reconnaître dans le navire qui entre au Vieux Port la frégate confiée en avril 1713 à Desvaux Léveillé mais on sait trop bien que cet argument *a silentio* ne constitue en aucun cas une preuve. Les immenses lacunes de notre dépouillement, conjuguées aux classiques omissions des archives, peuvent en effet suffire amplement à justifier l'actuel silence de notre documentation sur cet armement. En outre, admettre la présence de Julien Barbot aux commandes du navire d'Athanaze Jolif imposerait préalablement de répondre à une batterie de questions aujourd'hui sans réponse.

- Si le navire qui se présente à Marseille le 18 octobre 1713 est effectivement celui d'Athanaze Jolif, qu'est-il advenu de Pierre L'Eveillé, sieur Desvaux, son capitaine au départ de Saint-Malo ?
- Pour quelle raison Julien Barbot, qui n'est pas un inconnu à Marseille puisqu'un certificat de bonne prise lui reconnaît déjà, le 30 décembre 1709, droit à rançon sur le navire *La Conception* de Majorque capturé par ses soins sur les côtes varoises (AD13, 200E 475 et B IXB 4, f° 579V), aurait-il suppléé Desvaux l'Eveillé alors même que son nom est absent du rôle d'équipage signé à Saint-Malo le 22 avril 1713 ?
- Si Julien Barbot est effectivement devenu à Terre Neuve le capitaine du *Saint Jean-Baptiste*, pourquoi le document malouin PC4 178, f° 22 (SHM Brest) attribue-t-il encore au lendemain du naufrage du *Saint Jean-Baptiste* le rôle de capitaine à Desvaux l'Eveillé ?
- *172 milliers moulues a ladresse de Mr Laya barbot* ne font guère plus de 86 tonnes¹⁹. Pour un navire armé pour la pêche à Terre-Neuve, un fret de retour de 86 tonnes est à coup sûr trop peu. A qui était en conséquence destiné le reliquat de la cargaison ?

Autant de questions pour lesquelles nous ne possédons pas même aujourd'hui l'amorce d'une réponse ! Une certitude en tout cas s'en dégage. Si l'enquête menée nous conduisait à terme à assimiler le *Saint Jean-Baptiste* de Julien Barbot avec celui de l'armement Jolif dont le document PC4 178 f° 22 nous rapporte le naufrage, sous les ordres du capitaine Desvaux Léveillé, en février 1714, il conviendrait de s'interroger sur

¹⁹ Un *millier* (de livres) équivaut à un peu moins d'une demi tonne.

les motivations réelles, peut-être secrètes, de ce tour de passe-passe qui a successivement conduit à déclarer deux identités différentes de capitaine pour un même bâtiment...

- *La parole est au capitaine Leveillé, sieur Desvaux*

Mais pour l'heure, c'est un autre document, dont nous supposons l'existence sans être sûrs de pouvoir jamais le retrouver, qui doit retenir toute notre attention. Suffisamment extraordinaire pour avoir plusieurs années durant excité nos rêves, ce document a finalement été exhumé en février 2000 du fond 9B521. *Rapports des capitaines*, des Archives Départementales d'Ille et Vilaine. Consignée sur les folios 53 et 54 et datée du 21 novembre 1713, une déclaration de Pierre Léveillé y rapporte en effet le naufrage du *Jean Baptiste la Faluère* survenu à Saint-Malo le 20 novembre 1713. Ce document, quasi banal de simplicité, mais dont la découverte au cours de notre enquête affiche des atours presque magiques, constitue de fait le témoignage fondamental que nous recherchions pour mieux élucider la perte du *Saint*

Jean-Baptiste. Signée du capitaine Desvaux Leveillé, cette déclaration faite aux autorités au lendemain du naufrage apporte en effet de nombreux éclaircissements tant sur les circonstances de celui-ci que sur sa chronologie.

On observe en premier lieu que la date annoncée pour le naufrage, le 20 novembre 1713, confirme définitivement la validité des informations déduites du document AN, Mar., B2 238, f° 318 et 556, daté de l'été 1714, sur le naufrage de *La Faluère... l'année dernière au milieu de la rade...* aux dépens de la chronologie affichée par le folio 22 du registre PC4 178 du Service Historique de la Marine à Brest ... *perdu dans la rade de ce port en entrant en février 1714...* Au delà de cette première précision, qui a le mérite de nous rappeler l'indispensable prudence qu'il faut manifester lorsqu'on utilise une source d'archives insuffisamment corroborée, la déclaration de Pierre Léveillé abonde en éléments d'informations et mérite à cet égard d'être ici intégralement reproduite.

Déclaration de Pierre Leveillé (21 novembre 1713)

"A comparu, Pierre Leveillé sieur des Vaux Capne du navire nommé le Jean Baptiste cy devant la faluere de St-Malo du port d'environ trois cents trente tonneaux armée de vingt et six canons equipé de cent huit hommes, le dit navire appartenant au sieur Atanase Jolif armateur en cette ville, lequel déclare avoir fait voile de ce port le quatrième jour de may pour aller au petit Nord coste de Terre neuve avec ses victuailles et sel pour y faire la pesche du poison moriues arriva le vingt septieme du dit mois dans le havre des petites nan...Julliens ou il chauffa ainsy que des les grandes oiras (?) etant amiral dans les deux havres et la morue n'ayant point donné à la coste il fut contraint d'envoyer ses bateaux en degat (?) et nonobstant tous les soins qu'il se soit donné Il n'a pu avoir que cent quarante deux milliers de bonnes morues et environ douze milliers de grayal ou inférieur qu'il fist embarquer dans son dit navire ainsy que seize barique et une botte de deux bariques d'huile faisant dix huit bariques, et cinq bariques de fas ou grosse huile pour les tanneurs, ayant sorty de lad. coste de Terre neuve le deux octobre aussy (...) il fist route pour le grand banq de Terre neuve pour voir s'il y auroit pu pescher quelques morues vertes affin de tascher par cet endroit de se dedommager et couster moins de perte a sa societté etant arrivé sur le mesme banq le 7e du dit mois il y a resté depuis le vingt un au 22e pendant lequel temps il n'y a pesché que trois mil sept a huit cents de moriue vertes et voyant n'en trouver plus, ainsy que par tourmante de gros vent, il fut contraint d'abandonner la d. pesche et de faire route pour revenir en ce port ou il arriva le jour d'hier environ les onze heures, piloté qu'il etoit pierre moinet de Dinard l'un des hommes de son équipage qui fit jeter lancre en la rade de Rance, le dit sieur declarant ayant examiné le mouillage demanda au d. moinet si le navire etoit bien mouillé qu'il croyoit qu'il etoit trop proche de la Pierre de Rance a quoi le dit moinet repondit que non et qu'il ne pouvoit pas estre mieux mouillé. Ce qui fut confirmé par les sieurs de la Maison blanche Rehaut et du pont Ollivaut qui dirent au d. déclarant que le dit navire etait très bien mouillé et qu'il ny avoit rien à appréhender, incontin... le sieur Jolif armateur envoya prier le dit declarant de se rendre a terre, ce qu'il fit, et sortant il pria ses dits officiers de voir a tout ce qu'il promirent et estant rendu chez le dit sieur Jolif on vint quelque temps apres leur dire que le dit navire étoit touché sur la d. pierre de Rance ce qui fit que le dit sieur jolif accompagné du comparant sortirent de cette ville tout aussitost prirent un batteau et se transporterent en la dite rade de Rance ou ils trouverent le dit navire effectivement echoüé et couché sur le costé et voyant qu'il n'y avoit point desperance de pouvoir le relever a la marée ce qu'au contraire venant a monter elle entreroit et combleroit le dit navire, le dit sieur Jolif le comparant en firent sortir ce qu'ils purent comme les poudres qui furent portées dans les magazins, la mer ayant couvert entierement le dit navire et la nuit survenant Sieurs armateur et capne retournerent en cette ville environ les huit heures du soir, apres avoir fait ouvrir lune des portes de cette ville et laisserent les

gens de journée l'équipage ayant abandonné avec plusieurs bateaux pour sauver ce qu'ils auroient pu pendant la nuit et appris ce matin qu'ils avoient seulement pu que sauver les voiles le dit navire étant encore sur la d. pierre de Rance qu'il abandonne des a present comme des lors (ou lire plutôt des consorts ?) a ses assurances, ainsi que soixante neuf tonneaux de sels ainsi que les bateaux et autres ustancilles qu'il a laissée a Terre neuve

En étant a la d. coste il se perdit un de ses bateaux dans lequel estoient Guillaume Geruin, Sanson Rouxel et Guillaume Standelet qui ont esté noyez. Lequel revenant du dit lieu de Terre neuve le nommé guillaume Standelet (barré) François Gourdel est mort de maladie. Des hardes desquels il a fait faire l'inventaire qu'il a représenté et exposé en ce greffe en la referant (ou lire plutôt et la reçurent ?) Celles du dit Guillaume Standelet qui furent rendus a autre Guillaume Standelet son pere aussy de l'équipage. Lecture faite au dit sieur des Vaux Leveillé de son present rapport il a dit et affirmé quil estoit veritable persiste et a signe ...".

(AD35, 9B521. Rapports des capitaines, f° 53V°-54V)

Riche de données inédites, ce document pose sans doute aujourd'hui autant de questions qu'il apporte de réponses. La première de ces interrogations porte sur le caractère inhabituel de ce retour en droiture, singulièrement si tardif, du *Saint Jean-Baptiste* à Saint-Malo. Alors même que le port de Marseille enregistrait dès la mi- octobre les retours malouins du Petit Nord, ce ne serait donc pas avant la fin de ce même mois que le *Saint Jean-Baptiste* aurait quant à lui quitté les bancs de Terre Neuve... La quantité de morues pêchées, *cent quarante deux milliers de bonnes morues et environ douze milliers de grayal*, paraît également bien peu au regard du tonnage du bâtiment, de la durée de son séjour à Terre-Neuve et sur les bancs, et des tonnages débarqués au même moment à Marseille²⁰. La confrontation de ces données laisse du même coup dubitatif et l'on n'est guère loin de penser que le témoignage de Desvaux Léveillé sur un retour en droiture de Terre Neuve à Saint-Malo n'a peut-être pas tous les accents de la sincérité. D'autant que les rares arrivées tardives à Marseille, courant novembre et au delà, de bâtiments malouins venus du Petit Nord sont en 1713 le fait de terre-neuvas ayant auparavant transités par d'autres ports de débarquement ou beaucoup plus lourdement

²⁰ Archives AD13, 200E 475 : 3000 quintaux sur le *Rubis*, Capitaine Julien Troar de Saint Malo venant du *Chapeau Rouge* a touché à Alicante, 1800 quintaux sur le *Saint Ignace*, Capitaine Guillaume Bernard, de Saint Malo venant du *Chapeau Rouge*, 2500 quintaux sur *La Suzanne*, Capitaine La Croix Dauphin venant du petit nord, 1000 quintaux sur le *Duc de Vendôme*, capitaine Desfontaines Tancry venu du petit nord, 1500 quintaux sur l'*Amitié*, Capitaine Leonard Adam venu du petit nord, 1500 quintaux sur le *Danycan*, Capitaine René Laisné, venu du petit nord, 2000 quintaux, pour le capitaine Maurin venu du petit nord, 1000 quintaux de moulues et 4000 moulues vertes sur *La paix*, capitaine Jacques Girard, venu du petit nord.

chargés²¹. Se peut-il en conséquence que la déclaration de perte consignée par Desvaux Leveillé ait volontairement tu un transit par Marseille, Cadix ou Alicante au retour de Terre Neuve ? Ne serait-ce pas à cette occasion qu'un membre de l'équipage aurait fait l'acquisition d'un petit singe ? Rien n'est moins sûr mais c'est une possibilité qu'il conviendra d'examiner plus avant dans les archives; d'autant que l'hypothèse d'une dissimulation n'est pas de nature à surprendre. On sait en effet qu'au cours des années chaotiques de la guerre de Succession d'Espagne, l'armement Jolif, comme d'ailleurs la grande majorité des armements malouins, s'est signalé par sa capacité à dissimuler ou à déguiser le but réel de ses armements²². Si le détour par Marseille, Cadix ou Alicante était vérifié, il resterait en tout cas à déterminer quels

²¹ Archives AD13, 200E 475 : "*Le 23 novembre 1713, Capitaine Henri de Haye de Saint Malo commandant le vaisseau le Saint Pierre venu de terre neuve chargé d'environ 1200 quintaux moulue a touché à Toulon ou il en a deschargé partie, le 9 décembre 1713, Capitaine Nicolas Chapelle de Saint Malo commandant le vaisseau le Joseph Nicole venant de terre neuve chargé de 2500 quintaux moulue a ladresse de Mr Laya Barbot, le 31 décembre 1713, Capitaine Nicolas Tancrey de Saint Malo commandant le vaisseau la Sainte Fleur venu de terre neuve chargé d'environ mille quintaux moulues blanches ou seiches à ladressse de Mr Laya barbot en manque depuis le 30 :7bre été alicante du 21 de ce mois dit que le vaisseau le Sauveur victoire y estoit arrivé et que la plus grande partie des troupes de sicile sont arrivées a alicante et que la flote de Cadix estoit à Carthagène qui attendait d'autres vaisseaux pour venir audit alicante il a 2 hommes de passage qui avoient été pris avec le pinque dicast".*

²² Dahlgren 1909 : 680-681.

intérêts majeurs cette fausse déclaration visait à masquer !

La déclaration de naufrage indique enfin comme lieu de naufrage la Pierre de Rance, qui se trouve à près d'un nautique des roches de la Natière où se situe aujourd'hui l'épave. Cette apparente incohérence géographique n'est pas non plus réellement surprenante. Tous les documents rédigés en 1714 s'accordent en effet sur le fait que l'épave du *Saint Jean-Baptiste La Faluère* s'est, après son naufrage, déplacée dans la rade sous l'influence des courants. Comprendre les cheminements sous-marins de l'épave, vérifier qu'ils ont pu conduire à la Natière sont en conséquence aujourd'hui quelques-uns des axes de recherches prospectés par l'équipe de fouille.

Si bien des zones d'ombre subsistent encore dans cet éphéméride nautique du navire d'Athanase Jolif, il demeure que le *Saint Jean-Baptiste* apparaît déjà au vu de ce seul inventaire comme une synthèse à lui seul de toute l'histoire du commerce maritime pratiqué par ces *Messieurs de Saint-Malo* au tournant des XVIIe et XVIIIe siècles. D'autant que dans l'intervalle des campagnes au long cours, se dissimulent encore de longues périodes de silence qui sont autant de pages vierges qu'il faudra bien noircir. Si, grâce aux fouilles ou aux archives, l'image du *Saint Jean-Baptiste* se superpose un jour définitivement à l'épave de la Natière, on saura donc gré au destin d'avoir permis qu'en février 1714, sous les remparts même de Saint-Malo, se perde une frégate qui fut véritablement une sorte d'*enfant de la balle* du commerce malouin.

Pour l'heure, il est vrai que nous n'en sommes pas là et que les questions sans réponse demeurent aujourd'hui plus nombreuses que les réponses elles-mêmes. Il suffit d'ailleurs pour en prendre conscience d'en énoncer simplement quelques-unes ici.

- Les nombreuses périodes qui semblent encore dans cet emploi du temps trahir une relative inactivité furent-elles consacrées, comme on peut le supposer, à des armements ponctuels, de trois à six mois, *en guerre et marchandise* ?
- Existe-t-il un lien et de quelle nature entre Pierre l'Eveillé, sieur Desvaux, capitaine du *Saint Jean-Baptiste*, armé en 1713 par Athanase Jolif, et le capitaine Pierre Desvaux dont un rôle d'équipage également daté de 1713 (SHM Brest. St Malo LC. 1713. N° 2. ex PC6) atteste qu'il exerce le commandement du navire *Saint Jean-Baptiste* de 18 canons et 1.. tonneaux (la page du

document est malheureusement arraché...) dont l'armateur est le Sieur Natal ?

- Existe-t-il un lien entre l'un ou l'autre de ces bâtiments et le *Saint Jean-Baptiste* de 200 tonneaux, 20 canons, dont les Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine ont conservé l'inventaire sous la cote 9B248 en date du 23 mars 1713, et dont la lecture enseigne que *Melle Dumorrier Desceaux, destination Terre Neuve, (qui) vend aux enchères son navire, nouvel armateur M Dumonier Desvaux* ?
- Quel lien, ou quelle coquille de scribe, prévaut enfin aux relations entre ces deux noms phonétiquement si proches que sont Dumorrier Desceaux et Dumonier Desvaux ?

On le voit, si la quête des archives, dont nous avons volontairement souhaité dans ce premier rapport de fouille dresser un inventaire un peu étoffé, permet de lever peu à peu certaines hypothèques, elle suscite aussi bien des interrogations. La personnalité même d'Athanase Jolif, dont le nom paraît souvent dans les archives reste pour nous largement énigmatique.

Athanase Jolif : un armateur malouin

Pour n'être pas le plus célèbre des armateurs qu'ait enfanté Saint-Malo, Athanase Jolif ou le Jolif (1663-1718) n'en est pas moins l'un des dignes représentants de cette féconde génération de négociants qui, à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle, ont marqué l'histoire économique et maritime de Saint-Malo et, partant, l'économie française. Les Jolif sont d'ailleurs fréquemment cités au milieu du XVIIe siècle en association avec de grandes familles de négociants. C'est ainsi qu'une Marie Jolif, tante d'Athanase Jolif, épouse dès 1648 Michel Picot de Clos-Rivière auquel, après sa disparition, elle succède de 1668 à 1689 à la tête de cette importante maison de négoce.

Né le 7 juin 1663, Athanase Jolif travaille très tôt aux côtés de son père Pierre Jolif, sieur du Clos, armateur, et de son oncle Jean Jolif, sieur de Limoilou. En 1686, il est déjà signalé comme capitaine-négociant du *César* qui arme pour Terre-Neuve, puis en 1689 comme capitaine de la *Madeleine*. Il côtoie déjà à cette époque Desvaux l'Eveillé, qui lui succède en 1698 puis en 1702 comme capitaine du *César* armé au long cours par Pierre Jolif du Clos (SHM Brest. St Malo LC. 1698 - 1702 ex PC6). En 1697, Athanase peut-être, ou son père, essuie, avec

Brown et Moreau de la Primerais, un lourd échec financier suite à la médiocre campagne en course *aux Iles de l'Amérique* du *Saint-Antoine* de 52 canons, du *Faucon* et du *Renau* de 18 canons. Il supporte cependant assez bien les pertes de cet armement désastreux puisque, en 1703, il transmet à Ponchartrain une demande de permission pour expédier son vaisseau le *Saint-Joseph* faire la course à l'Amérique (Lespagnol 1997 : 530), puis se signale très fréquemment, de 1700 à 1712, comme l'armateur en titre de plusieurs grands armements mis sur pied par Jean puis François-Auguste Magon de La Lande. A ce propos, il est sans doute utile de rappeler que l'armateur n'était, à l'époque qui nous intéresse, ni le seul propriétaire, ni bien souvent le porteur majoritaire des parts du bâtiment qu'il armait. Simple associé ou *consors* de la société qui habituellement possédait le navire, il était en revanche le responsable nominal autant que le *directeur technique* de l'armement et était à ce titre *estably par les autres ses consors pour équiper le navire de toutes choses qui lui sont nécessaires*. Au fil des années, Athanase Jolif apparaît ainsi comme l'armateur du *Nicolas*, ex *Saint-Joseph*, qui sera vendu au Pérou, du *Saint-Esprit*, du *Saint-Jean Baptiste* ou de la *Sainte-Rose*, ex *Notre-Dame de l'Assomption*, dont Magon de la Lande fut l'armateur et Alain Porée le capitaine lors d'un voyage très fructueux à la Mer du Sud. De 1712 à 1715 enfin, pour le compte d'un consortium dont la famille Magon de la Lande est encore et toujours la principale intéressée, Athanase Jolif arme pour la Mer du Sud en expédiant au Pérou, sous le commandement de Jean-Baptiste Le Gobien, sieur de Saint-Jouan, la *Sainte-Rose* et le *Nicolas*.

Enrichi par le négoce maritime, soucieux, comme nombre d'armateurs de Saint-Malo, de mieux établir sa descendance, il rachète finalement pour 30 000 livres, le 7 juin 1710, une charge anoblissante à la famille de Clos-Rivière à laquelle l'unissent d'étroits liens familiaux. Désormais Conseiller Audiencier à la Chancellerie du Parlement de Bretagne, il meurt en charge le 7 décembre 1718, non sans avoir transmis à son tour à sa descendance directe le sens du négoce maritime. Son fils Pierre Jolif embarque en effet, en 1712, âgé de 15 ans à peine, sur la *Sainte-Rose* de 500 tonneaux armée par son père pour la Mer du Sud. On note également qu'un Duclos Jolif deviendra maire de Saint-Malo en 1747 et qu'un Athanase Jolif, peut-être un fils ou plutôt un petit-fils, arme encore à la course en 1745, la frégate corsaire *Comte de Clermont*, navire de 240

tonneaux, percé pour 34 canons (SHM Brest. PC4/169.3, réf. n° 308).

Athanase Jolif apparaît, on le voit, comme un personnage emblématique de toute une génération de négociants de la cité-corsaire. Sans atteindre au prestige des grandes opérations menées par un Duguay Trouin, un Danycan ou un Magon de la Lande, ses activités ont en effet tour à tour touché tous les secteurs traditionnels du négoce malouin. Il n'est donc pas surprenant qu'on le retrouve en 1713 armant le *Saint Jean-Baptiste* au Petit Nord puisque aussi bien l'armement terre-neuvier constitue un pôle majeur des activités maritimes pluriséculaires de Saint-Malo.

Route pêche : la coste du Petit Nord

Si les Malouins sont aux XVIIe et XVIIIe siècles les acteurs et parfois les principaux animateurs de pratiquement toutes les formes de négoce maritime, c'est néanmoins pour leurs armements à la course et à Terre Neuve qu'ils sont sans doute le plus fréquemment évoqués. Et il est vrai que ces types d'armement ont certaines raisons d'avoir marqué les mémoires car les rubriques d'archives consacrées à ces deux activités sont aussi celles où les annotations *pris par les anglais* ou *péry à la mer* sont le plus fréquemment inscrites en marge des registres. Bien que perdu dans la rade de Saint-Malo, le *Saint Jean-Baptiste* appartient ainsi à la longue liste des navires disparus sur les routes qui, depuis les toutes premières années du XVIe siècle, conduisaient les Malouins de la Rance à Terre Neuve.

Alors que la *pêche à la morue verte*, pratiquée en dérive sur les hauts fonds des Bancs et procédant par salage du poisson à bord du navire support, a été adoptée par la majorité des armateurs et pêcheurs français, c'est en revanche la *pêche à la morue sèche*, qui imposait le conditionnement du poisson par *sècheries* à terre, qui eut pour l'essentiel la faveur des Malouins. Partiellement justifié par l'existence jusqu'en 1739 de lourdes taxes discriminatoires levées sur les morues bretonnes débarquées en Haute-Normandie, ce choix est aussi légitimé par la pratique de la *sècherie* dont les Malouins, comme nombre de communautés de la côte nord de la Bretagne, avaient depuis le XIIIe siècle l'expérience.

Si elle ne réclamait pour morutier qu'un navire de transport ordinaire, cette *pêche à la morue sèche* qui supposait l'installation à terre de structures spécialisées, *chauffaults*, hangars ou *vignaux*, exigeait du même coup une implantation littorale.

Ce fut souvent un simple havre qu'on s'efforça bientôt de réutiliser d'année en année. Passé le stade des explorations initiales, ce sont ainsi, au gré de cette évolution, d'une part, la côte est de la péninsule septentrionale de Terre Neuve, dite côte du Petit Nord, complétée au début du XVIII^e siècle par la zone de la Grande Baye au sud du Labrador, et d'autre part la côte sud de Terre-Neuve, dite côte du Chapeau Rouge, qui eurent finalement la faveur des Malouins et figèrent leur implantation.

Fréquentée par les terre-neuvas de Saint-Malo, depuis l'époque où Jacques Cartier y atterrissait jusqu'à l'*Entente Cordiale* qui mit définitivement fin en 1904 aux droits de pêche français sur la zone, la côte du Petit Nord où séjourna le *Saint Jean-Baptiste* de mai/juin à août/octobre 1713 constitua pendant quatre cents ans le domaine presque réservé des Malouins. Ouverte à l'est et exposée aux effets du courant du Labrador, cette côte souffrait pourtant d'une climatologie rigoureuse. Elle était en particulier souvent prise par les glaces jusqu'à la fin mai. C'est pour cette raison et dans le souci de limiter les départs précoces qui faisaient courir trop de risques aux équipages qu'un règlement royal de 1700 fixa l'appareillage pour le Petit Nord au plus tôt le 25 avril. C'est à la lumière de ce règlement qu'il faut donc interpréter la date à laquelle le dernier rôle d'équipage du *Saint Jean-Baptiste* fut ratifié à Saint-Malo : le 22 avril 1713.

Fait essentiel à noter pour qui souhaite comprendre le circuit économique auquel conduisait la *pêche à la morue sèche*, ce produit fini, qu'escortait secondairement dans les cales du retour les barils d'huile extraite des foies de morues, était boudé par les consommateurs de la France du Nord qui lui préféraient la morue salée *en vert*. Dès lors, ... *la morue sèche ne pouvant se débiter que dans la Provence et l'Italie...*, comme l'écrivait en 1706 le commissaire de Saint-Malo à Jérôme de Ponchartrain, le retour des bâtiments armés au Petit Nord ne se faisait jamais *en droiture*, exception faite de certaines unités de tonnage plus modeste, de 60 à 130 tonneaux, que les Malouins nommaient les *sacques* et dont la fonction était précisément de ramener directement à Saint-Malo, à l'issue de la campagne, le matériel de pêche, le sel non

consommé et surtout les pêcheurs et travailleurs des sècheries devenus simples passagers.

En quittant Terre-Neuve, les bâtiments de plus fort tonnage, comme le *Saint Jean-Baptiste*, amorçaient pour leur part le second parcours du circuit triangulaire qui leur était réservé. Celle-ci les menait directement à Bilbao, Cadix ou Alicante, mais aussi et surtout à Marseille, plaque tournante en Méditerranée du négoce malouin de la morue sèche. Comptables impavides de ces trajectoires maritimes de la grande pêche, les archives des Bouches du Rhône permettent d'ailleurs de mieux appréhender cet afflux des Malouins dans le grand port provençal au lendemain du traité qui, le 11 avril 1713, mit fin à Utrecht aux douze années de guerre de Succession d'Espagne. Inaugurés dès le 18 octobre par l'arrivée du *Saint Jean-Baptiste*, capitaine Julien Barbot, ces retours de grande pêche virent ainsi se succéder à l'entrée du Vieux Port, le 22 octobre, les terre-neuvas malouins *Rubis* et *Saint-Ignace*, retour du Chapeau Rouge, puis, venus du petit Nord, le *Jean de Grace*, le 24 octobre, la *Suzanne* et le *Duc de Vendôme*, le 29 octobre, le *Marquis de Klorat*, le 30 octobre, *l'Amitié*, le *Danycan*, et un troisième bâtiment, capitaine Alexis Maurin, le 3 novembre, *La Paix*, le 7 novembre, le *Saint-Pierre*, le 23 novembre, le *Joseph Nicole*, le 9 décembre, *la Sainte-Flore*, via Alicante, le 31 décembre et finalement la *Providence*, via Saint-Malo (!), Malaga et Barcelone le 21 février 1714. A cette date, les premiers morutiers auxquels l'intendant Rémuzat avait en octobre et novembre *donné l'entrée* avaient depuis longtemps déjà repris la route de Saint-Malo, chargés d'un nouveau fret, à compléter parfois à Cadix ou Alicante, et destiné à l'un des grands ports du Ponant.

Ouvrant sur un trafic à grande échelle, nécessitant de lourds investissements financiers, de l'ordre de 45 à 60 000 livres pour une mise-hors *simple*, comme celle, en 1713, du navire de Jolif, réclamant la mobilisation d'une main d'œuvre importante - les noms de cent hommes sont portés au dernier rôle d'équipage du *Saint Jean-Baptiste* - l'armement terre-neuvas imposait le regroupement de négociants habituellement malouins au sein de véritables sociétés quirataires. Ainsi, bien souvent, ce n'est, là comme ailleurs, pas l'armateur en titre mais de grands négociants restés dans la coulisse qui assuraient l'essentiel du financement d'un armement morutier. On peut donc légitimement s'interroger sur l'identité des négociants

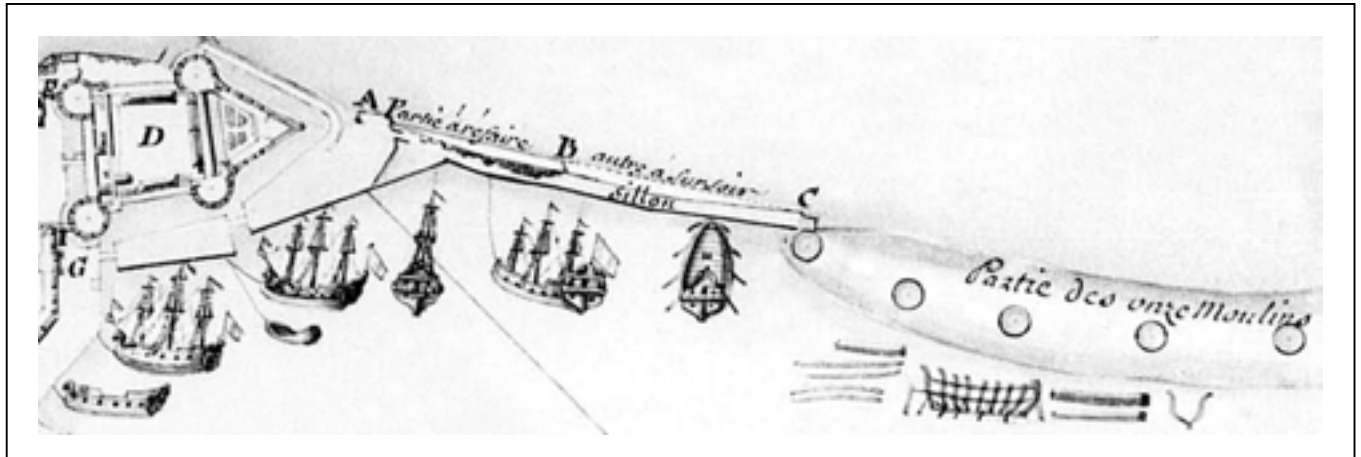
malouins qui en 1713, aux côtés d'Athanase Jolif, étaient sans doute intéressés au dernier voyage du *Saint Jean-Baptiste* et dont l'existence est apparemment attestée par la délibération du Conseil Municipal de Saint-Malo en date du 3 octobre 1714 ... *il a été délibéré que la dépance qui se fera pour relever ledit navire se doit prendre sur la Communauté comme il a esté toujours pratiqué attendu que les consorts estoient assés malheureux dans leur perte et dans la depanse inutile qu'ils avoient faite pour relever ledit navire...* (B.M. St-Malo, BB20, folios R & V). Bien qu'on ne dispose pour l'heure d'aucune information précise sur l'identité de ces consorts, on peut conjecturer que les partenaires traditionnels d'Athanase Jolif tels que la famille Magon de la Lande ou les héritiers de Pierre Picot de Clos-Rivière, disparu en 1709, et

dont Jolif collaborait à la gestion des biens des enfants mineurs, Michel et Julien, devaient en être partie prenante. Enfin, Desvaux l'Eveillè lui-même, dont on trouve souvent mention comme porteur de parts à l'occasion d'armement en course ou au Petit Nord, commandait peut-être le voyage du bâtiment qu'il commandait.



Fig. 26. Les zones de pêche morutière des Malouins en Amérique du Nord après le traité d'Utrecht (1713).
D'après Lespagnol 1997 : 305.





Extrait du *Plan des ville et château de St Malo, du sillon...*, par Garengeau, 1733
(BNF, Estampes, Va 35. H 125217)
Localisation des chantiers navals de Saint-Malo (cf. intégralité du document en p. 63).

V

Potentiel et problématique



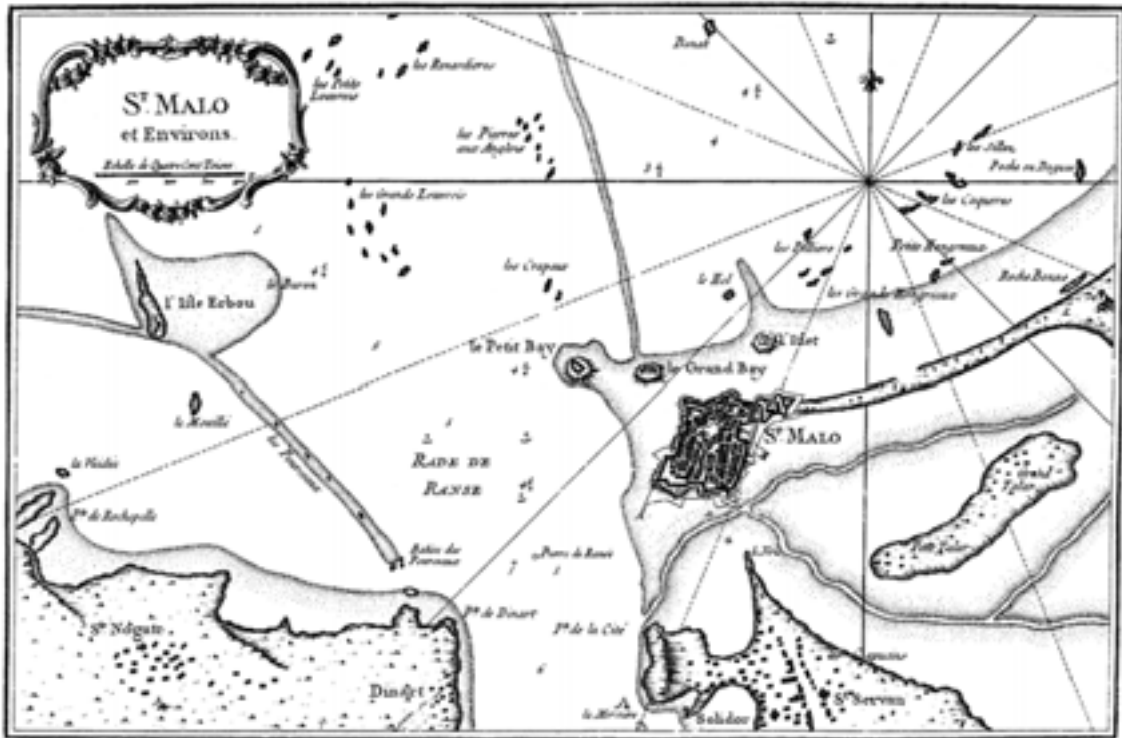


Fig. 27. Saint-Malo et isles voisines. 1764.

Le petit atlas maritime, recueil de cartes et plans des quatre parties du monde, tome V, n° 44

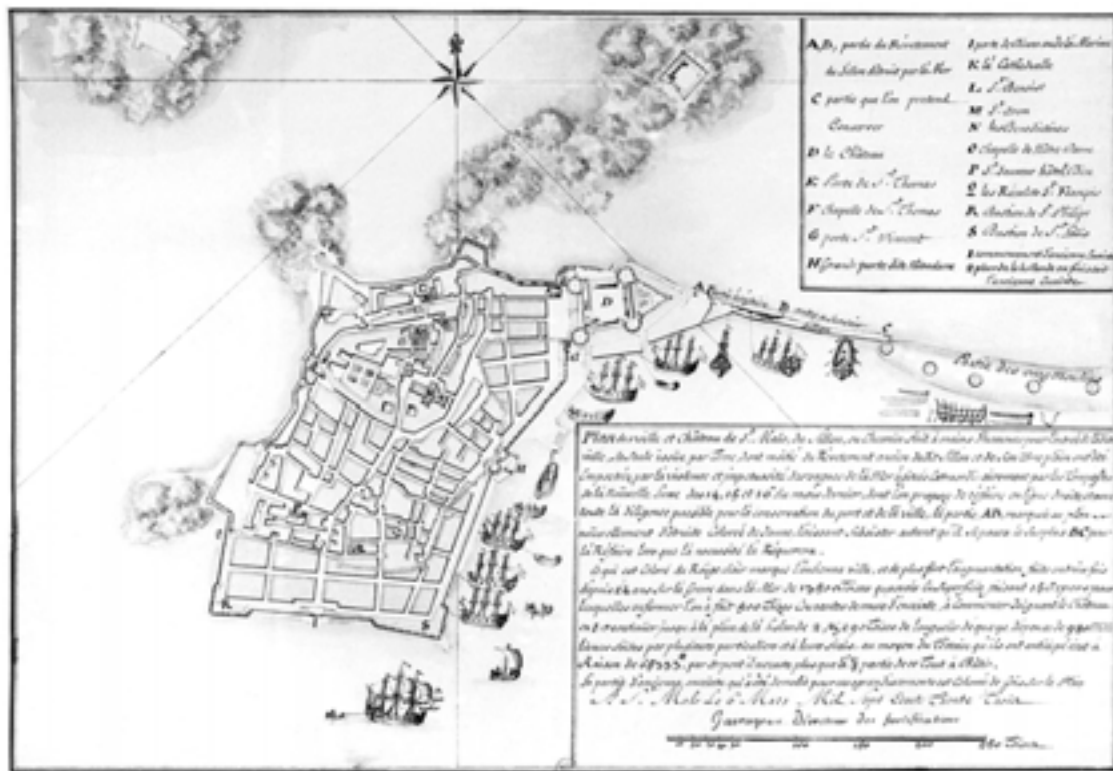


Fig. 28. Plan des ville et château de Saint-Malo, du sillon.... 1733.

Par Garengeau (BNF, Estampes, Va35. H 125217)

Potentiel et problématique

Matérialité archéologique & perspectives historiques

Bien que, faute de preuve formelle, un doute subsiste sur l'identification du site de la Natière avec l'épave du *Saint Jean-Baptiste*, on ne peut nier que cette hypothèse constitue aujourd'hui un fil conducteur majeur de nos recherches. Et au vrai, sans emprunter pour autant au loup de La Fontaine l'impérieux octosyllabe *si ce n'est toi, c'est donc ton frère*, gageons, s'il apparaissait demain que l'épave de la Natière et celle du *Saint Jean-Baptiste* ne sont pas assimilables, que le navire identifié révélera un très proche cousinage avec la frégate du sieur Jolif. Bien des éléments sont en effet communs aux deux sites et s'il est à nos yeux une inquiétude d'être demain définitivement démentés, c'est dans notre actuelle incapacité à proposer une autre identité qu'elle réside. Aucun fond d'archives consulté, aucun document exploré, aucune œuvre historique étudiée n'a en effet livré, hors des 36 possibilités précédemment envisagées, de témoignage ou même d'évocation permettant d'envisager une nouvelle piste. Aussi, quand bien même on évoquerait l'océan d'archives qui reste à prospecter, on ne peut faire abstraction du *silence assourdissant* de la documentation d'ores et déjà consultée au regard d'une autre possibilité d'identification. La perte d'un bâtiment de fort tonnage à moins d'une demie lieue marine des remparts d'une cité qui à l'époque abritait sans doute, entre ville et faubourg, plus de trente mille âmes, ne pouvait en effet passer inaperçue et il serait singulier, le naufrage du *Saint Jean-Baptiste* en fournit l'exemple probant, que son infortune n'ait pas donné l'opportunité à de multiples comptes-rendus dont l'un au moins aurait sans doute déjà retenu notre attention.

Pour l'heure et dans l'attente de la preuve qui dissipera le doute ou exhaussera la contestation, il reste en point focal de notre étude l'épave d'un gros navire marchand, probablement français, fortement armé, perdu au début du XVIII^e siècle au cœur d'une rade qui accueillait annuellement dans les années 1710 près de 2000 bateaux de tout tonnage et qui, en 1713/1714, voyait annuellement l'armement au grand commerce de plus de 110 bâtiments, pour un tonnage global annuel de 15000 à 18000 tonneaux.

- *L'évidence archéologique*

Site sans doute brisé mais dont le potentiel reste immense, la Natière offre ainsi à cette période féconde du grand commerce malouin, sa première grande et précieuse opportunité de confronter des témoignages matériels à l'ensemble des autres sources historiques. Canons couchés sur leurs affûts, soute du charpentier dont le contenu s'est mêlé à la cuisine, restes osseux d'un animal demeuré prisonnier d'un navire qui s'engloutit, casier à bouteilles renversé sur des baquets de bois, empilement de pelles..., le site de la Natière offre de fait à la sécheresse des livres, sinon des liasses de comptabilité négociante, ou aux grandes sources sérielles que sont les registres portuaires de l'Amirauté ou les rôles d'armement, le complément indispensable et attendu de la réalité archéologique. En dépit des tentatives de renflouement ou de sauvetage qui ont en leur temps perturbé l'épave, son potentiel d'informations reste en effet important. D'autant que la présence sur le site d'une forte artillerie, dont quelques pièces entassées semblent témoigner du sauvetage délaissé, plaide en faveur d'une relative intégrité des vestiges.



- *Approvisionnement et vie à bord*

Conjugée à une identité qui tôt ou tard s'éclairera et aux données partiellement inédites de sources documentaires précieuses sur l'équipement des navires du temps, cette bonne conservation de l'épave laisse vraiment augurer une étude féconde sur la culture matérielle qu'incarnaient ce genre de bâtiment et son type d'armement. Certes, les inventaires de navires malouins que nous avons d'ores et déjà recensés, voire pour certains dépouillés (AD35, Minutes du greffe 1713–1714, 9B248 & 9B249, inventaires du *Saint Jean-Baptiste*, de la *Marie-Angélique*, du *Diligent* et de la *Paix*, respectivement de 20, 24, 32 et 50 canons), nous ont livré des inventaires apparemment complets des *ustensiles et agrès* embarqués à bord des bâtiments pratiquant la course ou la pêche à Terre-Neuve. De même, il est patent que l'étude de ces listes, qui sont naturellement fonction des buts du voyage et dont il convient à l'heure de l'exégèse de garder en perspective le nombre d'hommes portés au rôle d'armement, nous a révélé des familiarités qui permettent aujourd'hui de dessiner de manière cohérente le *trousseau* minimal des navires malouins du début du XVIII^e siècle. Mais il reste que dans ces inventaires à la Prévert, tout à la fois précis et elliptiques, où sont énumérés, de l'ancre de 2000 livres à la mouchette à chandelle, par corps de métiers, charpentier, calfat, canonnier, maître d'hôtel, aumônier..., les articles indispensables à l'exécution de leur art, nombre d'articles listés restent des témoins muets car leur matérialité trop souvent échappe.

En offrant pour la première fois la chance d'observer ces vestiges par regroupement spatial, d'en décoder l'identité grâce aux clefs qu'offrent les inventaires, d'en reconnaître par l'étude l'évolution typologique ou par l'analyse le caractère sériel, le site de la Natière permet en conséquence, pour la première fois d'envisager l'édification d'un corpus qui donnera une réalité matérielle à des inventaires encore trop souvent virtuels. Ce faisant, il est manifeste que d'autres volets d'études viendront à s'ouvrir et compléteront heureusement cette thématique de recherche : établissement des parallèles iconographiques, étude comparée des coûts et des modes de production d'un bien matériel donné, analyse de la diversification, voire de l'évolution des sources d'approvisionnement... La problématique développée au cours de l'étude de la Natière devrait ainsi concourir de manière non négligeable à l'amélioration de nos connaissances de la culture

matérielle symbolisée par les bâtiments dont l'épave de la Natière est le représentant.

- *Un témoin des chantiers navals malouins*

Riche par son mobilier, l'épave de la Natière l'est aussi assurément par son architecture navale. Bien que seules de modestes sections de carène aient été à ce jour révélées par la fouille, il est en effet déjà clair pour chacun que cette architecture est bien conservée. L'apport de son étude peut en conséquence cette fois encore s'avérer déterminante pour notre compréhension du monde maritime marchand au début du XVIII^e siècle. Contrairement cependant à l'étude du mobilier qui enrichira et s'enrichira de la confrontation de la réalité archéologique avec les données historiques, il est raisonnable d'affirmer que l'étude de la Natière va manquer de guide et s'avancer seule ou presque sur le chemin de la connaissance. Les études de navires marchands français du début du XVIII^e siècle sont en effet denrée rare. S'il se confirmait que l'épave de la Natière et le *Saint Jean-Baptiste* sont frères d'infortune, voire, comme nous le suggérons, un seul et même bâtiment, c'est même, en réalité, la première vraie opportunité qui s'ouvre à des archéologues d'étudier les méthodes et techniques mises en œuvre dans les chantiers malouins de construction navale. Qui plus est dans les premières décennies de leur activité ! La construction directement sur ses chantiers des bâtiments nécessaires aux activités de ses négociants est en effet à Saint-Malo, en ce début du XVIII^e siècle, d'une pratique somme toute récente. Si la réparation navale est en effet une très ancienne activité locale et si depuis le Moyen Age on a toujours construit des navires sur les grèves du port d'échouage ou de Solidor, il reste que les Malouins sont très longtemps restés tributaires de la construction navale étrangère, en particulier hollandaise, ou des prises de leurs corsaires rachetées à bas prix²³. De fait, *il y a environ vingt ans*, confirme, en 1689, La Lande Magon que, sous l'influence sans doute de la politique de prime à la construction mise en place par Colbert, *les maîtres-charpentiers de Saint-Malo ont commencé à bastir eux-mêmes des vaisseaux de*

²³ Lieu de construction des navires malouins en 1664 : Saint-Malo : 19 navires (soit 21,35% du total) ; autres chantiers français : 13 navires (14,6%) ; chantiers étrangers : 57 (64,04%), dont Hollande 27 (30,33%), Grande-Bretagne 21(23,59%), Flandres : 7 (7,86%) & Hambourg : 2 (2,24%). D'après Lespagnol 1997 : 41.

*toute grandeur pour les revendre...*²⁴. De ces chantiers locaux qui s'installent au nord, sur le Sillon, et au sud, à Saint Servan, sur la grève du Val et dans l'anse Solidor, nous ne savons guère de chose (cf. localisation fig. 28 p. 63). C'est pourtant dans ces chantiers que naît dans la seconde moitié du XVIIe siècle ce prototype de la frégate qui s'imposera bientôt comme le navire standard de la flotte malouine et dont le *Saint Jean-Baptiste*, ... *construit cydevt à Saint-Malo en avril 1706...* fut le digne représentant.

Si l'épave de la Natière fut bien une frégate malouine, voire le *Saint Jean-Baptiste*, son étude, trop isolée dans son exemplarité même, suggérera sans doute dans un premier temps autant d'hypothèses nouvelles qu'elle initiera de questions sans réponses. Souvent évoqués dans le cadre d'études sur le commerce et les armements malouins, les chantiers navals de Saint-Malo restent tragiquement absents de ces études dès lors que le questionnement dépasse l'analyse statistique et interroge sur les pratiques, les gestes techniques, les méthodes ou les bois d'œuvre utilisés par les charpentiers. Non point d'ailleurs que cet aspect de l'étude soit volontairement négligé par les historiens mais tout simplement parce que l'archive et l'iconographie ne rendent en rien compte de ces pratiques techniques ou que la procédure d'enquête qui leur est appliquée méconnaît, faute de témoignage matériel de référence, les questions qui susciteraient les bonnes réponses.

A cet égard, l'analyse structurelle systématique des vestiges de l'épave de la Natière devrait permettre, tant dans le domaine général des formes de la carène que dans celui plus particulier de l'assemblage des pièces, du travail du bois ou de la mise en évidence de recettes techniques, de constituer à terme le corpus d'informations indispensables à une nouvelle réflexion sur les techniques et méthodes de construction mises en œuvre au sein des chantiers navals de la cité malouine.

Discours de la méthode : une révision nécessaire de l'art et la manière

Infiniment complexe, étonnamment prodigue, riche au bilan d'un potentiel qui prête à rêver mais pourrait demain générer le cauchemar, le site de la Natière impose à l'évidence que soient profondément repensées la stratégie et la logistique de fouille mises en place en 1999. Il

est en effet nécessaire de renforcer les moyens techniques mis à disposition de l'équipe de fouille afin que nul ne soit amené à pallier un jour les carences de cette logistique en prenant plus de risques que raisonnable. Quand l'acte technique ou scientifique est d'une part minuté, à l'image de ce que peut l'être une plongée profonde, d'autre part menacé par l'imminence d'une renverse brutale du courant, on peut en effet être entraîné à trop compter sur son énergie propre pour résoudre une équation qu'une logistique mieux adaptée mais plus coûteuse aurait permis beaucoup plus facilement de solutionner. C'est ainsi qu'en 1999, faute de structures lourdes, de très nombreux objets prélevés sur le site ont été ramenés au jour dans des caisses hissées à la palme jusqu'au navire support. Or, chacun le sait, la méthode à ses limites. D'autant qu'en 2000, il conviendra, pour dégager l'aire de fouille, de déplacer ou soulever non plus des caissettes mais des canons. En conséquence, il sera indispensable de disposer en surface d'un support logistique lourd, mieux adapté aux conditions maritimes locales et mieux équipé en moyens de stockage et de levage. Faute de disposer localement d'un navire de recherche identique au bâtiment *Archéonaute* dont dispose le Drassm en Méditerranée, il a donc fallu se tourner vers une solution adaptée au contexte local. A l'issue d'une enquête rapide conduite auprès des communautés de pêcheurs du golfe normano-breton, l'acquisition d'une drague ostréicole de 17 mètres, basée à Saint-Quay-Portrieux, a été privilégiée, l'*Hermine - Bretagne*.

Parallèlement, il importe que l'équipe de fouille dispose à terre d'un véritable dépôt afin que le stockage du mobilier ramené quotidiennement au jour soit réalisé de manière satisfaisante. En 1999, la mise à disposition d'un vaste aquarium par le Laboratoire du Muséum d'Histoire Naturelle de Dinard a permis, au prix d'incessantes manipulations des mobiliers et de fréquents renouvellements des eaux du bassin, de pallier à l'absence d'un véritable entrepôt. Cette solution, transitoirement satisfaisante, n'a toutefois pas vocation à se pérenniser car elle ne correspond pas aux besoins réels du travail d'étude et de conservation préventive du mobilier. Le laboratoire de Dinard qui connaît actuellement une expansion, dont il faut se féliciter, de ses activités de recherche ne sera au demeurant pas en mesure cette année d'accueillir l'équipe de la Natière. D'autres solutions doivent en conséquence être étudiées, en collaboration, en particulier, avec la

²⁴ Lespagnol 1997 : 42.

municipalité de Saint-Malo. Des contacts ont été pris en ce sens avec les élus locaux.

L'objectif cette année est enfin d'étendre la zone de fouille, de manière significative, par l'ouverture de sondages ponctuels mieux répartis sur le site. Le but de cette mesure est, d'une part d'acquérir une meilleure vue d'ensemble de l'épave et de son potentiel, d'autre part de disposer d'une plus grande latitude de redistribution des tâches lorsque l'entremêlement hétéroclite et fragile du mobilier archéologique mis au jour conduit à donner une allure de fouille de vestiges paléontologiques à l'étude de certaines aires du site. Cette nouvelle organisation, qui passe par une plus grande extension spatiale des travaux, réclame toutefois que soient corollairement réunis des moyens de surface garantissant une sécurité idoine à des fouilleurs plus largement répartis sur l'ensemble du gisement.



VI

Conclusion

Après bien des atermoiements, liés à la méconnaissance des premiers inventeurs du principe de déclaration, et des ajournements, par suite de la programmation en 1997 d'une prospection préventive à Saint-Malo, la fouille de l'épave de la Natière apparaît bien désormais comme l'une des grandes chances de la recherche française dans le domaine de l'histoire économique de la France maritime d'époque moderne et, partant, comme une grande chance pour l'archéologie sous-marine de ce pays. La prodigalité du site en mobiliers, frustes ou glorieux mais toujours magiques, son potentiel informatif, les perspectives qu'il semble ouvrir dans le domaine des études d'architecture navale, les parallèles, sinon les ponts, qu'il permet de lancer vers les autres sources historiques, la capacité enfin qu'il recèle à rénover ou à revivifier la recherche en archive en lui offrant un nouveau fil conducteur, concourent à faire de la Natière un site véritablement exceptionnel.

Traquée depuis son désensablement par les dragues à coquille, menacée depuis sa découverte par les plongeurs clandestins, l'épave de la Natière réclame aujourd'hui une protection spécifique autant qu'une étude attentive garantie par des moyens adaptés. Réunir ces moyens est l'objectif majeur de l'équipe de fouille, car, plus que n'importe qui, ses membres ont la conscience aiguë de la responsabilité qui aujourd'hui leur échoit. Devant l'ampleur de la tâche, ils ne peuvent cependant et ne doivent pas rester isolés.

A l'issue sans doute d'une trajectoire de plusieurs dizaines de milliers de milles parcourus en plusieurs années sur les routes maritimes de deux, sinon de trois océans, un navire marchand français, peut-être une frégate de Monsieur le Jolif, est venue au début du XVIII^e siècle se perdre à Saint-Malo pour mieux s'y préserver. En dépit des tentatives initiales pour en assurer le démembrement, et malgré les forts courants qui balayent la zone, cette épave, protégée par le sédiment, a miraculeusement traversé trois siècles de tempêtes et de vicissitudes diverses, pour venir finalement témoigner de la matérialité de ce qui était au quotidien le moteur de cette économie maritime : un bateau et des hommes. Si, pour l'essentiel, il incombe effectivement aux auteurs de ce rapport de se faire les interprètes, sinon les porte-parole du message que cette épave entend délivrer, il convient à tout le moins que soit au préalable entendu son témoignage. Permettre aujourd'hui son audition dépasse à l'évidence la seule responsabilité de quelques uns. Il en va en réalité de la responsabilité de tous.





Annexes



Annexe 1 : Bibliographie

I. Fonds d'archives :

- **Archives Nationales, fonds Marine :**
B2.238 : Courrier du Ministre, 1714
- **Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine :**
9B248 : Amirauté de Saint-Malo. Minutes de greffe 1713
9B249 : Amirauté de Saint-Malo. Minutes de greffe 1714
9B486 : Amirauté de Saint-Malo. Rapports de capitaines de navires de commerce
9B521 : Rapports des capitaines (1712-1714)
- **Archives Départementales des Bouches-du-Rhône :**
200 E 1351 : 1707-1814 Papiers divers concernant les affaires de commerce. Presque rien avant 1793.
200 E 475 : 1713-1714 Déclarations faites par les capitaines de bâtiments à leur arrivée
B IX B 4 : Registre de l'Amirauté
- **Service Historique de la Marine, Brest :**
IP1. 1 : Correspondance arrivée, quartier de SM : Lettres adressées au Commissaire de la Marine à SM : 1703-1731
IP1 3 : Correspondance arrivée
PC4/167 : Registres Matricules Département de Saint-Malo (1701-1705)
PC4/168 : Registres Matricules Département de Saint-Malo (1729-1751)
PC4/169 : Registres Matricules. Quartier de Saint-Malo (1739-1750)
PC4 178 : *Estat des Bastiments expedier au bureau des classes de Saint-Malo...* (1706-1739)
PC4/178bis : Liste mensuelle des bâtiments armés (1700-1737) et désarmés (1725-1737) à Saint-Malo
PC4/181 : Déclarations des capitaines des bâtiments étrangers entrés dans le port de Saint-Malo (1728-1730)
PC6/LC : Saint-Malo : années 1698, 1702, 1705, 1708, 1710, 1711, 1713, 1715, 1732, 1733
PF1/27 : *Armemens*
PF1/35 à 43 : Solde des canonniers, des ouvriers et charpentiers, gardiens, fournitures au bureau des classes, bois...
PF1/49 : Registre Soldes et Parts de prises Juillet 1729 – décembre 1778
Rapports de mer des capitaines de navires de guerre, corsaires (1704-1786)
R3415 : Bellec, *Recueil général des outils dont on se sert dans les ateliers d'un port de marine*, 1738
- **Bibliothèque municipale de Saint-Malo :**
BB20 : Registre de délibération " Travaux "

II. Bibliographie. Imprimés, ouvrages :

- APESTEGUI, 1996.** Cruz Apestegui, "La vida a bordo", *Navegantes y naufragios, Galeones en la ruta del mercader*
Lunweg ed., 1996.
- DAHLGREN, 1909.** E. W. Dahlgren, *La France et les côtes de l'Océan Pacifique*, Paris 1909.
- DELUMEAU, 1962.** Jean Delumeau, *Mouvement du port de Saint-Malo à la fin du XVIIIe siècle*, Institut de Recherches historiques, économiques et humaines de la faculté de lettres de Rennes, 1962.
- DESROSIERS, 1999.** Pierre Desrosiers. « Un vaisseau de guerre du XVIIIe siècle », *Archéologia* n° 352, janvier 1999.
- DUNTON, 1971.** John V.N. Dunton, " Céramiques françaises retrouvées en Nouvelle-France ", fig. 8, p. 19, *Cahiers de céramique, du verre et des arts du feu*, n° 48-49, 1971.
- GAWRONSKI, KIST & STOKVIS-VAN BOETZELAER, 1992.** Jerzy Gawronski, Bas Kist & Odilia Stokvis Boetzelaer, *Hollandia compendium : a contribution to history, archaeology, classification and lexicography of a 15th century Dutch East Indiaman (1740-1750)*, Rijksmuseum, Amsterdam, 1992. 529 p.
- JONES & SULLIVAN, 1985.** Olive Jones & Catherine Sullivan, *Glossaire du verre de Parcs Canada*, 185 pages, 1985.
- LESCALLIER, 1791.** Daniel Lescallier, *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres batimens de mer*, 2 tomes, Paris, 1791.
- LESPAGNOL, 1997.** André Lespagnol. *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Rennes, P.U.F. 1997.

L' HOUR, 1996. Michel L'Hour, *L'épave de la Natière : rapport de sondage 1996*.

MARTIN-DEIDIER, 1976. Annick Martin-Deidier, *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*, thèse de doctorat de troisième cycle, 1976. 544 p.

MARTIN-DESGREVES, 1985. Roger Martin-Desgrèves, *La construction navale à Saint-Malo*, Société d'histoire et d'archéologie de Saint-Malo, 1985.

MARTIN-DESGREVES & THOMAS-CADIOU, sans date. Roger Martin-Desgrèves et Julien Thomas-Cadiou, *Navires de Saint-Malo XVIIe – XVIIIe siècles*, Association Parchemin, sans date.

RAMBERT, 1965. Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, tome VII, Paris, 1965.

SCHIBER-COTTON, 1990. Catherine Schiber-Cotton, *Etude des fourneaux de pipe découverts lors de la fouille sous-marine du mouillage de l'anse Solidor, Saint-Malo*, Maîtrise de l'Université de Rennes, 2 vol. dactyl., 1990.

SOTTAS, 1905. Jules Sottas, *Histoire de la compagnie royale des Indes orientales, 1664-1719*, Paris, 496 p., 1905, réédition la Découverte, 1994.

TARDY, 1968. Tardy, *Les poinçons des étains français*, Paris, 284 p., 1968.



Annexe 2 : Etude zooarchéologique

Philippe Migaud & Magali Perez

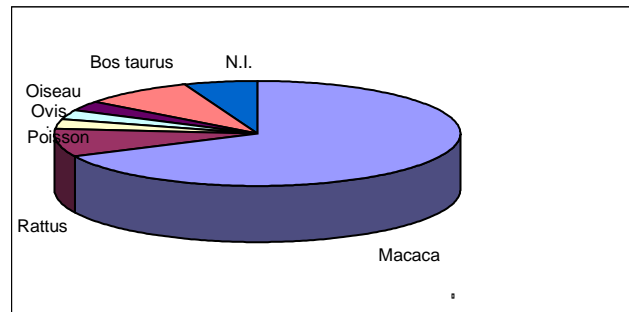
HISTORIQUE SOMMAIRE :

Découverte en septembre 1995, la Natière serait un bateau corsaire qui aurait fait naufrage au large de Malo entre la fin du XVII^e s. et le début du XVIII^e s. Couché sur un fond de sable, le navire n'est pas encore identifié avec certitude; le site archéologique est étalé sur 50 mètres de long et il apparait une trentaine de pièces d'artillerie et deux grandes ancres.

LE MATERIEL :

La fouille 1999 n'a livré que peu de matériel ostéologique puisque seules trente quatre pièces furent remontées. Les ossements sont dans un bon état de conservation.

Malgré le peu de pièces, l'ensemble est assez exceptionnel: sur les trente quatre restes, 23 -a reconstitution et collage-, n'appartiennent qu'à un seul genre *Macaca*.



Répartition des différentes espèces

LES OSSEMENTS DE SINGE :

La détermination précise de l'espèce a tout d'abord posé un problème. En effet, si le matériel est bien conservé, nous sommes en présence d'un très jeune individu aux épiphyses non soudées avec la diaphyse de la mandibule. D'autre part, comme nous avons pu le constater avec les collections de références du Museum National d'Histoire Naturelle, il existe de grosses variations individuelles ne serait-ce qu'entre mâle et femelle. Toutefois, après avoir consulté les ossements des autres espèces de macaques sans préjuger de leurs origines et après préparation d'un squelette de référence, il apparait sans nul doute qu'il s'agit d'un *sylvanus*.

M.sylvanus, le Magot est le seul macaque résident à la fois en Afrique du Nord et sur le rocher de Gibraltar alors que toutes les autres espèces (16 en tout) sont d'origine asiatique (Rhésus, Macaque queue de cochon, Macaque queue de lion etc...).

Toutes les pièces de cet ensemble (*Macaca sylvanus*) n'appartiennent en fait qu'à un seul individu. Plusieurs pièces en connexions anatomiques nous permettent de l'affirmer. (les deux hémibassins droit et gauche, la connexion humerus-radius-ulna gauche, plusieurs pièces du crâne). La répartition spatiale confirme également cette hypothèse.

La détermination de l'âge restait alors un dernier obstacle. En effet, il y a assez peu de données ostéologiques sur les singes non-anthropomorphes. Les macaques les plus étudiés sont bien-sûr les rhésus (*Macaca mulatta*) en tant qu'animal de laboratoire, mais nous n'avons rien trouvé dans la bibliographie sur le *M. sylvanus* proprement dit. Aussi, nous ne pouvons qu'extrapoler à partir de données correspondant à deux autres espèces, *M. mulatta* et *M. fuscata*. Pour ces deux espèces la non-union des os du coxal (pubis-ischium-ilium) nous donne un âge inférieur à 6 mois. Cet âge paraît cohérent avec l'ensemble des pièces concernant cet individu.

Pour conclure, nous sommes en présence d'un jeune Magot de moins de six mois, qui pouvait être embarqué comme animal de compagnie. Le fait de retrouver le squelette en connexions nous laisse supposer que l'animal est mort pendant le naufrage.

Nous avons relevé deux références bibliographiques où il était fait mention de restes de singe non-anthropomorphe sur des sites archéologiques: un *M. sylvanus* dans la ville de Londres pour la période médiévale et un *Cebus nigrivittatus* (singe capucin) à Londres également dans la dernière moitié du XVII^e siècle.

AUTRES OSSEMENTS :

Les autres restes osseux se décomposent en un seul reste de poisson à identifier, un cornillon de bœuf (*Ovis aries*), deux fragments de coxaux non identifiés, un fragment de pubis d'oiseau dont l'espèce est difficile à affirmer compte tenu de l'état de la pièce, et trois restes de bovin (*Bos taurus*). Sur ces trois dernières pièces, nous ne sommes que fragmentaires, tout ce que l'on peut signaler est la taille importante de l'animal avec la présence de deux traces de découpe sur le bord caudal de la scapula.

Mentionnons enfin la découverte, lors de la fouille de l'agglomérat ferreux NAT 350 menée au sein du laboratoire Arc'Antique, de trois ossements du genre *rattus* : un fragment de vertèbre thoracique, une extrémité distale de fémur et un maxillaire inférieur droit. Compte tenu de la conservation de ces pièces osseuses, il n'est pas possible de préciser s'il s'agit d'un rat noir ou d'un rat gris (surmulot).

BIBLIOGRAPHIE :

- CHEVERUD James M., 1981, "Epiphyseal Union and Dental Eruption in *Macaca mulatta*." in: *American journal of physical anthropology* 56:157-167 (1981).
- KIMURA Tasuku, HAMADA Yusuru, 1990, "Development of Epiphyseal Union in Japanese Macaque (*Macaca fuscata*) at a Known Chronological Age." in: *Primates* 31(1): 79-93, January 1990.
- L'HOUCHE Michel, VEYRAT Elisabeth, 1999, "L'épave de la Natière, naufrage d'un corsaire en baie de St Malo." Communication personnelle.
- MENIEL Patrice, 1984, "Contribution à l'histoire de l'élevage en Picardie. Du néolithique à la fin de l'âge de la pierre." in: *Revue archéologique de Picardie*. Numéro spécial.
- NOWAK Ronald M., 1991, "Walker's MAMMALS OF THE WORLD" Fifth Edition, Volume 1, The Javanese Mammals. Hopkins University Press, Baltimore and London.
- PIPE Alan, 1992, "A note on exotic animals from medieval and post-medieval London." in: *ANTHROPOZOOLOGICA* numéro 16, actes 3^{ème} colloque de L'HOMME ET L'ANIMAL SOCIÉTÉ DE RECHERCHE PLURIDISCIPLINAIRE Oxford, 8-11 novembre 1990.
- WATTS Elisabeth, 1985, "Adolescent Growth and Development of Monkeys, Apes, and Humans." in: *Human Primates Models for Humans Growth and Development.* 41-65, 1985, Allan R. Liss Inc. NY.

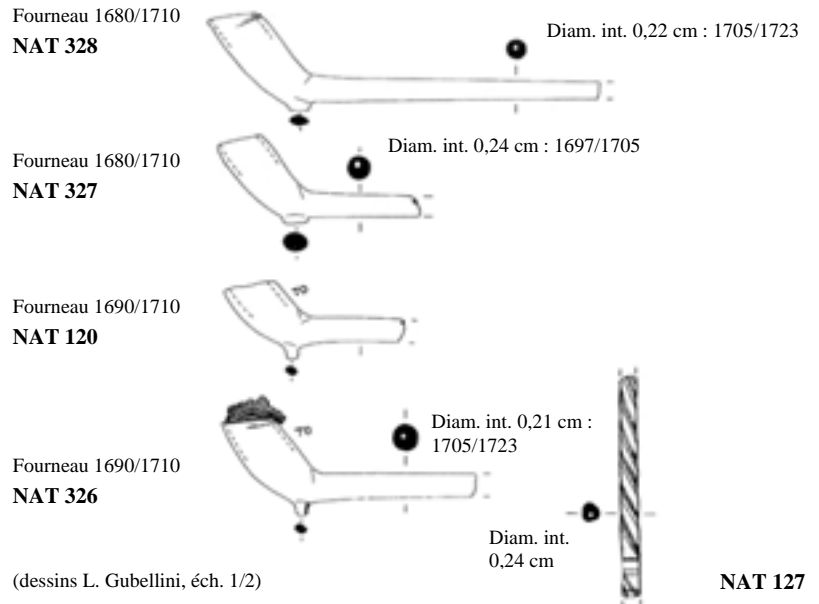
Annexe 3 : Etude des pipes en terre

Maurice Raphael

Le petit lot de pipes découvertes en 1999 sur l'épave de la Natière semble être d'origine anglaise. La forme des fourneaux semble attester d'une production entre 1680 et 1710, alors que le diamètre de percement du tuyau (2,4 et 2,2 mm) pourrait être rattaché à une datation comprise entre 1697 et 1723.

On peut penser que la pipe NAT 327 a été fabriquée dans une période comprise entre 1697 et 1705, La pipe NAT 328 entre 1705 et 1710 et les deux pipes portant la marque « **TO** » sur le fourneau aux alentours de 1705 et 1710.

Nous pouvons donc situer la période de fabrication aux environs de **1705**, plus ou moins **un an**.



La marque [TO]

La marque « **TO** », est d'origine anglaise et a été utilisée par huit fabricants.

C'est dans la ville de **Chester**, que cette marque a été employée pour la première fois, par la famille **ORME**. Ils furent sept fabricants de pipes à œuvrer de 1660 à 1747, dans la famille **ORME**, et seulement deux à avoir un prénom avec un « **T** », et à marquer leur production avec « **TO** ».

Le premier à avoir utilisé cette marque est **Thomas ORME**, en 1660, il garda cette marque jusqu'en 1696.

Le deuxième à utiliser cette marque, est **Timothy ORME**, en 1717. Nous pensons que c'est le fils de **Thomas**.

a. 1690/1710



b. 1690/1730



La deuxième ville anglaise où cette marque a été utilisée est **Bristol**, par la famille **OWEN**. Les trois fabricants de pipes de la famille **OWEN** ont tous trois un prénom commençant par un « **T** ».

Productions de Bristol

Type des fourneaux NAT 120 & 326

Le premier et fondateur de cette fabrique est le père **Thomas (1) OWEN**, qui fût apprenti chez **Elizabeth EVANS** en 1690. Il se maria le 26 Août 1696 avec **Mary BULL** et œuvra à partir du 5 Juillet 1698 et est décédé le 23 Décembre 1725. Il eut comme apprenti, **John HARVEY**, et son fils **Thomas (2) junior**. Le second est son fils **Thomas (2) junior** qui fut apprenti chez son père. Il prit la relève le 23 décembre 1725 et jusqu'en 1734. Il eut comme apprenti **James LEE** en 1729 et **Nicholas CORNER** en 1734. Il demeura dans la paroisse du Temple de 1734 à 1739. Le troisième du même prénom **Thomas (3)** n'avait aucun lien de parenté avec les deux précédents. Il fit son apprentissage chez **Henry HOARE** en 1716 et commença sa fabrication le 25 Juillet 1727, jusqu'en 1739. Il habitait la paroisse de Saint Stephen's en 1734 et la paroisse de Saint Michael's en 1739. Nous retrouvons **Thomas (3) OWEN**, comme fabricant à Towcester en 1740.

Par rapport à la chronologie des formes, des pipes trouvées sur l'Epave de la Natière, nous pouvons dire que le pipier ayant façonné les pipes portant marque « **TO** » est le fondateur de la Maison **OWEN**.

La période de fabrication de celles-ci est comprise entre 1705 et 1710, **Thomas I OWEN** œuvra entre 1698 et 1725. Il est le seul fabricant anglais ayant marqué sa production de cette manière, lettre détachée sur la partie du fourneau regardant le fumeur, dans cet espace de temps.



Productions de Thomas Owen.

Nous venons de mentionner les cinq premiers fabricants ayant employés la marque « **TO** », reste à voir les trois fabricants restants.

Dans la ville de **Brosley** dans le **Shropshire**, il y eut deux fabricants à utiliser la marque « **TO** ».

Le premier se nommait **Thomas OVERTON**, et il produisit entre 1700 et 1730.

Le second se nommait **Thomas OVERLEY**, et il œuvra à partir de 1732.

La dernière ville où cette marque fût employée est la ville de **Bishops** dans le **Hampshire**, et le fabricant avait pour nom **Thomas OVER** qui produisit entre 1720 et 1740.

Bibliographie :

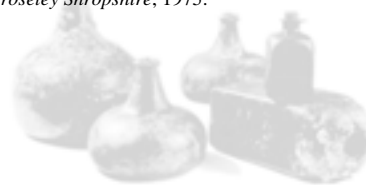
Ian C. Walker, *The Bristol Clay Tobacco-Pipe Industry*, 1971.

RG Jackson et RH Price, *Bristol Clay Pipes*, 1974.

Adrian Oswald, *English clay tobacco pipes*, 1967.

Adrian Oswald, *Clay Pipes for the Archaeologist*, 1975 (B.A.R. 14).

D.R. Atkinson, *Tobacco Pipes of Brosley Shropshire*, 1975.



Annexe 4 : Un exemple des études en laboratoire

Fouille, étude et conservation d'un panier dissimulé dans un agglomérat composite

Christian Degrigny (1) & Gwenael Lemoine (2)

Parmi les pièces découvertes en 1999 et confiées au laboratoire Arc'Antique par les fouilleurs, l'agglomérat composite NAT 350, constitué d'éléments organiques associés à des concrétions ferreuses, posait d'importants problèmes de conservation dus à la présence de sulfures de fer et à la formation de microorganismes dans l'eau de stockage. Un travail de nettoyage a donc été entrepris avec le double souci de documenter au mieux les éléments qui se dégageaient au fur et à mesure de l'étude et d'assurer des conditions de stockage et de conservation convenables pour ceux-ci.

A son arrivée au laboratoire, l'agglomérat se présentait comme une masse informe et compacte laissant pourtant entrevoir les brins larges et plats d'une vannerie. Les premiers clichés radiographiques se révélèrent infructueux et seul le dégagement mécanique de la face externe de l'agglomérat a permis de mettre en évidence l'extérieur d'un panier (Fig. 1).



Fig. 1. La face externe du panier montre l'association de brins ronds pour le fond et le rebord, et de tiges plates sur l'ensemble du corps.

La fouille de l'intérieur du récipient générant de grandes sollicitations mécaniques de l'ensemble de l'agglomérat, une chape en deux épaisseurs fut

réalisée pour maintenir l'objet. Après avoir recouvert l'extérieur de la vannerie d'un film de polyéthylène, une première chape intermédiaire en silicone a été moulée dans le but d'amortir les chocs. Une seconde chape en polyester, assurant cette fois-ci la rigidité de l'ensemble, fut ensuite appliquée par dessus.

Le panier une fois consolidé, le dégagement de l'intérieur a pu être mené à l'aide d'un ballon pneumatique. Sous des fines couches de concrétions marines et d'épais niveaux de produits noirs denses et compacts à base de sulfure de fer, plusieurs objets en bois, en fibre végétale, en os et en fer ont pu être mis en évidence. Grâce à leur comblement par des résines silicone et époxydique, les négatifs d'éléments métalliques en alliage ferreux ont permis de restituer le profil des pièces disparues. Un fer d'outil reconnu et identifié comme une grappe de calfat a été individualisé. Une seconde lame de fer, large et plate et munie d'une arête dans sa partie centrale, a été positionnée de chant et s'étendait sur toute la largeur du panier.

Le long de ce négatif, un épais fragment de textile de chanvre tissé à grands points, replié sur lui-même, occupait la partie dégagée du panier (Fig. 2). Des boutons en bois tourné, identiques à ceux découverts à proximité sur l'épave, étaient conservés au contact du textile. Comme le prélèvement du textile semblait délicat, puisque celui-ci était solidement fixé à la vannerie et des négatifs d'éléments en fer, il a été décidé de poursuivre la fouille sur la seconde partie du panier. Ce second dégagement a permis de mettre en évidence de nouveaux éléments en fer en forme d'agrafes et des rouleaux de fil de fer, deux objets cylindriques en bois encore non identifiés et plusieurs ossements de macro faune. Déterminés par Philippe Migaud et Magali Perez, ces fragments osseux se sont révélés appartenir au genre *rattus*, rat noir commun.

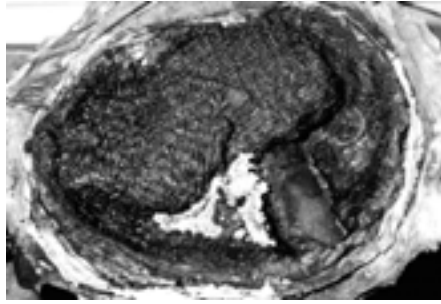


Fig. 2. L'intérieur du panier en cours de fouille, celui-ci reposant dans sa chape de protection. Le matériau textile occupe la majeure partie de la surface, et l'on remarque la résine silicone utilisée pour les prises d'empreinte des objets en fer. On peut également distinguer un objet cylindrique en bois reposant à plat.

Au terme de ces premiers dégagements mécaniques, nous avons souhaité documenter la face inférieure de l'épais textile avant d'envisager son prélèvement. La mise à disposition par le Centre Hospitalier Universitaire de Nantes de son équipement scanner a permis le diagnostic non destructif et en 3D de l'ensemble de l'objet NAT 350 (Fig. 3).



Fig. 3. Coupe scanner du panier. On observe la présence en partie supérieure du matériau textile qui recouvre divers objets en bois et en fer. Cliché C.H.U. Nantes.

On reconnaît, sous le textile, la présence d'un certain nombre d'éléments minéralisés, comme de multiples et étroites agrafes de fer de section carrée, de 10 à 15 cm de longueur, ainsi que des tiges de fer rectilignes et des rouleaux de fil de fer. Après prélèvement du textile, une résine silicone a été coulée dans chaque négatif des objets ferreux. Une fois les empreintes réalisées, la couche ferreuse a été dégagée afin d'accéder à la face inférieure interne du panier en vannerie.

Au bilan, si le moulage du négatif des objets en fer a été réalisé avec succès, a permis de documenter les pièces dont le matériau avait disparu, il nous faudra dorénavant à réaliser le traitement des éléments en bois, de vannerie et de chanvre tissé, temporairement placés dans un bain d'eau déminéralisée. Dès l'attente de leur traitement, qui seul permettra de présenter au public l'ensemble des éléments découverts en reconstitution, ce long et minutieux travail de dégagement, réalisé après la fouille sous-marine, dans les locaux du laboratoire Arc'Antique souligne tout l'intérêt des agglomérats archéologiques non identifiés et de leur étude par des méthodes de diagnostic non destructives.

[1] Responsable du Patrimoine sous-marin au laboratoire Arc'Antique, Nantes.

[2] Stagiaire MST, filière Conservation des Bâtiments Culturels, Université de Paris I

Annexe 5 : Inventaire du navire le *Diligent*, 1713

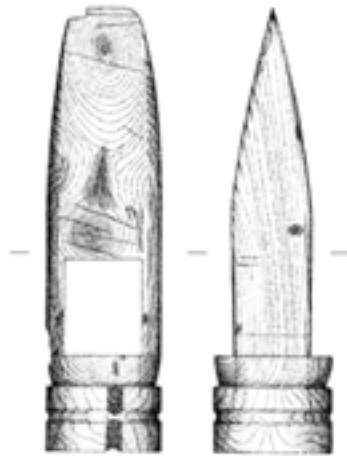
Inventaire de la fregatte le Diligeant scavoir

...1 cable de 15 pouse 1/2 au 1/4 usé
... 100 pommes de racage asorty bonne et mechante
... 30 rouest de poulis asorty
100 poulis asorty bonne et mechante
...20 bigost pour les hobans grand et petit
...3 poulis pour le capon ferré
... 3 cages a poule bonne et mechante
3 ancres danviroins 2000 ou 2200 L
1 ancre de 1500 L
1 ancre aget de 1000 L
1 ancre de 700 L qui a une begue casé
1 ancre de 400 L
anviroins 20 tonneaux de lest de fer tant quanbare en caré de 6 pouse et 5 à 6 pies de long et autre morceau de fer
Ustansille du pilote
9 plombs de sonde petis et grand
29 orloge bonne et mechante petite et grande
11 minutte
12 compas bons et mechants
...2 lampes pour labitacle
1 fanal de poupe à moytié rompu
1 porte voix usé
1 abitacle 2 baril à pavilons
... **Ustansille du Canonier...**
2 pierriers de fonte
22 piesses de canon de six avec leurs affust
10 piesses de canon de fer qualibre de huit donc il ny en a que deux qui est des affust Les autres sont demonté
6 piesses de canon de 4 avec leur affust
2 piesses de canon dune livre sans affust
...
45 sabres bons et mechant
1 baril de pierre à fusil
77 fusil bons et mauvais
61 postolet idem
4 boucaniers
3 espingolle
14 esponsions un estoc avec son estably
....**Ustansille du charpantier...**
2 pierres à meulle garny avec leur sigongue (plutôt que sigorgne ou sigongne)
...**Ustansille du tonnelier...**
12 botte de 4 barique
15 botte de 3 barique
36 botte deux et demy
8 botte en paquet preste a monter
17 barique tant bonne que mechante
12 filost
10 paquest de cercle qui sont les depouille des botte abatue
Ustacille de cuisine
3 grande chaudiere 1 couvercle
4 marmitte à pied et sans pied avec couvercle
1 chaudron en auvalle
2 pouelons à queüe
2 casserolle à queux
1 passe puré
2 tourtiere avec fond perdu
1 galteous ?
2 pouelle de fer
2 hanet ? de fer
2 cuillers à pot
2 ecumoirs
2 bros dantenous
1 casserolle en ovalle
1 pompe de cuivre pour les botte
2 rechaux
2 broches de fer
2 quocmarst
1 tripié de fer
2 pots de quivre
1 plonis ? de moka
1 perre de pinsette de fer
2 vielle perre de balance
1 teste de compas ...
2 couvercles de marmitte
1 casserolle a queüe
2 broches
1 trepied
1 mortier avec son pilon
2 frisons
Articles de laumonier (le tout dans un coffre)
Une bouette dargent pour les Stes Huiles
1 pour les osties
Un calice d'argent dont le pied d'etain
1 pierre sacrée
3 aubes avec surply
4 nappes...
1 crucifix 1 chasuble 1 misal (missel) 1 recueil 1 boitte
Article du Me dhotel
8 douz serviettes
17 nappes
11 cuiller dargens
10 fourchettes idem
2 gobelets idem
6 douz assiettes detain
27 plats de toutes grandeur
1 beurier
4 saladier
2 frisons une peinte ?
10 fourchettes dapied ?

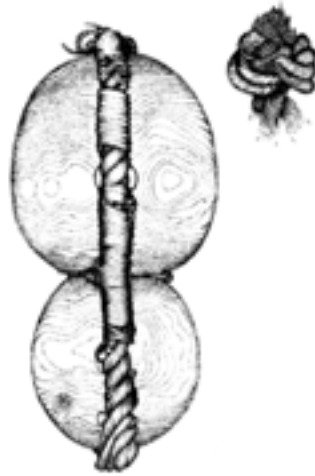
Signé par Laumoine de Chappedelaine

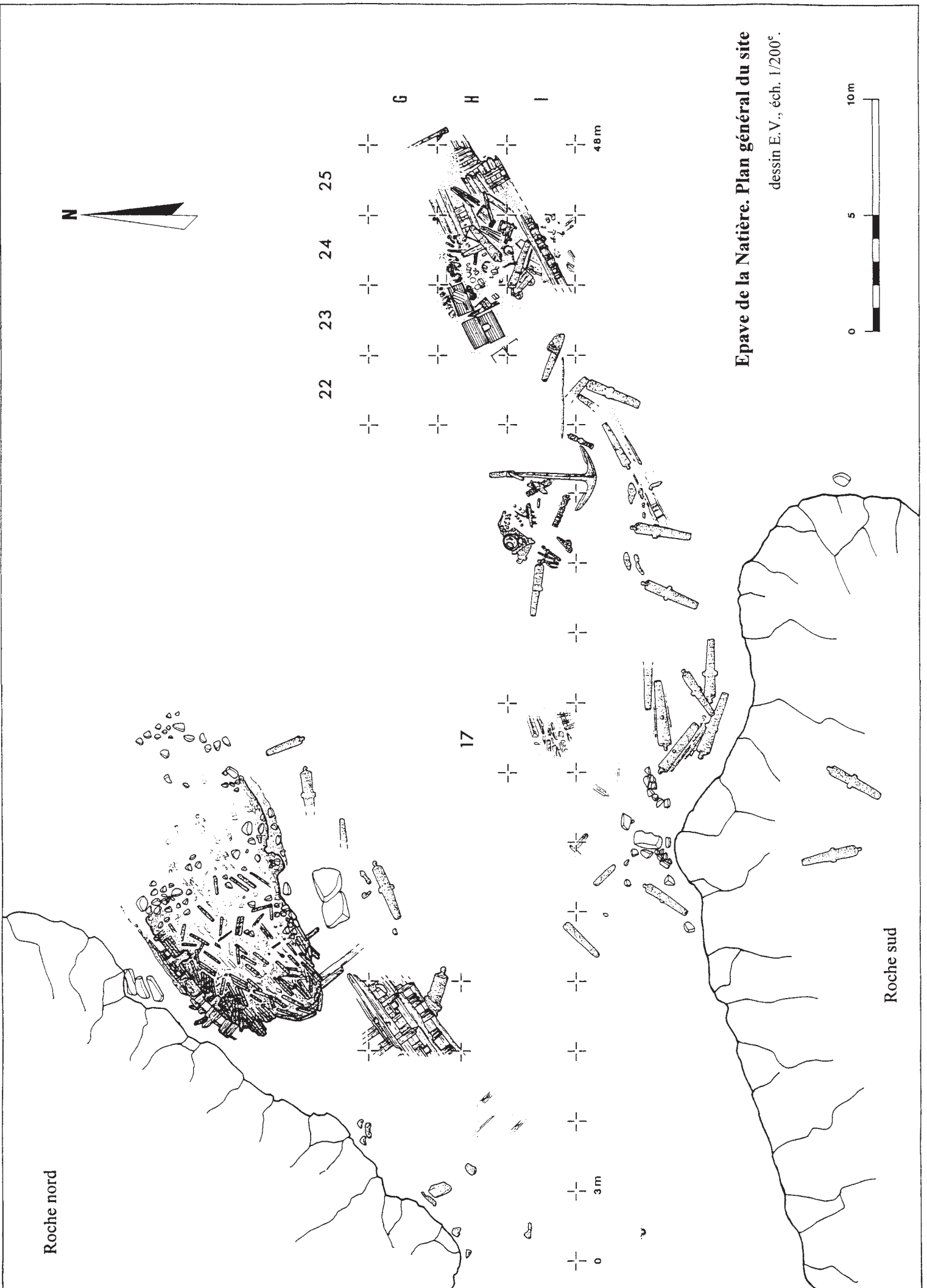
AD35, 9B249. Minutes du greffe 1714.

Inventaire du *Diligent*, armé en course contre les ennemis de l'état. A Saint-Malo, octobre 1713.



Planches





Epave de la Natière. Plan général du site
 dessin E. V., éch. 1/200°.

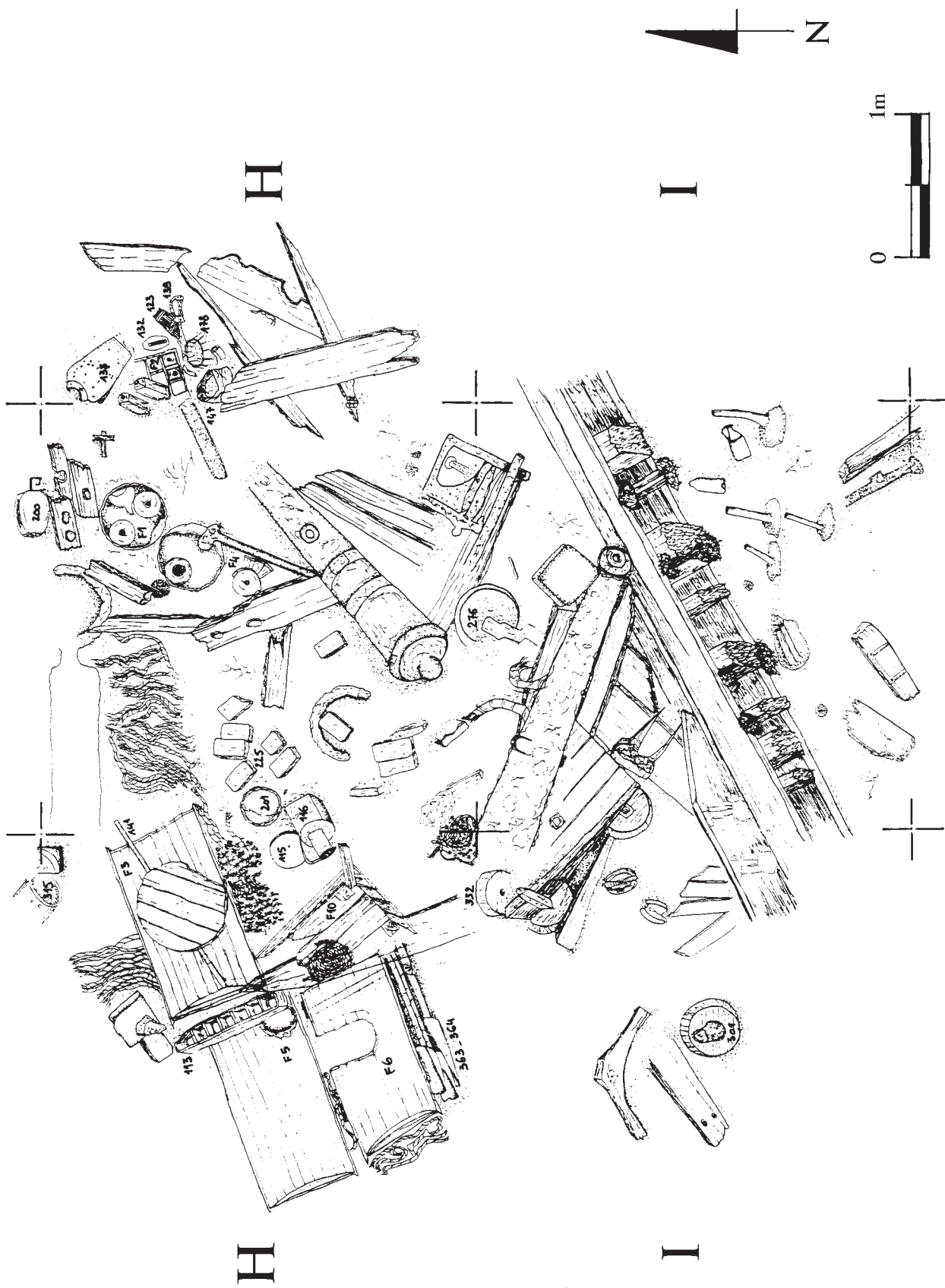
Roche nord

Roche sud

23

24

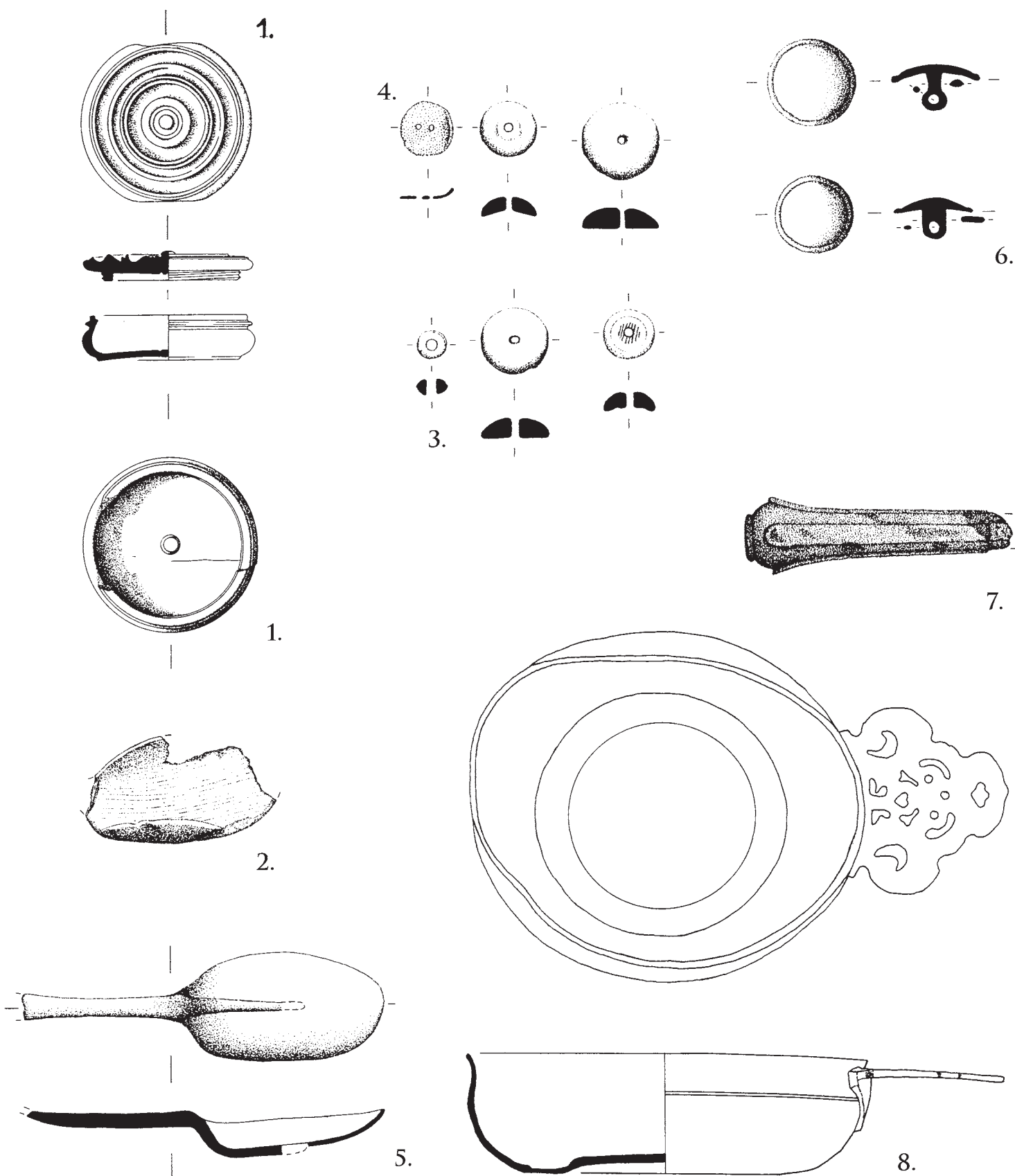
25



Zone fouillée en 1999. Localisation du mobilier dans la couche supérieure.

Dessin A.H., éch. 1/40^e.

Planche XII



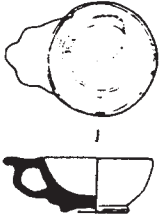
La Natière. Objets domestiques.

1. Couvercle et boîte en bois tourné NAT 156 & 284 - 2. Cuilleron en bois 245 -
 5. Cuillère en métal NAT 330 - 4. Rondelle en cuir NAT 244 -
 3. Boutons en bois tourné NAT 241, 243, 286 & 311 - 6. Boutons en métal blanc NAT 208 & 209 -
 7. Manche en os tourné NAT 259 - 8. Ecuelle en métal tourné 293.

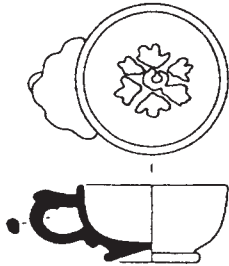
Dessins L.G. éch. ½.

Mobilier de comparaison :
Tasses des Epaves de la Hougue
(1692). Ech. 1/4.

287



438



207

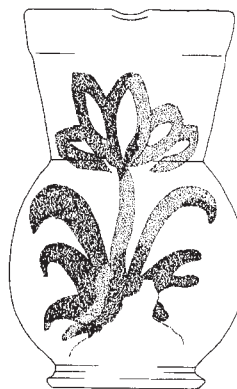
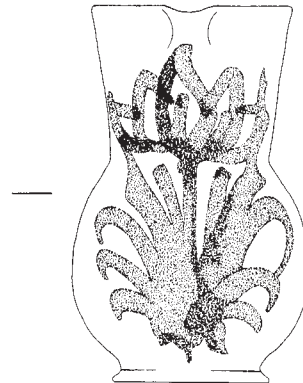
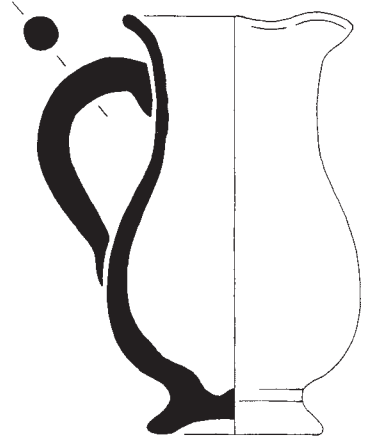
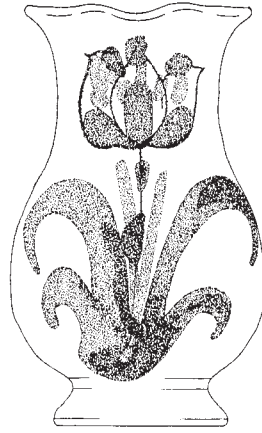
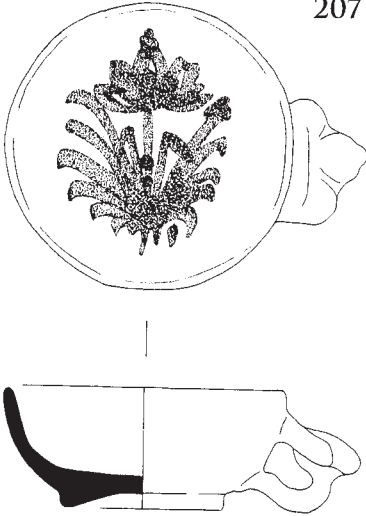


Fig.29. Vaisselle de faïence décorée.

De haut en bas :

Pichet à décor bleu et jaune NAT 119

Pichet à décor bleu NAT 129

Pichet à décor bleu NAT 172

En haut à gauche :

Tasse à oreille à décor bleu NAT 207

Dessins L.G. éch. 1/2.

Fig. 30 . Pichet en grès NAT 112.

Dessin L.G. éch. 1/2.

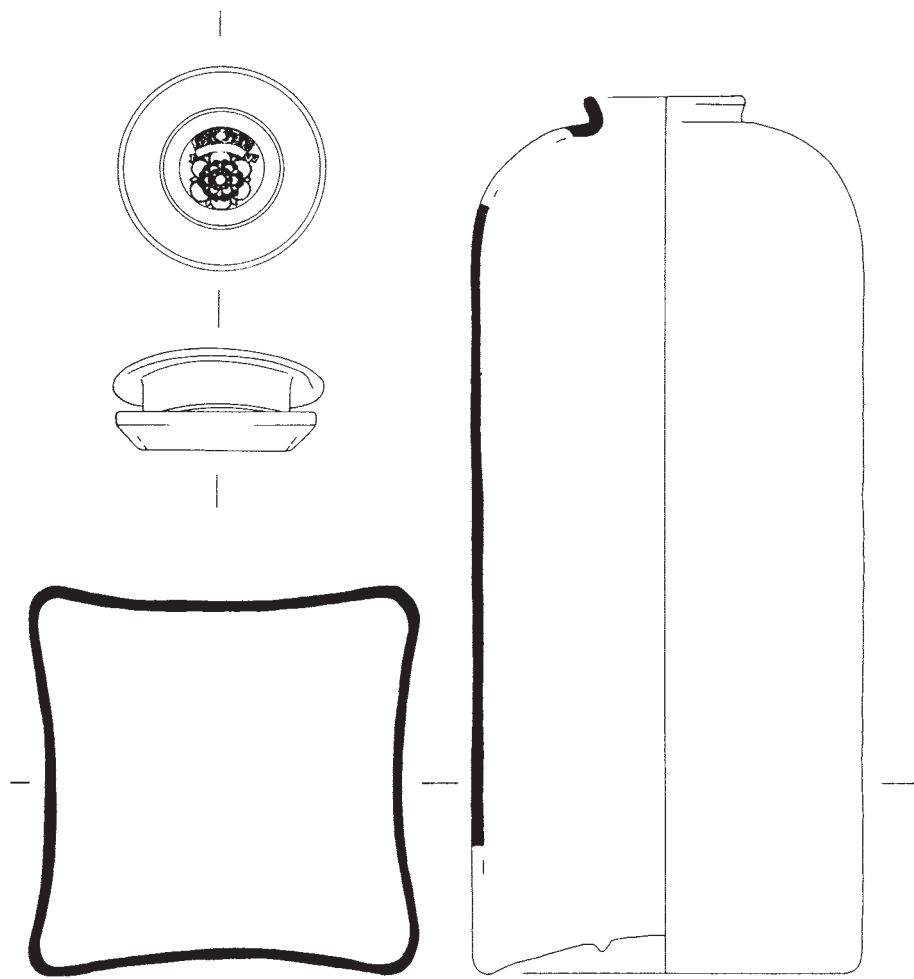


Fig. 31 .La Natière. Bouteille en verre NAT 124 et bouchon en étain NAT 347.
 dessin L.G., éch. 1/2.

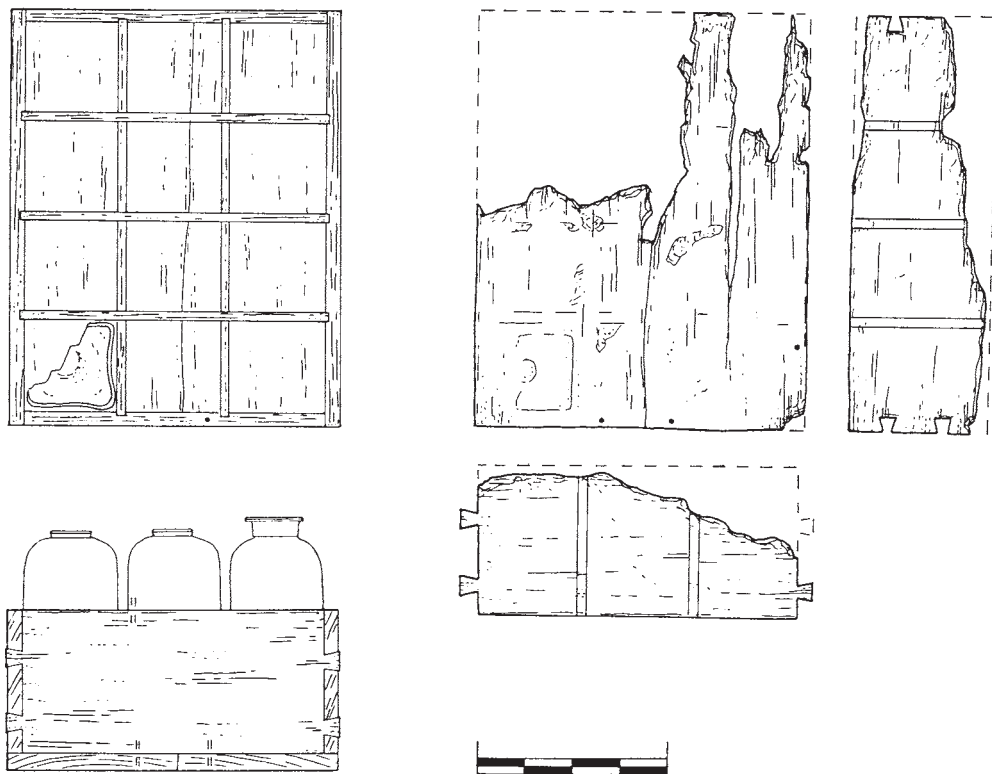


Fig. 32 .La Natière. Caisse de rangement en résineux NAT 142. Relevé et hypothèse de restitution.
 dessin E.V., éch. 1/8°.

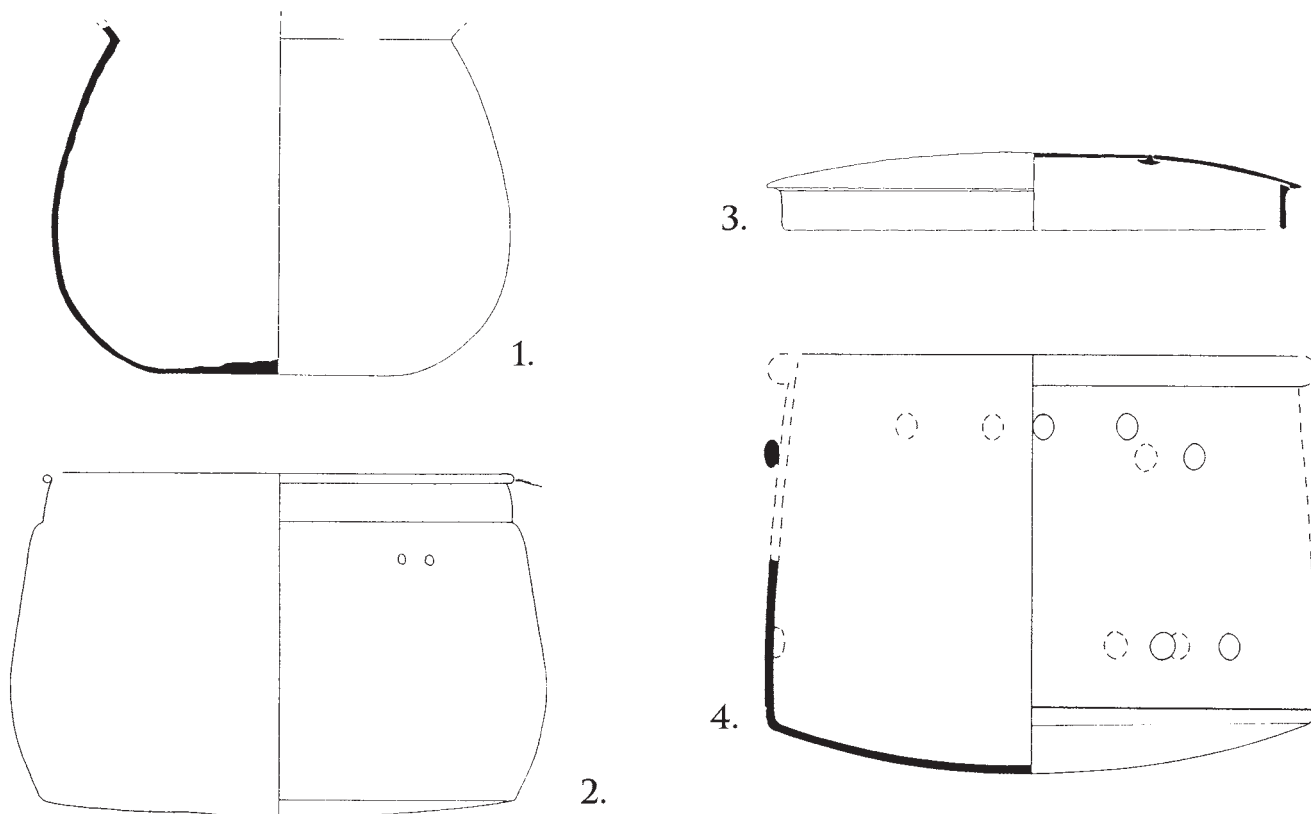


Fig.33 .La Natière. Vaisselle de cuisine.
 1. Marmite céramique glaçurée NAT 254 - 2. Chaudron métal NAT 147
 3. Couvercle métal NAT 115 - 4. Chaudron métal NAT 315.
 Dessins L.G., éch. 1/4.

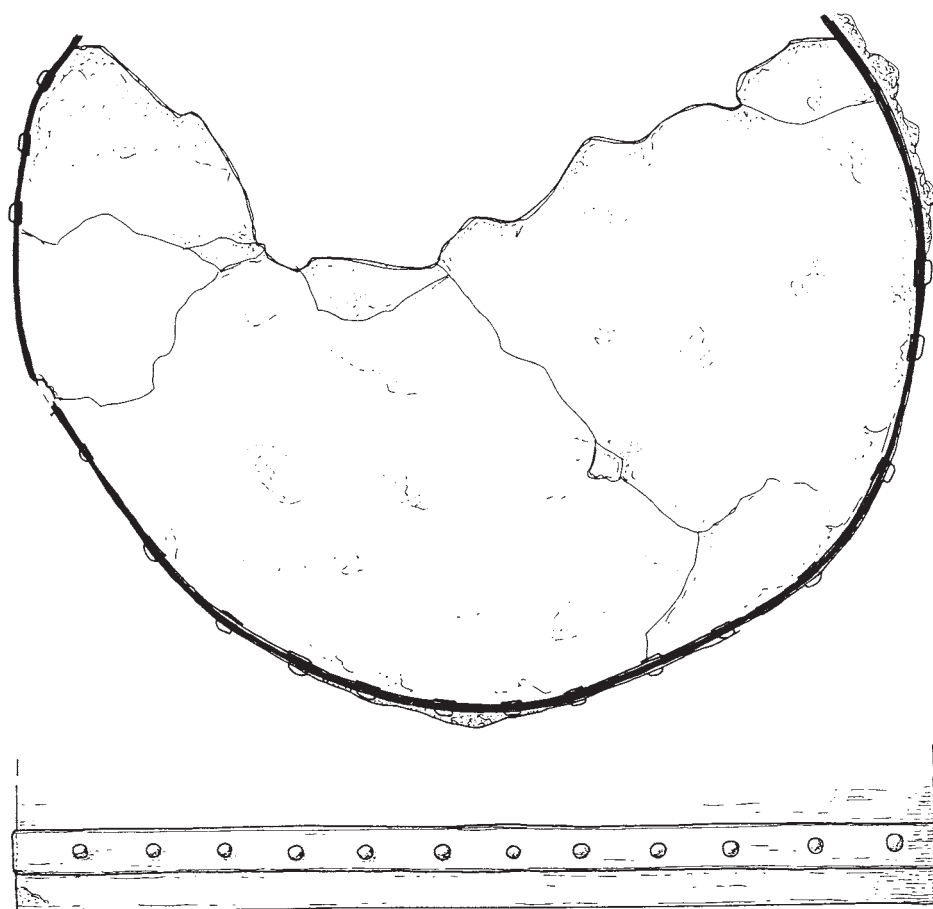
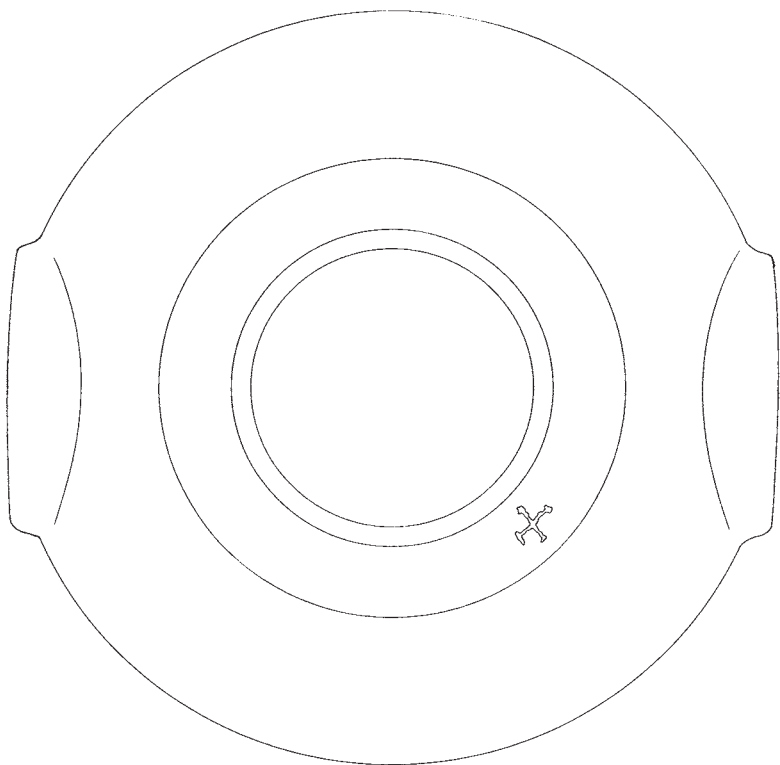
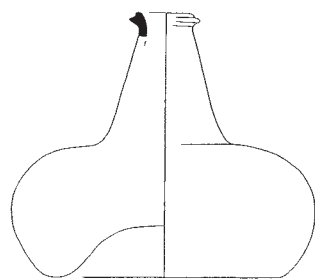
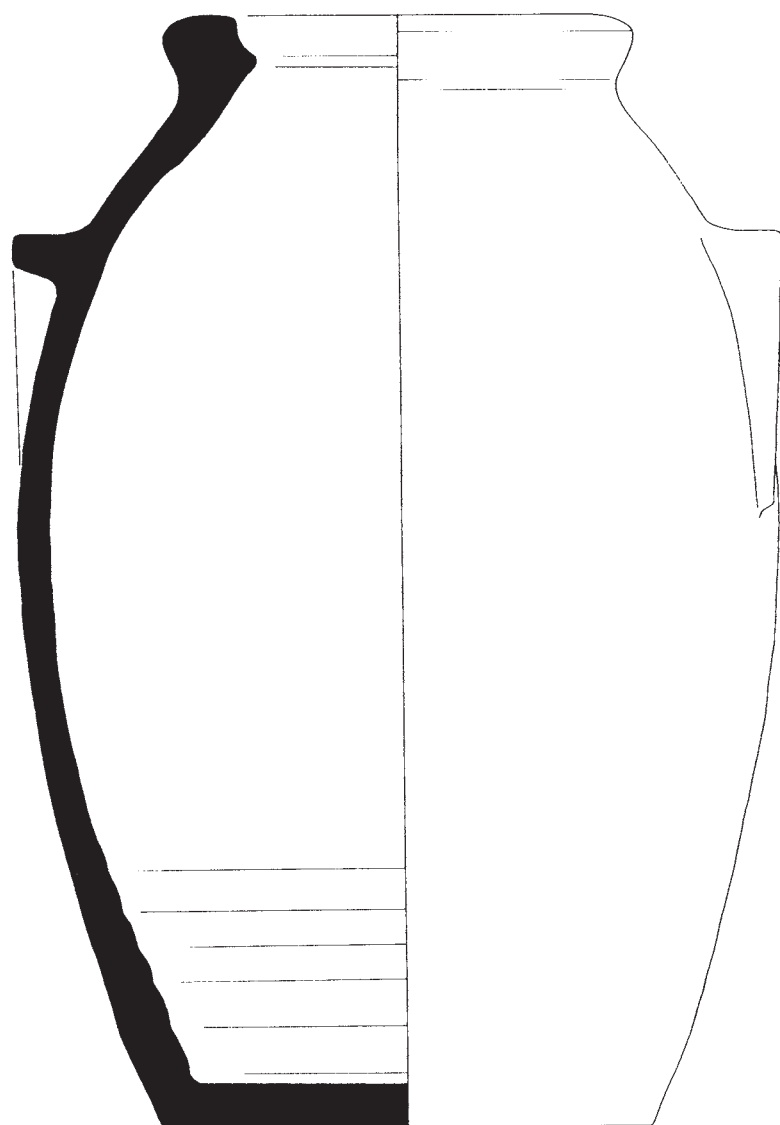


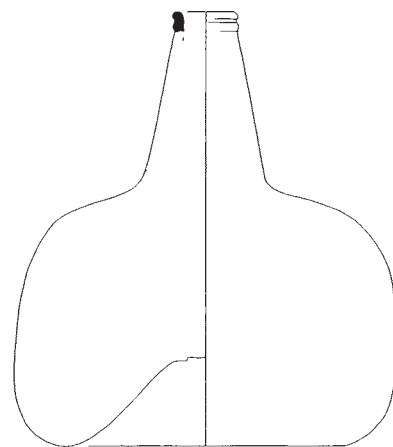
Fig.34. La Natière.
Fond de cuve métallique 213
Cinq bouteilles à vin étaient
stockées à l'intérieur.
 Dessin E.V., éch. 1/4^e.



1.



2.



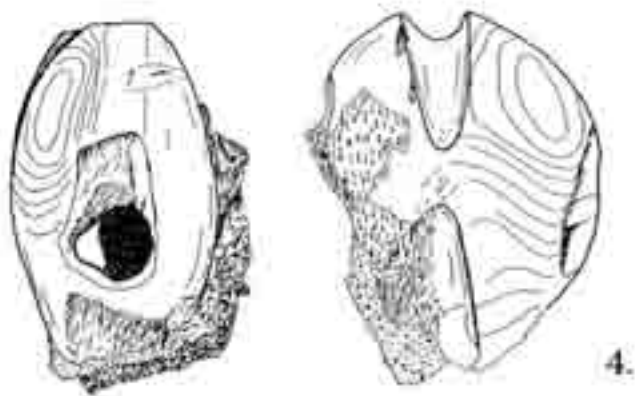
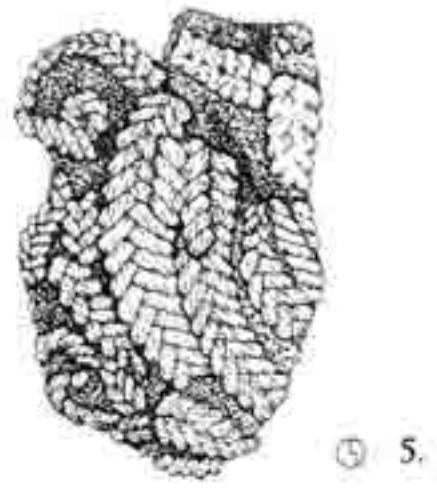
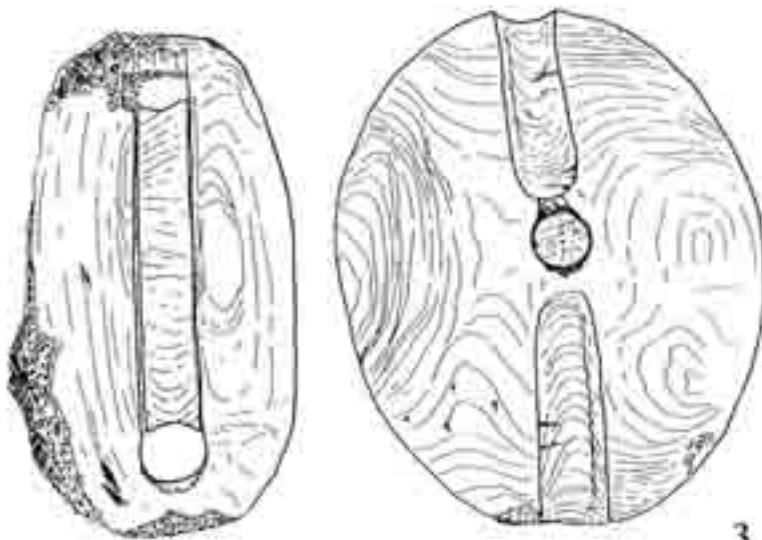
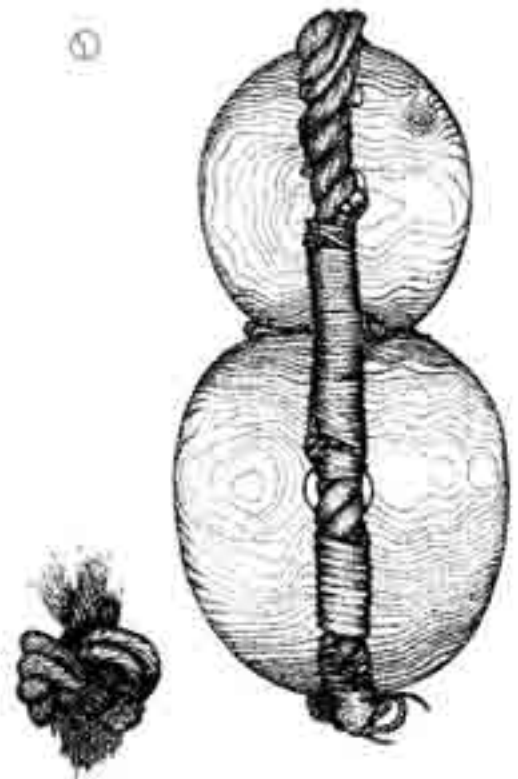
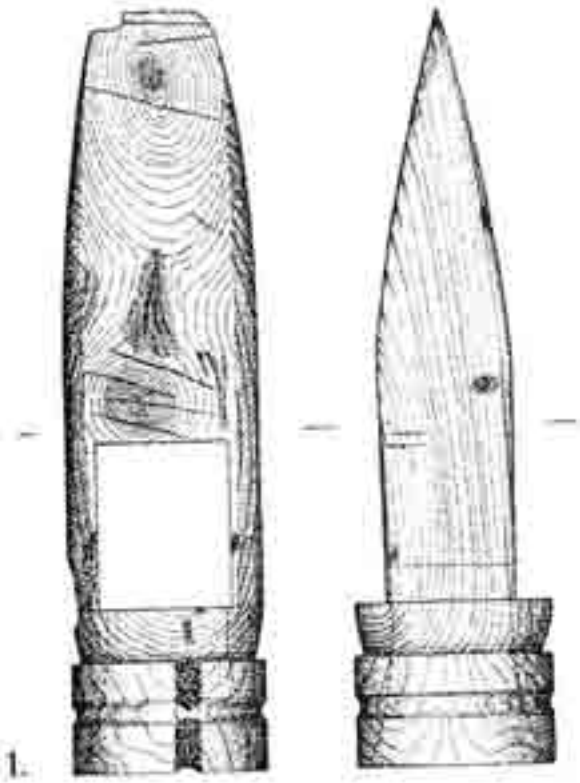
3.

La Natière.

- 1. Jarre en céramique NAT 138.
- 2. Bouteille à vin petit modèle NAT 107.
- 3. Bouteille à vin grand modèle NAT 108..

Dessins L.G. éch. 1/4.

Planche XVII

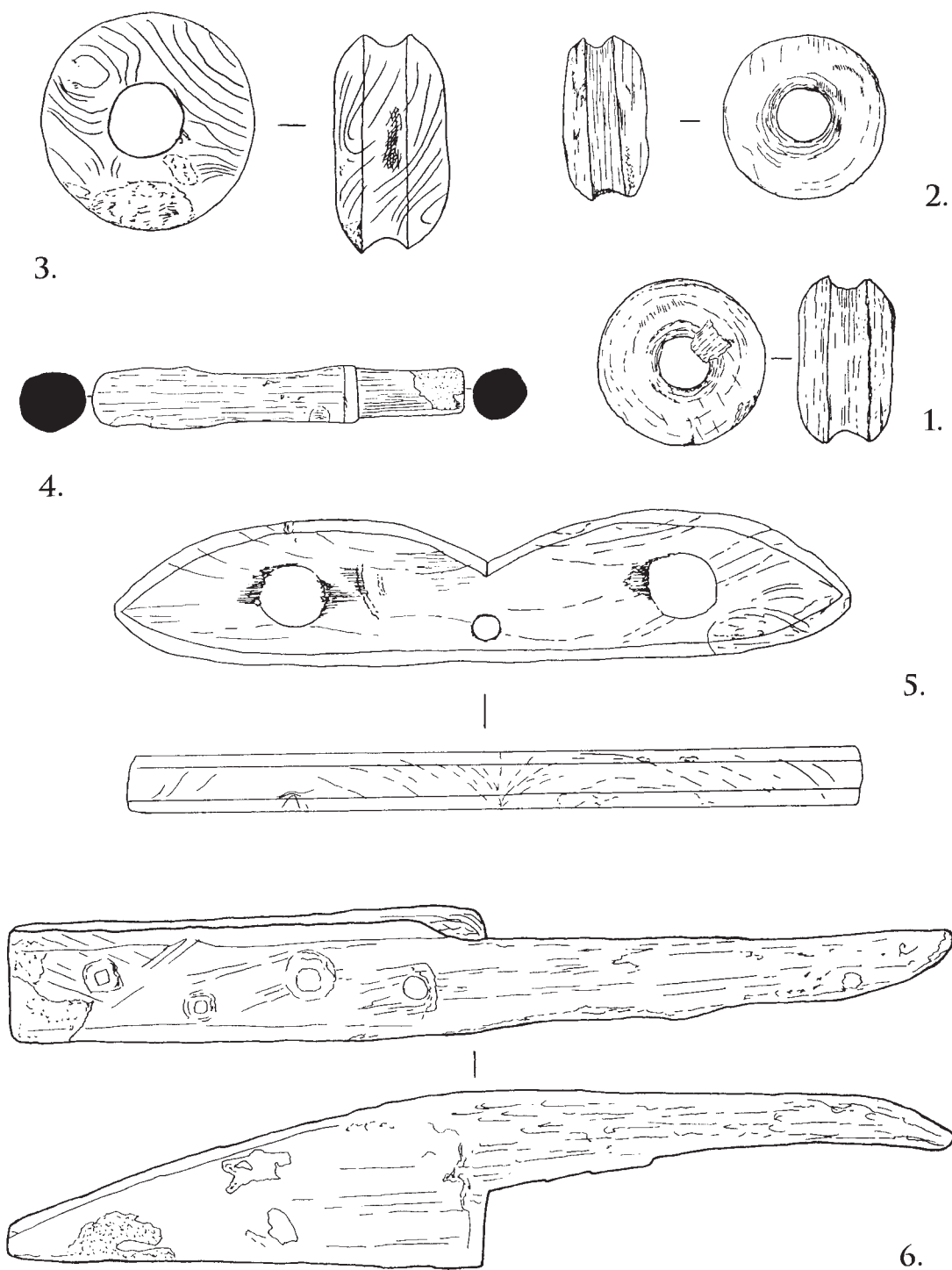


**La Natière
Grément & équipement de bord.**

- 1. Heuse de pompe de cale NAT 271.
- 2. Poulie violon NAT 314.
- 3. Poulie simple NAT 322.
- 4. Poulie sans mortaise de rouet NAT 345.
- 5. Sangle en chanvre tressé NAT 218.

Dessins 1, 2 & 5 : L.G., éch. 1/4.
 Dessin 3 : D.G., remise au net A.H. éch. 1/4.
 Dessin 4 : C.C., remise au net A.H. éch. 1/4.

Planche XVIII



La Natière. Objets du gréement

1, 2 & 3. Margouillets en bois tourné NAT 170, 171 et 174.

4. Cabillot en bois tourné NAT 349.

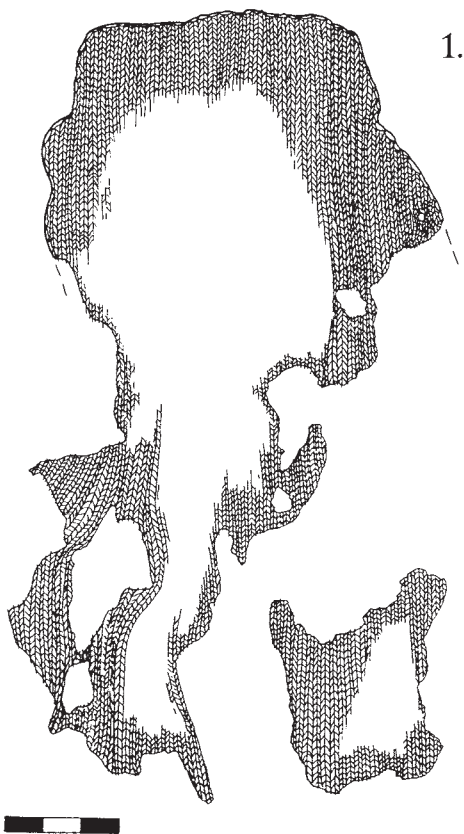
5. Bigot de racage à deux rangs NAT 333.

6. Taquet à dent en chêne NAT 342.

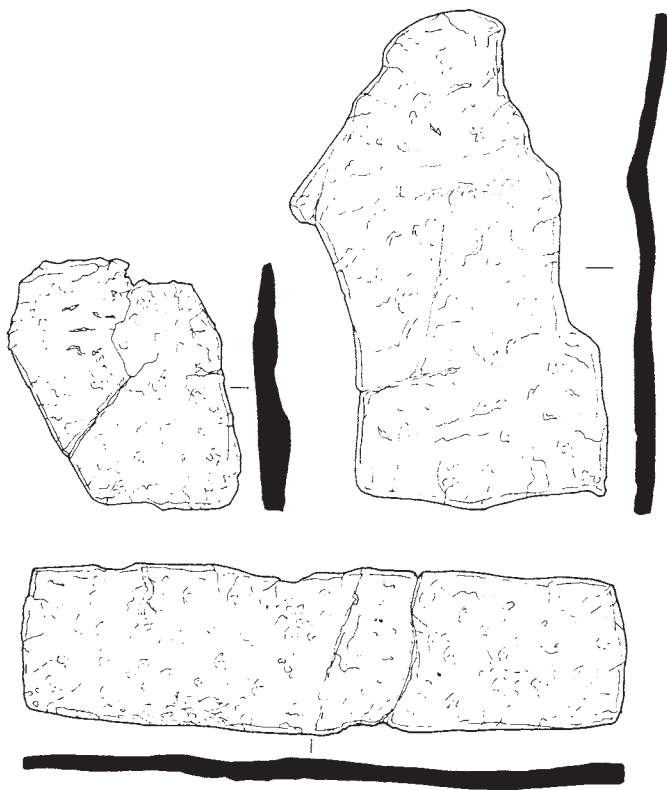
Dessins 1, 2, 3, 4 & 5 : D.D. & M. P., remise au net A.H. éch.1/4.

Dessin 6 : E.V., remise au net A.H. éch.1/4.

Planche XIX

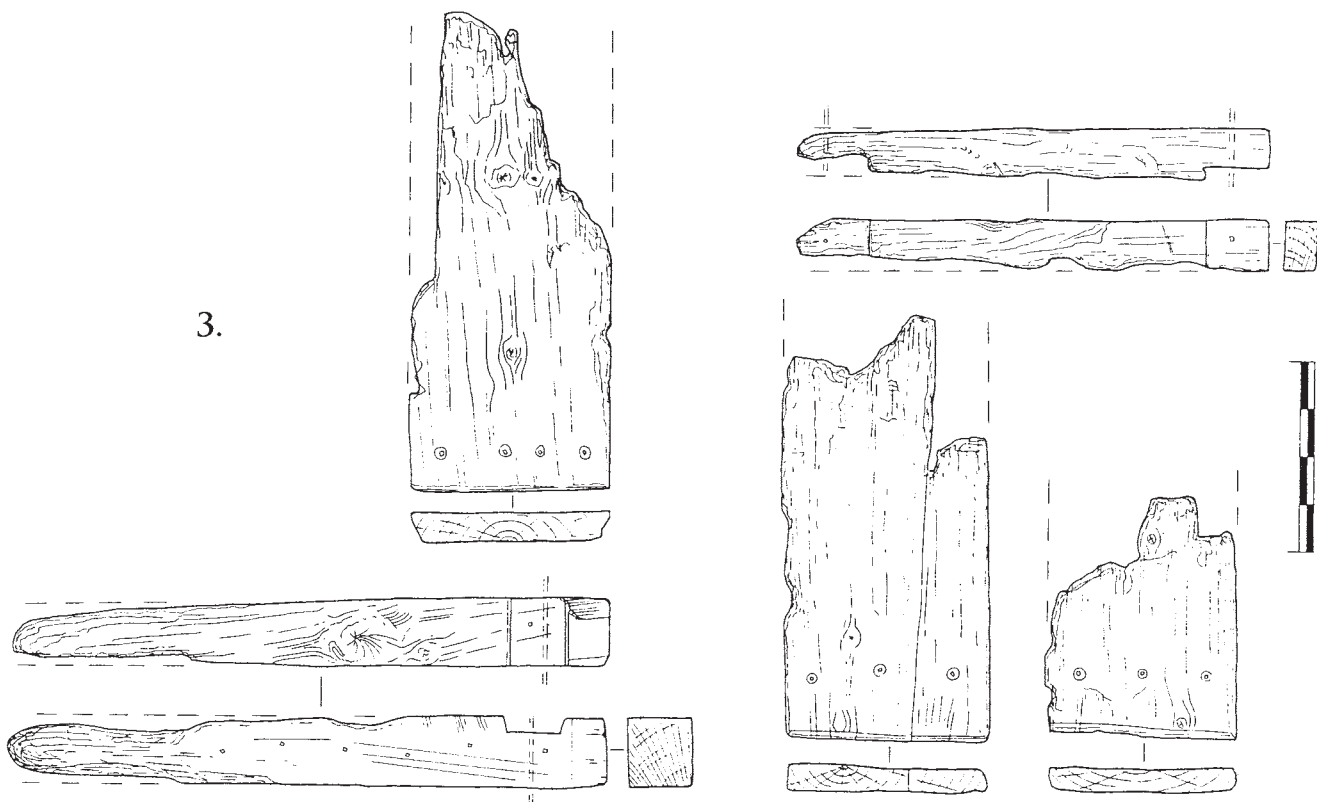


1.



2.

3.



La Natière. Equipements divers

1. Fragment de tricot NAT 344. éch. 1/2 - 2. Plaques de liège NAT 273. éch. 1/8 - 3. Eléments de caisse de support des briques NAT 226 (carré 23H, chêne & résineux). éch. 1/8.

Dessins 1 & 3 : E.V. - Dessin 2 : C.C., remise au net E.V.

Planche XX

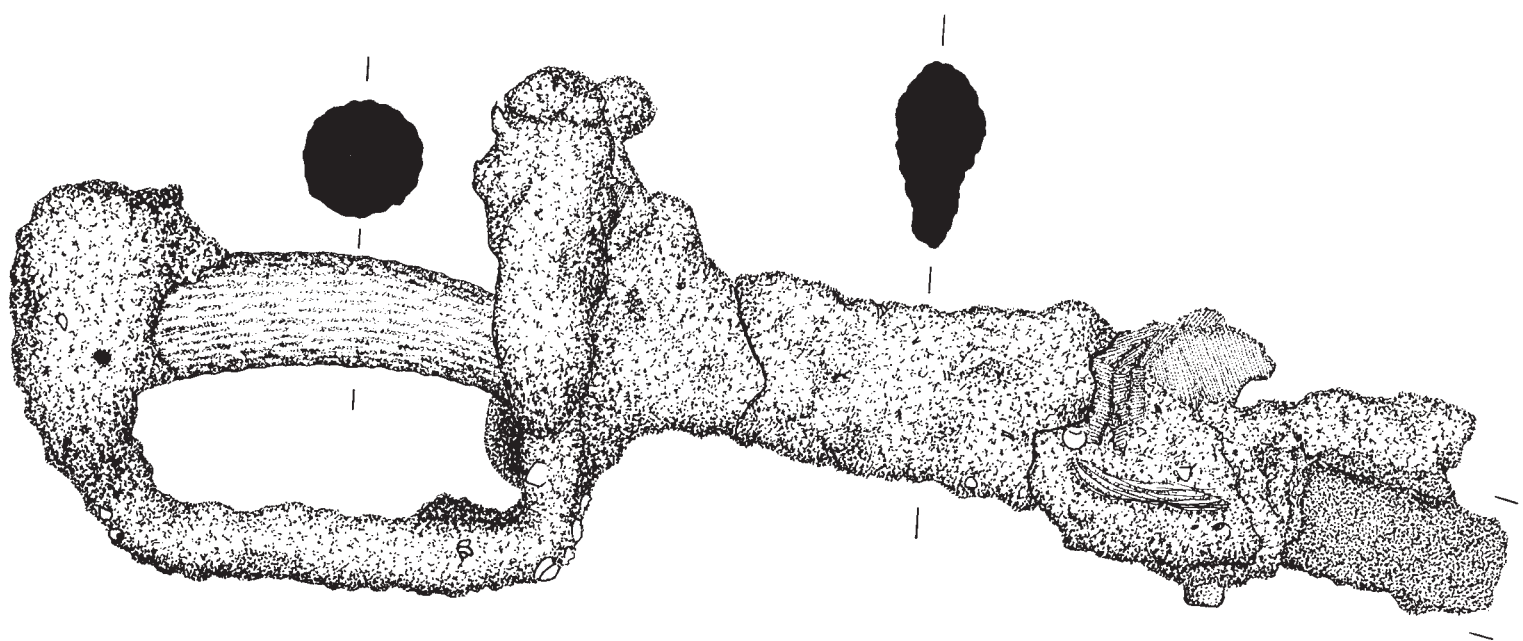


Fig.35 .La Natière. Sabre NAT 139 (andouiller & fer).
 Dessin L.G. éch. 1/2.

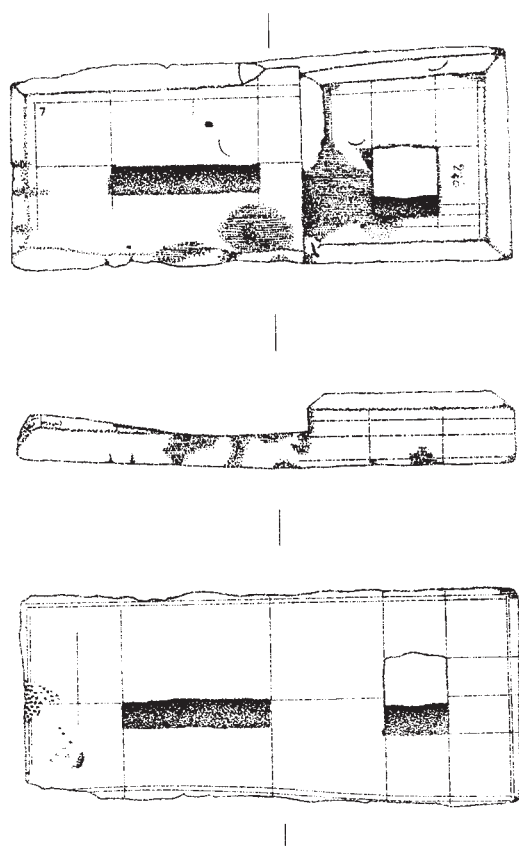
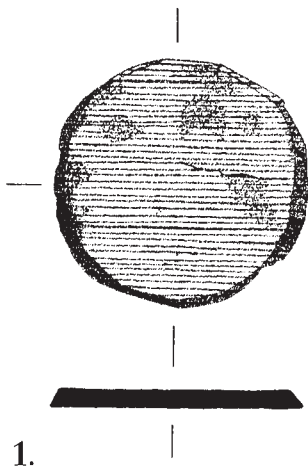
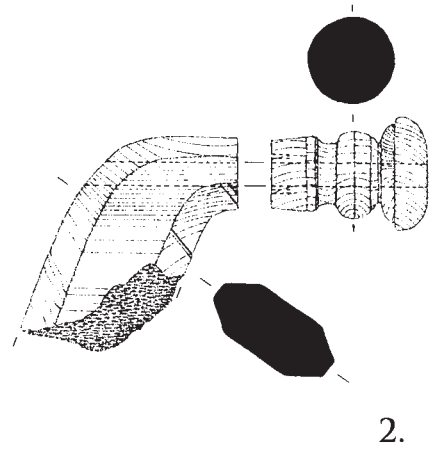
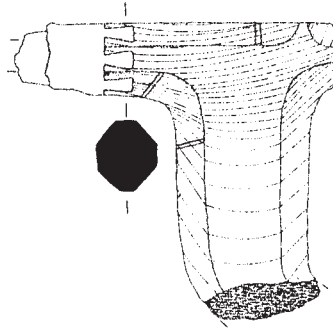


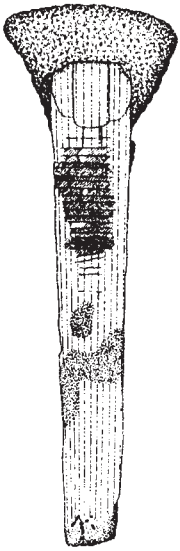
Fig.36 . La Natière. Platine d'instrument de navigation ? NAT 211.
 Dessin L.G. éch. 1/2.



1.



2.



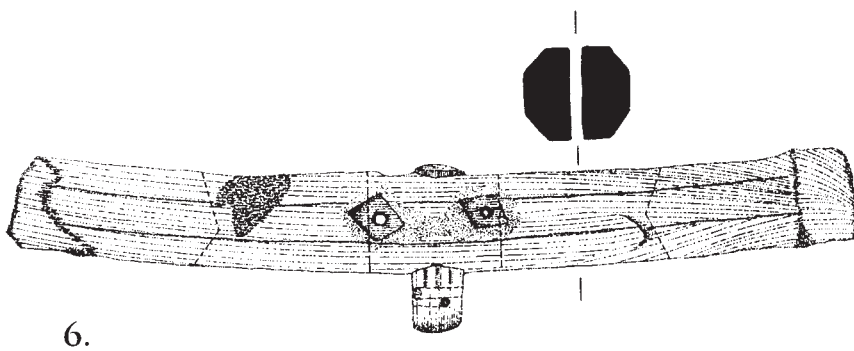
3.



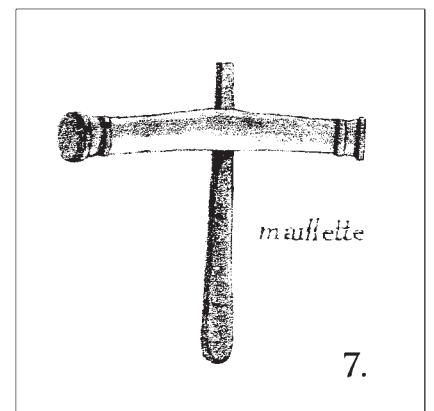
4.



5.



6.



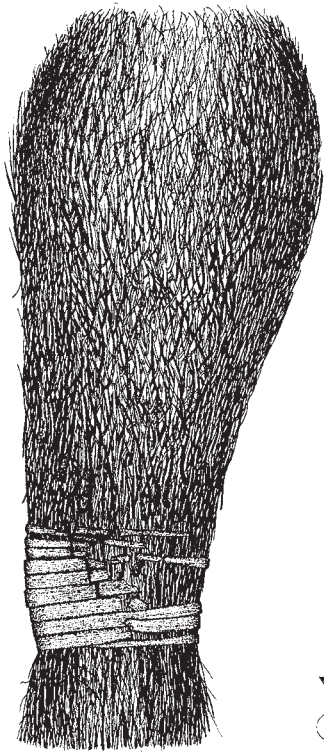
7.

La Natière. Travail du bois

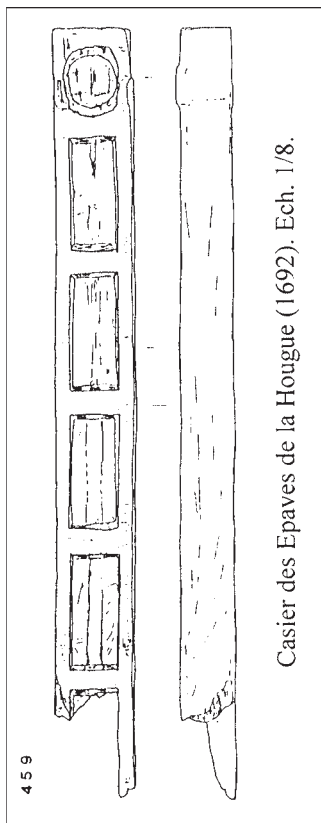
1. Disque en bois facetté NAT 279 - 2. Vilebrequin NAT 148 - 3. Racloir à manche chêne & fer ligaturé NAT 250 - 4. Manche de gratte à fer encastré NAT 255 - 5. Gratte de calfat (Recueil de tous les outils..., 1738) - 6. Maillet de calfat NAT 352 - 7. Maillet de calfat (Recueil de tous les outils..., 1738).

Dessins L.G. éch.1/4.

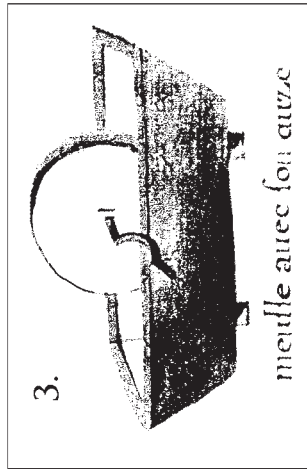
Planche XXII



① 1.

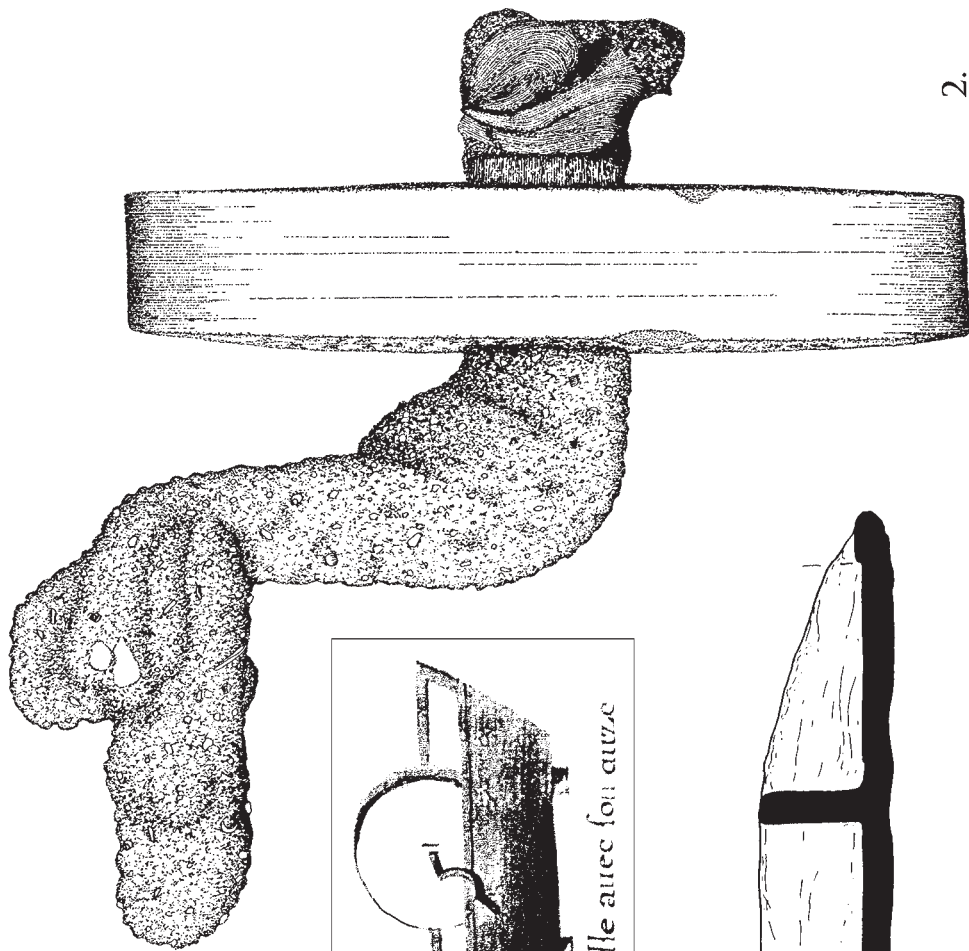


Casier des Epaves de la Hougue (1692). Ech. 1/8.

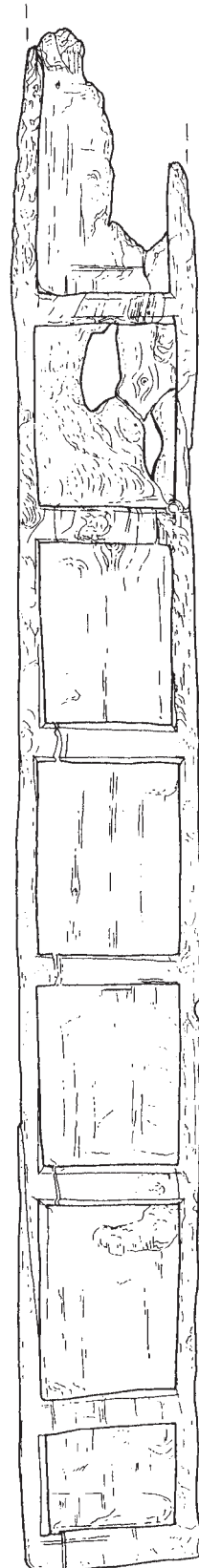
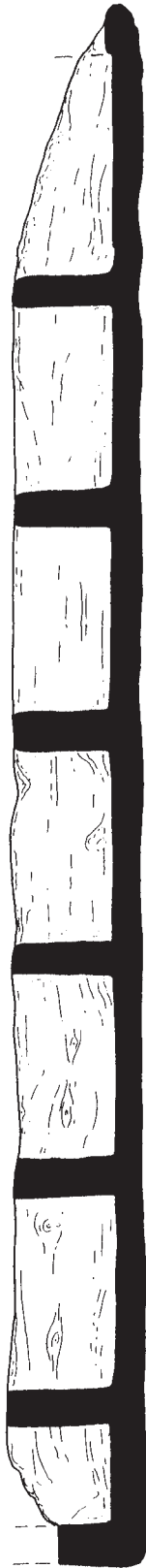


3.

meulle avec son auze



2.



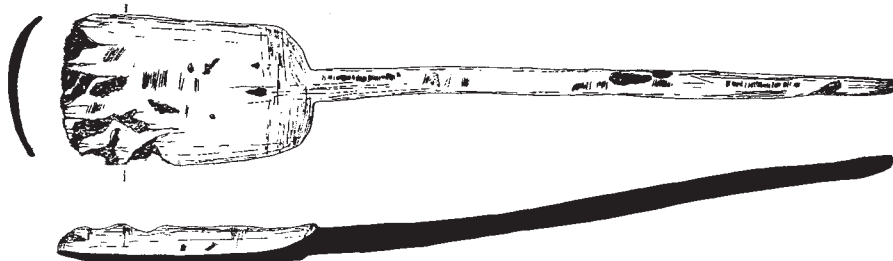
4.

Planche XXIII

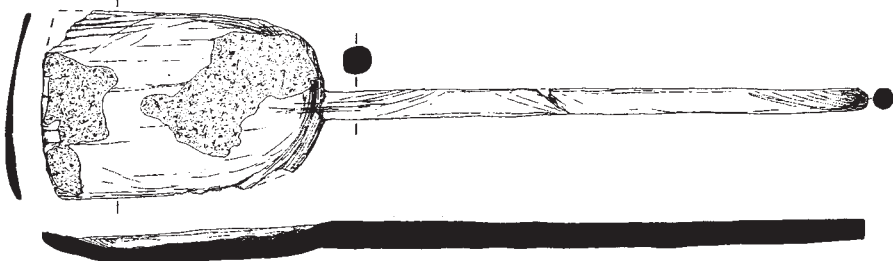
La Natière. Outillage & travail à bord

1. Balai de brindilles, cerclage noisetier NAT 289 - 2. Meule à aiguiser avec sa manivelle en fer NAT 276
 3. Meulle avec son auze (*Recueil de tous les outils...*, pl. Q, 1738) - 4. Casier de rangement en résineux NAT 113.
 1 & 2 : dessins L.G. éch. 1/4 - 3 : dessin E.V. éch. 1/4.

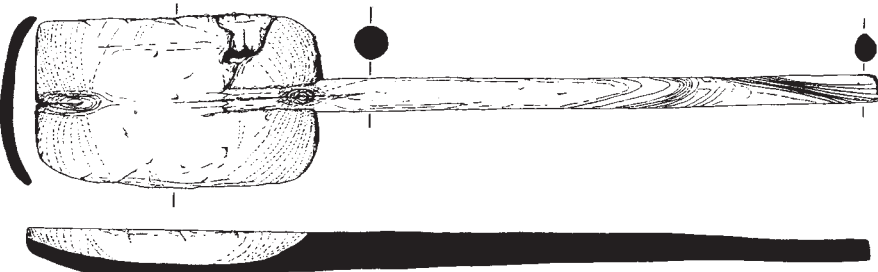
292



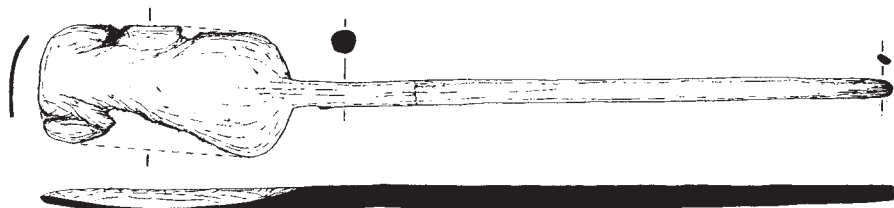
363



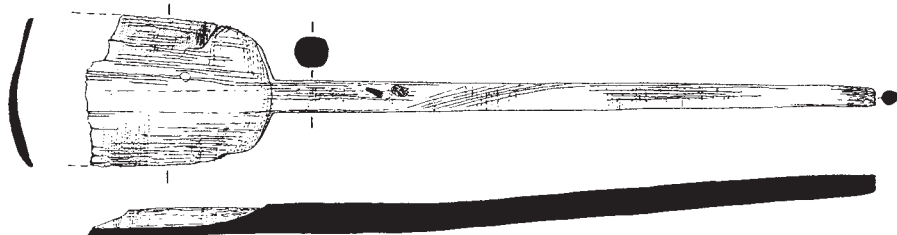
354



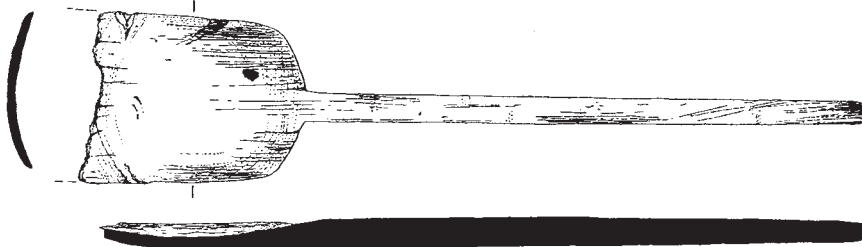
353



361



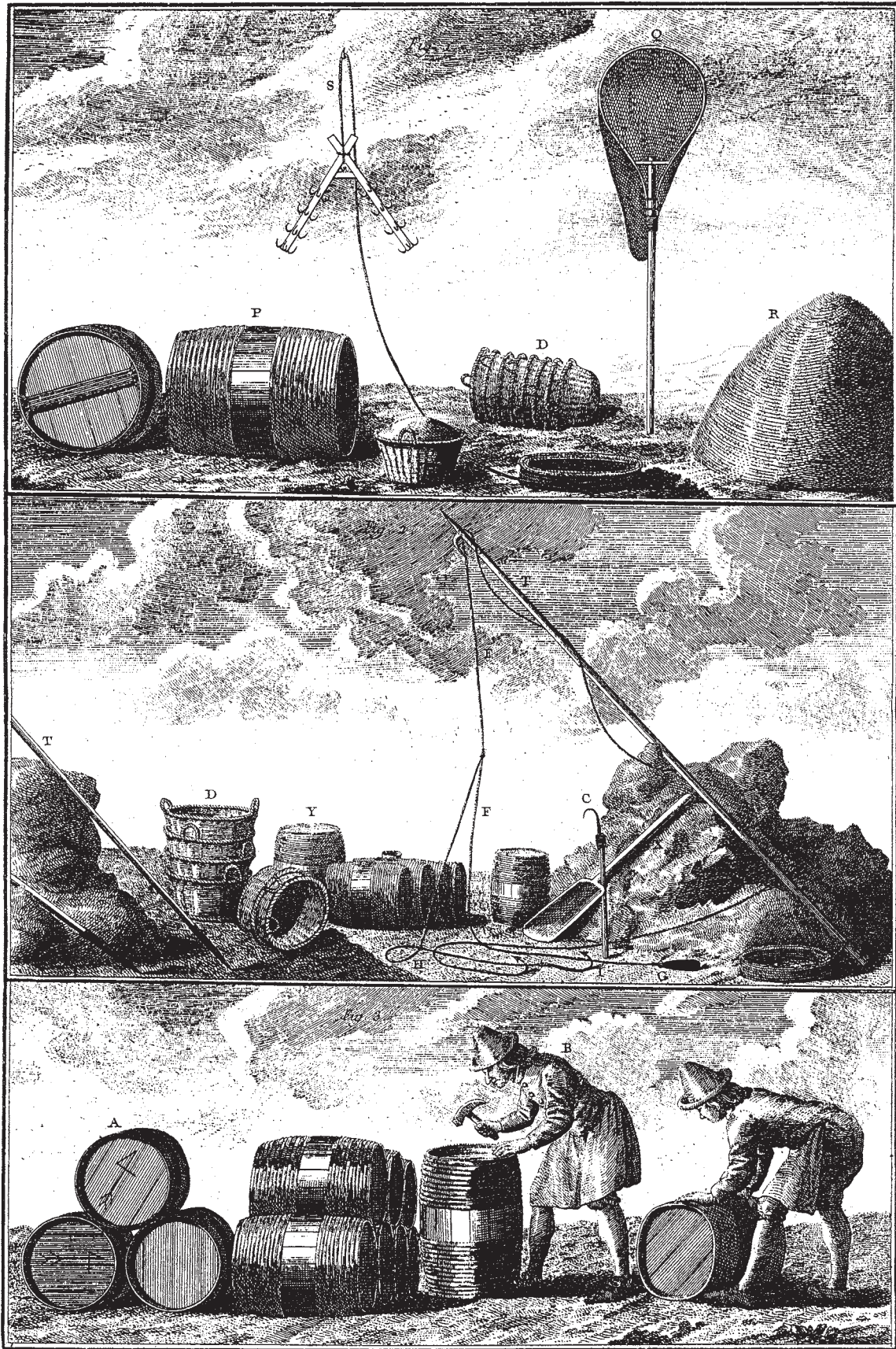
362



*paille pour prendre
le sable .*

D'après Recueil de tous les outils..., 1738.

La Natière. Pelles en bois (hêtre ?)
dessin A.H., éch. 1/10^e.



X : grande pelle pour remuer le sel lorsqu'il faut le transporter d'un endroit à l'autre

Menus ustensiles qui sont nécessaires à la pêche de la morue sur les Bancs
Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches*, planche VIII, Paris, 1769-1779.

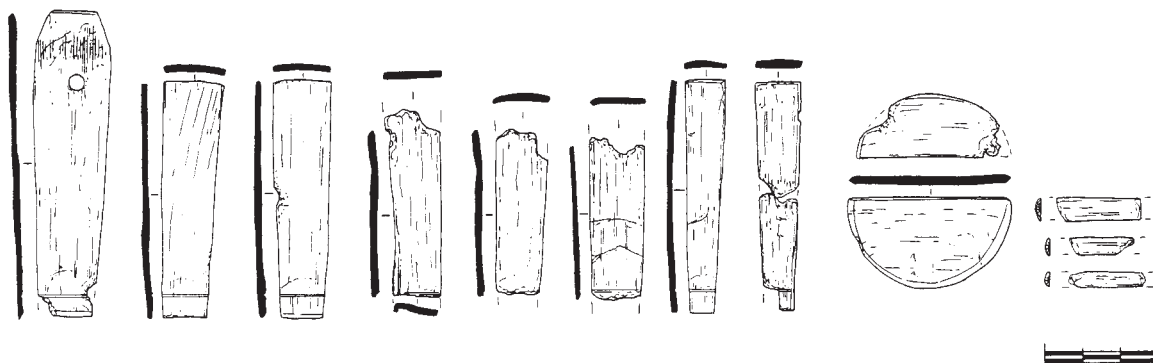
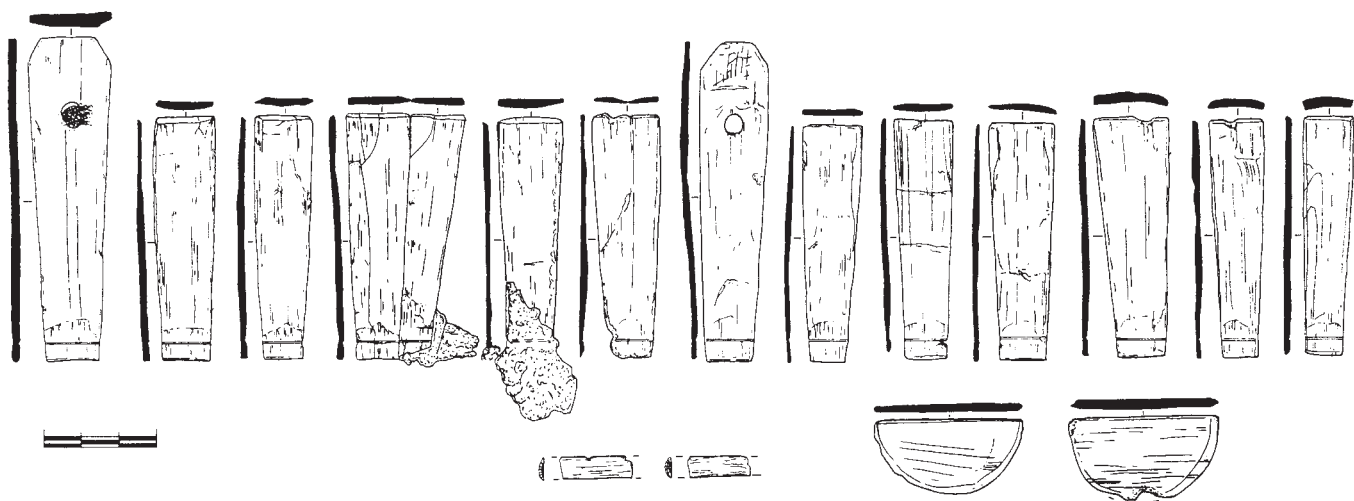


Fig. 37 .La Natière. Seaux en bois assemblé, cerclage noisetier NAT 305 & 307.
 Dessins D.L.H., S.L.R., E.V. - Remise au net E.V., éch. 1/10.

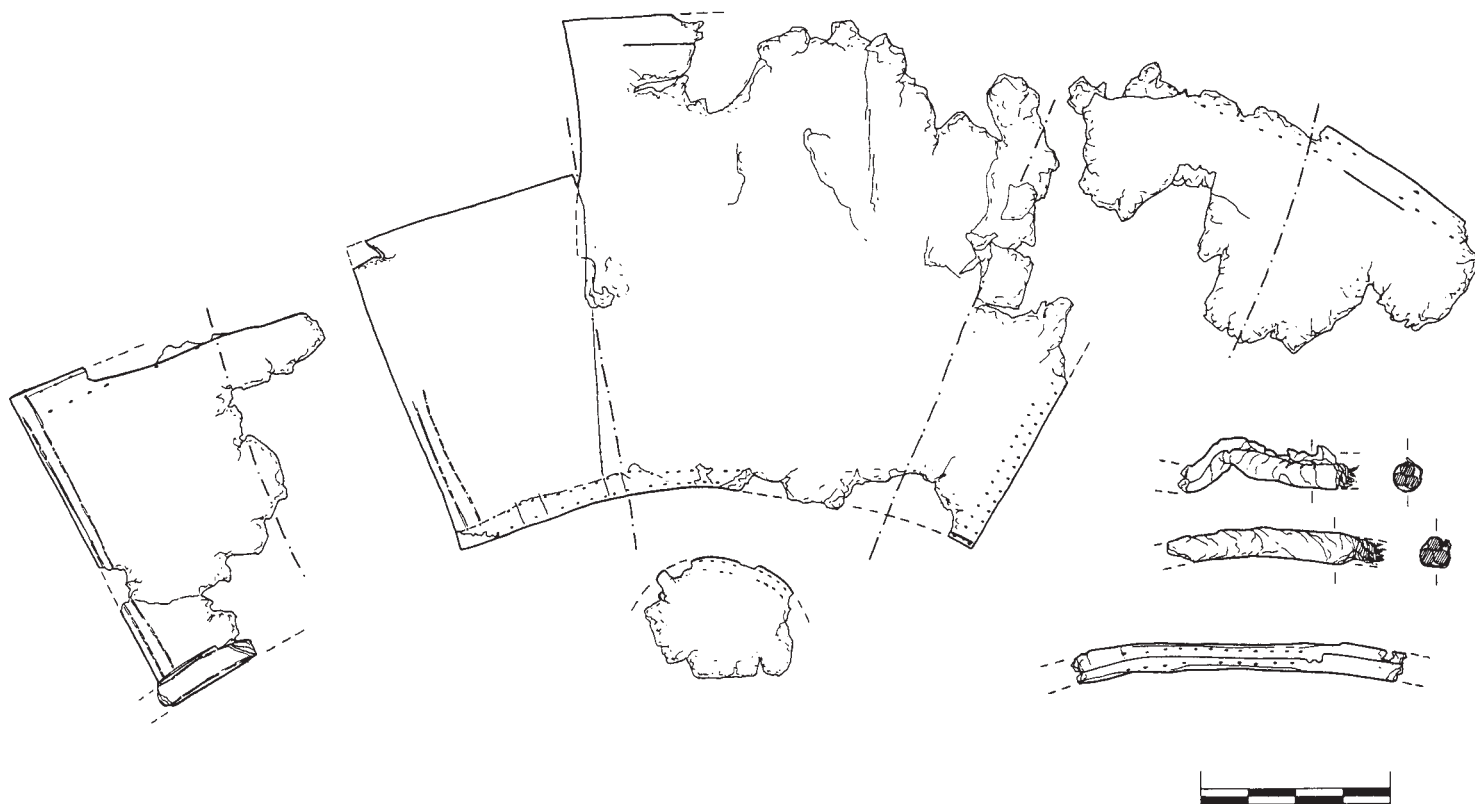
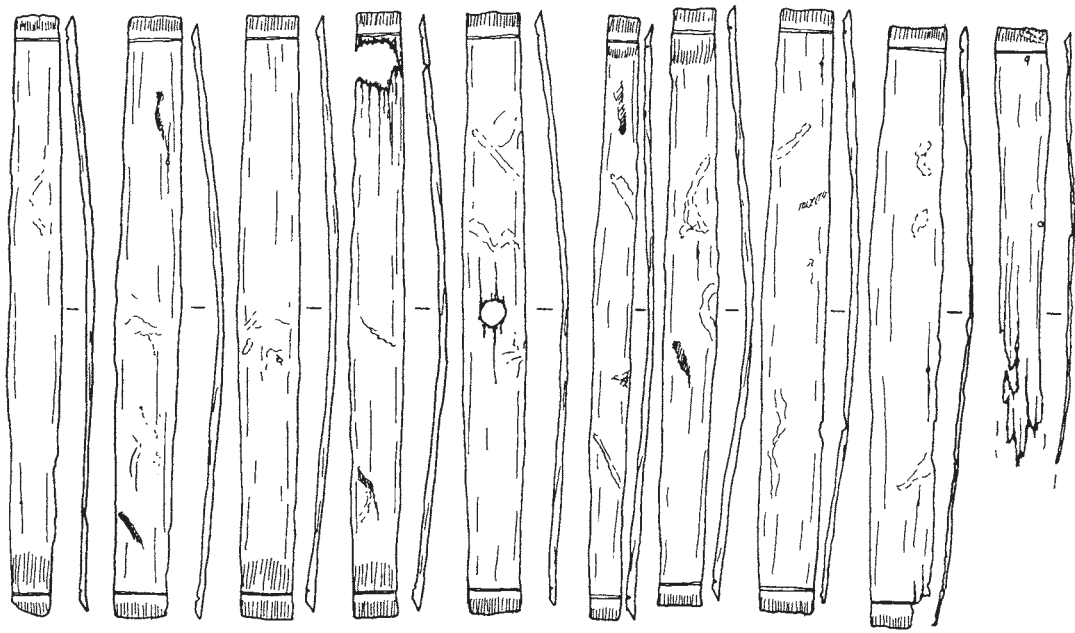
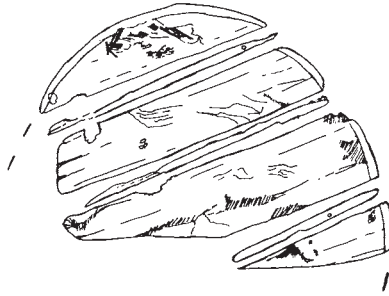
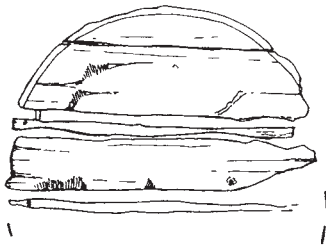
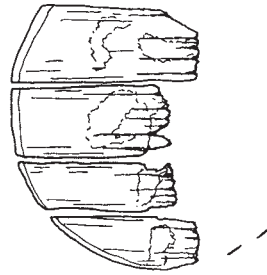
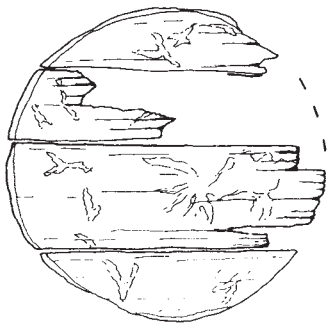


Fig. 38 . La Natière. Seau en cuir à poignées en cordage gainé 216.
 Dessin E.V., éch. 1/8^e.



F.3



F.6



La Natière. Futailles en chêne F3 & F6

Dessins M.P.B., A.H. & M.R. - Remise au net A.H. éch. 1/16.

L'ÉQUIPE DE FOUILLE 1999

Responsables d'opération

Michel L'Hour & Elisabeth Veyrat

Chef des opérations hyperbares

Denis Metzger

Equipe de fouille permanente

Henri Bernard-Maugiron (conservateur, laboratoire Arc-Nucléart)

Emmanuel Berry (scaphandrier professionnel, Adramar)

Francis Crespin (technicien hyperbare)

Jerzy Gawronski (archéologue, Adramar)

Laurent Gubellini (dessinateur)

Gaëlle Halter (intendance et cuisine)

Anne Hoyau (archéologue, Adramar)

Georges Lepelletier (technicien hyperbare, Adramar)

Michel L'Hour (co-directeur de fouille, Ingénieur de Recherche, Drassm)

Denis Metzger (chef des opérations hyperbares, Technicien de recherche, Drassm)

Frédéric Osada (photographe sous-marin, Images Exploration)

Elisabeth Veyrat (co-directeur de fouille, Adramar)



Participants temporaires (périodes de 7 à 15 jours)

Patrice Cahagne, Albane Chirié, Christian Cholet, Charles Dagneau, Denis Degez, Emmanuel Feige, Bruno Jonin, Jean-Michel Keroullé, Dominique Le Halpert, Soizic Le Rohellec, Bernard de Maisonneuve, Bastien Merigot, Christelle Neveux, Marc Poirier, Arnaud Roy

Avec la collaboration ponctuelle de

Olivier Berger, Lionel Bonsang, Gérard Bousquet, Olivier Brichet, Marie-Pierre Brin, Rémy Chirié, Thierry Coudert, Michel Daeffler, Jean-René Donguy, Denis Douillez, Jean-Michel Eriau, Nathalie Garcia, Jean-Pierre Génar, Sandrine Geslin, Chantal Godet, Philippe Orveillon, Patrice Pitsch, Michel Revau, Christophe Richard, Christian Riou, Yves Rongieras, Bertrand Sciboz, Ellen Smit, Chris Vastenhoud, Marc Violet

Equipe Gédéon Programme (réalisation d'un film documentaire de 52')

Jean-Claude Duval, Stéphane Millière, Roch Pescadère, Nassera Zaïd, Alain Zenou

