

Michel L'Hour & Elisabeth Veyrat

Un Corsaire sous la mer



Volume 3

LES EPAVES DE LA NATIERE

Campagne de fouille 2001



Lingots de fonte de fer portant la date 1746

photo F. Osada

Michel L'Hour & Elisabeth Veyrat

Un corsaire sous la mer

Les épaves de la Natière,
Archéologie sous-marine à Saint-Malo



volume 3

Campagne de fouille 2001
l'épave Natière 2

Contributions à l'ouvrage

Analyses scientifiques :

Louis Chauris : étude pétrographique

Brad Loewen (département d'anthropologie, université de Montréal) : étude des lingots de fer

Véronique Matterné (Afan/Cravo, UMR 7041 ArscAn) : étude des graines fossiles

Philippe et Magali Migaud : étude zooarchéologique

Relevés sous-marins :

Alexandra Barbot, Giulia Boetto, Christian Cholet, Charles Dagneau, Jerzy Gawronski, Anne Hoyau, Olivia Hulot, Frédéric Leroy, Michel L'Hour, Jean Terperaud, Elisabeth Veyrat

Dessins et encrages d'objets :

Marie-Noëlle Baudrand (sauf mention particulière)

Dessins des lingots de fer :

Marie-Noëlle Baudrand, Giulia Boetto, Charles Dagneau, Brad Loewen & Claire Touzel

Encrages : Marie-Noëlle Baudrand

Photographies sous-marines et terrestres :

Frédéric Osada (Images Explorations), sauf mention particulière

Au delà de ces contributions très directes à l'ouvrage, cette publication ne pourrait exister sans le talent, la passion et la ténacité des membres de l'équipe de fouille. Qu'ils soient tous ici remerciés.

2

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

Avec le soutien financier des organismes suivants :

le Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Sous-Direction de l'Archéologie, Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (Drassm)
la Région Bretagne
le Département d'Ille-et-Vilaine
la Mairie de Saint-Malo

et le concours de :

l'Ecole Nationale de Police de Saint-Malo Rocabey, Ministère de l'Intérieur
l'arrondissement de Saint-Malo, Direction Départementale de l'Équipement
la société de production audiovisuelle Gédéon Programmes
la société d'images sous-marines Images Explorations

ISBN 2-9515624-2-X
EAN 9782951562424
Edition Adramar - © 2002

e-mails : <michel.lhour@culture.gouv.fr> et <e.veyrat.adramar@wanadoo.fr>
site internet : www.lecorsaire.com

Au terme de la législation française, le site archéologique de la Natière est classé comme un bien culturel maritime. A ce titre, il mérite d'être protégé et 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 de tous, au fur et à mesure de l'avancée des travaux. En restituant au public par cette publication la part de mémoire qui lui revient, nous espérons ainsi satisfaire à la demande du plus grand nombre.

Sommaire

Contributions à l'ouvrage	2
Sommaire	3
Introduction	4
I. Présentation générale de l'opération 2001	5
<i>I. 1. Financement de la campagne</i>	6
<i>I. 2. Environnement et géographie du site</i>	7
<i>I. 3. L'équipe de fouille</i>	9
Une équipe de professionnels	9
L'accueil des stagiaires	9
<i>I. 4. Organisation du chantier</i>	11
Les appuis extérieurs	12
<i>I. 5. Infrastructures logistiques</i>	12
Le cas du PLSM	12
<i>I. 6. Médias et communication</i>	14
<i>I. 7. Les clefs de la campagne 2001</i>	15
Elargissement du carroyage de référence	16
Une troisième épave au nord ?	16
Protection de l'épave après la fouille	16
Encart couleur : planches I à VIII	17-24
II. Les données archéologiques de l'épave Natière 2	25
<i>II. 1. Le mobilier archéologique</i>	26
Du fer des Amériques	27
Des roches, des pierres et des cailloux...	32
La cuisine et la préparation des aliments	34
La tonnellerie	39
Les outils de travail du bois	40
Eclairage et service des liquides	41
Le service des aliments et la table	42
Les ustensiles du chirurgien	44
Les objets personnels	45
Les éléments de pistolet	47
Les articles du gréement	48
Construction, équipement & aménagements	50
Les objets non identifiés	52
<i>II. 2. Les vestiges architecturaux</i>	55
Le flanc de carène des colonnes 18 & 19	55
La structure axiale	56
Les vestiges de l'extrémité sud-ouest de la carène	56
L'étude dendrochronologique	57
L'ancre du sud-ouest du site	57
<i>II. 3. L'espace du navire</i>	58
Une épave couchée sur son flanc tribord	58
Les installations culinaires	58
III. Identification de l'épave et contexte historique	60
<i>III. 1. La Natière 2, un armement granvillais ?</i>	61
Des lingots du Maryland à l'irruption granvillaise	61
L' <i>Aimable Grenot</i> : un naufrage qui fait couler beaucoup d'encre...	62
Jurez de dire toute la vérité, rien que la vérité...	63
Les coups de sonde de Dominique Merven	65
Seuls, face à Lamer	66
Percer le sabord, sauvez les biens et les espars	67
<i>III. 2. L'Aimable Grenot, un "vétéran" de la guerre de course</i>	68
La piste granvillaise	68
Léonor Couraye du Parc & les trois <i>Grenot</i>	69
Un corsaire couvert de gloire	70
S'enrichir par la course	73
<i>III. 3. Une porte ouverte sur l'histoire maritime granvillaise</i>	76
Une cité née de la mer	77
Conclusion	78
Annexes	79
<i>Annexe 1 : Bibliographie</i>	80
<i>Annexe 2 : Inventaire du mobilier archéologique 2001</i>	81
<i>Annexe 3 : Inventaire du mobilier archéologique 1995 & 1996</i>	84
Planches & dessins d'objets : planches 1 à 23	85
Composition de l'équipe de fouille	3e de couv.

Introduction

Conformément au planning agréé en février 2000 par la Commission Nationale des Fouilles Archéologiques Sous-Marines, la troisième campagne de fouille sur le site de la Natière a été programmée en 2001 du 1er juin au 19 août. Elle a bénéficié cette année de bonnes conditions climatiques, au point que trois journées d'intempérie seulement ont été perdues, au cours du mois de juillet. Non content de garantir quotidiennement aux fouilleurs l'usage d'une plate-forme de travail opérationnelle et confortable, le navire *Hermine-Bretagne*, acquis en avril 2000 et largement réaménagé lors des campagnes de fouille 2000 et 2001, a en outre permis certains jours de poursuivre le travail en mer alors que les conditions météorologiques se montraient défavorables.

L'appui des partenaires institutionnels qui s'est fermement manifesté depuis la campagne 2000 ne s'est pas démenti cette année puisque l'ensemble des institutions et collectivités sollicitées a reconduit ses financements à un niveau très significatif. La Région Bretagne, le Ministère de la Culture et de la Communication, le Département d'Ille-et-Vilaine et la Ville de Saint-Malo ont ainsi permis à l'association Adramar d'assurer, comme l'an passé, la tutelle financière du projet et de procéder au recrutement du personnel.

La confirmation, lors de la campagne de fouille 2000, de la présence de deux épaves sur le site, avait permis, on s'en souvient, d'envisager l'étude du vaste ensemble architectural de la Natière selon une approche tout à la fois comparative et globale des deux gisements. Conjuguée au potentiel muséographique jugé un peu moindre de l'épave Natière 2, cette stratégie présentait l'avantage, en se concentrant en 2001 sur cette deuxième épave, d'offrir une réponse provisoire au risque d'engorgement du dépôt de fouille, consécutif, d'une part à l'absence de partenaire muséographique, d'autre part à la richesse du site en vestiges archéologiques. Reste qu'une fois réalisés le démontage d'une épaisse couche de lingots de fer et l'enlèvement partiel des pierres de lest couvrant l'est de l'épave Natière 2, les vestiges y sont apparus en 2001 beaucoup mieux préservés que dans les zones précédemment sondées et ont à leur tour révélé un mobilier archéologique abondant. Si ces découvertes, en tous points remarquables, ont confirmé, s'il en était besoin, l'intérêt du gisement de la Natière, elles ont en revanche, en l'absence de ratification de convention de mise en dépôt par un musée, contribué à allonger un peu plus encore la liste du mobilier archéologique en attente de restauration !

L'un des premiers enseignements de la campagne 2001 nous a conduits à nous détourner définitivement, pour identifier l'épave Natière 2, de la piste de la frégate malouine *Sainte Famille*, "submergée après échouage près de Saint-Malo" en 1743. La découverte sur le site de lingots de fer portant des dates attestant d'une fonte en 1746 et 1747 a en effet définitivement invalidé cette hypothèse. Elle a offert en outre un précieux *terminus post quem* au naufrage, soit, au plus tôt, les premiers mois de 1747. Le dernier trimestre de 2001 et les premiers mois de 2002 ont donc été l'occasion de nouvelles "plongées" dans les archives afin de tenter, au vu des derniers éléments collationnés, de restituer son identité à l'épave. La remise en cause de l'identification du site avec l'épave de la *Sainte Famille* ne nous a pas entraînés pour autant à mettre en doute le postulat principal de nos investigations qui était de rechercher un navire d'origine locale. En effet, bien que l'enquête conduite avec l'aide de spécialistes canadiens et américains nous ait amenés à identifier les lingots mis au jour comme la production de fonderies situées sur les rives de la baie de la Chesapeake (U.S.A), ce postulat initial ne pouvait être contredit car, tant l'analyse dendrochronologique que l'examen de l'ensemble des autres vestiges mis au jour l'étayaient très clairement. Et, de fait, le fond des *minutes du greffe du tribunal de Saint-Malo* conservé aux Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine à Rennes nous a finalement livré, en novembre 2001, la relation jusqu'ici inédite du naufrage sur les roches des Ouvras, en mai 1749, d'une frégate corsaire de Granville, *L'Aimable Grenot*. Géographiquement cohérents, chronologiquement pertinents et archéologiquement convaincants, les rapprochements très séduisants qu'on peut opérer entre le site et le naufrage de *L'Aimable Grenot* font aujourd'hui de cette frégate granvillaise affrétée par des négociants malouins le meilleur prétendant à l'identification de l'épave Natière 2.





Le pneumatique *Furet* porte les aussières d'*Hermine Bretagne* jusqu'aux coffres de mouillage
(photo E. Smit)

5

I. Présentation générale



I. Présentation générale

I. 1. Financement de la campagne de fouille 2001

Originellement estimé à 2 030 000,00 F, le budget de la campagne de fouille 2001 n'a pu être entièrement réuni puisque le montant global des subventions octroyées au projet s'est élevé à 1 625 310,00 F, soit 80% du budget recherché. Ce financement, qui a réuni les mêmes partenaires institutionnels que l'an passé, est cependant en augmentation de 10% sur le budget 2000, ce qui témoigne d'un effort non négligeable des pouvoirs publics et des collectivités territoriales (cf. ci-dessous, tableau 1).

A ce budget, il convient d'ajouter la recette des ventes des rapports de fouille 1999 et 2000 de la Natière, ainsi que de certains produits dérivés, soit, au 10 février 2002, 31 766 F (4 842,70 euros). Le montant de ces recettes, certes, reste modeste et il est évident que l'autofinancement de la publication annuelle des rapports de fouille reste pour l'heure incertaine, sinon illusoire. Mais on ne peut trouver que des raisons de persévérer dans cette voie dans les réactions très positives que cette édition suscite désormais auprès d'un lectorat de plus en plus large. Fait encourageant et significatif, celui-ci est en effet composé aujourd'hui non seulement de membres de la communauté scientifique mais aussi et surtout du public le plus divers, ainsi qu'en témoignent les échos recueillis dans les librairies de Saint-Malo ou sur le site internet de la fouille. Quoique très exigeante au regard de l'écriture ou de la fabrication de sa maquette, la publication annuelle du rapport de fouilles s'est du même coup peu à peu imposée à nos yeux comme un moyen pertinent d'informer le public sur l'évolution de nos recherches autant qu'une façon valorisante de le remercier pour l'effort

6

Financement	Fonctionnement	Investissement	Total	%	<i>pour mémoire, chiffres 2000</i>
Conseil Régional de Bretagne	420 000,00 F	200 400,00 F	620 400,00 F	37,44%	<i>565 000,00 F</i>
Conseil Général d'Ille-et-Vilaine	404 910,00 F		404 910,00 F	24,43%	<i>365 500,00 F</i>
Ministère de la Culture		400 000,00 F	400 000,00 F	24,14%	<i>365 000,00 F</i>
Mairie de Saint-Malo	200 000,00 F		200 000,00 F	12,07%	<i>180 000,00 F</i>
Gédéon Programmes					<i>20 000,00 F</i>
Vente des rapports de fouille			19 746,00 F	1,20%	<i>21 320,00 F</i>
Produits dérivés et divers			12 020,00 F	0,72%	<i>7 935,00 F</i>
Budget global	1 024 910,00 F	600 400,00 F	1 657 076,00 F	100,00%	<i>1 524 755,00 F</i>

Tableau 1. Plan effectif de financement de l'opération Natière 2001.

financier consenti par les collectivités en son nom.

Répartis pour 63,6% en fonctionnement et 36,4% en investissement, les financements recueillis ont permis cette année de poursuivre les efforts d'équipement, de formation et de recrutement initiés en 2000. Ainsi les principaux chapitres budgétaires ont été réservés à l'entretien et à l'aménagement d'*Hermine Bretagne* (40%) et à la masse salariale (28%). Le reliquat, soit 32 %, s'est à peu près équitablement réparti entre les différents postes liés au fonctionnement de l'opération, hébergement et déplacements restant toutefois les plus "gourmands" (cf. tableau 2, page suivante).

Si les crédits d'investissement avaient été l'an passé consacrés pour l'essentiel à l'achat d'*Hermine-Bretagne* et aux indispensables premiers travaux de mise en conformité avec les règles de sécurité et de navigation, l'année 2001 a en revanche permis d'engager un premier plan d'aménagements spécifiques visant à adapter le bâtiment à ses nouvelles fonctions de support de fouilles sous-marines.



Postes Budgétaires	Total dépenses au 28/02/2002	Equivalent en euros	% des dépenses globales	Pour mémoire : Chiffres du budget préparatoire 2001
Équipement (bateau, logistique, pompes...)	664 879,19 F	101 360,18 €	39,99%	668 000,00 F
Déplacement (transport, carburant, péages)	65 943,99 F	10 053,10 €	3,97%	80 000,00 F
Photo et vidéo	5 284,35 F	805,59 €	0,32%	33 000,00 F
Outillage et petit matériel	62 400,22 F	9 512,85 €	3,75%	44 000,00 F
Assurance du personnel et du bateau	18 417,30 F	2 807,70 €	1,11%	23 000,00 F
Téléphone	13 335,12 F	2 032,93 €	0,80%	18 000,00 F
Hébergement	105 893,36 F	16 143,34 €	6,37%	135 000,00 F
Bureau et informatique	24 161,39 F	3 683,38 €	1,45%	18 000,00 F
Etudes et analyses scientifiques	13 646,51 F	2 080,40 €	0,82%	60 000,00 F
Poste et affranchissement	2 821,80 F	430,18 €	0,17%	4 000,00 F
Médical (visites médicales, pharmacie)	1 071,50 F	163,35 €	0,07%	12 000,00 F
Carburant (véhicules, bateaux, pompes...)	19 976,92 F	3 045,46 €	1,20%	35 000,00 F
Location de véhicules	48 649,71 F	7 416,60 €	2,93%	48 000,00 F
Frais d'édition et d'impression rapport 2000	31 502,30 F	4 802,49 €	1,89%	40 000,00 F
Salaires	463 359,89 F	70 638,76 €	27,87%	722 050,00 F
Divers (frais de port, mise en route & hivernage bateaux) et imprévus	121 234,43 F	18 482,07 €	7,29%	89 950,00 F
TOTAL DEPENSES	1 662 577,98 F	253 458,38 €	100,00%	2 030 000,00 F

Fidèle à cette stratégie, l'année 2002 devrait permettre de réaliser le grand carénage du navire et de compléter la politique d'acquisition des moyens techniques indispensables à la pratique des fouilles en milieu immergé. Ainsi, le programme d'adaptation et de remise à niveau du bâtiment, élaboré dès le mois d'avril 2000, devrait être achevé à l'issue de la campagne 2002, ce qui permettra à cette date, *d'une part de réduire, d'autre part de redéployer les efforts budgétaires* ¹.

Tableau 2. Postes budgétaires de l'opération Natière 2001.

Financement	Fonctionnement	Investissement	Total :	%
Ministère de la Culture		68 600,00 €	68 600,00 €	22%
Conseil Général d'Ille-et-Vilaine	78 020,00 €		78 020,00 €	25%
Région Bretagne	62 070,00 €	31 558,00 €	93 628,00 €	30%
Ville de Saint-Malo	46 810,00 €		46 810,00 €	15%
Apports extérieurs	19 990,00 €	5 030,00 €	25 020,00 €	8%
Budget global	206 890,00 €	105 188,00 €	312 078,00 €	100%

Pour conclure, il convient enfin de signaler qu'après les bilans comptables en déséquilibre des exercices 1999 et 2000 qui s'étaient respectivement soldés par des découverts de 31 690,29 F et 41 847,16 F, la campagne de fouille 2001 a marqué le retour à un bilan équilibré. On ne peut naturellement que s'en féliciter et l'on entend bien voir l'année 2002 confirmer cette tendance.

Tableau 3. Plan des financements sollicités en 2002.

Derrière *Hermine Bretagne*, au mouillage sur le site, passage d'un ferry de liaison avec les îles Anglo-Normandes (photo F. Osada).

I. 2. Environnement & géographie du site

Le site de la Natière est localisé, à moins d'un mile marin des remparts de Saint-Malo, sur le flanc est du grand chenal d'accès au port (cf. figure ci-contre) et à quelques centaines de mètres dans l'est-nord/est de la tourelle cardinale du Buron (cf. carte fig. 1 p. 8).

Les roches nord et sud de ce talus rocheux, que l'on trouve individualisé pour la première fois sous le nom de "Natière" sur les cartes marines de la fin du XVIII^e siècle ², bordent le flanc ouest du banc rocheux des *Ouvras* (cf. fig. 17 & 18 pl. VIII). Ce dernier est lui-même signalé dès le XVII^e siècle sous le nom de *Grandes Louvras* ou *Grandes Louvrois*, par opposition aux *Petites Louvrois* situées plus à l'est.

Si les têtes de la Natière émergent aux plus basses mers de quelques dizaines de centimètres, le site des épaves repose pour sa part, en



fonction des coefficients et de l'heure de la marée, par huit à dix-neuf mètres de fond.

Sur le site, l'eau est généralement claire et la visibilité y est le plus habituellement de deux à trois mètres. On observe simplement que le temps de la marée haute, qui est celui de l'irruption des eaux du large, est aussi celui d'une plus grande limpidité mais cet avantage est alors contrecarré par une clarté moindre.

Figure 1.
Localisation des roches de la Natière.
L'usine marémotrice de la Rance est indiquée en bas de carte.
(extrait de la carte SHOM n° 844)



La difficulté essentielle du site réside dans l'existence des courants très violents qui balayent la zone et qui sont autant le fruit des conditions naturelles que des activités humaines induites par cet environnement. Les marnages exceptionnels, près de 13 mètres à vive eau, que connaît la baie de Saint-Malo et avec lesquels ne peuvent rivaliser en Europe que ceux des zones proches de Cancale et du Mont Saint-Michel, génèrent en effet au flot et au jusant des courants d'une rare violence qui ne s'interrompent qu'aux étales de basse et de pleine mers. Encore ces périodes de répit sont-elles soumises, particulièrement à basse mer, à l'action de l'usine marémotrice implantée au débouché de la Rance (cf. localisation en fig. 1ci-dessus). Ainsi, les périodes d'étales de courant oscillent-elles entre 15 mn lors des basses mers et 75 mn lors des pleines mers de morte eau³. Le calendrier des plongées est bien évidemment facteur de ces périodes d'étales qui conditionnent aussi tout particulièrement la mise à l'eau des engins de fouille et la remontée des objets archéologiques.

La campagne 2001 a permis d'entreprendre, grâce au concours des services de la subdivision maritime de l'arrondissement DDE de Saint-Malo et de la société Infomar de Saint-Vaast-la-Hougue, le levé cartographique de la zone des épaves dont l'une des difficultés résidait dans la variation extrêmement rapide des hauteurs d'eau due au marnage.



Aussi l'opération a-t-elle bénéficié du dispositif de compensation automatique des hauteurs d'eau du sondeur embarqué sur le navire des Phares et Balises *La Traversaine*. Menés à partir de points implantés au GPS selon une maille de 5 m, ces levés des fonds marins ont permis de réaliser un certain nombre de documents illustrés par les figures 12 et 13 (pl. VI p. 23). Ces représentations permettent ainsi de mieux appréhender le profil bathymétrique de la zone de la Natière au regard de l'axe du chenal et du récif des Ouvras.

La pertinence des résultats obtenus et la grande qualité des liens qui unissent aujourd'hui le personnel de l'arrondissement DDE de Saint-Malo et l'équipe de fouille ont conduit les responsables de la subdivision maritime à nous proposer de programmer en 2002 une nouvelle campagne de levés bathymétriques qui seraient cette fois réalisés selon un maillage d'un mètre et non plus de cinq. Compte tenu de l'électronique mobilisée, on peut à terme en escompter une cartographie suffisamment précise des fonds pour qu'il soit possible d'y reconnaître non seulement la masse des épaves mais sans doute aussi l'amas des lingots concrétionnés et le monticule de pierres de lest déplacées.

I. 3. L'équipe de fouille

L'exceptionnel potentiel du site, les difficultés techniques du chantier et la limitation drastique des temps de plongée imposaient, cette année encore, qu'une équipe de fouille conséquente soit réunie à la Natière. Alors que trente-six fouilleurs avaient été accueillis en 2000, ce sont donc quarante neuf fouilleurs, dont quarante trois plongeurs, qui ont participé à la campagne de fouille 2001, cumulant un total de 1 117 journées de travail (cf. tableau 4, page suivante).

Grâce aux financements réunis pour l'opération, l'équipe de fouille a pu regrouper plus de vingt spécialistes de l'archéologie sous-marine, professionnels du Drassm, chercheurs associés au sein de différents laboratoires scientifiques et personnels de l'Afan, de l'association Adramar ou d'institutions étrangères. Cette année, dix spécialistes, archéologues, mais aussi responsable logistique, régisseur et dessinateur, ont bénéficié d'un contrat de travail de l'Adramar.

Comme les années précédentes, des archéologues étrangers, en particulier Hollandais, Italien, Canadiens et Allemands, ont été intégrés à l'équipe de fouille afin de favoriser les échanges d'idées et la mise en perspective des vestiges de la Natière avec le contexte maritime de l'Europe moderne.

L'accueil des stagiaires

Conformément à la décision prise à l'automne 1999, consécutivement aux difficultés rencontrées lors de la première campagne dans la formation et l'encadrement des stagiaires sur un tel site, seul un nombre restreint de demandes de stages a été retenu cette année et la fouille n'a pas accueilli plus de deux stagiaires dans le même temps. Corrélativement, la durée de ces stages, sans être inférieure à huit jours, n'a jamais excédé quinze jours, de manière à pouvoir satisfaire le plus grand nombre de demandes. Dans l'intérêt des stagiaires, leur présence a en outre été évitée, dans la mesure du possible, en début et en fin d'opération. Au bilan, ce sont ainsi treize stagiaires qui ont été accueillis en 2001 à la Natière.

L'évaluation du système de positionnement acoustique sous-marin PLSM était l'un des objectifs de la campagne 2001. Aussi, afin d'en piloter l'expérimentation, une convention associant l'Adramar, le Ministère de la Culture et de la Communication, la DDE de Saint-Malo et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées a permis d'accueillir sur la fouille Vincent Caillaud, ingénieur polytechnicien, élève de deuxième année à l'Ecole Nationale des

Une équipe de professionnels

Si, depuis l'origine du projet, les décisions majeures liées à l'opération sont traditionnellement prises, après concertation, par un *triumvirat* de base constitué de M. L'Hour, D. Metzger et E. Veyrat, la charge d'un tel chantier relève néanmoins, au cours de la fouille, d'un partage de responsabilités entre les différents spécialistes présents.

Partant, les compétences spécifiques affichées par plusieurs membres de l'équipe leur valent d'y jouer un rôle particulier. Ainsi, Denis Metzger (Drassm), cumule-t-il la responsabilité de chef d'armement et capitaine du navire *Hermine-Bretagne* avec la charge de chef des opérations hyperbares, cependant que Georges Le Pelletier veille à la mise en oeuvre et à l'entretien de la logistique terrestre et maritime, Frédéric Osada (Images Explorations) à la gestion de la photographie terrestre et sous-marine, Marie-Noëlle Baudrand des dessins du mobilier, ou la malouine Mary Danguy, recrutée localement en juin 2001, de la régie de la fouille.

En sus de leur inlassable activité archéologique de terrain, les autres permanents de l'équipe se sont à leur tour chargés des tâches indispensables au bon fonctionnement collectif de l'opération : ainsi, Henri Bernard-Maugiron (Arc-Nucléart) à la conservation préventive des vestiges ramenés au jour, Giulia Boetto à l'inventaire mobilier, Charles Dagneau au matériel de plongée et aux études liées au matériau bois, Denis Degez au parc informatique et à la base de données archéologique, Jerzy Gawronski à l'analyse des vestiges archéologiques, Anne Hoyau aux relations extérieures et aux plannings, Olivia Hulot à la photographie numérique à fin d'inventaire, Jean-Luc Lahitte au site Internet, Frédéric Leroy à la vectorisation des plans et Christine Lima à la signalétique sous-marine. Quotidiennement enfin, le malouin Jean-Paul Le Raer a su apporter de précieuses solutions techniques à l'équipe de fouille.



Ponts et Chaussées, et son professeur, Michel Cohen de Lara. En dépit des problèmes intrinsèques liés au fonctionnement même du PLSM qui seront abordés plus loin, le bon déroulement de cette première opération va sans doute nous amener à reconduire le principe de ces stages. On s'efforce pour l'heure de trouver avec la société PLSM un accord qui ménage l'intérêt de chacun des partenaires et permette de développer un système de positionnement mieux adapté aux exigences des archéologues sous-marins.

Douze bénévoles, pour la plupart originaires de départements des régions Bretagne et Normandie et ayant déjà la pratique des fouilles atlantiques, ont été accueillis pour de courtes périodes au sein de la fouille. L'ambition d'un projet comme celui de la Natière est en effet d'offrir à l'ensemble des acteurs du Ponant, spécialistes de la recherche d'épave, plongeurs professionnels, amateurs ou archéologues, un lieu de discussion, de formation et d'échanges, accessible au plus grand nombre.

Tableau 4. Liste des fouilleurs de la campagne Natière 2001.

Plgr	Fouilleurs	Nombre de journées de fouille			
		Juin	Juillet	Août	TOTAL
*	AUTHIE Jean-Maurice	7	5		12
*	BARBOT Alexandra		11		11
	BAUDRAND Marie-Noelle		2	19	21
*	BERNARD-MAUGIRON Henri		31		31
*	BERRY Emmanuel	7			7
*	BOETTO Giulia		25	19	44
*	BOURGEOIS Yann		9		9
*	BOYER Thierry	16	3		19
*	CAILLAUD Vincent	2	14		16
*	CHIRIE Rémy		5	5	10
*	CHOLET Christian		9		9
*	CLOATRE Michel		3		3
*	COHEN DE LARA Michel	2	3		5
	CRESPIN François			12	12
	DAEFFLER Michel		9		9
*	DAGNEAU Charles	16	31	15	62
	DANGUY Mary	13	31	10	54
*	DEGEZ Denis	9	31	18	58
*	DELHAY Christian		6		6
*	GAWRONSKI Jerzy		14	11	25
*	GEDEON (équipe)		21		21
*	HOYAU Anne	12	31	18	61
*	HULOT Olivia	9	31	14	54
*	JOUET Franck		3		3
*	KEROULLE Jean-Michel	3			3
*	KHRIPOUCHINE Michel		8		8
*	LAHITTE Jean-Luc		15		15
*	LE PELLETIER Georges	18	31	19	68
*	LE RAER Jean-Paul	16	16	7	39
*	LEROY Frédéric		23	14	37
*	L'HOUE Michel	13	31	14	58
*	LIMA Christine	5	31	7	43
	LOEWEN Brad			7	7
*	MASSY Jean-Luc	3		3	6
*	MEDARD Joël	2	1		3
*	METZGER Denis	21	31	14	66
*	OSADA Frédéric	1	18	18	37
*	PINERANDA Franck		8		8
*	PITSCH Patrice	9			9
*	POLH Henrick		6		6
*	PONCET Xavier	2	2		4
*	REVILLOD Karine		10	3	13
*	RIOU Christian		3	5	8
*	SCHABLOWSKI Andreas		6		6
	SMIT Ellen			11	11
*	TERPEREAU Jean		7		7
*	TOUZEL Claire		15		15
*	VERDIER Jean-Luc		8		8
*	VEYRAT Elisabeth	16	31	19	66
	VEYRAT Magali		4		4
	51 fouilleurs (hors Gédéon)	202	633	282	1117



I. 4. Organisation du chantier

Quatorze à dix-sept plongeurs ont été mobilisés chaque jour pour travailler sur l'épave tandis qu'une partie de l'équipe de fouille demeurait à terre afin d'assurer le traitement, l'inventaire et la documentation du mobilier archéologique quotidiennement découvert. Cette double organisation, à terre et en mer, a permis de prendre en compte l'ensemble du mobilier archéologique mis au jour sans pour autant freiner l'avancée du travail sous-marin. Il faut à ce propos rappeler combien la préservation des mobiliers organiques, très abondants à la Natière, impose de travail minutieux et quotidien et à quel point la documentation de ces objets complexes et leur inventaire sont lents et fastidieux. Un guide d'inventaire du mobilier archéologique des épaves de la Natière a d'ailleurs été constitué pendant la fouille, afin d'aider les fouilleurs à rationaliser leurs clefs d'analyse et à normaliser le vocabulaire descriptif et typologique utilisé.

Au total, près de 150 des 238 objets inventoriés en 2001 ont été dessinés et tous les objets ont pu être photographiés pendant la durée du chantier.

Ce sont 546 heures de travail sous-marin qui ont été cette année décomptées, ce qui, au regard du budget de la campagne 2001, ramène le prix de l'heure de plongée à un peu plus de 3 000 francs et le coût de la journée de fouille à 1 390 francs. Ce dernier montant est 20% plus élevé que celui que nous avons envisagé lors de la préparation du budget 2001, soit 1 160 francs. Il apparaît à l'analyse que c'est la contraction du budget 2001 et la baisse corrélative du nombre de journées de fouille qui a conduit à cette augmentation du coût de revient de la journée de travail. Les frais fixes liés aux mobilisation et démobilitation de la logistique et de l'équipe sont en effet indépendants de la durée de la campagne et obèrent d'autant le calcul du coût de revient d'une journée de travail. Cette réflexion ne peut une nouvelle fois que nous inciter à allonger en 2002 le calendrier des opérations. L'idéal serait sans doute de porter la durée de la campagne 2002 à douze semaines.

Les appuis extérieurs

Comme l'an passé, par la vertu d'un accord conclu entre l'Association Adramar, le Ministère de la Culture et de la Communication et le Ministère de l'Intérieur, l'équipe de fouille a pu disposer de locaux dans l'enceinte de l'Ecole Nationale de Police de Saint-Malo Rocabey. Affichant un fort taux de remplissage de l'établissement et un calendrier d'été pour le moins chargé, la direction de l'Ecole a ce faisant accompli des prouesses pour assurer notre accueil. Les fouilleurs ont été cette année encore autorisés à bénéficier des services de l'entreprise à laquelle est concédée la restauration collective de l'Ecole et, en dépit d'horaires de repas fantaisistes imposés par les marées, l'équipe de *Breizh Restauration* a toujours répondu avec chaleur et bonhomie à nos nécessités. Ainsi, l'hébergement à l'Ecole Nationale de Police permet non seulement de regrouper sur une seule base à terre l'ensemble des activités de l'équipe de fouille mais elle offre aussi de vraies facilités, tant au regard des espaces dédiés à la conservation préventive, à l'étude et au stockage du mobilier archéologique qu'en matière de lieux de vie. On ne peut donc qu'espérer voir reconduit en 2002 cet accord qui garantit aux fouilleurs d'excellentes conditions de travail.

Enfin, l'appui trouvé dès 1999 auprès de l'arrondissement de Saint-Malo de la Direction Départementale de l'Équipement ne s'est pas démenti cette année. L'intervention en début de campagne des personnels de la Subdivision Maritime et du navire des Phares et Balises la *Traversaine* a en particulier permis de vérifier et de réactiver les mouillages mis en place l'an passé sur le site. A coup sûr, la présence rassurante de ces trois corps morts de 5 tonnes n'a pas été indifférente à la sérénité affichée certains



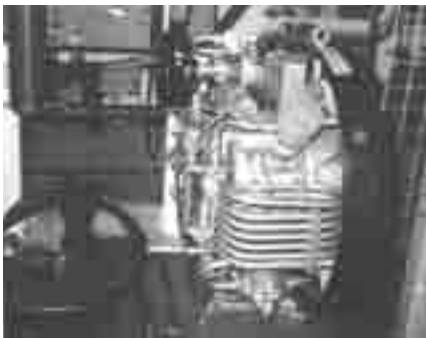


Figure 2.
Installation d'un compresseur d'air haute pression attelé, dans la cale d'*Hermine-Bretagne* (cliché B. Varichon).



Figure 3.
La plateforme et l'escalier de plongée aménagés à l'arrière d'*Hermine-Bretagne* (clichés F.Osada & T. Boyer).



Figure 8.
Travaux de câblage électrique dans la cale d'*Hermine-Bretagne* (cliché T. Boyer).



jours de grands vents par l'équipe de fouille ! On doit, en outre, à la bonne volonté de la DDE l'autorisation d'user pour la vedette *Le Ponant* de l'un de ses mouillages en rade de Solidor et l'installation, depuis l'an passé, d'un mouillage en Rance pour *Hermine-Bretagne*, devant l'îlot Bizeux.

I. 5. Infrastructures logistiques

Après l'acquisition d'*Hermine-Bretagne* l'an passé un effort particulier a été consenti cette année afin d'en améliorer les infrastructures de plongée. Celui-ci s'est traduit notamment par l'installation en cale d'un compresseur Bauer haute pression de 32m³ alimentant une rampe de gonflage placée au dessus des râteliers qui, de part et d'autre du conteneur central, servent au stockage des vingt bouteilles de plongée (cf. fig. 2, ci-contre). Ce premier équipement permet d'envisager qu'à terme l'on se dispense des deux compresseurs HP 12 m³ mobiles actuellement installés sur le pont.

La campagne 2000 ayant démontré combien les sorties de plongée pouvaient se révéler problématiques les jours de forte houle et confirmé la difficulté de transférer depuis les plongeurs jusqu'au personnel de surface le mobilier archéologique ramené au jour, un soin particulier a été attaché en 2001 à l'aménagement d'une plate-forme à l'arrière d'*Hermine-Bretagne*. Implantée au niveau de l'eau, équipée d'un solide escalier en inox, celle-ci répond désormais à la double exigence qui a prélué à sa conception : assurer la sécurité des plongées et garantir l'intégrité du mobilier archéologique (cf. fig. 3, ci-contre).

De nombreux équipements enfin, imposés par la nécessité ou l'évolution de la législation en matière de sécurité maritime, ont été réalisés cette année. C'est ainsi que des toilettes ont été installées en cale, à la demande des Affaires Maritimes, cependant que de gros travaux de mise à niveau ont permis de remplacer et de mettre aux normes non seulement l'ensemble du câblage électrique (cf. fig. 4, ci-contre) mais aussi le système de détection et de lutte contre l'incendie, le circuit d'assèchement et les équipements de sécurité embarqués. Un cabestan hydraulique a par ailleurs été implanté plage arrière afin de faciliter les prises de coffres et les manœuvres d'embossage et de mouillage et un système de communication phonique passerelle-machine-plage arrière a été mis en place.

Enfin, pour compléter cet équipement et ne plus être contraint d'acheminer chaque année depuis Marseille un pneumatique d'assistance, il a été décidé cette année d'acquérir un zodiac à coque rigide Explorer SRMN 500. Equipée d'un moteur HB Yamaha développant 50 CV de puissance, cette nouvelle embarcation est désormais destinée à assurer la sécurité et les rotations du personnel de fouille et à assister *Hermine-Bretagne* dans ses opérations atlantiques. Pour cette raison, elle a très logiquement été baptisée *H.B. Le Furet*.

Le cas du PLSM

On ne reviendra pas ici sur la difficulté que représente la localisation dans les trois dimensions d'un mobilier ou d'une structure en milieu sous-marin, en particulier lorsque la durée des plongées est drastiquement minuitée par suite de la profondeur du site ou, comme à la Natière, d'une courantologie fantasque et débridée. On ne reviendra pas non plus sur le débat qui, depuis près de trente ans, oppose en la matière les tenants d'une méthode traditionnelle axée sur l'usage de classiques décamètres, auxquels sont souvent associés aujourd'hui des calculs d'écarts angulaires, à ceux qui privilégient des principes fondés sur les calculateurs, les modèles informatiques et la propagation des sons en milieu liquide. Ces aspects méthodologiques et les arguments qui de part et d'autre l'étoffent ont été

largement traités dans notre rapport 2000 et l'on renverra le lecteur passionné par ce débat au chapitre que nous y avons consacré ⁴. Pour notre part, conscients de la nécessité d'évoluer vers des systèmes de positionnement aussi fiables qu'économiques en temps, nous avons depuis plusieurs années persévéré de fait dans les méthodes traditionnelles sans jamais renoncer pour autant à maintenir une attention particulière à l'égard de l'évolution des positionneurs acoustiques. C'est ainsi qu'après avoir expérimenté le *Sharps* américain dans les années 1990, nous accompagnons depuis deux ans les travaux menés par Joël Médard sur le Positionneur Local Sous-Marin (PLSM) fondé sur un principe d'interférométrie de bases courtes.

Les brèves expériences menées en 2000 sur le site Natière 1 à l'aide du système français commercialisé par la société PLSM nous avaient amenés à proposer à Joël Médard de reconduire en 2001 cette phase d'expérimentation. Préalable indispensable à la commande ferme d'un *Aqua-mètre D100*, notre projet était cette fois de vérifier la validité du système sur toute la durée d'un chantier et dans des conditions réelles d'exploitation. L'enjeu était en outre de mettre cette seconde phase à profit pour développer un protocole méthodologique adapté aux relevés archéologiques sous-marins par positionnement acoustique. Initiés par Pierre Sallenave, Chef de l'Arrondissement DDE de Saint-Malo, nos contacts avec Michel Cohen de Lara, polytechnicien et professeur-chercheur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, ont permis d'associer à cette phase d'expérimentation un jeune polytechnicien, élève de seconde année à l'ENPC, Vincent Caillaud. Conformément à la stratégie développée qui prévoyait d'associer un mathématicien et un archéologue, Vincent Caillaud a fait équipe à cette occasion avec Denis Degez. Ainsi est née la "*Youpi Youpi PLSM team*" (cf. fig. 5, ci-contre) dont l'harmonie, l'inventivité, la patience et la maîtrise technique ont fait cette année le bonheur, voire l'admiration, de tous.

Le plan de travail prévoyait une première prise en main du PLSM, puis, une fois la maîtrise du système acquise, des relevés systématiques, conduits en double du travail de cartographie réalisé "à l'ancienne" par les fouilleurs, et enfin le transfert et le traitement de ces données sur le Système d'Information Géographique *MapInfo*, préféré à *Autocad* en raison de la facilité des requêtes. Bien planifié, parfaitement encadré par Michel Cohen de Lara et remarquablement exécuté, ce programme n'a malheureusement pas été mené à son terme et il convient de donner ici les explications de cet échec car il est à l'évidence lié au fonctionnement même du PLSM.

Dans un premier temps, prendre quotidiennement des mesures à partir d'une base mobile puis en organiser, en apparence au moins, la compatibilité avec les données précédemment levées, au prix d'un traitement sous *Excel* puis *VisualBasic*, n'a pas suscité de problème particulier. En revanche, le contrôle systématique des données chaque jour collationnées a rapidement révélé des incohérences graves alors même que, par suite de nombreuses vicissitudes techniques, trois PLSM étaient successivement utilisés sur le site... Synthèse faite des difficultés rencontrées, il semble que les erreurs et défauts constatés ont essentiellement trois sources. La première, presque incidente, est à rechercher dans un défaut aléatoire de communication base-pointeur qui n'a été observé que sur un seul appareil, ce qui conduit naturellement à relativiser la portée d'une telle panne. La seconde est en revanche autrement plus préoccupante puisqu'elle semble commune aux trois appareils utilisés. Elle relève, semble-t-il, d'une variation du résultat des calculs de la célérité du son opérés par le PLSM lors de chaque phase d'initialisation. Le calcul de la distance entre la base et le pointeur étant très directement le résultat d'une multiplication entre, d'une part le temps mis par un son à parcourir cette distance, d'autre part sa vitesse de propagation qui, en un lieu donné, est théoriquement constante, toute



Fig. 5.

Réunion de travail de l'équipe du PLSM : de gauche à droite : Denis Degez, Joël Médard et Vincent Caillaud (photo F.Osada).





Figure 6.

Mise en place de la base au centre du site sous-marin (photo F.Osada).

modification aléatoire de la célérité calculée du son conduit nécessairement à des calculs de distance divergents. En clair, cela revient à dire que les données fournies par un même appareil dans un même contexte maritime lors de deux initialisations consécutives ne sont pas susceptibles d'être superposées et donc raccordées. Enfin, la troisième source d'erreur serait à rechercher, selon Joël Médard, dans l'environnement sonore du chantier. Bruits occasionnés par la respiration et l'activité des plongeurs ou le sédiment s'écoulant dans les tuyaux de suceuses, vibrations émises par le navire de surface ou induites par l'activité maritime locale, seraient ainsi la source de perturbations acoustiques suffisamment prononcées pour pervertir le fonctionnement du positionneur. Si cette dernière explication a au moins la vertu d'une certaine cohérence, il faut tout de même signaler que les essais réalisés en dehors de toute activité de fouille et tous moteurs et sondeur stoppés n'ont pas satisfait pour autant aux exigences des opérateurs. On ne peut en outre se satisfaire de l'absence d'explication concrète quant aux variations calculées de la célérité du son et, *in fine*, force est de constater qu'aucune mesure horizontale ou verticale calculée par le PLSM au cours du chantier n'a emporté la conviction... Au bilan, on cherchera donc en vain ici une carte *MapInfo* du site dressée à partir des centaines de relevés réalisés à l'aide du PLSM et l'on ne peut résumer cette phase d'expertise que par le terme d'échec ! La première conséquence de cet insuccès est naturellement de nous avoir conduits à renoncer cette année à l'acquisition d'un *Aqua-mètre D100* !

Faut-il pour autant définitivement condamner ce positionneur acoustique ? Certainement pas ! Nous restons en effet paradoxalement convaincus de la validité du principe et nous ne doutons pas que certaines des mesures prises étaient exactes. Cernées de calculs erratiques, ces données fiables ne pourraient néanmoins être identifiées et utilisées que si les mesures erronées étaient à l'évidence incidentes et, partant, aisément isolées. Ce n'est à coup sûr pas le cas aujourd'hui et, en conséquence, il convient de réfléchir au moyen d'optimiser le système développé par la société PLSM.

A cet effet, nous avons à nouveau envisagé pour 2002 une coopération avec Joël Médard et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées afin d'améliorer l'*Aqua-mètre D100*. A notre initiative, la société PLSM nous a en conséquence soumis une nouvelle proposition d'étude visant à élaborer un système fonctionnant en *ambiance acoustique sévère*. Cette "évolution 2" du PLSM bénéficierait d'une quintuple augmentation, de la puissance d'émission, de l'efficacité du transducteur à l'émission, de la fréquence de fonctionnement, du filtrage fréquentiel et du filtrage spatial, toutes optimisations qui devraient en accroître de manière déterminante la fiabilité. Encore convient-il que soit définitivement fiabilisé le mode de calcul de la célérité du son. Dans le cas contraire, aucune amélioration, si tangible soit-elle, ne serait de nature à garantir la cohérence des résultats. D'un coût estimé à un peu plus de 20 000 euros, cette troisième phase, à coup sûr indispensable si l'on veut viabiliser le PLSM et l'imposer sur les chantiers de fouilles archéologiques sous-marines, a, dans son principe, d'ores et déjà suscité l'intérêt de plusieurs partenaires. L'Institut de Physique du Globe de Paris, en particulier, a manifesté le désir de s'associer au développement du système afin de disposer à terme d'un instrument de mesure fiable pour ses propres recherches sous-marines⁵. En conséquence, il convient de finaliser désormais un accord financier qui réunisse autour de l'*Aquamètre D100, évolution 2*, l'ensemble de ces partenaires. On espère ainsi que le chantier de la Natière contribuera un jour à la certification définitive du positionneur acoustique dont tous les archéologues sous-marins ont un jour ou l'autre entretenu le rêve.



I. 6. Médias et communication

Comme lors des précédentes campagnes et en dépit du rythme soutenu de la fouille, l'accueil des visiteurs n'a pas été négligé et ce sont de fait plus de cinquante personnes extérieures à l'équipe qui ont été accueillies au cours du chantier. Se sont ainsi croisés à Saint-Malo, élus et personnels des collectivités territoriales et du Ministère de la Culture et de la Communication (cf. fig. 7 p. 14), archéologues et responsables de musées ou de laboratoires scientifiques, partenaires financiers ou techniques, amateurs très expérimentés ou simples passionnés, journalistes de presse nationale et locale ou de magazines et de radio ...

Deux quotidiens nationaux (*Libération* et *La Croix*), deux hebdomadaires (*L'Express* et *Sciences et Avenir*) et une revue spécialisée (*Chasse-Marée*) ont rédigé des articles étoffés sur les fouilles de la Natière et France Culture a consacré l'un de ses magazines au projet. Enfin, la couverture locale et régionale a été, comme les années précédentes, largement assurée par le biais des articles régulièrement publiés par les journaux Ouest France et le Pays Malouin, ainsi que par les sujets diffusés par Radio-France Armorique et certaines radios locales.

Souhaité en 2000 sans qu'il soit possible d'en concrétiser l'idée, faute de disposer de temps et du lieu adéquat, le principe d'une journée Portes Ouvertes a été enfin inauguré lors de la campagne 2001. C'est ainsi que le 28 juillet, dans les locaux de l'Institution *Saint-Malo La Providence*, près de cinq cents visiteurs ont pu contempler une cinquantaine d'objets découverts sur les épaves (cf. figures 8 à 10, ci-contre). Dans le même temps leur était offert la possibilité d'assister à un cycle de conférences thématiques assuré par les membres de l'équipe de fouille. Cette ouverture au public a rencontré un franc succès et sera sans doute pérennisée en 2002.

A la demande du directeur de l'Ecole Nationale de Police, un séminaire de formation, plus particulièrement axé sur la législation relative aux biens culturels maritimes, a également été assuré auprès des élèves de l'ENP de Saint-Malo.

Inauguré en juillet 2000, le site Internet de la fouille, <lecorsaire.com>, a par ailleurs été régulièrement réactualisé par Jean-Luc Lahitte et sa fréquentation dépasse aujourd'hui les 6300 visiteurs.

Cette année a enfin été marquée par les dernières prises de vues du film de 52' réalisé par Gédéon Programmes en coproduction avec Arte et la BBC. Pour ce faire l'équipe de tournage s'est jointe à nouveau aux fouilleurs pendant une semaine. Ce film, dont le montage est achevé, sera diffusé en juin 2002 sur des chaînes française, anglaise et hollandaise mais devrait être auparavant projeté en avant première à l'occasion du festival des *Etonnants Voyageurs* de Saint-Malo le 19 mai prochain.

I. 7. Les clefs de la campagne 2001

Aujourd'hui, l'avenir muséographique de la collection de la Natière semble en passe d'être réglé. A l'issue de la campagne de fouille 2000, nous avons proposé, afin de limiter le risque d'engorgement des dépôts de fouille, de délaissier provisoirement l'épave Natière 1 et de concentrer nos efforts sur l'épave Natière 2 jugée moins riche en mobilier. Cette stratégie a partiellement été payante puisque 238 objets "seulement" ont été inventoriés cette année au lieu des 400 mis au jour en 2000. Notre espoir était de voir ratifiée dans l'intervalle la convention de mise en dépôt que le Ministère de la Culture et de la Communication a soumis en octobre 2000 à l'approbation de la mairie de Saint-Malo. Partagée sans doute entre les problèmes techniques, scientifiques et financiers que génère une structure muséographique vieillissante et un afflux touristique dont la permanence dispense peut-être de développer plus avant l'histoire maritime locale, la

La journée portes ouvertes du 28 juillet 2001



Figure 10.

Les vitrines d'exposition des objets (photo O.Hulot).



Figure 9.

Intervention d'Elisabeth Veyrat auprès du public (photo Ouest-France).



Figure 10.

Discussion de Michel L'Hour avec un visiteur (photo O.Hulot).



Notes du chapitre I :

1. L'Hour Veyrat 2001 : 9.
2. BNF, Cartes et Plans. *Plan des entrées de la rivière de Saint-Malo*. Manuscrit sur calque 76 x 108 cm, anonyme, probablement daté de la fin du XVIIIe du siècle.
3. Pour une analyse complémentaire des conditions courantologiques du site, voir les rapports précédents :
L'Hour Veyrat 2000 : 14-15
L'Hour Veyrat 2001 : 17
4. L'Hour Veyrat 2001 : 10-14.
5. Celles-ci participent entre autres de programmes relevant, soit de la géodésie globale, tel que le suivi des déformations des plaques océaniques, soit de la sismo-tectonique, en matière notamment de déformations associées aux failles sous-marines actives, et réclament à ce titre, comme les nôtres, une précision de mesure de l'ordre du centimètre.

16

Figure 11.

Mise en place du géotextile sur les vestiges de l'épave Natière 2 (photos F. Osada).



ville de Saint-Malo a longtemps tardé à manifester pour les collections de la Natière l'engouement qu'hors de la cité corsaire chacun prête à ce site unique. Les efforts consentis par l'ensemble des représentants du Ministère de la Culture, membres du Drassm ou de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bretagne, ont permis en avril 2002 aux négociations d'aboutir. On n'aurait pu attendre plus longtemps car, stockés dans des bacs de transit entreposés dans une réserve portuaire, les objets archéologiques se dégradent chaque jour un peu plus. On espère désormais qu'un public passionné pourra bientôt les contempler dans les vitrines des musées malouins...

Elargissement du carroyage de référence

Cette année, seule l'épave Natière 2 a fait l'objet d'une étude sous-marine. A cet effet, 28 nouvelles unités de fouille de 3 x 3 m, couvrant une aire de 252 m², ont été matérialisées à l'ouest du site.

L'essentiel des travaux a porté sur une zone limitée à la partie nord du carroyage, dans les rangées B à E, colonnes 13 à 19 (cf. pl. 1, plan général du site). La première tâche affectée aux fouilleurs a réquisitionné toutes les énergies pendant plusieurs semaines. Elle a consisté à démonter la masse des lingots de fer et du lest de pierres. L'étude à proprement parler de l'épave a ensuite débuté dans les carrés B18/19, C18/19 et D18/19. Elle a révélé, à la surprise des membres de l'équipe de fouille, un ensemble architectural bien conservé et un mobilier archéologique abondant.

La présence, au sud-ouest du site, à fleur de sol, d'un élément circulaire concrétionné interprété comme l'indice ténu de la présence au moins d'un organeau, sinon d'une ancre enfouie, a conduit à implanter quatre nouveaux carrés J10/11 et K10/11, dans cette zone (cet objet est figuré sur les plans du site publiés dans les rapports 1999 et 2000). Leur fouille a de fait confirmé l'hypothèse initiale en révélant les vestiges d'une ancre à organeau.

Une troisième épave au nord ?

Une rapide prospection, menée dans l'été, a permis de confirmer l'existence d'un troisième ensemble de vestiges architecturaux situés au pied nord de la roche nord. Grossièrement axés est/ouest, les vestiges d'un fond de carène, dans lequel on identifie aisément un alignement de virures de bordé et plusieurs membrures arasées, ont été à cette occasion reconnus (cf. pl. 1, plan général du site). Aucun sondage n'a été réalisé sur ces bois, non plus qu'entre ces derniers et l'épave Natière 2, et il est du même coup difficile, sinon impossible, de dire s'il s'agit d'un troisième site, l'épave **Natière 3**, ou d'un élément conséquent de l'épave Natière 2 tombé sur le flanc nord de la roche.

Protection de l'épave après la fouille

La difficulté des objectifs poursuivis cette année, en particulier le démontage du lest de pierres et de la masse concrétionnée des lingots, a considérablement ralenti les travaux. Elle a ainsi conduit en juillet à réduire le programme initial de démontage aux deux seules colonnes 18 et 19 afin de préserver l'intégrité des couches archéologiques du reste de l'épave. En conséquence, nous n'avons pas eu à recourir en fin de mission, comme nous l'avions fait lors des campagnes précédentes, à l'assistance d'un sablier pour jeter sur le site une couche protectrice de sable coquillier. La protection des zones fouillées a donc été directement assurée par les fouilleurs, au moyen d'un revêtement de géo-textile (cf. fig. 11 ci-contre) directement posé au contact des structures architecturales, puis lui-même couvert de sacs de pierres et de sable rapporté à la suceuse.



photo T. Boyer



Denis Metzger, Denis Degez & Georges Le Pelletier sur le pont d'Hermine Bretagne

PLANCHE I

Le travail en mer

Photos F. Osada



Le Furet

photo E. Smit



Hermine Bretagne & la vedette Le Ponant au mouillage sur le site



Prélèvement du bigot de racage par Anne Hoyau

Le collier de racage F28

Photos F. Osada



Reconstitution des éléments du collier de racage par Giulia Boetto & Alexandra Barbot

18

PLANCHE II

Les éléments du collier de racage F 28



Pots et bouteilles en grès normand



Compas de tonnelier Nat 835 & 915





Etude du carré D18



Fouille du carré C18



Relevé en coupe des vestiges architecturaux



La fouille sous-marine du site

PLANCHE III

19



Charles Dagneau prélève la cruche Nat 854

Bouteille & cruche en grès normand Nat 853 & 854



Pichet en étain Nat 924



Les petits objets en bois tournés et assemblés (cf. p. 54)



Photos F. Osada



14



15

16

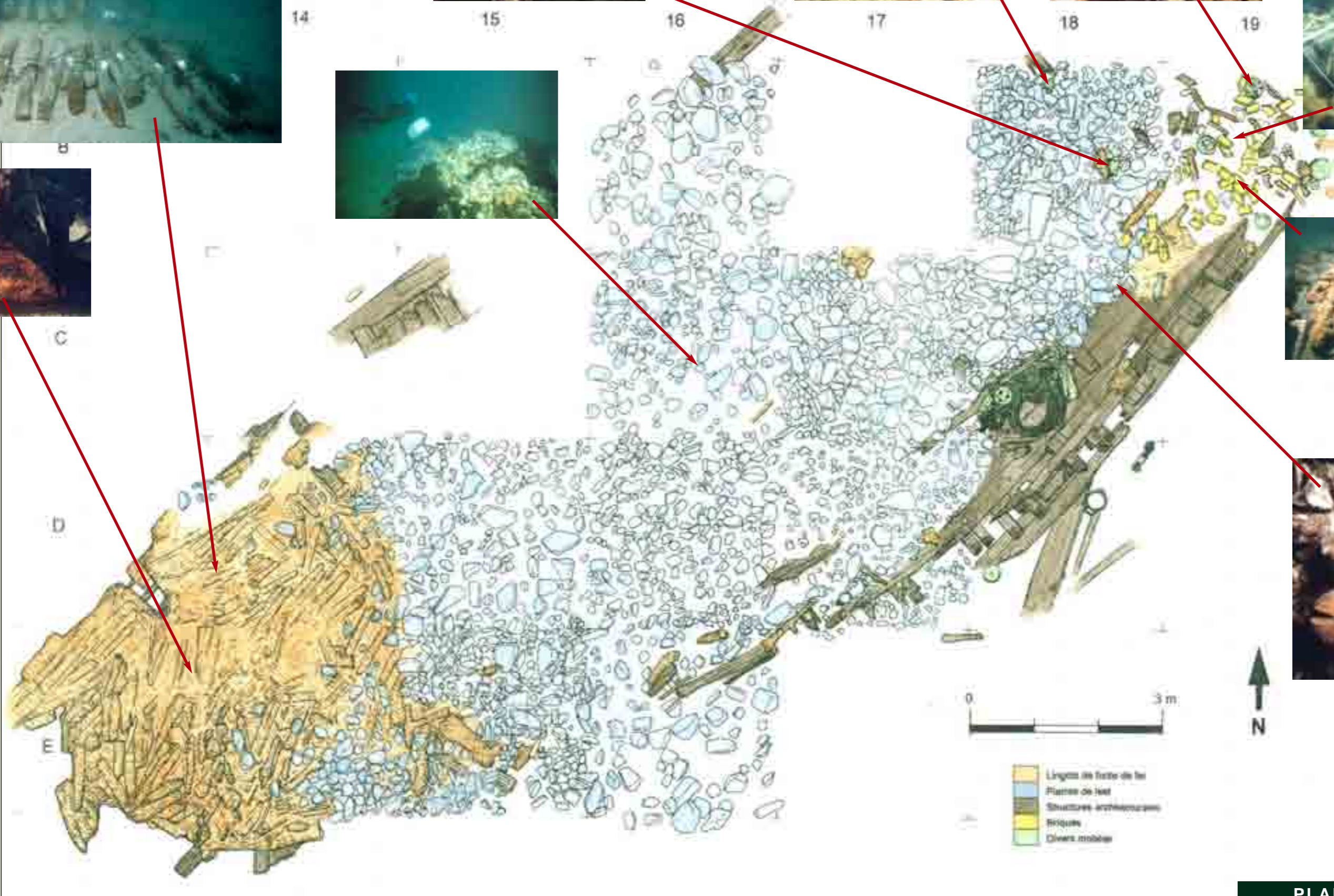


17



18

19



20

21

PLANCHE IV

L'épave Natière 2, les vestiges étudiés en 2001

Photos F. Osada. Relevé collectif de fouille, encrage & mise au net E. Veyrat, éch. 1/50.



Bols en bois Nat 909 & 910



Seau F36, briques & assiettes en étain



Localisation du carré B19

Le 2 août 2001 :



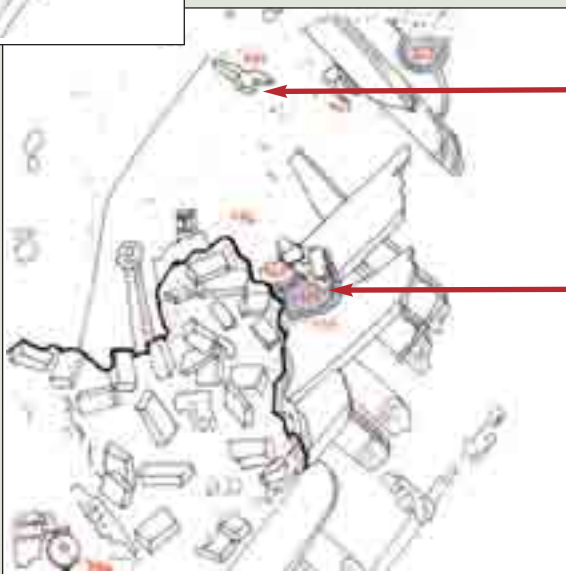
Les briques disjointes recouvrent encore une grande partie du carré B19. On observe des plats et des assiettes en étain empilés. Près des manches en bois Nat 895 et du tonneau Nat 896, on aperçoit deux bols en bois empilés (Nat 909 & 910).



Le 6 août 2001 :

22

Un taquet à corne et un taquet de hauban sont mis en évidence au nord du carré (Nat 940 & 941). Découverte, en F34 et F35, de deux chandeliers au milieu de nombreux plats et assiettes d'étain.



Taquet à corne Nat 940



Objets en étain F34

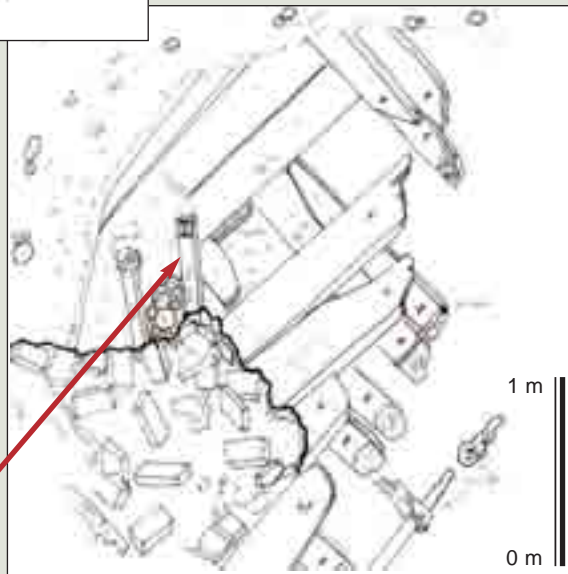
Le 8 août 2001 :

PLANCHE V

Les étapes de la fouille du carré B19

Relevés G. Boetto, J. Gawronski & F. Leroy. Mise au net G. Boetto.

Les vestiges de la coque apparaissent sous le sable et l'amas de briques concrétionnées au sud-ouest du carré. Au contact des briques et du cailloutis de silex, la pièce en chêne Nat 985 est identifiée comme un cadre d'écouille.



Bois travaillé Nat 985

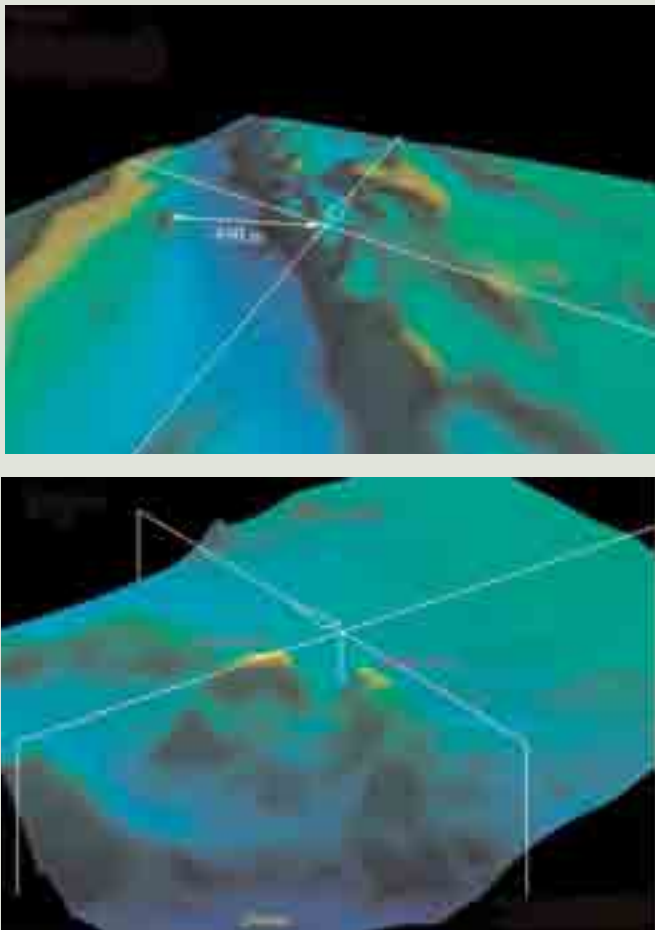


Figure 12.

Restitutions 3 D du site de la Natière, réalisées par Eric Leblond (société Infomar) en juillet 2001.

Le premier cliché est pris dans l'axe du chenal d'accès au port de Saint-Malo. Le site de la Natière est localisé à l'intersection des deux lignes.

Le cliché du bas, en accentuant les reliefs, montre les deux têtes des roches de la Natière et la position du centre du site, à l'intersection des deux droites. La flèche indique le nord géographique.

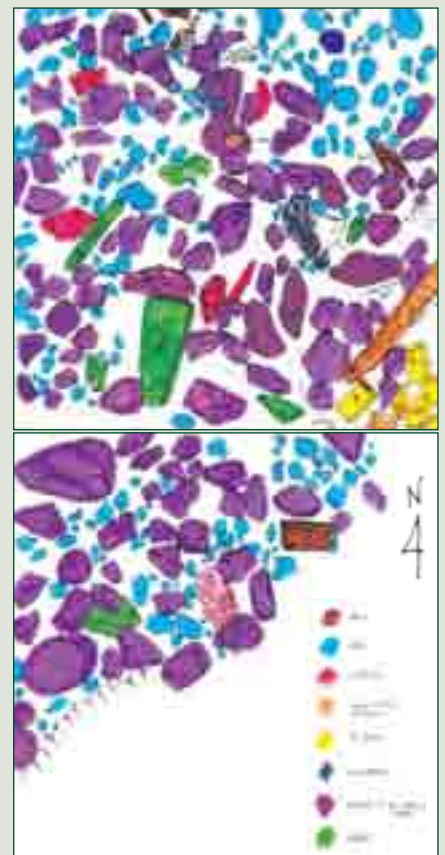


Figure 14. Répartition pétrographique du lest dans les carrés B18 et C18. Chaque carré mesure 3 m de côté (relevé G. Boetto).

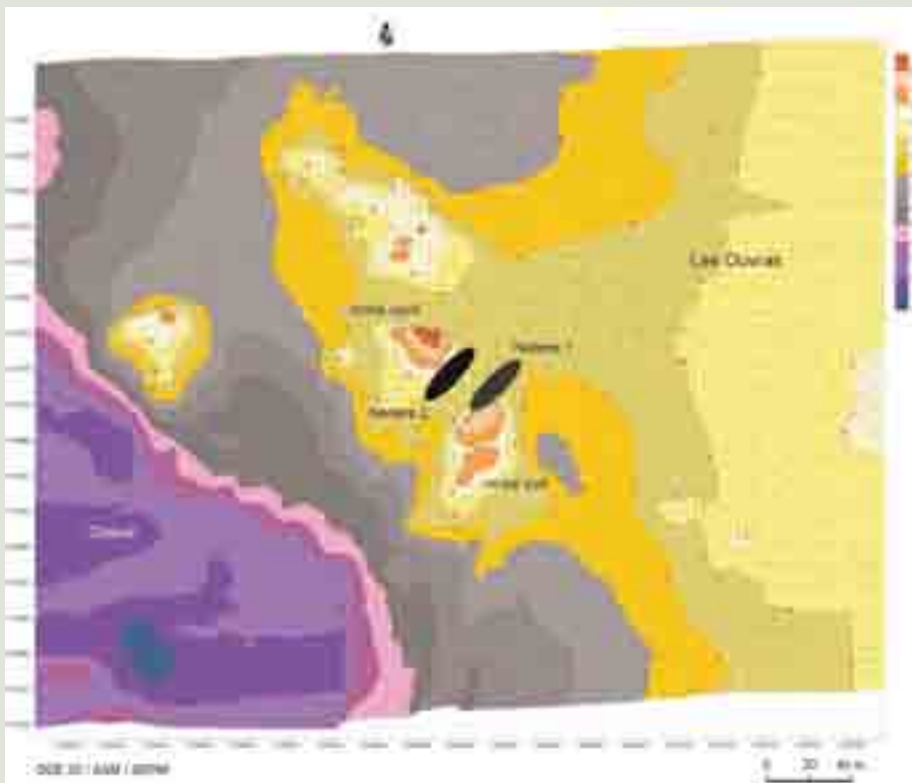


Figure 13. Cartographie bathymétrique du fond marin réalisée par la DDE d'Ille-et-Vilaine (subdivision maritime, août 2001).

Les deux épaves de la Natière sont situées en position approximative sur le fond de carte. Le banc des Ouvras est localisé au nord-est des épaves.

PLANCHE VI

La cartographie du site des épaves



Figure 15. *Le vendeur de poissons* (1747)

Tableau de Frans Van Mieris le Jeune. Le vendeur de morues a posé devant lui ses objets personnels, une pipe, une boîte à tabac et un couteau.



Figure 16.

Carte du Maryland et de la baie de la Chesapeake. Les rivières Gunpowder, Patuxent et Susquehannah y sont indiquées. Dessin E.Veyrat.

24

PLANCHE VIII

Figure 17.

Carte particulière des entrées du port et havre de Saint Malo...

(le Domaine Godalle (1692. BNF, Cartes & plans, Port. 44, div. 3, pièce 9, n° C232228)

Le massif des *Grandes Louvrois* est figuré sur cette carte de la baie. Un cercle rouge entoure la zone correspondant probablement aux actuelles roches de la Natière.



Figure 18. Vue aérienne d'Hermine Bretagne au mouillage sur le site de la Natière. On distingue, au premier plan, les taches sombres des roches nord et sud de la Natière, et, vers le nord-est, les têtes découvrantes du massif des Ouvras (photo F. Osada).





Fouille de l'épave Natière 2 (photo F. Osada)

II. Les données archéologiques



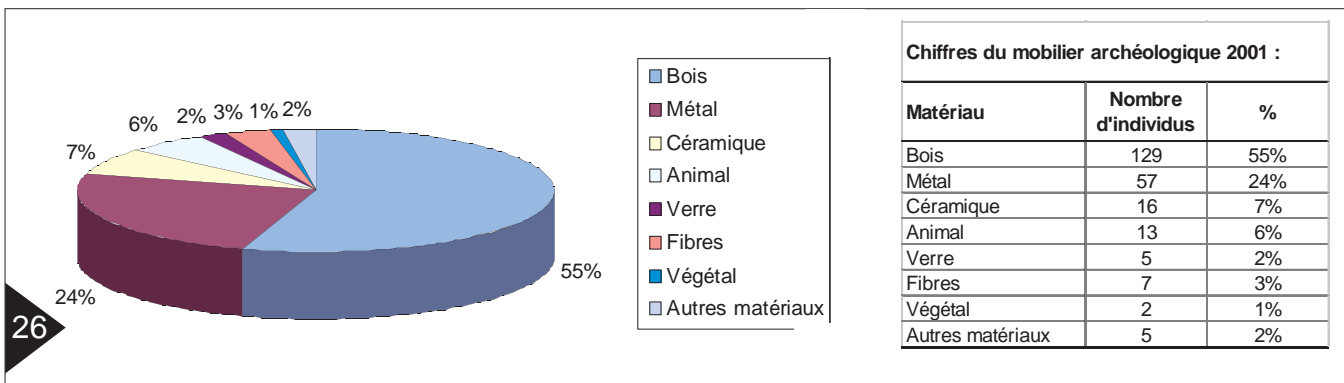
II. L'épave Natière 2

II. 1. Le mobilier archéologique

Portant à 1004 le nombre total d'objets enregistrés sur le site depuis sa découverte, 238 isolations sont venues en 2001 s'ajouter aux 766 numéros sur lesquels s'étaient clôturés l'an passé l'inventaire archéologique de la Natière. Le matériau bois a composé, cette année encore, la plus grande partie des découvertes, avec 55% des objets individualisés.

Figure 19. Répartition du mobilier archéologique 2001 par matériaux. Ces chiffres ne tiennent pas compte des ossements animaux et des lingots de fer replacés sur le site.

L'ensemble du mobilier nouvellement mis au jour a fait l'objet de photos numériques et 168 dessins, réalisés durant la fouille, ont été encrés et scannés pendant l'intersaison.



Soucieux de compléter l'inventaire des données d'ores et déjà publiées dans les tomes 1 et 2 de la publication annuelle des fouilles de la Natière, nous avons choisi d'inclure dans le présent rapport la présentation des mobiliers découverts, soit par les premiers inventeurs du site, en 1995, soit au cours de notre expertise de 1996. Ces données, consignées dans le bref rapport d'expertise que nous avons transmis en décembre 1996 à la Commission Nationale des Fouilles Archéologiques Sous-Marines, sont en effet restées inédites. Or, l'essentiel de ces découvertes a été réalisé sur le site Natière 2 et plusieurs d'entre elles complètent utilement les séries mises au jour en 2001. Leur importance, soulignée dès 1996, sort ainsi renforcée de la confrontation avec les nouvelles données de la fouille et l'on ne peut une nouvelle fois que déplorer que nombre de ces objets ramenés de manière incontrôlée en surface, en 1995, soient aujourd'hui irrémédiablement endommagés !

Ce mobilier qui sera évoqué plus loin sans être nécessairement dissocié de la collection 2001 est toutefois aisé à identifier par son numéro d'inventaire qui est toujours inférieur à Nat 80.

On se souvient que sur l'épave Natière 1 les vestiges de la cuisine avaient été localisés dans les carrés H23 et H24, à proximité donc de l'extrémité est du site, identifiée comme la zone de l'étrave. Or, c'est aussi près de l'étrave supposée de l'épave Natière 2, dans l'est du site, que plusieurs objets mis au jour ont à nouveau conduit à reconnaître une zone de cuisine. Le parallèle entre les deux gisements ne s'arrête d'ailleurs pas là puisque plusieurs objets découverts dans le carré B19 ont également été très utilement comparés à ceux trouvés dans la cuisine de l'épave Natière 1.



Comparer les pièces de grément inventoriées en 2001 avec celles de l'épave Natière 1 permet de mettre en évidence aussi bien la preuve d'une évolution, qui signe l'existence d'un processus de transformation, que la persistance de traits communs qui révèlent sans doute autant la relative pérennité des processus techniques qu'une origine géographique et technique identique.

D'autres mobiliers, qui viennent à point nommé compléter les séries typomorphologiques déjà présentes sur le site, fournissent un reflet de plus en plus pertinent de la vie à bord. A cet égard, certaines découvertes constituent même d'heureuses surprises. Il en est ainsi de deux chandeliers en bronze et en étain (Nat 933 & 943), d'un pichet en étain à couvercle articulé (Nat 924), d'une cruche remplie de graines de piment ou de poivron (Nat 854), d'une tablette énigmatique sculptée (Nat 911) et d'une boîte en plomb (Nat 861)...

Paradoxalement, c'est cependant l'amoncellement de lingots de fer formant ballast plutôt que cargaison qui, en exigeant l'énergie de tous et imposant son rythme aux travaux, a le plus marqué de son empreinte la campagne de fouille 2001 !

Du fer des Amériques...

De fait, l'épave Natière 2 se caractérise par la présence dans les carrés D13/14 et E13/14/15 d'un monticule de lingots de fer dont nous avons, dès la campagne 1999, noté l'importance *"il est (...) remarquable d'observer au nord-ouest du site, au pied sud de la roche nord, la présence d'une vaste structure émergeant du fond, de près d'un mètre (...). Cet agglomérat singulier se révèle (...) comme un vaste pudding 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, quoique 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..."* (L'Hour Veyrat 2000, 26 & 29).

Au vu de cet amas de barres hétérogènes, nous avons d'emblée envisagé qu'il pouvait s'agir d'un lest de fer identique à celui signalé sur la frégate corsaire malouine le *Diligent* "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" (AD35, 9B249, 1714, cf. L'Hour Veyrat 2000 : 29 & 78), mais certains points demeuraient obscurs. Convenait-il d'y reconnaître une cargaison marchande certes chargée en ballast mais néanmoins destinée à être vendue ou bien plutôt un lest permanent doublé d'un lest mobile constitué du cailloutis signalé au nord-est des lingots ? Enfin, dans l'hypothèse où nous étions confrontés, comme nous le supposions alors, à l'épave de la *Sainte-Famille*, quelle valeur convenait-il d'accorder à ce lest encombrant et inutile sur un navire rentrant de Saint-Domingue, alors même que l'on exportait du fer vers les Caraïbes et que la moindre capacité de chargement était sans doute mobilisée par les frets américains sur la route des retours ?

La singularité de ces questions et l'importance de leur réponse imposaient de mettre l'accent sur l'étude des lingots. Le premier enjeu fixé à la campagne 2001 a donc été de démonter, à l'aide d'un marteau piqueur et non sans difficulté, l'amas de lingots des carrés D13/14 et E13/14/15. Près de cent lingots ont ce faisant été libérés de l'agglomérat concrétionné ¹.



Disposition du chargement

La campagne de fouille 2001 a permis en premier lieu de rectifier sensiblement nos estimations de 1999 sur la masse des lingots. Ils occupent en fait une aire de 6,50 m de long sur 5,50 de large, soit une surface d'environ 35 m² (cf. plan pl. IV, pp. 20-21). Ainsi que nous l'avions à l'époque noté, le chargement de lingots est en fait partiellement couvert au nord-est par des pierres de lest. Malheureusement, faute d'avoir été en mesure de déplacer ce cailloutis, il nous est aujourd'hui encore impossible de préciser l'aire maximale d'extension des saumons dans cette zone et en particulier dans le carré D15. On peut néanmoins supposer que le recouvrement est de peu d'importance et il conviendra de vérifier si cette superposition est accidentelle ou si elle révèle l'antériorité du chargement de lingots sur la mise en place du lest géologique.

L'examen de la disposition des lingots montre certaine divergence avec l'orientation générale du gisement. Si l'axe longitudinal des saumons situés en frange nord du talus respecte l'axe général sud-ouest/nord-est de l'épave, on observe en revanche, en couche supérieure du chargement, un certain nombre de lingots dont l'implantation se distingue assez nettement de cette orientation. Il faut sans doute voir dans ce désordre apparent l'une des conséquences de la dynamique du naufrage et la disposition des lingots rangés au nord, assez près semble-t-il de l'axe longitudinal du navire, est sans doute plus fidèle à l'organisation originelle de leur chargement. On distingue d'ailleurs dans cette masse métallique soudée par un concrétionnement généralisé la présence dans le carré D13 d'une profonde encoche. Longue de 80 cm pour une largeur de 24 à 36 cm, celle-ci révèle sans doute l'emplacement d'un aménagement aujourd'hui disparu, peut-être un corps de pompe.

28

Figure 20. Charles Dagneau et Brad Loewen examinent les lingots de fer ramenés en surface. Photo E. Smit.



Si la surface occupée par les lingots a pu être assez raisonnablement estimée, il est autrement plus délicat d'évaluer le volume de ce chargement et, partant, son poids global. En dépit, en effet, de nos tentatives opiniâtres de démontage d'une tranche complète de lingots, sur une zone test, depuis la couche supérieure jusqu'à la base du chargement, l'entreprise n'a pu être menée à bien. Il faut essentiellement imputer la cause de cet échec au concrétionnement de la masse métallique qui ne laisse guère de prise au levier et pénalise l'usage d'un marteau pneumatique, sauf à prendre le risque d'endommager les lingots. Il faudra donc sans doute recourir à des micro-charges explosives afin de suffisamment ébranler la masse des lingots pour qu'il soit enfin possible d'en désolidariser les éléments constitutifs.

Dans l'état actuel de nos connaissances et en fonction des zones, on peut tout au plus estimer entre trois et cinq le nombre de couches superposées. Par ailleurs, dans la mesure où près de deux cents lingots ont été décomptés dans la seule couche supérieure visible et que le poids moyen initial d'un lingot, avant la graphitisation actuelle du métal, était sans doute sensiblement proche de 50 kilos ², on peut d'une part évaluer entre 600 et 1000 lingots le chargement de l'épave Natière 2, d'autre part estimer le poids total du chargement entre 30 et 50 tonnes.

On ne saurait enfin être complet dans notre description sans signaler ici la découverte, au milieu de l'agglomérat métallique des lingots, d'un certain nombre de concrétions ferreuses, grossièrement globulaires, d'une quinzaine à une vingtaine de centimètres de diamètre. On a suggéré qu'il pouvait s'agir de boulets en fonte de fer mais pour le vérifier il sera nécessaire d'attendre qu'on en ait prélevé quelques exemplaires. Il convient également d'ajouter que, par deux fois au cours du démontage, des clous de fer forgé ont été retrouvés soudés à la gangue (NAT 769 et 834, L. 9,2 et 9,9 cm). De dimensions équivalentes, ces clous méritent probablement d'être identifiés comme des clous de charpente.



Méthode d'inventaire

Il est très vite apparu que les lingots de l'épave portaient des inscriptions différenciées. Aussi, après avoir été triés en fonction, d'une part de leurs inscriptions, d'autre part de leur état de conservation ³, les lingots prélevés ont été rangés immédiatement au nord du site, afin qu'on en réalise un inventaire plus attentif. Menée sur 96 lingots, cette analyse sommaire a conduit à isoler 24 lingots dont l'état et l'intérêt apparents justifiaient qu'on les ramène à la surface afin de les étudier, dessiner et photographier en détail (cf. fig. 20 p. 28).

A l'issue de cette minutieuse étude, douze lingots ont été à nouveau sélectionnés afin de faire l'objet d'un traitement de conservation. Les autres ont été réimmergés près de l'épave, rangés dans une anfractuosité rocheuse située à quelques mètres au nord du carré B15, puis recouverts dans du géotextile et réensablés.

Morphologie des lingots

(planches 3 & 4, pp. 88-89)

Si une rapide observation avait conduit en 1999 à identifier *aussi bien des modules de 40 cm que des barres de plus d'un mètre, pour des largeurs qui oscillent ... entre 12 cm et plus de 20 cm*" (L'Hour Veyrat 2000 : 29), l'étude attentive de la campagne 2001 a conduit à nuancer ces premières estimations et permis de dissiper quelques doutes. En dépit du très petit nombre de lingots trouvés intacts, par suite sans doute de leur fragilité consécutive à la graphitisation du métal, on peut assez aisément leur reconnaître certains traits caractéristiques. Il s'agit pour l'essentiel de grandes barres de fer fuselées aux dimensions modérément standardisées. Elles sont habituellement longues de 80 à 93,5 cm pour une largeur moyenne de 11 à 15 cm et une épaisseur de 6 à 9 cm. La proportion longueur/largeur varie en général entre 5,5 et 8 et le rapport longueur/épaisseur oscille entre 9 et 11,5. Ces proportions ne sont cependant pas sans exception. Ainsi un lingot présente-t-il une largeur de 19 cm pour une longueur de 92 cm (Nat 976). Tous les saumons observés révèlent un profil identique, propre à en faciliter le démoulage et le transport, à savoir, une face inférieure plane - en fait la face supérieure lors de la coulée - et une face supérieure de section arrondie terminée aux extrémités par deux longs biseaux qui en simplifient la manutention. La section des lingots étudiés est très variable, depuis la demi lune régulière ou aplatie jusqu'au profil trapézoïdal.

Fonte de fer, fer forgé et acier

En dehors des rares cas où il existe à l'état natif, le fer réclame d'être extrait des minerais, où on le trouve à l'état d'oxyde ferrique, en le réduisant à haute température (1550°). La présence de carbone ou de phosphore permet néanmoins d'en abaisser le point de fusion.

Le premier produit de la fusion est une masse solide de fer dont le chauffage et le martelage permettent d'éliminer peu à peu les impuretés jusqu'à donner naissance au **fer forgé**.

Les deux principaux alliages de fer, l'acier et la fonte de fer, se distinguent essentiellement par leur pourcentage en carbone. Alors que l'acier ne contient que 1 à 2% de carbone, la fonte de fer comprend de 2 à 5% de carbone, ce qui a pour effet d'abaisser la température de fusion à 1150° mais engendre, par la présence de silicium, la formation de carbone pur, le *graphite*.

La **fonte de fer**, produit brut du haut-fourneau, sort liquide du creuset ce qui permet de la couler aisément dans des moules. Elle ne peut toutefois être travaillée comme le fer forgé ou l'acier.

L'**acier**, dit également **fer doux**, est obtenu par deux moyens : la carburisation contrôlée du fer forgé ou la décarburation de la fonte de fer (élimination du carbone et des impuretés du minerai). Après avoir été rougi, le métal est refroidi dans l'eau froide (la *trempe*). L'acier est plus homogène et dur que la fonte et sa résistance à la traction est deux fois plus grande.

(d'après Craddock 1995 & Encyclopedia Universalis)

29

N° de série	N° ISO	Dimensions (cm)			% conservé estimé	Poids		Inscription	
		L.	I.	H.		conservé (kg)	Rapport kg/cm ³ théorique		
6		66	10	9	60%	24,5	242	46 kg	Step. n. Onion
9		73	12	6	80%	14	375	41 kg	POTUXENT 1747
13		80	14	8	90%	19	471	70 kg	aucune
20		45	10	8	30%	11,5	313	28 kg	Step. n. Onion
22	884	87	11	8	95%	21	364	60 kg	Step. n. Onion
25	975	45	10	7	40%	5	630	25 kg	Step. n. Onion 1746
26		48	10	8	30%	5	768	30 kg	Step. n. Onion 1746
29	976	92	19	8	90%	50	279	110 kg	aucune
32	977	58	9	8	60%	8,5	491	33 kg	Step. n. Onion 1746
33	978	67	12	9	50%	25	289	57 kg	Step. n. Onion
37		64	13	8	40%	21,5	314	53 kg	POTUXENT
38		70	14	8	60%	28,5	275	61 kg	POTUXENT
43		42	11	8	30%	14,5	254	29 kg	Step. n. Onion
44		76	15	8	75%	29	314	71 kg	illisible
45		88	11	9	90%	44	198	68 kg	aucune
46		73	12	9	70%	45	175	62 kg	Step. n. Onion 1746
81		75	10	8	50%	17	353	47 kg	Step. n. Onion
84	979	79	13	19	80%	25	390	76 kg	Step. n. Onion 1746
93	980	81	14	7	95%	8	992	62 kg	POTUXENT 1747
94	981	43	12	7	30%	14,5	249	28 kg	POTUXENT
95	982	80	12	7	95%	27	248	52 kg	POTUXENT 1746
96		85,5	15	9	80%	46	252	91 kg	Step. n. Onion 1746
	768	68	9	9	75%	19,5	282	43 kg	Step. n. Onion 1746

Tableau 5.

Caractéristiques de 23 lingots de fonte de fer prélevés pour étude sur l'épave Natière 2.



Composés d'une fonte de fer à forte teneur en carbone, ces lingots ont subi une importante graphitisation depuis leur immersion. Conséquence de ce phénomène, ils sont désormais extrêmement cassants et malléables, au point qu'un simple nettoyage à la brosse végétale tend à en effacer les inscriptions. Leur poids s'est également très sensiblement modifié et il est bien délicat aujourd'hui de connaître avec certitude la masse initiale de ces gueuses au profil généralement incomplet. On constate simplement qu'un lingot auquel un élémentaire calcul de masse volumique ² prête un poids moyen initial de 30 kilos n'en pèse plus désormais que 5 (cf. lingot L26, tableau 5), ou qu'un autre, au poids théorique initial de 62 kg, n'en pèse plus que 8 (cf. Nat 980, tableau 5), soit une perte allant sans doute jusqu'à 83 ou 87% de la masse d'origine ⁴ !

Au regard des observations relatives à la technique de fabrication de ces saumons, on peut noter la présence de nombreuses bulles d'air piégées sur la face plane de plusieurs lingots (cf. lingots L14, L19, L26, L91, L93) et des traces très nettes de coulée sur les biseaux des faces supérieures (L11, L20, L26, L28, L93).

L'étude des inscriptions, *POTUXENT* en lettres capitales et *Stepⁿ Onion* en cursives, figurant sur la face supérieure d'un grand nombre de lingots, a permis de montrer qu'elles étaient moulées en relief, la première dans un cartouche quadrangulaire de 54 à 55 cm, la seconde dans un cartouche similaire de 36 à 38 cm. Si le cartouche *POTUXENT* est toujours, semble-t-il, placé au centre du lingot, le cartouche *Stepⁿ Onion* est pour sa part assez systématiquement désaxé, le plus généralement à droite mais aussi parfois à gauche de la face supérieure (cf. tableau 6, ci-dessous). On a même rencontré le cas d'un cartouche *Stepⁿ Onion* disposé obliquement (lingot L28).

30

Tableau 6.

Données et caractéristiques des cartouches inscrits sur les faces supérieures des lingots de fonte de fer.

N° inventaire	Inscription	Date	L. cartouche	Position sur le lingot
L 22 (Nat 884)	<i>Stepⁿ. Onion</i>	1746	38 cm	latérale droite
L 32 (Nat 977)	<i>Stepⁿ. Onion</i>	1746	38 cm	centrale ?
L 33 (Nat 978)	<i>Stepⁿ. Onion</i>	?	37,5 cm	latérale droite
L 84 (Nat 979)	<i>Stepⁿ. Onion</i>	1746	38 cm	latérale gauche ?
L 41	<i>Stepⁿ. Onion</i>	?	38 cm	latérale droite
Nat 939	<i>Stepⁿ. Onion</i>	?	37 cm	latérale
L 9	POTVXENT	1747	55 cm	centrale
L 12	POTVXENT	?	54,5 cm	centrale
L 93 (Nat 980)	POTVXENT	1747	54 cm	centrale
L 95 (Nat 982)	POTVXENT	1746	54 cm	centrale

Des inscriptions déterminantes

Dès le démontage des premiers lingots, les inscriptions lues sur leur face supérieure ont sonné le glas de la piste de la *Sainte Famille*. Deux dates figuraient en effet alternativement aux côtés des inscriptions *POTUXENT* ou *Stepⁿ Onion*, 1746 et 1747. Or, si les noms demeuraient énigmatiques et n'offraient aucune indication d'origine, la chronologie associée condamnait sans appel un naufrage daté de 1743 !

Identifier les inscriptions paraissait en tout cas le moyen le plus sûr de localiser avec quelque chance de succès le centre de production des lingots. A cet effet, de nombreuses pistes s'offraient à nous et l'on imaginait aisément que les explorer toutes réclamerait des mois, sinon des années. Or, grâce au concours de Brad Loewen, professeur-chercheur à l'université de Montréal et membre l'été dernier de l'équipe de fouille, il nous a été très rapidement donné de découvrir que les lingots de fonte de fer de l'épave provenaient de la côte est des Etats-Unis, entre Washington et Baltimore, sur les rives de la baie de la Chesapeake !



Figure 21.

Inscriptions *Stepⁿ Onion* et POTVXENT
Lingots 768, 977, 980 & 982.
(dessins C. Touzel & M.N. Baudrand)



La piste américaine

Si les anglophones de la fouille ont assez vite reconnu dans l'inscription *Stepⁿ Onion* figurant sur 21 des lingots inventoriés le diminutif du patronyme *Stephen Onion* et si chacun conjecturait qu'il devait très probablement s'agir du nom anglais de leur fabricant d'origine, il était autrement plus compliqué d'émettre des hypothèses étayées sur la localisation vraisemblable de sa fonderie.

Les premières pistes prospectées nous entraînèrent en Angleterre, à Iron Bridge et Coalbrookdale, le long de la rivière Severn, dans le Shropshire, arrière-pays de Bristol qui fut la région par excellence de l'industrie du fer. Une famille Onion y avait en effet exercé ses talents de métallurgiste dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Pour être séduisante, cette piste dût cependant être assez vite abandonnée car, en dépit des recherches menées par les spécialistes anglais, Richard Barker et Charles Bradley, il fut impossible d'y localiser le moindre Stephen Onion et la famille portant ce patronyme ne semblait pas y avoir exercé d'activité à cette époque.

Plusieurs spécialistes avaient en revanche noté l'existence d'importation par des forges anglaises, au milieu du XVIII^e siècle, de fer américain désigné sous le nom de POTUXERANT. Cette coïncidence et la consonance amérindienne du terme POTUXENT, incitèrent Brad Loewen à tourner ses recherches vers la côte est des États-Unis et à contacter à cet effet le professeur John Bezis-Selfa, du Wheaton College de Boston. Idée bénéfique s'il en est car le spécialiste américain n'hésita guère : il reconnut aussitôt dans les lingots de la Natière la production de deux fonderies de l'état du Maryland, celle de la Patuxent Iron Works installée sur la rivière Patuxent, au sud de la ville de Baltimore, et celle du fondeur Stephen Onion établie en 1745 sur la rivière Gunpowder, au nord de Baltimore (cf. fig. 16, pl. VIII, p. 2). Ces deux rivières débouchent toutes deux à quelques dizaines de kilomètres au nord du fleuve Potomac, dans la grande baie de la Chesapeake... La piste américaine effaçait ainsi définitivement la piste anglaise !

L'industrie du fer du Maryland

Encouragées par l'assemblée coloniale qui souhaitait voir se développer le travail du fer et la production de fonte, les premières industries du fer s'installèrent au Maryland vers 1715 et c'est à cette même époque, vers 1720, qu'un groupe d'investisseurs anglais, parmi lesquels Stephen Onion, créèrent en Angleterre la *Principio Company*, puis les *Principio Iron Works*. Bientôt missionné en Amérique par la Compagnie, Stephen Onion y créa un premier établissement métallurgique mais, jugé trop individualiste, il fut remplacé par John England, envoyé à son tour d'Angleterre. Ce dernier est de fait à l'origine du premier haut fourneau et de la première forge d'affinage du Maryland.

Quelques années plus tard, en 1726, on comptait déjà huit fourneaux et neuf forges dans le Maryland et les chiffres prouvent que cette expansion ne s'est pas démentie puisqu'à l'aube de la Révolution américaine, on y comptait quinze à vingt fourneaux et autant de forges. A titre d'exemple, il convient de rappeler qu'à la même époque, la colonie de Pennsylvanie, leader de la production de fer, comptait 23 fourneaux et 44 forges.

Il est difficile d'estimer la production du Maryland car les statistiques associent généralement les productions de cette colonie à celle de Virginie. Tout au plus peut-on rappeler qu'elles ont à elles deux exporté, en 1736, 2 458 tonnes de fonte de fer, soit près de 90% de la production américaine convoyée vers l'Angleterre ⁵.

Il est vrai que le contexte était favorable. La présence de minerais de fer en abondance et l'irrigation assurée par les nombreux cours d'eau qui se jettent dans la vaste baie de la Chesapeake garantissaient tant la production qu'un transport bon marché des produits manufacturés vers les ports d'embarquement fréquentés par les navires anglais. L'omniprésence

Les lingots de l'épave du *Machault*

Sept lingots de fonte de fer américains ont été découverts sur l'épave du navire français le *Machault*, armé à Bordeaux en 1759-1760 et perdu peu après dans la Baie des Chaleurs à Ristigouche, au Québec.

Parmi eux, se trouvent un lingot marqué *Stepⁿ Onion 1746* identique à ceux de la Natière, trois lingots marqués *PATUXENT 1755*, et deux lingots inscrits *1755 YORK*. Cette dernière inscription fait probablement référence aux productions de York County, sur les bords de la rivière Susquehannah, près des fonderies des rivières Gunpowder et Patuxent, en limite nord du Maryland ⁷ (cf. carte fig. 16, pl. VIII, p. 24).

La colonie du Maryland

L'économie de la colonie du Maryland, essentiellement fondée sur l'activité agricole et la culture du tabac, repose également dans une moindre mesure sur le travail du fer.

C'est le capitaine anglais John Smith qui explora le premier la région de Baltimore en 1608 et y découvrit la présence de minerai de fer. Près de trente ans plus tard, en 1634, les colons européens s'installèrent dans la région. Beaucoup étaient originaires des grandes régions productrices de fer en Angleterre. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'une des rivières sur laquelle se sont installées les premières fonderies fut baptisée par les colons du nom de la célèbre rivière du Shropshire, la *Severn* (cf. fig. 16, pl. VIII, p. 24).

La ville de Baltimore porte le nom de Lord Baltimore, ancien propriétaire du Maryland.



Les fonderies de la Patuxent

La rivière Patuxent, qui coule entre les villes de Washington DC et de Baltimore, se jette dans la baie de la Chesapeake à une vingtaine de kilomètres au nord du fleuve Potomac. L'origine du nom est probablement indienne, comme le sont les noms des autres cours d'eau voisins, Potomac, Choptank, Patapsco, Rappahannock, Susquehanna...

C'est la famille Snowden, originaire de Birmingham en Angleterre, qui construisit les *Patuxent Iron Works*.

La fonderie de Stephen Onion

C'est après avoir successivement dirigé les *Principio Iron Works* et les *Baltimore Iron Works*, que le "maître de fer" Stephen Onion créa en 1745 sa propre fonderie, sur la rivière Gunpowder.

En décembre de cette année là, il acheta en effet, pour la somme de 25 £ sterling et 10 £ du Maryland, des terres situées à *Leafs Chance* et à *William the Conqueror*, sur la rive nord des grandes chutes de la Gunpowder river et y bâtit aussitôt un haut fourneau et une forge, les *Gunpowder Iron Works* ⁶.

En 1749, suite à des inondations de la rivière, Stephen Onion reconstruisit son établissement et l'agrandit de sept habitations qu'il revendit avec sa forge en 1769.

Compte tenu de sa date d'acquisition des terres le long de la Gunpowder, il est probable que les lingots de la Natière munis du timbre *Stepⁿ Onion 1746* comptent parmi les premières productions de Stephen Onion.

de la forêt primaire autour des fonderies du comté assurait par ailleurs l'approvisionnement des établissements en bois et en charbon de bois.

Ces centres d'industrie produisaient essentiellement des gueuses de fonte de fer, en anglais *pig iron*, que l'impureté de leur composition réservait aux usages de fonte grossière et au lest de navires. Ces saumons pouvaient ensuite être affinés et transformés en barres de fer forgé et en divers articles à l'usage des populations locales. Mais la Couronne Britannique n'autorisait pas les colons américains à fabriquer leurs propres produits manufacturés. Elle avait donc mis en place un redoutable système économique au terme duquel gueuses de fonte de fer et fer forgé américains devaient être expédiés vers l'Angleterre afin d'y être transformés en produits manufacturés réexportés en particulier vers les colonies américaines. La vente de ces articles finis aux colons américains était source de grands profits.

En 1750, pour faciliter les contrôles, l'*Iron Act* imposa que les gueuses de fonte de fer portent désormais un timbre avec le nom du fourneau et la date de la fabrication.

Si l'origine américaine des lingots ne fait guère de doute, on peut en revanche s'interroger sur les raisons d'un tel chargement en cale d'un bâtiment apparemment français, voire malouin, coulé en rade de Saint-Malo. Peut-être s'agit-il d'une cargaison directement acquise sur les côtes américaines à moins que sa présence ne soit indirectement le résultat d'une prise anglaise ? Nous verrons dans le prochain chapitre les hypothèses qui permettent de concevoir la présence d'un tel lest à bord de l'épave Natière 2.

Des roches, des pierres et des cailloux...

Entre lingots de fonte et pierres de lest, les travaux de fouille 2001 ont sans doute pris souvent l'allure d'un travail de forçats en exigeant des membres de l'équipe une abnégation digne d'éloge face aux tâches on ne peut plus fastidieuses et épuisantes requises par le démontage et le transport des lingots puis des pierres de lest.

Si la présence d'un lest de pierres avait été signalée dès l'expertise de 1996, rien ne permettait néanmoins d'en estimer le volume. Or, il est apparu au cours de la fouille que ce ballast occupait les colonnes 15, 16, 17 et 18, sur plus de quinze mètres de longueur et huit mètres de largeur, soit une superficie d'environ 120 m² (cf. pl. IV, pp. 20-21) !

Méthode d'étude

Avant d'envisager tout démontage, le premier travail confié aux fouilleurs a été de mettre en évidence les caractéristiques générales de ce chargement et les limites de son emprise.

Une fois la couche supérieure du lest dégagée des laminaires et du sédiment qui la dissimulaient, un relevé systématique des pierres de chaque carré de fouille a été réalisé. Dans le même temps, une attention particulière a été portée à la distinction des profils pétrographiques attestés dans chacun des carrés, puis un échantillonnage rapide de chacun de ces modèles pétrographiques a été effectué afin d'être confié à fin d'analyse à un géologue. De manière à simplifier l'inventaire archéologique, un seul n° d'isolation (Nat 797) a été accordé à l'ensemble des pierres de la zone dégagée, sans que le carré d'origine ou la nature apparente de chaque roche ne donne matière à individualisation. Confirmée *a posteriori*, l'identification au sein de l'échantillonnage de profils pétrographiques nettement individualisés imposera peut-être cependant de réviser à l'avenir ce principe et d'attribuer à chacun un n° d'inventaire spécifique.

Le démontage du lest de pierres n'a été intégralement conduit qu'en partie orientale de la zone de fouille matérialisée en 2000, soit dans les colonnes



18 et 19. L'épaisseur de la couche et le profil très creux de l'épave dans cette zone ont, en effet, considérablement ralenti l'avancée des travaux. Il est apparu d'autre part que le lest des colonnes 18 et 19 était également composé pour l'essentiel de petits galets de silex, beaucoup plus fastidieux à déplacer que les gros blocs de pierre. Aussi, avons-nous décidé de suspendre le dégagement de ce lest et, en conséquence, de figer le lest des colonnes 15 à 17 afin de préserver l'épave de toute détérioration dans cette zone.

Composition du lest

Confié à la loupe et à l'œil averti de Louis Chauris, géologue brestois retraité du CNRS, l'échantillonnage des pierres de l'épave Natière 2 s'est révélé majoritairement composé de quatre types pétrographiques :

* *Le granit*

Les pierres de granit observées sur l'épave témoignent fréquemment de dimensions massives, parfois d'une cinquantaine de centimètres de section, et aucune d'entre elles ne semble avoir été taillée.

Cette roche est représentée par des individus de couleur sombre associant quartz, feldspath et mica noir, et par des pierres recoupées par des filons de tourmaline ou de pegmatite. La présence de granit cataclastique ou orienté est également attestée. Compte tenu des affleurements granitiques omniprésents dans le quart nord-ouest de la France, on peut envisager l'hypothèse que ces pierres ont une origine locale.

* *Les galets de silex*

Aux côtés du granit, le silex est, à coup sûr, le composant pétrographique majoritaire du lest de l'épave, notamment dans ses couches inférieures. La fouille du carré B18, en particulier, n'a pu être achevée cette année, tant les pierres de silex s'y trouvaient en grand nombre. Les fouilleurs ont ainsi, l'espace d'un été, éprouvé le sentiment décourageant de travailler à décharger un lest dont le contenu ne s'épuisait jamais...

Il est certain que les caractéristiques du silex justifient qu'il soit considéré comme le matériau roi des lest de navires. La dimension de ces nodules, de 3 à 18 cm de section, en facilite en premier lieu la manutention à l'aide de récipients variés, barils, sacs ou pelles. Etalés au sol, ils garantissent également par leur taille un plan de circulation et de pose relativement uniforme. Les pierres de silex offrent enfin l'avantage d'être omniprésentes le long du littoral, à proximité immédiate donc des zones portuaires, et ne présentent pas l'inconvénient de s'infiltrer comme le sable dans le fond des navires.

Les silex de l'épave sont composés de galets de plage et de rognons émoussés. On ne les trouve pas à l'état natif en Bretagne mais ils y ont été initialement transportés par la mer crétacée puis transplantés aux temps historiques à l'occasion des délestages de navires à l'entrée des ports.

Au granit et au silex, qui sont majoritaires, s'ajoutent deux autres types de pierres régulièrement découverts dans les carrés de fouille mais en quantité moindre :

* *Les pierres calcaires*

Ces pierres sont de teinte blanchâtre à beige et présentent souvent des perforations importantes, dues sans doute aux organismes marins. Les dimensions de ces pierres oscillent entre 10 et 25 cm.

Ce calcaire n'existe pas en Bretagne et dans les régions granitiques.

Les autres pierres découvertes sur l'épave Natière 2

Signalons, au titre des découvertes pétrographiques réalisées pendant la fouille, la mise en évidence de deux petits ensembles de pierres sans relation aucune avec le lest du navire :

Trois petits fragments de plaques d'ardoise, de moins d'une dizaine de centimètres de côté, sont apparus en surface du carré D16 (Nat 796). Ce carré n'ayant fait l'objet d'aucune fouille, mais d'un simple nettoyage des pierres de lest, l'appartenance à l'épave de ces fragments d'ardoises semble pour le moins douteuse.

Plus précieuse assurément est la découverte de 14 petits fragments de calcaire blanc dans le carré C18-3 (Nat 888, cf. fig. 22). La découverte groupée de ces éléments au module assez semblable et l'aspect très pur de ce calcaire inclinent à penser qu'il s'agit de matière première destinée à entrer dans la composition de peinture, de potasse ou de chaux.



Figure 22. Pierres calcaires Nat 888 (photo O. Hulot)



* *Le quartzite noir*

De nombreuses pierres de quartzite noir à grain très fin, souvent de grandes dimensions, parfois une cinquantaine de centimètres de long, ont été trouvées dans les différents carrés du site. Il s'agit d'une variété de quartz phtanite à grains extrêmement fins et finement litée.

Cette pierre n'a pas d'aire géographique d'origine bien localisée.

Enfin, et en moindre proportion, des poudingues alvéolés composés de petits galets de silex arrondis, de quartz émoussé et d'autres matériaux ont été mis en évidence sur le site. Ceux-ci sont identifiés comme des conglomérats marins ayant fixé des débris pétrographiques érodés tombés à l'eau.

Au bilan, l'hétérogénéité du lest de l'épave Natière 2 est évidente puisque pas moins de quatre types principaux de pierres ont été inventoriés. Il faut en revanche souligner la relative stabilité de la composition pétrographique de chacun des carrés étudiés au cours de la fouille (cf. fig. 14, pl. VI, p. 23).

Si le granit et le quartzite, bien présents en Bretagne et dans le Cotentin, peuvent témoigner d'une origine locale, le calcaire est en revanche absent du quart nord-ouest de la France et convient mal à l'association avec les roches précédentes. Quant au silex, sa présence sur un navire présumé d'origine locale peut être le résultat de multiples délestages de navires en provenance de zones à fortes concentrations de galets de plage ou tout simplement être due à l'utilisation de galets laissés sur le littoral breton par la mer crétacée.

Répartition spatiale du lest

L'étude de la répartition du lest de l'épave Natière 2 met en évidence des constantes sur l'ensemble de la zone et, en particulier, l'évidente similitude des associations pétrographiques d'un carré à l'autre, ce qui tend à prouver que le chargement de ces pierres a été effectué en un même moment.

On peut simplement noter que la couche supérieure du lest paraît plus volontiers faire place aux blocs granitiques de grand module cependant que les couches inférieures sont plus généralement composées de cailloutis de silex. Mais cette répartition n'est peut-être somme toute que le résultat d'un simple *filage* vers le bas du site des éléments pétrographiques les plus petits.

La cuisine et la préparation des aliments

Alors que la diversité des éléments d'armement et de tonnellerie mis au jour sur l'épave Natière 1 leur avaient mérité d'inaugurer dans nos précédents rapports la présentation des découvertes mobilières, la campagne 2001 s'est à l'opposé montré avare de ce type de mobilier. C'est pourquoi nous débuterons cette année par la description des éléments liés à la cuisine du bord.

Les briques du four et de la cuisine

De même que les éléments de la cuisine avaient été localisés sur l'épave Natière 1, à proximité de l'étrave, dans les carrés H23 et H24, la zone de cuisine de l'épave Natière 2 a été mise en évidence cette année dans le carré B19, près de l'extrémité avant du bateau. C'est d'ailleurs la découverte de plusieurs briques disjointes affleurant le sable, à une vingtaine de mètres au nord-est de l'agglomérat de lingots, qui nous a conduits à implanter un carroyage dans ce secteur afin d'y rechercher d'hypothétiques vestiges des activités culinaires du bord.

Figure 23.

Briques de l'épave Natière 2
(photo O. Hulot)



Et, de fait, à peine inaugurée la fouille du carré B19, les premiers témoignages de la cuisine sont apparus, primitivement sous la forme d'un amas de briques éparpillées sur l'ensemble du carré sans ordre apparent. Bien qu'aucune structure bâtie ou maçonnée ne soit associée à ces briques, dont quelques unes portent encore des traces de mortier, on est fondé à penser qu'il s'agit de la maçonnerie effondrée des parois du four ou de la cuisine du bord.

Les dimensions des briques sont assez constantes, de 22,5 à 23 cm de long, pour 10,5 à 11 cm de largeur et 5 cm d'épaisseur. A titre de comparaison, on signalera que les briques mises au jour en 1999 et en 2000 sur l'épave Natière 1 affichaient des dimensions sensiblement moindres. On y trouvait en effet, rangées dans un aménagement en bois, des briques de 17 x 10,5 x 3,5 cm (Nat 225) et, dispersées sur la zone de la cuisine, des briques de deux modules : 18 x 9 x 3,5 cm et 21 x 10,5 x 3,5 cm (Nat 398, 404 & 702). Si ce dernier module est fort proche de celui des briques découvertes sur l'épave Natière 2, il s'en distingue pourtant, tout comme celui des autres briques retrouvées sur l'épave Natière 1, par une épaisseur qui avoisine 3,5 cm et non 5 cm comme sur l'épave ouest ⁸.

La vaisselle culinaire

Alors qu'un grand nombre d'assiettes et de plats en étain, découverts au milieu des briques éparpillées, se rattache au service des aliments et que plusieurs récipients de grès normands se rapportent à leur stockage, peu d'objets participant directement de la préparation des repas ont été mis au jour.

On ne citera ici que les éléments significatifs figurés sur la planche 7.

Le chaudron gradué Nat 962

Cet objet en alliage cuivreux, découvert entier quoique écrasé, portait sur sa paroi interne treize lignes incisées superposées indiquant un système de graduation. L'état déformé de l'objet n'a cependant pas encore permis d'estimer dans quel système de mesure ces graduations étaient exprimées.

L'objet présente un fond plat et des parois assez verticales définissant un diamètre de 37 cm à l'ouverture. Il est réalisé à partir d'une feuille de cuivre mise en forme et roulée vers l'extérieur à hauteur de la lèvre afin de former un bourrelet. La présence de plusieurs rivets en partie supérieure de la paroi indique que le chaudron était muni à l'origine d'adjonctions disparues, probablement en fer comme l'indiquent les traces métalliques présentes sur le corps de l'objet. La disposition de quatre de ces rivets, groupés et alignés, révèle sans doute l'existence d'une anse en fer disparue. Par ailleurs, la présence de deux rivets diamétralement opposés est peut-être le signe d'un système de suspension.

Le terme de chaudron, bien qu'en l'absence de toute preuve d'un usage spécifique au feu, semble préférable à celui de bassine, eu égard aux anses dont il était sans doute muni, à sa possible suspension et au matériau dont il est façonné.

La bassine en cuivre Nat 890

Bien que ce récipient ait été découvert parmi les assiettes en étain Nat 889 & 891, il semble pourtant relever du chapitre des préparations culinaires. Le fond rond de cette bassine d'une vingtaine de centimètres de diamètre d'ouverture donne légitimement à penser qu'elle devait être posée sur un support.

Cette bassine est façonnée comme le chaudron Nat 962 d'une feuille de cuivre mise en forme et roulée vers l'extérieur, à hauteur de la lèvre. On notera que ces deux objets en alliage cuivreux offrent certain parallèle avec les pièces Nat 392, 423 & 424 découvertes en 2000 sur l'épave Natière 1



Du charbon de terre...

Pas moins de 38 fragments de charbon de terre, notamment 15 nodules en C18-2/3, 10 en B19-5, 7 en D18 et 5 en C18-6, ont été inventoriés cette année (Nat 782). La présence de ce combustible, qui est sans doute à mettre en relation avec la cuisine du bord, est relativement étonnante sur un navire français du milieu du XVIIIe siècle. On sait en effet qu'à la différence des Anglais, les Français ont remplacé tardivement bois et charbon de bois, qu'ils avaient en abondance, par du charbon de terre.



(L'Hour Veyrat 2001 : 94).

Le couvercle Nat 857

Réalisé dans un alliage métallique encore non identifié, cet objet a très mal supporté son séjour sous-marin. D'un diamètre proche de 30 cm, il est formé de deux feuilles métalliques pincées et soudées sur leur pourtour afin de former un couvercle muni d'un rebord destiné à s'encaster dans un récipient. On distingue sur le dessus les vestiges d'une pièce quadrangulaire indistincte, peut-être un renfort, fixée par cinq rivets.

La vaisselle de terre

(planche 5, p. 90)

Exception faite des grands récipients en grès normand qui seront décrits ci-dessous, seuls deux éléments de céramique commune ont été découverts en 2001.

La jatte en céramique Nat 936 a été trouvée brisée en 17 fragments dans le carré B19, parmi des éléments de platerie d'étain. Elle présente un diamètre à l'ouverture de 34 cm.

Le bol Nat 952, également découvert en B19, est muni de deux oreilles plates, larges de 6 cm, et a bénéficié d'une belle glaçure plombifère vert olive sur la partie supérieure. Son diamètre d'ouverture est de 16 cm.



36

Figure 23. Pots et bouteilles en grès normands de l'épave Natière 2 (photo F. Osada).

Les récipients de stockage

(planche 6, p. 91)

Le carré C18 s'est singularisé par la découverte de nombreux récipients en grès. Ces derniers sont à rattacher à la grande famille des grès normands produits, au cours des périodes moderne et contemporaine, en quantités massives dans les ateliers du Bessin, autour de Bayeux (atelier de Noron-la-Poterie), et du Domfrontais (atelier de Ger), au sud-ouest de la région. Trois types de récipients ont été cette année individualisés.

Les pots à conserve

Cinq individus de ce type ont été mis au jour en 2001, quatre d'entre eux dans le carré C18, le cinquième posé sur une assiette en étain dans le carré B19 (Nat 930). Ces individus ont été découverts extrêmement fragmentés et seul un remontage minutieux des tessons a permis d'en reconstituer la forme. Si trois pots affichent des dimensions similaires, en particulier une hauteur de 25 cm, un autre récipient montre une hauteur légèrement supérieure, soit 27 cm. Il présente en revanche le même diamètre que les autres (Nat 1001). Tous ces récipients étaient munis d'une anse rubanée, à l'exception du pot Nat 1000 où son absence semble d'ailleurs plutôt le fait d'une conservation imparfaite de l'objet.

La pâte de ces pots est marron et les surfaces rugueuses varient du gris sombre au noir à l'intérieur, au gris ou marron à l'extérieur.

Si la fonction de pots à conserve de ces récipients paraît évidente, compte tenu de leur ouverture étroite (Biancamaria 1997 : 97), de leur lèvre débordante qui en facilite la fermeture et de leur module uniforme, il paraît néanmoins préférable de renoncer pour les qualifier au terme de *vingtain* utilisé dans nos rapports précédents (L'Hour Veyrat 2001 : 108). Il semble en effet que ce terme soit à réserver à de grands pots à conserve d'une contenance de 20 litres. Or, tant par leurs faibles dimensions que par l'anachronisme du calcul en litre, les pots de la Natière ne peuvent être associés à cette classification générique (Bertaux 1993b : 68).

Le terme de pot à conserve semble du même coup le mieux approprié aux récipients à anse du site. Il évite tout risque de confusion avec un qualificatif de contenance et convient à la polyvalence d'emploi voire de réemploi de ces céramiques tournées en grande série par les ateliers bas-normands. Commercialisés sous le terme de saloirs à viande, de pots à graisse, à beurre ou à crème, ces conteneurs étaient de fait réutilisés et satisfaisaient aux usages les plus variés.

Rappelons à ce propos qu'un pot identique avait été trouvé entier sur le site A/B des épaves de La Hougue (Saint-Vaast-La-Hougue, STVH 450).



De profil équivalent, il ne mesure néanmoins que 19,6 cm de hauteur et il est muni d'une ouverture sensiblement plus large que celle des pots de la Natière.

Les caractéristiques générales de la pâte de l'ensemble de ces objets, couleur marron à coeur, surfaces variant du gris au brun ou au noir, les assimilent à des productions des potiers de Ger, dans le Domfrontais.

Les bouteilles

Quatre bouteilles cylindriques, plus ou moins complètes, ont été découvertes dans les carrés C18 et B19. Les deux exemplaires entiers Nat 853 et 1003 présentent un haut col terminé par une large bague plate.

La teinte homogène grise à gris bleuté de la face extérieure de ces objets indique sans doute qu'ils étaient placés à l'intérieur de grands récipients lors de la phase de cuisson (Biancamaria 1997 : 100).

La capacité de ces bouteilles n'a pas encore été mesurée.

Les cruches à bec

Cette production n'est attestée que par deux individus découverts dans les carrés C18-2 et C18-3. La cruche Nat 854 est apparue intacte, glissée sous la feuille de cuir Nat 873 et bloquée contre la bouteille en grès Nat 853. Des graines de *capsicum*, piment ou poivron, ont été trouvées à l'intérieur (voir ci-contre). La seconde cruche (Nat 881), bien qu'incomplète, semble présenter des caractéristiques identiques.

Toutes deux montrent une panse ronde surmontée d'un petit col cylindrique avec quelques cannelures. Un petit bec verseur est ménagé sur la lèvre et l'anse, de section ronde, prend naissance sur le haut du col. La hauteur de la cruche Nat 854 est de 27 cm pour un diamètre maximum de 24,8 cm.

Les surfaces sont brunes et montrent une vitrification partielle due à la projection de sel marin lors de la cuisson. De grosses inclusions blanches sont présentes dans la pâte et celle-ci est moins sonnante que celle des bouteilles et des pots à conserve.

En dépit des différences constatées dans la composition de la pâte, les caractéristiques de ces cruches nous incitent une nouvelle fois à leur privilégier une origine dans les ateliers du Domfrontais.

Les ossements animaux

Contrairement aux ossements mis au jour sur l'épave Natière 1, les ossements animaux découverts cette année témoignent tous de vivres embarqués. Ils ont été confiés aux archéozoologues Magali et Philippe Migaud afin qu'ils en réalisent l'étude et complètent notre connaissance des espèces embarquées sur les deux épaves ⁹.

Il ressort de leur analyse que l'épave 2 a livré 82 restes osseux, dont 16 non identifiés, en 2001. Ce matériel paraît avoir beaucoup souffert lors de son immersion car il est, dans l'ensemble, très érodé et plus abîmé que celui mis au jour sur l'épave Natière 1. On peut partiellement expliquer ce phénomène par le fait que ces ossements ont, dans leur grande majorité, été retrouvés en couche supérieure des vestiges, au contact des briques de four et des pierres de lest.

La répartition des restes (cf. fig. 24 ci-contre)

62% des restes osseux proviennent du carré B19, où sont apparues les structures de la cuisine.

Plusieurs fragments osseux, découverts dans les carrés B18, B19 et C18, ont pu faire l'objet de remontage sur des cassures anciennes, ce qui témoigne d'une certaine dispersion du matériel osseux dans ces carrés.



La cruche en grès Nat 854
(photo O. Hulot).

Les graines de la cruche en grès Nat 854

Le tamisage de la cruche Nat 854 pendant la fouille a permis de mettre en évidence plusieurs centaines de graines identiques. Celles-ci ont été confiées à Véronique Mattered (Afan/Cravo, UMR 7041 ArscAn) pour analyse. Il en ressort qu'il s'agit d'une plante de la famille botanique des Solanacées, à laquelle appartiennent entre autres, la tomate, l'aubergine, la pomme de terre, le poivron et le piment. Les graines sont très vraisemblablement du genre *Capsicum* car elles sont très proches des graines actuelles. Ce genre comprend deux espèces, le piment *Capsicum frutescens* et le poivron *Capsicum annum*, qu'il sera sans doute possible de mieux distinguer après une étude plus approfondie des graines. Le piment serait originaire de Més-Amérique et le poivron des régions du Brésil et de la Bolivie. Il s'agit donc de deux plantes sub-tropicales.

37

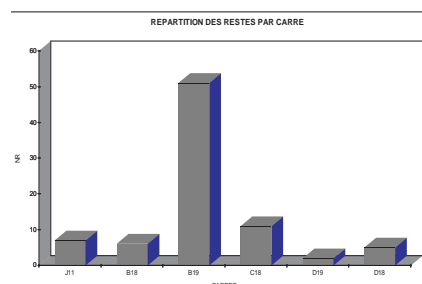


Figure 24 (graphique P. & M. Migaud).



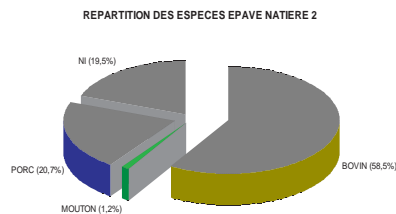


Figure 25 (graphique P. & M. Migaud).

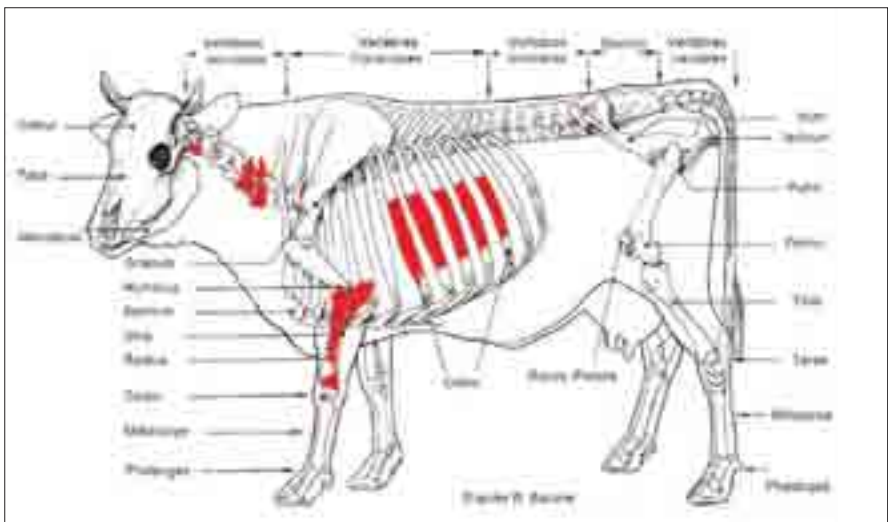
Les espèces présentes (cf fig. 25 ci-contre)

Parmi les ossements identifiés, deux espèces sont majoritairement présentes sur le site : le porc et le bœuf. Une scapula de mouton est la seule pièce de petit ruminant collectée.

Le bœuf est majoritairement représenté avec presque 60 % des restes. Il s'agit de jeunes animaux, d'un âge inférieur à trois ans, voire de très jeunes individus âgés de moins d'un an. Trois ensembles cohérents d'ossements peuvent être mis en évidence (cf. fig. 26, ci-dessous) :

- * Cinq côtes découvertes en connexion en C18, et présentant des traces de découpe distale transversales constituent un ensemble qui justifie d'être identifié comme un plat de côte de boucherie.
- * Trois vertèbres cervicales -dont deux en connexions anatomiques- présentent une découpe parasagittale droite. Retrouvées en B19, elles correspondent à la pièce bouchère du collier.
- * Sept pièces osseuses mises au jour en J11, un humérus, un radius, une ulna et un os du carpe (capitotrapézoïde), reconstituent un membre antérieur de bœuf.

Figure 26. Localisation des pièces osseuses dans un squelette de bœuf (image P. & M. Migaud, d'après R. Barone).



Si les deux premiers ensembles sont caractéristiques de morceaux de découpe bouchère, le troisième groupe laisse plutôt penser à la présence à bord d'une carcasse entière ou d'un animal sur pied. Or, si les carrés C18 et B19 sont contigus et situés à proximité immédiate de la cuisine, le carré J11 est localisé à l'extrémité sud-ouest de l'épave, en dehors même des vestiges architecturaux (cf. plan général pl. 1, p. 86).

Il est surprenant de noter le faible nombre de membres pelviens découverts pour l'instant sur l'épave. Alors que 26 fragments du squelette axial et 16 fragments de membre thoracique ont été inventoriés, seulement 5 pièces osseuses de membre pelvien ont été récoltées.

Le porc est représenté par 17 restes osseux. Il s'agit, comme pour le bœuf, de jeunes individus d'âge inférieur à trois ans et même de très jeunes, âgés de moins d'un an.

* *scapula* : omoplate

Le mouton n'est attesté que par une seule pièce osseuse, la scapula* gauche d'un animal de très petite taille et très gracile, qui peut être comparé à l'actuel mouton d'Ouessant. Cette pièce porte la trace d'une usure importante en face médiane, particulièrement au niveau du col de la scapula, qui lui donne un aspect d'os poli. La présence de stries parallèles détectables sous le polissage indique l'utilisation d'une lime. Cet os a sans doute subi un début de travail pour une réutilisation ultérieure.

Compte tenu de la faiblesse numérique de l'échantillon statistique étudié en 2001, on s'en tiendra à de prudentes hypothèses dans la comparaison des sites Natière 1 et 2, d'autant que la collecte de nouveaux ossements



risque fort de modifier à l'avenir les chiffres existants. Il semble toutefois que l'épave Natière 2 révèle une proportion plus importante de bœuf que l'épave Natière 1, elle même plus riche en porc. On peut d'autre part penser que les caractéristiques des moutons sont identiques et qu'ils sont de même gabarit sur les deux épaves.

On verra plus loin, en traitant des hypothèses d'identification de l'épave (infra chapitre III), que la connaissance des proportions et de la nature des vivres embarqués peut se révéler d'un intérêt précieux au regard de l'itinéraire du navire. Un inventaire complet devrait ainsi permettre de diagnostiquer si le navire entraît ou sortait du port. La présence, en effet, à l'arrière du bâtiment, d'un bœuf sur pied ou d'une carcasse destinée à la table des officiers paraît mieux convenir à un navire gagnant le large qu'à un bâtiment entrant dans les passes au retour d'une longue campagne hauturière. Il serait de même utile de recenser des informations objectives sur la préparation du porc et du bœuf, les avantages comparés de leur salaison, l'usage qui en était fait et la durée de conservation de ces espèces une fois salées.

La tonnellerie

Ainsi que nous l'avons signalé, peu de choses sont venues cette année augmenter notre connaissance des ouvrages de tonnellerie. Les rares éléments découverts en 2001 offrent toutefois de précieuses informations.

Les futailles

Trente et un éléments disjoints de fonçailles, douelles, barres, bonde ou cerclage en bois de futailles ont été découverts dans les carrés B18, B19 et C18. L'analyse de leurs dimensions, effectuée pendant la fouille par Brad Loewen, met en évidence la présence conjointe de pièces de barriques, de demi barriques et de quarts.

Le fragment de douelle de chêne Nat 988 * présente, en face externe, les vestiges d'une inscription **I AR** (cf. pl. 8, p. 93).

Les ouvrages de barillat

Deux ouvrages entiers de petite tonnellerie ont été mis au jour cette année (cf. pl. 7, p. 92).

Le seau F36

Découvert dans le carré B19-1/2, ce seau en chêne était encore muni de son cerclage en aulne et du noeud du cordage de suspension qui passait par les trous des deux plus hautes douelles. D'une hauteur maximale de 36 cm pour une hauteur utile de 26 cm, ce seau était constitué de huit douelles, d'un fond en deux parties, d'un triple cerclage d'aulne refendu en partie haute et d'un double cerclage en partie basse.

Un second seau, dont seule la partie inférieure de onze douelles est préservée, a été découvert dans le carré B19-5.

Le tonnelet F40

Ce bel ouvrage de barillat a été trouvé dans le carré C18-3. Façonné en mélèze ou en épicéa, il est composé de huit douelles et d'un fond incomplet. Le second fond quant à lui a disparu. Son maintien en forme est assuré par un triple cerclage en saule refendu.

L'utilité d'un tel tonnelet, long de 34,5 cm pour un diamètre au bouge qui n'excède pas une dizaine de centimètres, reste pour l'heure énigmatique.



Douelle en chêne Nat 988
(photo O. Hulot)

39

* Les déterminations d'essences mentionnées dans ce rapport ont été réalisées par Charles Dagneau grâce à l'équipement du Laboratoire du Muséum d'Histoire Naturelle de Dinard.

Que l'équipe du muséum et son directeur, Christian Retière, en soient ici chaleureusement remerciés.

Tonnelet F40



Seau F36



Reconstitution des ouvrages de barillat
Dessins M.N. Baudrand





Figure 27.

Détail d'un compas de tonnelier.

Habit de tonnelier, gravure de Nicolas de Larmessin, fin XVIIIe s. (BNF Estampes, Oa 60 pet f°)

Les articles du calfat

Si, au titre des articles du calfat, peu de choses ont été trouvées cette année, on peut néanmoins mentionner ici deux catégories d'objets, en sus du maillet :

40 Deux chopinettes de pompe...

C'est sous ce terme que les inventaires de navires malouins décrivent les pièces cylindriques fixées en partie basse du corps des pompes, par opposition aux heuses, qui sont des pistons mobiles placés plus haut dans le conduit. A leur découverte le long de la face latérale de la porque du carré C18-5, ces deux chopines en orme tourné étaient encore munies de leur arceau de fer.

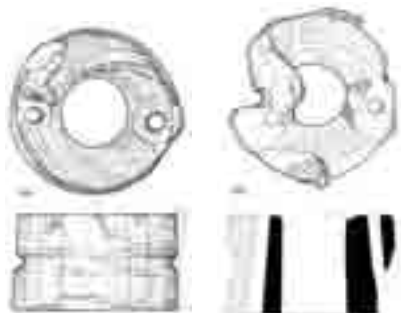


Figure 28.

Chopines de pompe Nat 956 & 957 (diam. ext. 10 cm). Dessins M.N. Baudrand



Les compas de tonnelier

Deux objets assemblés en bois de résineux ont été découverts à quelques jours d'intervalle dans le même carré C18-3. Ils étaient tous deux formés d'une lame de bois souple maintenue en demi cercle par ses extrémités vissées à force sur une pièce transversale (cf. pl. 8 et fig. 27). Celle-ci est tournée, munie d'un corps central renflé et de deux longs pas de vis de sens opposé destinés à écarter ou à rapprocher les branches de la lame. Le corps central aminci de la lame n'est pas conservé. La pièce Nat 835 conserve encore la mortaise destinée à accueillir l'une des deux pointes du compas.

La longueur totale de la pièce transversale filetée est de 27,2 cm. Les pas de vis ont une longueur d'environ 7,5 cm et montrent un profil triangulaire.

L'outil permet au tonnelier de déterminer par approximation le diamètre à donner à la fonçaille du tonneau afin que celle-ci s'encastre parfaitement au fond des jables (Verdier Heitzler, tome 4, 2001 : 376).

Les outils de travail du bois

Outre les deux compas de tonnelier précédemment cités, un certain nombre d'autres outils ont été trouvés en 2001 sur l'épave 2. Nous nous attacherons ici à décrire les objets présentés sur la planche 11.

Les tarières

Trois poignées de tarière, dont deux au moins sont tournées en bois d'orme, ont été découvertes dans les carrés contigus B18-9 et C18-3. Aucune d'entre elles n'a malheureusement conservé son fer.

La poignée Nat 901 est longue de 47,6 cm pour un diamètre maximum de 7,6 cm.



Le rabot Nat 771

Découvert en C18-6, ce rabot en hêtre de 17,8 cm de longueur, soit 6 pouces 6 lignes, paraît complet bien que ses surfaces soient endommagées. On distingue la présence d'une large cavité subcirculaire, en avant de la clef qui maintient en place le fer de 4,8 cm obliquement implanté. Son examen révèle de nettes traces de fers de gouge et de ciseau et un comblement par de la matière ferreuse.



Destinée à évacuer les copeaux de bois, cette cavité servait peut-être également à accueillir les têtes des clous qui fixaient éventuellement une poignée placée à gauche de l'objet.

Le trusquin Nat 46

Trouvé lors de l'expertise de 1996, dans la partie est du carré G14, cet objet en chêne, long de 29 cm et constitué de deux parties assemblées, présente un plateau rectangulaire coulissant qui porte, sur sa face supérieure, plusieurs droites de repérage incisées à la pointe sèche. L'absence de pointe à tracer et d'une clef pour bloquer le plateau semblent indiquer qu'il s'agit là d'un outil non fini.

Le maillet de calfat

Quoique excessivement endommagée, la tête de maillet Nat 781, découverte en C18-7, mérite d'être ici présentée parce qu'une pièce

identique a été trouvée en 1999 sur l'épave Natière 1 (L'Hour Veyrat 2000 : 35 & 91). La longueur de cette seconde tête de maillet est de longueur un peu moindre que la première, 42,5 cm au lieu de 44 cm. Elle est encore munie de sa virole métallique à l'une des deux extrémités.

La pierre à meule Nat 958

Comme en 1999, sur l'épave Natière 1 (L'Hour Veyrat 2000 : 92), une pierre de meule a été trouvée cette année en D18. Quelques vestiges de fibres ferreuses conservés dans le trou de l'axe indiquent que cette meule était montée sur un arceau en fer forgé.

D'une épaisseur de 7,2 à 7,6 cm, cette pierre présente un diamètre bien inférieur à celui de la pierre trouvée en 1999, 34 cm au lieu de 43,5 cm pour 7 cm d'épaisseur. Encore ce diamètre n'est-il très certainement dû qu'à l'usure plus grande de cette pièce. Une seule des deux faces de cette meule porte les traces de l'outil utilisé pour le dressage de la pierre.

Le manche d'outil en bois tourné Nat 792, trouvé dans le carré C18-5, est sans doute celui d'un ciseau ou d'une gouge. Quant au manche en frêne Nat 837 découvert en C18-3/6, il est très certainement celui d'une hache dont le fer a disparu.

Eclairage et service des liquides (cf. photo de couverture)

Les chandeliers (planche 10, p. 95)

Deux beaux chandeliers en métal ont été découverts le même jour dans le carré B19-5 (cf. F34 & 35, pl. 4).

Le chandelier en étain Nat 933, dont la partie haute n'a pas été retrouvée, était posé parmi plusieurs plats et assiettes d'étain. Son pied octogonal était replié sur lui-même.

Le chandelier en alliage cuivreux Nat 943 a été découvert posé sur le plat en étain Nat 949. Les caractéristiques de sa base octogonale attribuent à ce chandelier une datation plus ancienne, sans doute de la fin du règne de Louis XIV ¹⁰.

Alors qu'un pied de chandelier en étain, découvert en 2000 dans le carré H12 (Nat 485), participait sans doute des articles du chirurgien, les deux éléments d'éclairage trouvés cette année étaient affectés au service de la table. Rappelons à ce propos que l'épave Natière 1 n'a, à ce jour, pour sa part livré qu'une seule lampe à huile à quatre becs tréflés (Nat 274). Les inventaires avant adjudication de navires malouins signalent pourtant fréquemment la présence à bord de deux ou quatre chandeliers de cuivre ou d'étain ¹¹, habituellement confiés à la responsabilité du maître d'hôtel.

Le pichet en étain (planche 10, p. 95)

Soudé à une concrétion ferreuse en B18-6, le pichet Nat 924 en étain tourné était encore muni de son couvercle articulé et de son pousier à deux glands de chêne. Il affiche une hauteur de 23,2 cm pour un diamètre maximal de 14 cm. Pour l'heure, la surface localement concrétionnée de l'objet n'a pas permis d'y vérifier la présence d'éventuels poinçons.

Ce type de pichet, d'une forme très usitée et qui n'a que faiblement évolué du XVIIe au XIXe siècle, ne semble pas avoir été réservé à un contenu particulier, eau, vin ou cidre. En revanche, sa contenance, fixée par les potiers d'étain, est très probablement équivalente à un pot. Il n'a pas été encore possible de déterminer de quel pot il s'agit, de Paris, de Rennes ou de Saint-Malo... (Verdier Heitzler 2001).

... et de la résine végétale...

Plusieurs éléments de résine végétale ont été découverts dans les carrés B18-3/6 (Nat 872) et B19-1 (Nat 971), au milieu des pierres de lest. La façon dont les fragments de résine se sont figés autour des galets du lest (cf. figure ci-dessous) indique que la résine a dû couler au fond du navire, ce qui suppose qu'on l'avait préalablement chauffée pour l'utiliser sans doute à quelques travaux du bord : étanchéité et protection de la carène, goudronnage des cordages, ...

Ce matériau était généralement conservé par le calfat.



Figure 29. Galet de silex pris dans un bloc de résine végétale solidifiée (Nat 872). Photo O. Hulot.



La vaisselle de verre (planche 11, p. 96)

Les bouteilles de verre



Bouteille Nat 880
Photo O. Hulot

Deux bouteilles à vin ont été découvertes cette année en B18-2 et C18-3. La première ayant, hélas, perdu son goulot après sa mise au jour, présente une haute panse cylindrique poursuivie par un long col (Nat 816). La seconde, découverte encore bouchée, possède une épaule tombante et un col trapu terminé par une simple bague fine à hauteur de la lèvre (Nat 880). Cette forme, haute de 22,5 cm, semble proche de la bouteille Nat 18 mise au jour en 1995 par les inventeurs du site.

Des formes plus globulaires, dites à panse en oignon, avaient été trouvées par les inventeurs du site en 1995 (Nat 3, 8, 11, 13, 40) ainsi que l'illustre la bouteille Nat 11 sur la planche 13. Ces objets sont d'un modèle similaire à la bouteille Nat 667 découverte en 2000 (L'Hour Veyrat 2000 : 108).

Un quatrième type de bouteille attesté sur l'épave Natière 2 est composé de bouteilles à panse de section rectangulaire (cf. Nat 865 sur planche 13). Des individus comparables avaient été découverts en 1995 et 1996 (Nat 9 & 42). Seul le fond de ces objets extrêmement fragiles nous est parvenu mais leur conservation apparaît encore bien problématique.

On peut supposer que le contenu traditionnel de ces bouteilles était du vin, voire de l'alcool blanc pour les bouteilles de section rectangulaire. Il était probablement prévu de ranger celles-ci dans des caisses compartimentées.

Un petit flacon bouché

42



Flacon bouché Nat 49
Photo F. Osada

Un petit flacon en verre vert de 10 cm de haut, de section carrée, encore muni de son bouchon, a été découvert en 1996 entre les carrés G13 et H13 (Nat 49). Il contient encore un liquide sombre qui a été confié par le laboratoire Arc'Antique au C2RMF pour étude. Ce liquide n'a cependant toujours pas été analysé et l'on en ignore donc pour l'heure la nature, encre ou produit pharmaceutique...

Signalons qu'un flacon de même forme quoique plus grand, puisqu'il affiche une hauteur de 16 cm, a été découvert sur l'épave de l'*Alcide*, corsaire malouin coulé en baie de Morlaix en 1747.

Des verres de table

Un petit gobelet à côtes en verre transparent blanc, découvert par les inventeurs du site en 1995 (Nat 10), complète une série déjà attestée par deux fonds de gobelets trouvés en H12 en 2000 (L'Hour Veyrat 2001 : 46).

En revanche, le pied de verre blanc incolore Nat 893, découvert en C18-3, constitue le premier et pour l'heure l'unique témoignage de verres à tige.

Le service des aliments et la table

La platerie d'étain (planche 12, p. 97)

La campagne de fouille 2000 avait révélé dix plats et assiettes en étain sur l'épave Natière 1 et deux de plus sur l'épave Natière 2. La fouille 2001 a permis à son tour la découverte de 21 nouveaux plats et assiettes sur l'épave Natière 2, ce qui porte le nombre total de plats et assiettes d'étain recensés sur l'épave Natière 2 à vingt-cinq exemplaires.

Ce chiffre est considérable. Même si l'on décompte de notre inventaire les quatre exemplaires trouvés dans les zones ouest de l'épave (Nat 19, 38, 464 & 471), qui témoignent probablement de l'activité du chirurgien ou constituaient des biens personnels d'officiers du bord, il demeure un ensemble très conséquent d'assiettes et de plats de toutes tailles. La



consultation des inventaires de navires malouins consignés dans les archives éclaire à cet égard d'un jour intéressant cette surprenante abondance. Qu'on en juge : 32 assiettes et 8 plats, au titre des articles du maître d'hôtel, sur le *Comte de Maurepas* en 1747, 12 plats, 2 douzaines et 4 assiettes sur le *Saint-Laurent* en 1747, 60 assiettes et 10 plats droits sur l'*Alcide* en 1747, 76 assiettes et 22 plats sur l'*Heureux Malouin* en 1748...¹² Et ce *luxe* apparent n'est à l'évidence pas un trait spécifique de la fin de la première moitié du XVIIIe siècle puisque, en 1713 déjà, le maître d'hôtel du corsaire le *Diligent* possédait 6 douzaine d'assiettes et 27 plats de toutes grandeurs¹³. Il faut donc en déduire que les armateurs malouins avaient trouvé des sources d'approvisionnements abondantes et bon marché en platerie d'étain. Ainsi s'impose peut-être une évidence, celle de la captation des produits européens les plus luxueux par l'intermédiaire de la course. Contrairement à ce qui constituait l'ordinaire des marines atlantiques, on peut donc imaginer que les équipages des navires enrichis par la course prenaient leurs repas dans des assiettes en étain.

Les autres ustensiles de table

(planche 13, p. 98)

Les cuillères d'étain

Une seule cuillère en étain a été découverte en 2001, dans le carré C18-3 (Nat 902). Son cuilleron bien ové et la forme de sa spatule évoquent une production déjà bien avancée dans le XVIIIe siècle.

En 1995, une cuillère de service, de 30,75 cm de longueur pour un cuilleron de 10,5 cm, ainsi qu'une cuillère de dimension moindre, médiocrement conservée (Nat 4) avaient également été découvertes par les inventeurs du site (Nat 29).

Les fourchettes d'étain

C'est en 1995 qu'ont été trouvés les deux seuls exemplaires à ce jour recensés. Il s'agit de deux fourchettes à quatre dents, de 17,8 cm et 18,5 cm de longueur (Nat 5 & 28).

Les couteaux

Un manche de couteau en bois noir (Nat 817), mis au jour dans le carré K10-2, à l'extrémité sud-ouest de l'épave, est venu s'ajouter cette année aux trois manches de couteau identiques découverts au sud-ouest du site en 1996 (Nat 34) et en 2000 (Nat 443 & 578, L'Hour Veyrat 2001 : 46).

Les cuillères en bois

Deux fragments de cuillère en hêtre ont été trouvés dans les carrés C18-5 et C18-3.

Les bols en bois tourné

Cinq petits bols, de forme identique, sans doute également faits de hêtre, ont été cette année découverts sur l'épave, les quatre premiers en connexion dans les carrés B19-1/5, le cinquième (Nat 874) dans le carré C18-2. A leur découverte, le bol Nat 909 était empilé dans le bol Nat 910, et le bol Nat 970 dans le bol Nat 969.

De dimensions équivalentes, soit un diamètre de 10,6 cm et une hauteur de 5,8 cm, ces bols méritent peut-être d'être identifiés comme des *moques* ou des *godets*, noms donnés en Normandie occidentale à la tasse à cidre (Bertaux 1993b : 72-76). Leurs dimensions semblent en effet par trop modestes pour être utilisés pour des aliments.

Bol en hêtre tourné Nat 874
(photo O. Hulot)



Figure 30. Urinal Nat 460 et bassin de commodité Nat 452.



Les ustensiles du chirurgien

L'année 2001 n'ayant livré aucune découverte relative à cette activité, ce chapitre ne s'intéressera qu'aux découvertes anciennes opérées sur l'épave Natière 2.

Les ustensiles d'étain

(planche 14, p. 99)

Nous avons mentionné l'an dernier, au titre des articles du chirurgien, un urinal en étain (cf. fig. 30, ci-contre) dont nous ne disposons pas du document graphique (Nat 460. Cf. L'Hour Veyrat 2001 : 44). La réalisation de son dessin en 2001 permet donc enfin de le publier. Un élément en étain incomplet, découvert en 1995, mérite peut-être d'être mis en relation avec cet ustensile. Il pourrait s'agir du manchon d'un second urinal (Nat 73).

La présentation de l'urinal Nat 460 est également l'occasion de rectifier l'identification proposée pour l'objet en étain tourné Nat 452, présenté l'an dernier comme un crachoir (L'Hour Veyrat 2001 : 44). Au vu de nouveaux éléments, il semble aujourd'hui plus légitime de qualifier cet objet de *bassin de commodité* (cf. fig. 30, ci-contre).

Les poids de pile à godet

(planche 14, p. 99)

Deux petits poids en bronze avaient été découverts en 1995 par les inventeurs du site, dans les carrés G13 et H13. Il s'agit de deux éléments d'une pile à godets, également désignés parfois *poids à godets* ou *poids de marc*. Ces deux éléments en alliage cuivreux s'emboîtent parfaitement et le poids du premier (Nat 1), soit 13,6 g, est exactement la moitié du poids du second, 27,24 g (Nat 2).

Plusieurs piles similaires ont déjà été retrouvées sur des épaves; notamment en France, sur l'épave du navire anglais *Maidstone* perdu en 1747 sur les roches du Pilier, à proximité de Noirmoutier. Ces piles se composaient de godets en bronze ou en laiton, de forme tronconique, dont le nombre varie en fonction du calibre de la pile. Les godets s'emboîtaient les uns dans les autres (cf. fig. 31, ci-contre). Le plus volumineux, qu'on appelle la *boîte*, contenait tous les autres. Il était muni d'un couvercle, d'un fermoir et d'une poignée. Après la perte du couvercle, on reconnaît encore la boîte à la rainure de son bord supérieur et à la présence, sur la panse, des trous de fixation des piliers qui soutenaient le couvercle. C'est le cas pour le godet Nat 2 découvert sur l'épave Natière 2.

La ville de Nuremberg fut l'un des principaux centres de fabrication de ces poids. Les fabricants de poids et balances des autres pays importaient ces piles puis ajustaient chacun de leurs éléments à l'échelle pondérale à laquelle ils devaient être assujettis. En France, la pile ainsi ajustée devait être vérifiée par le maître balancier de la Cour ou de la Juridiction des Monnaies dont dépendait l'ajusteur. Si les résultats de ce contrôle se révélaient satisfaisants, la pile était poinçonnée à la marque de la Monnaie, surmontée d'une fleur de lys (Machabey 1959). De fait, gravé dans le fond de la boîte de la Natière (Nat 2), on a pu reconnaître une lettre *R* couronnée et deux fleurs de lys opposées cependant que sur le second poids (Nat 1) on observe une seule fleur de lys. Ce même *R* couronné a déjà été identifié sur l'un des godets de la pile découverte sur l'épave du *Maidstone*. Le fond des deux poids de la Natière présente une perforation axiale non traversante. Celle-ci est sans doute la preuve de l'ajustage de ces godets aux normes localement en usage.

Le poids de la seule boîte d'une pile à godet étant égal à une once, on peut sans risque d'erreur associer la boîte Nat 2, au poids de 27,24 grammes, à une métrologie basée sur la livre romaine de 12 onces, dont le poids est de 327 grammes. Bien que la livre romaine ait été proscrite en 1732 par la troisième édition du Codex de la Faculté de Médecine de Montpellier, on sait qu'elle est restée utilisée par les apothicaires jusqu'au milieu du XVIIIe siècle 14.



44

Figure 31. Dessins de piles à godet.
Extrait de la planche IV de l'article
"Balancier".
Encyclopédie Diderot d'Alembert.



Les pots à onguents

(planche 15, p. 100)

Piluliers ou pots à onguents en faïence blanche

Treize pots en faïence blanche, découverts en 1995 et 1996 dans les carrées G13 et H13, viennent s'ajouter aux cinq exemplaires mis au jour en 2000 et partiellement publiés dans le précédent rapport (L'Hour Veyrat 2001 : 106).

Leur forme est généralement celle de petits *albarello*, globalement cylindriques, quoique avec un pied plus ou moins accentué formant petit piédouche. Généralement, le fond est légèrement concave mais certains pots présentent un fond plat. La lèvre simple et éversée, attestée sur tous les exemplaires, laisse supposer un système de fermeture par une étoffe ou un autre matériau souple. Celui-ci devait être maintenu en place par une ligature fixée à la base de la lèvre, plutôt que par un véritable couvercle ou un bouchon de liège. Les dimensions de ces pots s'étagent de 3,3 cm à 14 cm de hauteur pour un diamètre d'ouverture de 2,7 cm à 9 cm. Le plus petit de ces récipients (Nat 54) présente, eu égard à ses dimensions restreintes, une forme nettement plus sommaire que les autres. Sa capacité est de 4 ml.

La fonction la plus probable de ces pots est de renfermer des produits pharmaceutiques, tant poudres et matières premières que pommades et onguents préparés. Des types de pots semblables, quoique avec un piédouche souvent plus prononcé, sont attestés dans les productions de Rouen et de Sinceny, en Picardie. Certains comportent parfois une inscription *pilulier* ou *pot à onguent* sur la panse.

Petites bouteilles en grès normand

Quatre éléments, deux cols et deux fonds, de petites bouteilles en grès normand ont été découverts en 1995 et en 1996 à l'ouest du site Natière 2 (Nat 62 à 65). Ces fragments avaient conservé leur bouchon de liège. La pâte marron de ces poteries et leur teinte externe, variant du gris sombre au marron, incitent à les rattacher à la production des ateliers du Domfrontais.

Bien qu'aucune de ces bouteilles n'ait été trouvée intacte, il est possible cependant d'en estimer la hauteur à une quinzaine de centimètres pour un diamètre maximal de 7 cm. On peut supposer que ces petites bouteilles en grès étaient destinées à des produits pharmaceutiques ou à des solutions préparées.

Fioles en verre

Deux petites fioles en verre vert, malheureusement incomplètes, avaient été trouvées dans les carrés G13-H13 lors de l'expertise de 1996. L'indice d'une autre fiole similaire a, en 2000, été découvert dans le carré I13 (L'Hour Veyrat 2000 : 106, Nat 418).

Compte tenu de l'état très incomplet de ces objets, on peut seulement, à partir des fragments de la fiole Nat 41, émettre l'hypothèse que ces récipients bouchés par du liège mesuraient de 14 à 15 cm de hauteur pour un diamètre maximal de 5 cm.

Les objets personnels

(planche 16, p. 101)

Sous cette appellation commune sont regroupés plusieurs objets trouvés en 1995, 1996 et 2001 qui témoignent d'activités très directement liées semble-t-il à l'individu. Il importe cependant de rester prudent quand on attribue le qualificatif d'*objet personnel* à un mobilier. Faut-il en effet désigner plus volontiers la petite croix en bois précieux Nat 47 comme un objet personnel ou, s'il s'agit de la croix de l'aumônier du bord, comme un symbole collectif à vocation culturelle ? De même, boutons et courroie peuvent tout aussi bien provenir des *hardes* conservées dans le coffre personnel d'un matelot que de l'équipement fourni par les armateurs...



On le voit, le regroupement des objets de la planche 16 reste sujet à réflexion et n'a à cet égard pas valeur conclusive. Il n'a au vrai que la vocation de dissocier de l'ensemble de la collection de l'épave Natière 2 les objets qui semblent véhiculer une symbolique plus accessoire ou plus ludique.

L'habillement

Les chaussures

Huit chaussures fragmentaires ont été cette année découvertes dans le carré C18. Leur mauvais état de conservation n'a pas permis de les étudier. Si la plupart d'entre elles sont munies de talons faits de lamelles de cuir chevillées, on a cependant trouvé en B19 (Nat 870) un talon disjoint, en bois, renforcé d'une semelle de plomb.

Courroie en cuir Nat 996

Photo O. Hulot



La courroie Nat 996

Conservée sur 53 cm de longueur pour une largeur de 4,4 cm, cette courroie de cuir épais a été trouvée dans le carré C18-3. Elle est encore munie d'une partie de son passant de cuir.

Les boutons

Quatre boutons, de quatre types différents, ont été cette année mis au jour dans les carrés C18-2 et C18-3. Les boutons Nat 864 et Nat 914 sont en bois tourné alors que les objets Nat 920 et 945 sont fait de bois et d'un alliage cuivreux.

Les peignes

Trois peignes à deux rangées de dents ont été inventoriés sur l'épave Natière 2.

Le premier, trouvé lors de l'expertise de 1996 dans les carrés G13-H13 (Nat 31), peut être assimilé au *peigne à deux rangs droit* de l'*Encyclopédie Diderot d'Alembert* (cf. fig. 32, ci-contre). Façonné en bois, sans doute en buis, il associe deux rangs de dents de largeur différente : 4 dents aux 11 mm linéaires sur un rang, et 10 dents au cm linéaire sur l'autre rangée.

Les deux autres peignes, découverts cette année aux environs du carré C18 s'apparentent au *peigne à deux rangs cintré par les deux bouts* de l'*Encyclopédie Diderot d'Alembert* (cf. fig. 32, ci-contre). C'est d'ailleurs leur seule ressemblance, matériau et largeur des dents n'étant pas identiques. Réalisé sans doute en buis, le peigne Nat 898 est muni de deux rangées identiques de dents très fines, soit 10 dents au cm linéaire. Le peigne Nat 972, sans doute façonné dans de la corne, associe un rang de dents fines et un rang de dents larges, soit respectivement 10 et 5 dents au cm linéaire.

Ces trois peignes présentent des rangées de fines dents, pareillement rythmées par 10 dents au cm linéaire. On peut ainsi se demander s'il s'agit d'une simple coïncidence, ou s'il faut plutôt y voir le signe d'une utilisation précoce du système métrique en tabletterie ? On se gardera pour notre part de trancher.

Un étui à épingles

Découvert en 1996 dans les carrés G13-H13, un objet cylindrique en bois tourné s'est révélé être un étui à épingles dont le couvercle a disparu (Nat 48). A l'intérieur de l'objet, un certain nombre d'épingles en alliage cuivreux à tête ronde a été mis en évidence. La longueur des épingles semble être de 2,8 cm tandis que la hauteur de l'étui est de 8,8 cm. Un objet identique, quoique un peu plus grand, a été découvert sur l'épave du navire espagnol *Nuestra Señora de Guadalupe y san Antonia*, coulé en 1724 sur les côtes

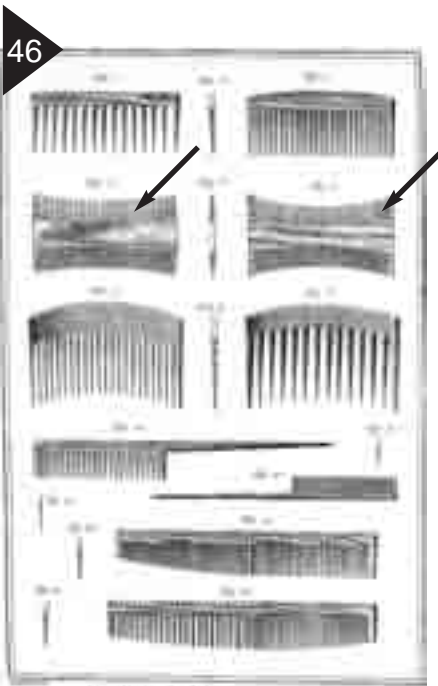


Figure 32.

Tabletlier cornetier, Peignes.
Petits métiers du bois, planche XII.
Encyclopédie Diderot d'Alembert.



dominicaines ¹⁵. L'étui espagnol mesure 12,5 cm de longueur et les épingles 5,15 cm.

La croix sculptée Nat 47

Cette petite croix chrétienne, trouvée en 1996 à l'est du carré G13, est à l'heure actuelle le seul objet culturel évident découvert sur l'épave Natière 2. Haute de 9,7 cm pour une largeur de 6,15 cm, elle est formée de deux branches de section rectangulaire assemblées à mi-bois et terminées à chacune de leurs extrémités par un petit bouton losangique facetté (cf. fig. 33, ci-contre). De l'empreinte des quatre pointes métalliques qui traversaient les quatre branches de la croix et étaient rabattues sur la face arrière, on peut déduire qu'elle était probablement ornée à l'origine d'une statuette du Christ. Il s'agit donc très certainement d'un crucifix. On notera sur cette croix l'absence de tout dispositif de suspension ou de fixation, ce qui donne à penser qu'elle n'était pas destinée à être mise de manière permanente en évidence.



Figure 33.
Croix en bois Nat 47.
Photo F.Osada

Le tabac

Des tabatières ?

Les plongées de 1995 et de 1996 avaient permis de découvrir, en partie sud-ouest de l'épave Natière 2, deux récipients ovales en plomb (Nat 6 & 21) et un petit couvercle (Nat 70), également ovale, qui semblait relever de la même catégorie d'objets. Un nouveau couvercle ovale a ensuite été mis au jour en 2000 dans le carré H12-2 (Nat 428).

Les récipients en plomb, composés d'un simple fond plat et d'un rebord soudé, de 2 à 2,5 cm de hauteur, affichent des dimensions de 9,4 à 10 cm sur 7,5 à 8 cm. Le couvercle Nat 70 est de dimension légèrement moindre. Il mesure 7 x 8,7 cm et il est équipé, tout comme le couvercle Nat 428 trouvé en 2000, d'une petite poignée de préhension, en fait une simple bande de plomb soudée à ses deux extrémités.

En l'absence de toute présence de tabac, il peut sembler imprudent de voir dans ces objets des boîtes à tabac. Pourtant, l'utilisation du plomb pour conserver le tabac, la standardisation de ces formes et leur évidente similitude avec la boîte identifiée comme une tabatière sur un tableau de van Mieris le Jeune (cf. détail ci-contre) nous paraissent justifier cette hypothèse.

Les pipes

Alors que la fouille de l'épave Natière 1 a permis de mettre au jour pas moins de neuf éléments de pipes à fumer, seules deux pipes découvertes en 2001 viennent attester, sur l'épave Natière 2, de ces objets pourtant si communs pour les marins.

La pipe Nat 868 est munie de deux timbres de part et d'autre du pied, *B* à gauche et *W* à droite. Ces initiales n'ont, pour l'heure, pas été identifiées.

Les éléments de pistolets

(planche 17, p. 102)

L'armement du bord n'était attesté dans l'inventaire des découvertes 2001 que par quelques pierres à fusil (cf. ci-contre), deux très modestes balles de plomb (Nat 997) et, peut-être, un boulet en fer (Nat 942).

Les premières plongées sur l'épave Natière 2 ont en revanche permis de mettre en évidence une belle roue d'affût de canon de 34 cm de diamètre et de 10,5 cm d'épaisseur (Nat 30), ainsi qu'une série d'éléments de pistolet. Découverts par les inventeurs du site en 1995 et laissés à l'air libre, sans traitement, les objets Nat 24 et 27 ont subi des dommages irréversibles. Ils restituent néanmoins, de façon assez saisissante, la silhouette d'un pistolet à pierre.



Boîte ovale à tabac, pipe et couteau
Détail du *Vendeur de poisson*
(Van Mieris le jeune, 1747)
(cf. reproduction couleur
en Pl. VIII, p. XXX de l'ouvrage)



Pierres à fusil en silex
(photo O. Hulot)



Une seconde calotte de pistolet, également réalisée en alliage cuivreux, porte un poinçon au *R* couronné sur l'une de ses branches latérales (Nat 26). Déjà attestée sur le poids de la pile à godet Nat 2, cette marque a également été découverte sur une garde d'épée trouvée sur l'épave de l'*Alcide*, corsaire malouin coulé en 1747 en baie de Morlaix ¹⁶.

Les articles du gréement

Les poulies

(planche 18, p. 103)

Alors que les campagnes de fouille 1999 et 2000 ont d'ores et déjà permis de collecter 44 poulies sur l'épave Natière 1, seuls quatre rouets disjoints et six poulies simples ont été recensés sur l'épave Natière 2 depuis sa découverte.

Poulies simples	Carré	Hauteur (cm)	Larg.	Epais.	D. Rouet	é. Rouet	D. Essieu	Essence & débitage
Nat 774	C18-9	22	16	11	>13	3	3,1	Caisse orme / rouet orme / essieu tilleul
Nat 833	C17-9	16,7	12,5	?	11	2,9	?	/ gaïac / - Bois de coeur
Nat 843	B18-9	19	15,3	9,6	10	2,6	2,9	orme / frêne / tilleul
Nat 882	C18-3	15,6	13	8	7,9	1,3	2,2	orme / / tilleul - sur dosse
Nat 883	C18-3	14,8	12,8	7,4	9,5	2,5	2,4	orme / frêne / tilleul - faux-quartier
Nat 944	B19-7	22,5	12,3	?	?	?	?	orme ? - sur dosse

Les poulies sont de petites dimensions et associent trois essences largement utilisées pour les ouvrages de poulie, l'orme, le frêne, et le gaïac, pour les rouets. L'usage, plus étonnant, du tilleul pour tourner les essieux de poulies est attesté ici par quatre exemplaires. Une utilisation identique du tilleul avait été observée en 2000 sur l'épave Natière 1 où pas moins de onze essieux étaient tournés dans cette essence (L'Hour Veyrat 2001 : 40). Si, faute de recul suffisant, l'argument est naturellement à manier avec précaution, il est néanmoins tentant de voir dans cette double utilisation d'essieux en tilleul une sorte de signature technique révélatrice peut-être d'une source d'approvisionnement identique.

Les caps de mouton

(planche 18, p. 103)

Cinq exemplaires, de dimensions variables, ont été découverts cette année sur l'épave Natière 2. Si les plus petits sont munis d'une estrope de chanvre, l'exemplaire le plus massif (Nat 813) possède une estrope de fer.

Caps de mouton	provenance	hauteur (cm)	largeur (cm)	épais. (cm)	largeur engoujure	estrope	essence & débitage
Nat 770	C18-6	20,7	20,2	11,4	4,5	?	Orme, faux-quartier
Nat 812	C18-7	>27	>29	>16		?	Orme, faux-quartier
Nat 813	C18-7	35	37	13,5	3,2	fer	?
Nat 832	D17-3	16	17,5	9	1,5	chanvre	?
Nat 886	D18-4	21	21	11,5	4,8	chanvre	Orme

Les petits ouvrages de bois tournés

(planches 18-19, pp. 103-104)

Comme les années précédentes, plusieurs petits ouvrages tournés participant des articles du gréement ont été mis en évidence en 2001.

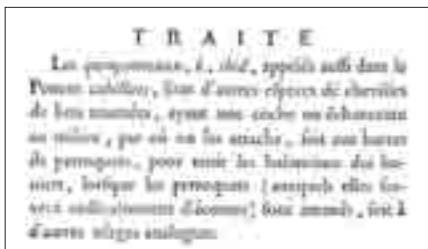
Les quinçonneaux

Tournés sur dosse dans deux essences différentes, ces petites pièces sont terminées par



Figure 34. Définitions des caps de mouton, des margouillots, quinçonneaux, cabillots, taquets et éléments de racage extraites de :

D. Lescallier, *Traité pratique du gréement des vaisseaux ...*, 1791. Editions des 4 seigneurs.



un bouton plat à leurs deux extrémités. Elles ont été trouvées très proches les unes des autres.

Quinçonneaux	provenance	Longueur (cm)	D. max (cm)	D. engoujure (cm)	estrope	essence & débitage
Nat 772	C18-6	12,5	3,8	1,5	chanvre	Orme, tourné sur dosse
Nat 793	C18-5	14	3,8	2,6	chanvre	Frêne, tourné sur dosse
Nat 794	C18-5	12,9	3,8		chanvre	Orme, tourné sur dosse

Les margouilllets

Deux petits disques en hêtre tourné, découverts côte à côte en C18-3, méritent, comme les objets de fonction identique précédemment trouvés sur l'épave Natière 1, d'être identifiés comme des margouilllets (L'Hour Veyrat 2000 : 38 & 88 ; L'Hour Veyrat 2001 : 102). La comparaison des deux lots révèle une certaine évolution morphologique. Les simples disques bombés perforés et munis d'une engoujure de l'épave Natière 1 (Nat 170, 171, 174, 202 & 588) sont devenus, quelque cinquante ans plus tard, des disques plats finement moulurés (Nat 878 & 879). Cette différence est bien sans doute le reflet d'une évolution tant technique que culturelle de la fabrication de ces pièces.

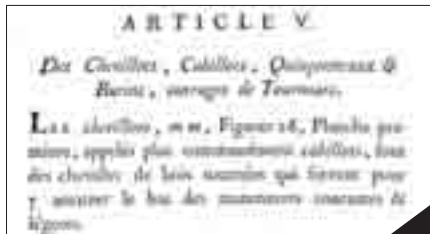


Des Coffres & Margouilllets, Founde gregois & Macambour.

Les margouilllets, à (détail) sont des anneaux de bois, dans l'ancien est couronné, qui s'attachent par leur bord à un cordage qui embrasse leur ouverture; on les fait deux diamètres de la garniture pour faire passer des anneaux concaves: il y en a dans le fond des bassins & des bœufs valais pour servir de courroies à des machines.

Le cabillot Nat 831

Tourné dans un bois pour l'heure non identifié, cet objet, qui provient du carré C18-7, mesure 36 cm de long.



ARTICLE V.

Des Chevilles, Cabillots, Quinçonneaux & Herets, ouvrages de Tournant.

Les chevilles, en se, Figure 24, Planché première, appelles plus communément cabillots, sont des chevilles de bois secourus qui servent pour y assurer le bas des manœuvres couronnées de riges.

Les taquets

(planche 19, p. 104)

Trois sortes de taquets d'amarrage ont été découverts sur le site Natière 2.

Les taquets à anse

L'exemplaire trouvé en 1996 dans les carrés G13-H13 (Nat 32) et les trois individus découverts en 2001 dans les carrés D14, C18-3 et B19-2 (Nat 767, 836 & 917) semblent similairement faits en chêne. On observe sur chacun d'entre eux des traces métalliques de clouage. L'objet Nat 767 mesure 21,9 cm, soit 8 pouces, alors que les dimensions des trois autres évoluent entre 21 et 37 cm de long.



Des Taquets d'usage à l'Amarrage de Manœuvres couronnées.

On appelle un girouet taquet, diversis pièces de bois de différentes formes, qui se choient sur le bord de Vaillans ou de l'au, sur le bord de Vaillans, ou sur un anse, & se retirent par les deux bouts à des figures qu'on emploie à servir les cordages aux deux crochets ou courtes qu'ils font.

Les taquets simples, ou taquets à anse, d & f, Figure 24, Planché première, se choient par leur milieu sur le bord, ou sur le bord de Vaillans, ou sur un anse, & se retirent par les deux bouts à des figures qu'on emploie à servir les cordages aux deux crochets ou courtes qu'ils font.

Les taquets de hauban, à (Fig. 4, Planché première) sont formés de deux bois, ou courtes qui se choient comme les précédents, de l'un côté l'autre sur un hauban & y attachent, comme on le voit au dessin.

Les taquets à corne

Représentées par deux exemplaires débités sur dosse, ces pièces affichent des longueurs de 28 et 37 cm (Nat 921 & 940). Il semble que le premier au moins soit débité dans une pièce de hêtre, ce qui, au regard des critères de solidité attendus d'un taquet à corne, est étonnant compte tenu des qualités intrinsèques de cette essence. Trouvé dans le carré B19-1/2, le second taquet, le plus long, ne comporte pas de trace attestant d'une fixation sur un support. A l'évidence, il s'agit donc d'une pièce neuve, conservée à bord en rechange.

Les taquets de hauban

Les deux seuls exemplaires de ce type ont été trouvés en B19-1/2 (Nat 875 & 941). L'un semble réalisé en chêne et l'autre en orme. Le seul individu conservé entier affiche une longueur de 52 cm (cf. fig. 35, ci-contre). L'autre pièce devait être d'une longueur similaire.



Figure 35.

Taquet de hauban Nat 875. photo O. Hulot



Figure 36.
Relevé *in situ* du collier de racage F28, du cap de mouton Nat 813 et de l'objet métallique tourné Nat 814. (carré C18-7, dessin E. Veyrat)

Le collier de racage F28 (planche 20, p. 105)

Alors qu'une seule pomme de racage avait auparavant été mise en évidence dans les carrés G13-H13 (Nat 35), ce ne sont pas moins de 17 éléments d'un même collier de racage, bigots, pommes et bâtard, qui ont été découverts en 2001 dans le carré C18. Si les premiers composants de ce collier, conservés sous quelques centimètres de sable, sont apparus très dégradés, les autres éléments, empilés les uns sur les autres, ont été trouvés dans un remarquable état de conservation.

Les bigots de racage

Deux bigots entiers, et deux fragments de bigots ont été mis au jour. Il s'agit de bigots à trois rangs, d'une longueur de 83,7 cm, soit 2 pieds 7 pouces. Ils sont perforés de trois trous de 4,9 cm de diamètre pour le passage des bâtards, et de deux trous de maintien de 2 cm de diamètre. Débités en faux-quartier, ils sont façonnés aussi bien en orme, qu'en frêne et en hêtre.

Les pommes de racage

Onze pommes tournées, toutes identiques, ont été inventoriées cette année. Façonnées en orme ou en hêtre, elles ont été majoritairement trouvées encore en place sur les bigots (cf. fig. 36, ci-contre). Leur hauteur conservée oscille entre 9 cm et 10,6 cm, pour un diamètre de 11,2 cm à 12 cm. La circonférence de ces pommes, qui varie de 35,5 cm à 36,3 cm, est équivalente à 1 pied 1 pouce. Le diamètre du trou ménagé pour le passage du bâtard est d'environ 5 cm.

Le bâtard de racage

Deux fragments de ce cordage destiné à enfiler les pommes et à les relier aux bigots ont été trouvés en connexion avec le reste du collier de racage (Nat 806 & 871). Tous deux sont composés d'une aussière à quatre torons, commise en Z autour d'une mèche centrale à huit cordons tortillés en S. Le diamètre de l'aussière est de 4,5 cm. Elle est fourrée sur toute sa longueur par un cordage d'environ 0,5 cm de diamètre, formé de deux cordons tortillés ensemble en S. Si l'on en croit la forte odeur de résine végétale qui s'en dégage, ces bâtards étaient goudronnés.

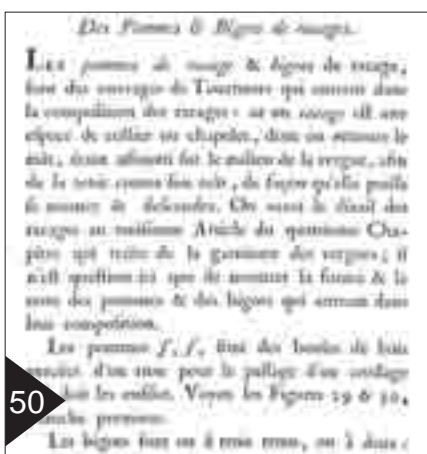


Figure 37.
Paquet de fine aussière Nat 850
photo O. Hulot



Figure 38.
Câble de mouillage Nat 986
photo O. Hulot

Les cordages

Outre le bâtard de racage du collier F28, cinq éléments de cordages ont été inventoriés en 2001 : un fragment d'aussière surliée et épissée en oeil (Nat 786), deux fragments d'aussières noués ensemble (Nat 787), un paquet de fine aussière goudronnée (Nat 850, cf. fig. 37 ci-contre) et un petit fragment de cordage tressé (Nat 856, cf. planche 19, p. 104).

Par ailleurs, un tronçon de ce qu'il faut sans doute identifier comme l'un des câbles de mouillage du navire a été retrouvé en limite sud des carrés B17 et B18 (Nat 986, cf. fig. 38, ci-contre). D'un diamètre de 13 cm et d'une circonférence de 41 cm, soit 1 pied 3 pouces, cette aussière à trois torons était commise en S, chaque toron étant commis en Z à partir de trois cordons constitués chacun de 77 à 87 fils de caret. De nombreux vestiges de textile découverts sur la circonférence de l'aussière semblent indiquer que celle-ci était protégée par du tissu.

Construction, équipement et aménagements

La fouille n'a à ce jour livré que peu d'informations sur la construction du navire ou ses aménagements intérieurs. On peut néanmoins d'ores et déjà décrire ici quelques objets qui semblent se rapporter, pour autant qu'on en juge, aux structures du bâtiment.



Un barrotin d'écouille ou un demi barrot ?

Cette belle pièce de chêne, entière, débitée en bois de coeur, a été trouvée dans les carrés C18-3/6 (Nat 928, pl. 21, p. 106). Equarrie sur ses quatre faces, elle révèle cependant quelques vestiges d'écorce. De nombreuses traces de dressage à la hache ou à l'herminette sont visibles sur cette pièce. Longue de 141,5 cm, soit 4 pieds 4 pouces, elle présente une section rectangulaire de 11,3 x 14,5 cm. Les extrémités de ce qui semble être sa face inférieure sont chanfreinées sur 20 cm de long. Cette pièce qui est munie, à mi longueur, d'une mortaise rectangulaire de 5,7 x 7,5 cm peu profonde, de 0,5 à 1,5 cm, offre un profil arqué qui conduit à l'identifier comme une pièce participant du barrotage du navire. Si tel est le cas, on peut donc conjecturer que ses deux extrémités biseautées étaient destinées à s'adapter sur des hiloires de pont cependant que la mortaise centrale servait à caler un renfort longitudinal de faible section.

La lettre *T* est gravée sur l'extrémité de l'une des faces latérales de l'objet (fig. 39, ci-contre) et il est tentant d'y reconnaître l'abréviation du mot *tribord*. Ainsi, cette lettre constituait peut-être une marque de montage, apposée sur un barrotin ou un demi barrot mobile, fréquemment déposé et replacé. L'absence de tout système de fixation sur cette pièce laisse en effet supposer qu'elle pouvait être déplacée à la demande.



Figure 39. Lettre T gravée sur l'objet Nat 928 (photo O. Hulot).

Un cadre avant d'écouille ?

Une jolie pièce en chêne, équarrie et sculptée, a été mise au jour dans le carré B19 (Nat 985, cf. pl. 21, p. 106). La présence d'aubier sur les deux faces latérales indique que l'objet a été probablement travaillé dans l'absolue limite de la matière disponible. Longue de 63 cm, elle présente une section quadrangulaire de 9 x 11 cm. Sur l'une des faces, elle est munie aux deux extrémités de mortaises rectangulaires dont le fond est façonné en biais. Sur cette même face, gravée dans le bois, une inscription ligaturée *AV* mérite peut-être d'être interprétée comme l'abréviation du mot *Avant*. On peut enfin observer aux deux bouts de la pièce des traces de frottement contre un support.

Le module général de la pièce, ses assemblages à feuillure, l'absence de fixation et l'inscription ligaturée *AV*, portent à identifier cette pièce comme le montant avant d'un cadre mobile d'écouille.

Une barre en frêne ?

Découverte dans le carré C18-6, cette pièce de frêne débitée en faux quartier ne comporte elle non plus aucune fixation (Nat 897, cf. pl. 21, p. 106). Longue de 80 cm, elle est formée d'une section de profil rectangulaire (4,4 x 6,4 cm) probablement destinée à être encastrée dans un autre élément, puis d'une seconde section octogonale sur laquelle des biseaux sont ménagés entre chaque face. Le profil de cette seconde partie évoque un manche. On peut ainsi se demander s'il ne faut pas identifier cet objet comme une barre de petit cabestan ? Compte tenu de son échantillonnage modeste, il pourrait aussi s'agir de la barre franche d'un canot, d'une poignée de bringuebale, ou même d'une barre d'anspect. Il est impossible pour l'heure de trancher entre ces diverses propositions.



Figure 40. Cale en chêne Nat 839 (haut) et cale en résineux Nat 844 (bas). Ech. 1/6. Dessins M.N. Baudrand.

Des cales d'aménagement des espaces intérieurs

Similaires à une cale découverte en 1996 dans les carrés G13-H13 (Nat 36), trois petites cales en bois de chêne et de résineux, trouvées en C18-3, sont, à ce jour, les seuls objets susceptibles d'évoquer les aménagements intérieurs du bateau, telles que cloisons ou portes à coulisse qui compartimentaient l'espace et isolaient soutes, resserres, ou la cabane d'un officier. Une encoche aménagée au centre de la pièce permettait en effet d'accueillir et de bloquer le recul d'une porte à coulisse



ou de fixer la base d'une cloison. Ces cales, qui sont munies d'un large chanfrein à chacune de leurs extrémités, pouvaient, à volonté, être disposées en fonction des nécessités (cf. fig. 40, p. 51). Elles étaient fixées au pont ou au vaigrage par des clous de fer.

Les objets non identifiés (planche 22, p. 107)

Nous souhaitons enfin, comme l'an passé, clôturer cette rapide présentation des mobiliers mis au jour en 2001 par une série de *Quizz* dont la caractère énigmatique a souvent la double vertu de susciter l'enthousiasme des fouilleurs et de les rappeler à l'humilité !

Ce ne sont pas moins de 23 isolations qui sont à ranger cette année dans cette catégorie.

Le disque en bois tourné Nat 961



Disque bombé perforé en bois tourné Nat 961 (photo O. Hulot).

Probablement tourné en gaïac, ce disque bombé de 26,8 cm de diamètre est doté d'une perforation centrale de 7,5 cm de diamètre. Il présente sur son pourtour une gorge de 1,5 cm de largeur, dans laquelle on observe la présence de quelques petits trous de clous. On note enfin des traces ténues de peinture argentée ou dorée sur les surfaces bombées de l'objet et des marques, beaucoup plus visibles, de peinture rouge, dans la gorge externe de la pièce.

S'il est tentant d'assigner à cet objet le rôle d'une pomme à passer ou d'un margouillet, il demeure cependant que son échantillonnage est nettement plus important que celui de ces petits mobiliers tournés. Il affiche en outre un rapport de proportion, entre le diamètre externe et l'axe central, nettement supérieur à celui d'une pomme ou d'un margouillet. Les dimensions de la gorge externe semblent par ailleurs bien faibles pour accueillir l'estrope indispensable au soutien d'une pièce aussi lourde. Eu égard aux vestiges de peinture observés, faut-il en conséquence lui assigner un rôle essentiellement décoratif, à la façon d'une pomme de mât ? On ne saurait trancher ! D'autant que cet objet a été découvert dans le carré B19-5, au milieu des récipients de cuisine et du service de la table.

52

La tablette Nat 911



Tablette en bois Nat 911 (photo O. Hulot).

Cette tablette est sans conteste l'objet qui, pendant la campagne de fouille, a suscité le plus grand nombre de commentaires et d'interprétations. Découvert dans le carré C18, débité radialement dans un bois à grain fin à ce jour non identifié, cet objet est constitué de deux parties assemblées. La première est formée d'une planche rectangulaire, sculptée de manière à réserver, d'une part des bords en relief sur trois de ses côtés, d'autre part deux nervures centrales équidistantes. Elle est pourvue sur l'un de ses petits côtés d'une sorte d'ergot rectangulaire et plat, creusé en son centre et muni lui aussi de deux bords latéraux en relief. Le second petit côté de la planche est fermé par un petit élément rapporté qui vient s'encaster, apparemment sans fixation, entre les deux bords en relief de la planche. Ce dispositif permet de clôturer le corps de l'objet à l'exception du conduit central ménagé dans l'ergot opposé. Les dimensions du corps de la planchette sont de 19 x 34,5 cm, pour une épaisseur de 2 cm. Avec l'ergot, les dimensions totales de l'objet sont de 43 cm.

L'hypothèse d'identification la plus vraisemblable pour cet objet est celle d'un moule, utilisé peut-être pour des préparations culinaires, moule à sucre ou à gâteau, voire à fromage... Mais cette interprétation reste sujette à caution. Elle n'explique pas en effet la présence d'une concrétion ferreuse dans le conduit de l'ergot, ni la façon dont l'objet pouvait être fermé par un élément symétrique. Aucune fixation n'a été mise en évidence sur la pièce. La fonction de cette tablette, qui révèle un très beau travail de menuiserie reste ainsi à vérifier. Compte tenu de la localisation



de sa découverte, elle relève sans doute de la catégorie des *objets civils domestiques*.

L'objet en métal blanc tourné Nat 814

Mis en évidence en C18-7, aux côtés du collier de racage F28 (cf. fig. 36, p. 50), cet objet, en forme de trompette, se présente comme un tuyau cylindrique, localement pourvu de quelques moulures externes et terminé par un pavillon tronconique élargi. Le diamètre intérieur du tuyau est de 2,2 cm, celui du pavillon, de 12 cm à l'ouverture. Brisé alors qu'une partie du tuyau demeurait prisonnière d'une concrétion ferreuse, l'objet a dû être prélevé. Aucune hypothèse sur son identité ne mérite pour l'heure d'être privilégiée : trompette, entonnoir, ou plutôt porte-voix...? On peut seulement espérer que la détermination physico-chimique du métal et la mise au jour, lors de la prochaine campagne, de la partie tubulaire restée en place apporteront des éléments de réponse.

La boîte en plomb Nat 861

Cette boîte entière, découverte dans le carré C18-3, est réalisée à partir de plusieurs feuilles de plomb soudées ensemble, chacune formant l'un des côtés de l'objet. On peut aisément restituer, malgré des surfaces déformées, les dimensions de la boîte d'origine, longueur 13 cm, hauteur 11,8 cm, épaisseur 7 cm. La partie supérieure est munie d'une ouverture semi-circulaire et révèle les vestiges d'un rebord périphérique en L renversé qui permettait sans doute l'encastrement d'un couvercle à coulisse. Celui-ci pouvait être en métal, en bois ou en cuir épais. L'aspect général de l'objet, la découverte, à l'intérieur, d'un matériau noirâtre, qu'il importerait d'analyser, et le type de fermeture assez soigné évoquent une boîte à poudre, mais cette hypothèse reste, évidemment, à confirmer.

Les petites pièces de bois peintes Nat 862

Ces deux petites pièces de bois blanc, de quatre pouces de long, ont été trouvées côte à côte dans le carré C18-3. Elles sont localement revêtues de peinture rouge sur l'une de leurs faces latérales et leurs deux extrémités par ailleurs encochées à mi-bois.

La fonction de ces deux pièces, qui sont identiques et où l'on n'observe aucune fixation, reste énigmatique.

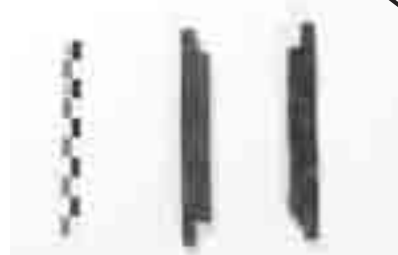
Les rouleaux de gaïac Nat 906 & 916

Deux cylindres de gaïac tourné, longs de 11 cm pour un diamètre de 10 à 10,5 cm, ont été découverts dans les carrés C18-3 et D18-3. Ils sont tous deux pourvus d'un trou traversant axial de faible diamètre et l'un d'entre eux est enfilé sur un arceau de fer. Le profil rigoureusement cylindrique et démuné de toute gorge de ces objets dément qu'il puisse s'agir d'articles du gréement destinés à permettre, à la façon d'un davier, le passage des cordages. Il faut sans doute les identifier plutôt comme des pièces dont la fonction, identique à celle d'une pomme de racage, réduisait les effets du frottement sur une surface plane.

Le récipient en métal tourné Nat 860

Découvert en B19-2, au milieu des briques de four et des articles de vaisselle culinaire (cf. localisation en pl. IV, pp. 20-21), cet objet en métal, encore non analysé, a d'abord été appréhendé comme un capot d'aspiration ou d'aération destiné à équiper un conduit cylindrique, peut-être une cheminée de cuisine. Quatre trous équidistants perforaient en effet la partie la plus étroite de l'objet.

Les relations que l'on peut établir entre cette pièce et le récipient très



Petites pièces en bois peintes Nat 862
photo O. Hulot



Rouleau de gaïac enfilé sur un arceau de fer Nat 906
photo O. Hulot





Récipient en métal tourné Nat 860
(photo O. Hulot).

similaire découvert l'an passé au milieu des vestiges de cuisine de l'épave Natière 1 (Nat 538, L'Hour Veyrat 2001 : 105) obligent aujourd'hui à revoir cette hypothèse. Ces deux objets possèdent en effet un même socle plat fixé à un corps creux resserré vers la base et terminé par une lèvre en bourrelet. Ils révèlent tous deux, en partie haute, un rivetage destiné sans doute à fixer des éléments disparus. Ils ne se distinguent somme toute l'un de l'autre que par deux points : la pièce Nat 860 affiche un diamètre maximum de 27 cm au lieu de 19 cm pour l'objet Nat 538, et elle comporte quatre ouvertures latérales, absentes sur le récipient Nat 538. Ce dernier détail prouve qu'il ne peut s'agir d'un conduit de cheminée mais on ne saurait pour l'heure proposer d'autre identification.

La planche Nat 818

Débitée en faux-quartier dans un pin blanc, cette planche de 40 cm de long, très médiocrement conservée, a été découverte dans le carré C18-3/5. L'un de ses longs côtés est muni d'une entaille à mi-bois et d'une encoche semi-circulaire dont l'arc de cercle renvoie à un diamètre de 26 cm. On peut imaginer que cette planche était destinée à s'affronter à un second élément, également muni d'une feuillure à mi-bois et similairement découpé en son centre. Ces deux pièces ainsi assemblées devaient ménager un trou central de 26 cm de diamètre dont on ignore l'usage. La présence de traces nettes d'affleurement et de petits clous en pourtour de l'entaille semi-circulaire incline seulement à envisager l'existence d'une protection de cuir qui venait, tel un manchon, recouvrir l'interstice entre la planchette en résineux et un élément cylindrique non identifié...

Une série de petits objets tournés

(planche 23, p. 108)

Seize n° d'isolation ont été consacrés en 2001 à un lot de petits éléments en bois tourné, assemblés et sculptés. Cet ensemble, où l'on reconnaît trois types différents d'individus, a été découvert dans la partie ouest du carré C18-7 ou à proximité immédiate.

Type I : Les pièces d'extrémité tournées avec mortaise

On a recensé onze éléments de ce type. Tournés en hêtre, à l'exception de deux d'entre eux au moins, qui sont en hêtre, ils possèdent un corps mouluré pourvu de fines rainures décoratives et terminé, à son extrémité supérieure, d'un petit bouton rond (4 exemplaires) ou aplati (4 exemplaires). Tous sont munis, dans leur partie basse, d'une profonde mortaise cylindrique destinée à accueillir l'extrémité d'élément du type III et il semble que cette cavité soit parfois équipée d'un filetage de profil plat. La hauteur totale de ces objets évolue de 5,8 à 6,6 cm pour les plus petits jusqu'à 12 cm pour l'exemplaire le plus grand.

Type II : Les roues dentées tournées et sculptées

Attestées par trois exemplaires, ces pièces sont tournées en hêtre, toujours, semble-t-il, dans du bois de cœur. A l'issue du tournage, des encoches rayonnantes ont été ménagées sur le tour de l'objet, de façon à réaliser huit à dix larges tenons, opération qui s'est trouvée facilitée par l'usage de bois de cœur qui peut être fendu assez aisément selon le plan radial. Ces roues, de 4 cm environ de diamètre, sont perforées sur toute leur hauteur, de façon à s'encastrer immédiatement sur les supports de type III, immédiatement sous les éléments mortaisés.

Type III : Les supports cylindriques tournés

Cinq exemplaires de ces fûts cylindriques en hêtre tourné ont été découverts, parfois brisés net en frontière des éléments de type I et II. Ces supports, dont le diamètre varie de 1,4 à 1,8 cm, sont terminés à leur extrémité supérieure par une partie amincie, taillée en pointe en son bout, qui s'encastrait dans le corps des éléments de type I (cf. Nat 788, pl. 25). L'objet Nat 823 est le seul à posséder ses deux extrémités amincies, l'une

54



Objet assemblé Nat 827 : types I & II



Objet assemblé Nat 826 : types I & II



d'entre elles étant filetée par un pas de vis plat. La distance entre ces deux parties terminales est de 25,4 cm.

L'usage de tels objets assemblés reste pour l'heure énigmatique et, si les premiers éléments découverts nous avaient logiquement conduits à y reconnaître des pièces d'échec, la découverte des supports encastrés de type III, et la longueur même de leur fût, nous imposent dorénavant d'abandonner cette hypothèse.

Si la fonction des éléments des types I et II paraît de fait essentiellement décorative, voire ludique, on en conçoit mal cependant l'usage dès lors qu'ils sont associés à des supports de plus de 25 cm de longueur.



Objet Nat 823 : type III
photos O. Hulot

II. 2. Les vestiges architecturaux

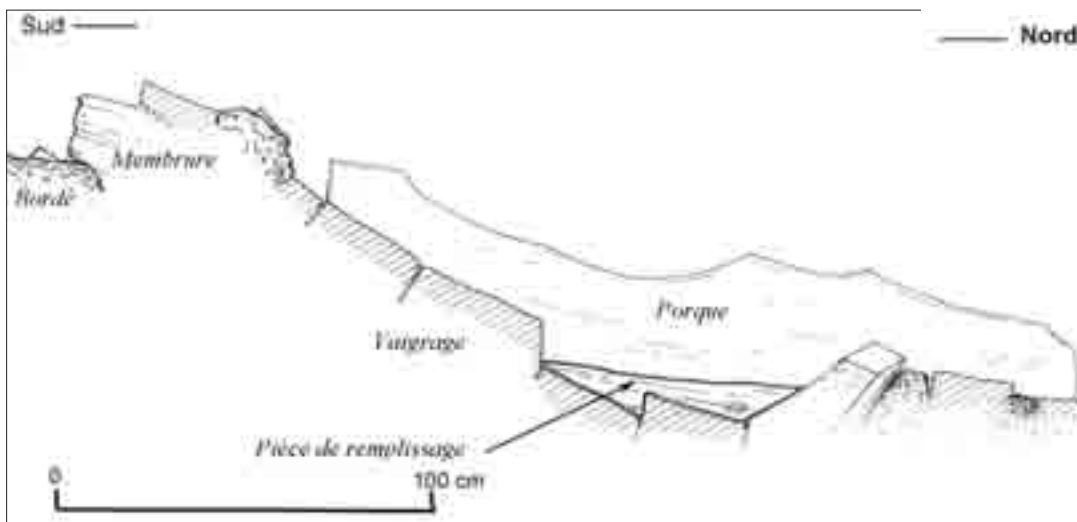
A peine protégé par une mince couche de sable, le bois des zones fouillées en 1996 et en 2000 était apparu en médiocre état de conservation. Ensevelis sous les pierres de lest et protégés par une épaisse couche archéologique, les vestiges architecturaux dégagés cette année dans les colonnes 18 et 19 se sont révélés bien mieux conservés.

Le flanc de carène des colonnes 18 et 19

Les difficultés rencontrées dans le démontage du lest de pierres des carrés B18 et C18 et l'épaisseur de la couche archéologique préservée en C18 ont considérablement ralenti les travaux de fouille et gravement pénalisé la mise au jour des structures architecturales. Du même coup, les bois de la coque n'ont été réellement dégagés cette année que dans une zone très limitée, soit une bande de moins de 3 m de large, en bordure de la zone de rupture du flanc de carène (cf. pl. 2, p. 87). On y a observé un ensemble architectural cohérent, construit en chêne. La façon dont le fond de carène s'enfonce progressivement vers le nord, sous une couche archéologique épaisse de 70 cm, en limite nord de C18, laisse augurer d'un ensemble architectural remarquablement conservé dans les carrés B17 et B18.

55

Figure 41. Coupe transversale dans le carré C18 à hauteur de la porque. On observe la présence d'une pièce de remplissage glissée entre la face inférieure de la porque et le vaigrage. Ech. 1/20, dessin M.L'Hour, mise au net N. Garcia.



La membrure dégagée montre une construction bâtie sur couples doubles. La largeur de la maille évolue entre 12 et 42 cm et la largeur des couples observés révèle d'importantes variations, de 12 à 25 cm. On ne saurait en dire plus, faute d'avoir été en mesure de démonter le vaigrage en place.

Le vaigrage est formé de virures de 26 cm à 37,5 cm de largeur. Depuis le nord, la première virure semble être une serre de 8 cm d'épaisseur. Sur son flanc nord, elle est échancrée à deux reprises, à 80 cm d'intervalle, par des encoches de 22 cm de largeur, soit 8 pouces. A 1,50 m au sud de cette



ligne d'encoches, on distingue, ménagées dans la cinquième vaigre à partir du le nord, un second niveau d'ouvertures, larges de 20 à 23 cm. Ces deux niveaux d'ouvertures, qui répètent l'aménagement observé dans la zone fouillée en 2000 (L'Hour Veyrat 2001 : 48), restituent sans doute l'emplacement de deux niveaux de barrotage de pont. Les têtes de ces barrots disparus étaient ainsi insérées directement dans la maille et soutenues par des vaigres massives qui jouaient le rôle de serre bauquière. Ce dispositif architectural est localement renforcé par une courbe verticale (au sud de B18) et une porque (C18, cf. fig. 41, p. 55).

Ces deux renforts transversaux fixés sur le vaigrage sont distants de 1,36 m. Leur face supérieure est large de 21 à 22 cm, soit huit pouces. La porque affiche une hauteur moyenne de 15 à 17 cm, mais elle atteint localement 34 cm au centre de la pièce. Elle est formée de deux éléments joints bout à bout et fixés par des gournables au vaigrage. On observe enfin la présence d'une virole en fer au moins sur la face supérieure de la porque, signe d'un chevillage métallique traversant enfoncé depuis l'extérieur du bordé.

La structure axiale de l'épave

Longuement recherchée au cours des campagnes de fouille précédentes, la quille a enfin été localisée cette année en limite des carrés C14 et C15 et au nord du carré B16 (cf. pl. IV, pp 20-21). Seul le premier sondage a fait l'objet de travaux de dégagement conséquents.

La quille

Elle est posée à plat en limite nord de l'emprise des pierres de lest. Un sondage partiel, localisé à l'intersection des carrés C14 et C15, a permis de révéler quelques caractéristiques de cette pièce. D'une section semble-t-il légèrement trapézoïdale, la quille présente une face supérieure de 30 cm de largeur, soit 11 pouces. Celle-ci est arrondie aux angles pour assurer la transition avec les faces latérales, hautes de 32 cm, soit presque 12 pouces. L'angle entre la face supérieure et les faces latérales de la quille est compris entre 94° et 106°. Compte tenu de cet angle, on peut penser que la face inférieure offre une largeur légèrement plus importante que celle de la face supérieure. Le second sondage, réalisé au nord de B16, semble confirmer cette interprétation puisque la face supérieure de la quille y est large de 11 pouces et l'angle, également adouci avec les faces latérales, affiche une valeur comprise entre 101° et 104°.

La fausse quille

Cette pièce longitudinale de renfort et de protection de la quille n'a pu être observée que dans le sondage pratiqué à l'intersection des carrés C14 et C15. On a en effet vérifié dans ce sondage la présence sous la quille d'une fausse quille de 7 cm d'épaisseur.

Le galbord

Une section de ce qui est probablement le galbord a été dégagée le long de la face latérale nord de la quille. Cette pièce, qui semble poissée et non chanfreinée, est large de 20 cm pour une épaisseur de 5 cm.

Les vestiges de l'extrémité sud-ouest de la carène

La fouille de l'épave Natière 2 s'était arrêtée en 2000 à la limite sud des carrés H11/H12 et l'on souhaitait vérifier cette année si d'autres vestiges architecturaux étaient conservés au delà de la zone dégagée. En fait, le sondage ouvert dans les carrés I11 & I12 a révélé l'extrémité de l'épave et donc l'interruption de l'ensemble architectural (cf. pl. 1, p. 86).



L'étude dendrochronologique

Sept prélèvements de bois architecturaux, débités cette année encore par Charles Dagneau, ont été transmis à Vincent Bernard (UMR 6566 du CNRS) à fin d'analyse dendrochronologique. Deux zones de l'épave Natière 2 ont été prélevées cette année :

- Echantillons n° 29, 31 & 32 : carré C15, près de la quille
 - n° 29 : pièce flottante
 - n° 31 : cale entre deux membrures
 - n° 32 : membrure
- Echantillons n° 25 à 28 : carrés H11/H12, à l'extrémité sud-ouest des vestiges
 - n° 25 à 28 : quatre membrures

A la "lecture" de ces échantillons, il est cependant apparu qu'ils ne permettraient pas de poursuivre la caractérisation dendrochronologique du site. Le caractère extrêmement stressé des bois d'œuvre utilisés incite en effet les spécialistes à la plus grande prudence... Si les échantillons 25, 26, 28 et 30 attestent très probablement de la pratique d'un émondage¹⁷, au moins conduit pendant les premières années de la croissance, il semble qu'ils aient ensuite subi un stress qui a considérablement ralenti cette croissance et qui perturbe aujourd'hui la lecture de leurs cernes. Cette perturbation de longue durée pourrait être une "signature d'inondation" caractéristique des bois qui se développent sur sol hydromorphe. Mais la recherche en ce domaine n'en est qu'à ses premiers balbutiements et Vincent Bernard a préféré surseoir à l'étude des échantillons 2001 et repousser à l'an prochain l'étude collective de l'ensemble des bois de l'épave.

L'ancre du sud-ouest du site

La fouille entreprise au niveau de ce qui paraissait être un organeau à demi enfoui a confirmé la présence, à l'intersection des carrés J10/J11-K10/K1, d'une ancre de modeste dimension¹⁸, dissimulée sous une faible couverture de sable coquillier. Longue de 2,52 m pour un empattement conservé de 1,70 m, cette ancre a perdu l'une de ses oreilles.

Conservé sur une longueur de 1,97 m, le jas en chêne a effectué une rotation d'un quart de tour autour de la verge et repose désormais dans le même alignement que les pattes. Ses faces latérales sont très endommagées mais on peut sans doute lui restituer, dans l'axe de la verge, une section de 17 x 23 cm.

Des fixations par gournables, et peut-être aussi par clou, enfoncées en quinconce à partir de la face latérale large de 23 cm, maintiennent les deux parties du jas ensemble. L'étude attentive de la face latérale inférieure du jas n'a hélas pas permis de révéler la présence d'une inscription avec le nom du navire ! Sans doute le sédiment coquillier de cette partie du site n'est-il pas favorable à la conservation des surfaces du bois et peut-on supposer que ce type d'inscription était, en priorité, destiné aux ancres de grande taille, ou possédant une valeur toute particulière¹⁹.

L'organeau, qui émergeait du sédiment avant la fouille, est entier quoique très concrétionné. Dans son état actuel, son diamètre externe avoisine 41 cm tandis que son diamètre interne ne dépasse pas 25 cm.

Par ses dimensions modestes, cette ancre ne peut être confondue avec la maîtresse ancre, ni même avec l'une des ancres principales du navire²⁰. Au vu de sa position à l'extrémité sud-ouest du site, il est logique de penser qu'il s'agit là d'une ancre arrière du navire.



Figure 42.

Relevé de l'ancre de l'épave Natière 2. On aperçoit la tête de quatre gournables enfoncées sur la partie latérale du jas. Ech. 1/40. Dessin C. Cholet.



Notes du chapitre II :

1. Le succès de cette opération extrêmement pénible est surtout l'œuvre de Jean-Maurice Authié, ancien major du Groupe des Plongeurs Démineurs dont il faut louer l'endurance et la ténacité.

2. La masse volumique du fer est estimée à 7,87 g par cm³.

3. Parmi les 96 lingots retirés de l'amas ferreux, 21 comportent l'inscription *Stepⁿ Onion* et 12 l'inscription *POTUXENT*. Mais l'absence de timbres visibles sur plus des deux-tiers des lingots démontés ne signifie pas pour autant qu'ils en sont dénués, mais parfois que celle-ci est masquée par la gangue ferreuse ou d'ores et déjà disparue.

4. Les laboratoires spécialisés dans le traitement des métaux provenant de milieu marin savent combien le traitement de la fonte de fer est délicat par rapport à celui du fer forgé. Selon Nathalie Huet, directrice du laboratoire Arc Antique de Nantes, il serait urgent de mettre en place un projet de recherche expérimentale sur ce sujet afin de pouvoir répondre aux nécessités de traitement des objets en fonte de fer. Nous espérons que les lingots de lest de la Natière pourront servir de moteur d'expérimentation sur ce sujet passionnant.

5. D'après Robbins 1986 : 55-56. Robbins, Michael. The Principio Company : iron-making in colonial Maryland 1720-1781.

58 Diss. George Washington U. 1972, New York 1986.

Cité par <<http://cchistory.org/Principio.htm>>.

6. L'acte de vente est transcrit sur le site internet : <freepages.genealogy.rootsweb.com/~hendon/hannah.html>.

7. Informations recueillies auprès de Phil Dunning (Park Canada), Charles Dagneau et Brad Loewen.

8. Signalons, à titre de comparaison que les briques trouvées sur l'épave du corsaire malouin *l'Alcide*, coulé en baie de Morlaix en 1747, possèdent un module identique à celui des briques de l'épave Natière 1, notamment par leur épaisseur de 3,5 cm.

9. Rappelons qu'à l'exception de trois pièces osseuses, les études archéozoologiques 1999 et 2000 concernaient exclusivement l'épave Natière 1. En dehors des espèces embarquées pour être consommées à bord, un jeune rat noir et un jeune singe magot avaient, plus ou moins clandestinement, embarqué comme passagers sur l'épave Natière 1.

10. Datation proposée par Roger Verdier (*Association des Amis de l'Objet d'Art Savant & Populaire*).

11. 2 *chandelières de cuivre* dans les articles du maître d'hôtel sur le corsaire *Comte de Maurepas* en 1747, 4 *chandelières de cuivre* dans les articles de vaisselle sur le *Saint-Laurent*, 250 tx, en 1747, 2 *chandelières de*

II. 3. L'espace du navire

Une épave couchée sur son flanc tribord

De son extrémité sud-ouest en I11 jusqu'aux ultimes structures architecturales mises au jour dans le carré B19, les vestiges de la coque de l'épave Natière 2 apparaissent désormais conservés sur une longueur de 33 m. Encore peut-on escompter que ce chiffre évolue sensiblement au cours des prochaines campagnes car il y a fort à parier que les structures architecturales se prolongent encore sur quelques mètres, au nord des carrés B17 à B19. La fouille des carrés I10 et I11 n'a pas permis en revanche de mettre en évidence la poursuite des vestiges au delà des structures architecturales précédemment mises au jour. Il est ainsi probable qu'aucun élément architectural cohérent ne soit conservé à l'ouest de ces vestiges.

A l'examen du plan général, on est d'emblée frappé par la conservation différentielle des bois de l'épave 2. Dans la partie sud-ouest étudiée en 2000, le bois affleure sous une fine épaisseur de sable et la largeur des vestiges préservés n'excédait pas cinq mètres. Au nord-est du site, les vestiges de coque sont probablement conservés sur une largeur de plus de huit mètres, de la quille jusqu'à un niveau de pont, et présentent, sous une épaisse couche de pierres de lest, un profil très creux qui n'est pas sans rappeler le profil général des vestiges de l'épave Natière 1. Faut-il en conséquence voir dans la meilleure préservation des zones nord-est de l'épave un enfouissement plus important des vestiges de la carène sous le poids des pierres de lest ou l'influence d'un substrat moins dur ou plus favorable à la conservation des vestiges ? On ne saurait pour l'heure trancher.

La disposition générale de l'ensemble architectural Natière 2 avait laissé envisager en 2000 qu'il s'agissait d'un flanc de navire. La découverte cette année de la quille et de deux niveaux de ponts a confirmé cette hypothèse. Par ailleurs, la localisation des articles de chirurgie, découverts en 1996 et en 2000 dans la zone sud-ouest de l'épave, nous avait incités à considérer cette zone comme la partie arrière du bâtiment. La mise au jour des structures de la cuisine, à l'opposé du site, dans le carré B19, paraît aujourd'hui en mesure de confirmer cette identification. Ainsi, on peut sans doute raisonnablement reconnaître dans l'épave Natière 2 les vestiges d'un flanc de carène tribord et l'on peut émettre l'hypothèse, au vu des quelque 33 m de longueur de coque, que l'architecture préservée matérialise les vestiges d'une frégate de 200 à 400 tx.

Les installations culinaires

Sur des navires tels que les frégates, on sait que la cuisine était généralement installée à l'avant, sur le second pont, de manière à mieux contrôler feux et fumées occasionnés par cette activité. S'il est très peu de sources iconographiques à pouvoir attester du fait, les archives fournissent de cette localisation quelques précieux témoignages. Il en est ainsi de l'inventaire du navire malouin le *Blancfort* qui, décrivant en 1748 les aménagements de la partie avant du bâtiment, précise qu'on y trouve "*Sa dépençe en avant avec armoire pour le maître d'équipage pour le charpentier et calfats fermants à clefs; sur l'arrière de la dépençe une grande cabanne à feu avec une grande chaudière maçonnée, plus une autre moyenne qui y est aussi massonnée; contre la ditte cabanne un foyer pour le cuisinier et une grande cheminée de cuivre qui conduit sur le gaillard d'avant*"²¹. Sans être toujours aussi précis, de nombreux autres documents consignés dans le fond des minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Malo, conservées aux Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine, mentionnent, au détour d'un inventaire de navire retour de course, la



présence d'une cuisine à l'avant du navire. C'est sans doute d'ailleurs sa proximité du pont supérieur qui justifiait qu'en cas de nécessité, dans les périls de la tempête ou l'urgence de la course, l'on se résolvait parfois, pour alléger le bateau, à jeter le four à la mer. On trouve ainsi ponctuellement la mention d'un navire rentrant d'une campagne de course équipé de "tous les aménagements ordinaire a un corsaire et sa grandeur, à l'exception de la cabane à feu et de 2 fourneaux et cuisinne qui ont été jettés à la mer ..." ²².

Cabane à feu, chaudière, fourneau ou fougou ²³..., nombreux sont les termes recensés dans les archives pour décrire des installations culinaires. Et pourtant, leur matérialité historique bien souvent nous échappe. Sur les épaves elles-mêmes, bien que souvent attestées par des éléments aisément identifiables, les structures culinaires se dérobaient à l'étude par suite d'une conservation médiocre et trop lacunaire. Outre les épaves Natière 1 et 2, sur lesquelles les cuisines se signalaient par des briques éparpillées en surface du site, on peut ainsi mentionner, à titre d'exemple, l'épave Aber Wrac'h 2, dans le Finistère, celle de la baie de Lannion, en Côtes-d'Armor, et la *Sainte Dorothea*, en Baie de Villefranche sur Mer, où briques et récipients culinaires ont chaque fois été découverts en couche superficielle du site.

cuivre et 2 chandeliers d'étain dans les articles du maître d'hôtel sur l'*Alcide*, en 1747, *4 chandeliers de cuivre* dans les articles du maître d'hôtel sur le vaisseau l'*Heureux* en 1748, et *4 chandeliers de cuivre* dans les articles du maître d'hôtel et du cuisinier sur l'*Heureux Malouin* en 1748 (AD35, 9B301, inventaires de navires malouins avant leur vente adjudicataire).

12. AD35, 9B301, *idem*.

13. AD35, 9B249, inventaire du corsaire malouin le *Diligent*, 1713.

14. Nous tenons à remercier Roger Verdier, de l'*Association des Amis de l'Objet d'Art Savant & Populaire*, pour ces informations.

15. *Navigantes y naufragos. Galeones en el ruta del mercurio*, Fundacion La Caixa, Madrid, 1996, p. 97.

16. Il semble que ce poinçon s'apparente à une marque officielle apposée par l'Etat, comme l'était le C couronné créé en 1745 par Louis XV pour imposer les objets en alliage cuivreux.

17. Voir la définition de ce terme dans : Bernard 2001 : 26, figure 1.

18. A titre de comparaison, on peut rappeler que l'ancre de l'épave Natière 1 est longue de 4 m.

19. On citera les exemples de l'ancre du *Pluto*, conservée sur le port du Dahouet en Côtes-d'Armor, et celle de la *Sirene*, repêchée au sud de Molène le 7 juillet 1995.

59

20. A partir des dimensions générales de cette ancre, on peut en calculer le volume et le poids approximatif, puis en estimer le poids théorique, soit entre 1000 et 1500 kg.

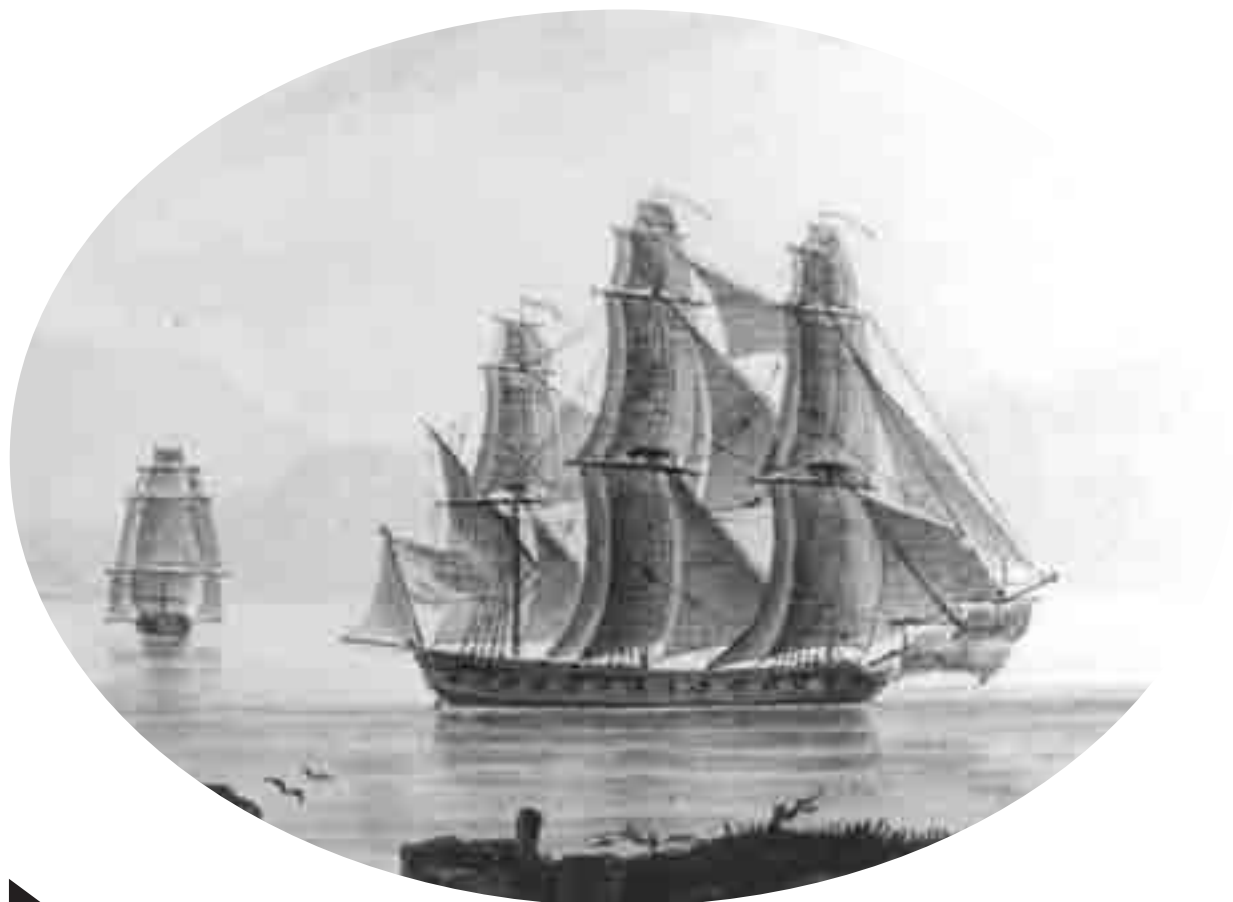
21. AD 35, 9B 301, inventaire avant vente adjudicataire du navire le *Blancfort*, 25 mai 1748.

22. AD 35, inventaire imprimé de l'*Heureux Malouin*, 11 mars 1748.

23. Le terme *fougou*, trouvé dans certaines archives malouines, est à rapprocher de l'espagnol *fogon* qui signifie *fourneau*.



III. Identification de l'épave & contexte historique



60

Frégate de 30 canons ayant toutes ses voiles déployées
Dessin aquarellé d'Ozanne
(Musée de la Marine, Paris)



III. Identification de l'épave et contexte historique

III. 1. La Natière 2, un armement granvillais ?

Des lingots du Maryland à l'irruption granvillaise

Paralysés par la masse des documents disponibles et le peu de temps dont nous disposons pour en assurer le dépouillement, nous avons, jusqu'à l'été 2001, principalement axé nos recherches autour des quelques naufrages de navires dont Gérard Bousquet et Emmanuel Feige avaient consigné au fil des années le touffu listing. Or, au sein de cet inventaire, rares étaient les naufrages postérieurs à 1725 et seule la frégate *Sainte-Famille*, donnée pour perdue en 1743, paraissait, à l'heure d'identifier l'épave Natière 2, digne de retenir l'attention (Cf. tableau récapitulatif des naufrages, L'Hour Veyrat 2001 : 60). Ainsi, l'année 1743 s'est elle virtuellement imposée comme une sorte de frontière psychologique qu'au demeurant nul document ni indice archéologique ne nous incitait à franchir. La chronologie des lingots de lest, dont les inscriptions témoignent d'une fonte en 1746 et 1747, nous a donc pour la première fois cette année conduit à transgresser cette frontière et à rechercher dans les fonds d'archives postérieurs à 1743 des éléments susceptibles de contribuer à identifier l'épave Natière 2. C'est ainsi qu'en novembre 2001, les archives ont finalement consenti à nous livrer, au détour d'une longue querelle juridique opposant nombre d'intervenants malouins et granvillais, la mention du naufrage *du navire Laimable grenot du port de grandVille*, le 6 mai 1749, *sur les pierres Nommées les Rouvras* (AD 35, 9B302, 6 mai 1749).

S'il est aisé d'identifier dans les *Rouvras* le banc des *Ouvras*, qui surgit à marée basse à quelque trois cent mètres dans l'est de la Natière (cf. Planches VII & VIII), on peut en revanche légitimement se demander si ce hiatus géographique ne justifie pas qu'on nourrisse quelque suspicion au regard de tout rapprochement entre *L'Aimable Grenot* et l'épave investiguée. Toutefois, si l'on veut bien, d'une part se souvenir que les roches de la Natière n'ont pas été individualisées sur les cartes avant la seconde moitié du XVIIIe siècle, d'autre part considérer l'extrême proximité des deux zones - la Natière bordant précisément le flanc ouest des Ouvras - on conviendra que la mention en 1749 d'un naufrage sur les Ouvras n'est pas de nature à exclure l'hypothèse qu'il ait eut lieu à la Natière. On ne saurait en conséquence négliger cette nouvelle piste et il convient d'en examiner l'ensemble des données afin de vérifier si le portrait-robot que les archives dessinent de *L'Aimable Grenot* offre quelque ressemblance avec celui que nos déductions ont conduit à tracer de l'épave Natière 2. Car, pour être esquissé à grands traits, le portrait de l'épave Natière 2 est aujourd'hui suffisamment précis pour qu'on évite désormais les confusions initiales.

L'épave recherchée est ainsi, comme l'indiquent, d'une part l'échantillonnage des pièces, d'autre part les analyses dendrochronologiques, un navire de 150 à 450 tonneaux, de construction régionale, bâti à l'aide de bois d'œuvre d'origine bocagère, sans doute entre 1736 et 1750. La vaisselle de bord, grès normand ou faïence blanche de Rouen ou de Sinceny, prouve un approvisionnement privilégié dans les ports de l'ouest français et donc une fréquentation assidue de cette zone maritime. La présence sur l'épave de quartiers de viande entiers, voire de bétail vivant, laisse penser qu'au moment du naufrage il quittait le port de Saint-Malo plutôt qu'il n'y entraît, et qu'il se destinait à un voyage hauturier. La chronologie des lingots enfin atteste qu'il a sombré après 1747 cependant que l'examen des vestiges prouve qu'il s'est couché sur tribord entraînant dans le chavirage le déplacement brutal sur ce bord d'une masse considérable de lest.



L'Aimable Grenot, un naufrage qui fait couler beaucoup d'encre

C'est en fait un courrier consigné aux Archives Départementales d'Ille et Vilaine, dans le fonds des *Minutes du Greffe de l'Amirauté de Saint-Malo* de 1749 (9B302), qui nous a livré la première référence patente au naufrage de *L'Aimable Grenot*.

Adressé à *Messieurs les Juges du Siège Royal de l'amirauté de StMalo*, ce document daté du jour même du naufrage, le 6 mai 1749, nous apprend que *Suppliant humblement les Soussignés chargeur, assureurs le capne du navire Laimable grenot du port de grandVille, Exposant que ce jour Six may le meme nare ayant appareillé de la Rade de dinard et faisant Route pour sortir de ce port pour le Voyage de Cadix, Charge de toilles et autres marchandises dudit Lieu, il a Eu le malheur de toucher sur les pierres Nommées les Rouvras ou il est naufragé suivant le Rapport fait au greffe par le Cap^{ne} ; Et Comme Il est de L'interest des chargeurs Interessés propriétaire Et assureur de travailler promptement Et sans délai au Sauvetage et Recouvrement du Vaisseau & de Son Chargement agrès et ustancilles Les Suppliant Requièrent*

Quil Vous Plaise Messieurs Les autoriser pour le Bien Commun Et general à faire travailler audit Sauvetage et pour Cet Effet Envoyes Les Batteaux, Gabares, ouvriers Pour faire Sabord au Navire et tout ce qui sera necessaire pour le Bien Commun des tous

Et Seré Justice

Suivent de nombreuses signatures où l'on reconnaît celles de :

Du coudray ferrée - Surcouffrères - Des Ballues Brillet - la Vve de la Nourais Gaubert - De La Brimanière - faisant pouvoir Delessage Delamotte - Rouault - Auffray de la gastinai - R Vincent - Leprey Hugon De baumet du frenne et Cain - J.F Le Bare - pour mon père Le Fleve fils - Pounaso - Roumain Pinavese - Le Bellegon - Nboscher

En pied du document, on a ajouté :

permis aux Suppliants et a Leurs perils et fortunes d'agir aux fins de la presente reqte laquelle demeurera déposée au greffe

St Malo ce 6e may 1749 Jgouin

L'évocation dans cette requête du *Rapport fait au greffe par le Cap^{ne}* nous a naturellement incités à rechercher immédiatement dans les registres des rapports de mer ¹ s'il ne s'y trouvait une déposition susceptible d'élucider les circonstances et la localisation exacte du naufrage. Las ! Notre désillusion fut aussi brutale que définitive ! Sur l'inventaire général des documents conservés aux Archives Départementales d'Ille et Vilaine, un commentaire laconique avise en effet le lecteur intéressé à consulter le registre 9B503, où sont théoriquement regroupés les rapports de mer établis entre 1744 et le 21 août 1749, que celui-ci est *en déficit*. Or cette apostille est l'expression convenue dont usent les archivistes pour aviser pudiquement le chercheur que le registre a été perdu... Ainsi est-il à craindre que le rapport du capitaine de *L'Aimable Grenot* ait connu le sort de nombre de documents relatifs à l'histoire de l'amirauté de Saint-Malo. Dispersé par la guerre, voire volatilisé par les bombardements, plutôt que subtilisé, il est peu vraisemblable qu'on ne le retrouve jamais...

Confrontés à cette impasse, les fonds des *Minutes du greffe* semblaient donc l'ultime voie ouverte à nos investigations et, de fait, le registre 9B303, qui regroupe les *Minutes du Greffe* pour l'année 1750, s'est révélé d'une étonnante richesse. Au prix d'une enquête attentive, ce registre, ni inventorié, ni folioté, nous a en effet livré de très nombreux documents liés pour l'essentiel à la longue querelle qui, tout au long de l'année 1750, a opposé les armateurs de *L'Aimable Grenot*, leurs assureurs et les *chargeurs* qui y avaient embarqué une cargaison. On découvre ainsi que c'est l'ouverture d'un sabord dans l'un des flancs du bâtiment, au lendemain du naufrage, qui est à l'origine du litige soumis par les assureurs et quelques chargeurs à l'arbitrage du tribunal. Alors en effet que les premiers prétendent que *lors du sabord fait par lordre des chargeurs au navire Laimable Grenot, ledit navoire Etoit dans un Etat à pouvoir esperer de le relever & Sauver...* les seconds affirment qu'il *estoit tellement Submergé & brisé que dans la position ou il se trouvoit Il estoit perdu Sans Ressource ni autre esperence que d'en Sauver quelqu'agrés et ustancilles* (AD 35, 9B303, Acte du 6 avril



1750). Ainsi, savoir si, en l'absence de ce sabord percé dans le but de faciliter l'accès à la cale et d'en sauver les marchandises, le bâtiment aurait pu être relevé ou si, dès son naufrage, il était condamné, est au cœur de la polémique qui a pendant des mois fait rage.

Soucieux semble-t-il de s'entourer du plus grand nombre d'avis, les *Juges du Siège Royal de l'amirauté* de Saint-Malo ont finalement diligenté le 6 avril 1750 une vaste enquête au cours de laquelle de très nombreux intervenants, membres d'équipage, maîtres de barque, charpentiers, ou témoins oculaires, ont été cités à comparaître. S'il conduit parfois à esquisser de l'environnement géographique du naufrage des visions quelque peu contradictoires, l'examen croisé de ces auditions reste cependant aujourd'hui le biais le plus pertinent pour en appréhender les circonstances et comprendre les événements qui ont suivi le naufrage.

Jurez de dire toute la vérité, rien que la vérité...

Au cours de l'enquête civile réalisée en avril 1750, près de trente témoins se sont de fait succédés devant *Maître Mathurin Louis Frostin, conseiller du Roy, Lieutenant particulier au Siège Royal de l'amirauté de Saint-Malo*. Par bonheur, *après avoir juré par serment la main levée et derechef promis et juré de dire vérité, avoir affirmé estre purgé de Conseil Sollicitation et de toutes causes de faveur, nestre parent ny allié tenu ny obligé Serviteur ny domestique des parties*, quelques uns d'entre eux - on ne saurait ici les citer tous - ont fourni au cours de leur déposition de nombreux détails qui se révèlent aujourd'hui primordiaux.

C'est ainsi que le 29 avril, le *Sieur Nicolas Lainé, maître de Bateau et pilote de ce port, demeurant à Saint-Servan, Rue Dauphine, âgé de cinquante sept ans, Depose quausytost que le navire laimable grenot eut touché la pierre ou il sest perdu Le déposant fut commandé pour aller au Secour de lequipage quy estant arrivé il Remarqua Le navire touché sur la pierre et qui a fur et mesure que leau luy manquoit Se Renversa sur tribord...* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750). Exprimé par un pilote, qui avait, on peut à tout le moins le supposer, une bonne pratique des lieux, confirmé par plusieurs autres témoins, corrélé avec la requête du 6 mai 1749, ce premier témoignage donne légitimement à penser que le navire qui venait de quitter la rade de Dinard a initialement frappé l'une des *pierres Nommées les Rouvras*, soit de face, soit en l'épaulant, puis s'y est échoué. L'hypothèse de l'échouage ne fait en effet guère de doute. Elle est résolument étayée par de nombreux témoignages qui soulignent volontiers que le navire portait *sur les pierres de manière a ne point laiser de jour* (Thomas Bigot, AD 35, 9B303, 24 avril 1750), *touchoit les pierres en plusieurs endroits Du fond* (Jean-Pierre Lamer, AD 35, 9B303, 24 avril 1750) ou *de toutes party dans Son fond* (Pierre Ruellan, AD 35, 9B303, 29 avril 1750). A lire la déposition de *Simon touron demeurant a S. Servan Rue Royale m^e de navire âgé de Soixante Six ans*, on est même fondé à penser que le bâtiment était suffisamment engagé sur la roche pour que son étrave soit proche de basculer dans la pente opposée. Ce servannais, qui *dépose avoir travaillé au Sauvement de quelques agrés et Ustencilles du navire*, signale en effet que le bâtiment *avoit Le né dans La mer* (AD 35,9B303, 28 avril 1750).

Après l'échouage, la situation de *L'Aimable Grenot* s'est rapidement aggravée quand, au jusant, la roche s'est trouvée peu à peu découverte ou à fleur d'eau. Déséquilibré, le navire s'est alors renversé sur tribord, ce qui, il faut le noter, est avec la chronologie du naufrage le second point de convergence avec l'épave Natière 2. Accompagnant la marée basse, le chavirage fut cependant suffisamment brutal pour qu'un autre témoin, présent à bord, *Nicolas Gaubert ... demeurant en Cette ville Rue de la Croix du fief âgé de trente cinq ans, Charpentier Sur le navire laimable Grenot* estime que le bâtiment était désormais perdu. A l'en croire, les autres membres de l'équipage partageaient d'ailleurs cette opinion puisque *aussy tost quil Eut touché Sur La pierre et quil eut Retombé par le décroissement de leau, chacun Regarda Le navire Comme perdu Sans Ressource attendu qu'on Lentendit Craquer et quon ne douta point que Ses principaux membres de tribord ne fussent Rompues et Rentrés dans le Corps Ce qui Leur fut Confirmé par les Barreaux des Gaillards qui tomboient dans Le navire* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750).

Il ressort de l'ensemble de ces dépositions qu'il y avait donc assez d'eau sur la roche



au moment du naufrage pour que le navire vienne sur sa lancée s'y échouer mais trop peu à basse mer pour que l'eau en soutienne la carène. Le constat est important. Si en première analyse on peut en effet être tenté d'affirmer que toute roche découvrant à marée basse est *a priori* susceptible d'être à l'origine d'un semblable enchaînement de faits, force est en revanche de constater que ce n'est absolument pas vrai pour toutes les roches à toutes les heures de la marée. En fonction de l'heure du naufrage, du coefficient de marée, des marégrammes induits du jour et du tirant d'eau moyen estimé, grâce aux archives, entre 14 et 16 pieds, soit de 4,5 à 5,2 mètres, on pourrait même théoriquement être en mesure d'effacer de la cartographie potentielle des zones du naufrage toutes les roches dont la bathymétrie à l'instant initial du choc était trop positive pour qu'un navire s'y échoue ou trop négative pour qu'il la touche. Il serait ainsi aisé de vérifier si la roche nord de la Natière demeure inscrite dans ce périmètre de haute probabilité ou si elle s'en trouve exclue.

Malheureusement la perte du rapport du capitaine et l'ignorance dans laquelle l'ensemble des témoins nous laisse de l'heure du naufrage ne facilite pas notre enquête. On sait seulement que le pilote, *ausytost mandé pour aller au secours de l'équipage*, était présent à l'heure du chavirage, au moment de la basse mer. Or, la consultation des annuaires de marée ² nous enseigne que le mardi 6 mai 1749 l'étale de basse mer diurne était à 16h09. Si l'on admet qu'il s'est produit un certain décalage entre l'annonce de l'échouage, l'appareillage du Sieur Nicolas Lainé, son arrivée sur zone et le chavirage du bateau, on peut donc très hypothétiquement mais raisonnablement supposer que le navire s'est jeté sur les roches autour de l'heure méridienne et sans doute avant 14 heures. Un tel horaire n'a d'ailleurs pas lieu de surprendre car il est logique d'imaginer que, pour appareiller de Saint-Malo, le capitaine de *L'Aimable Grenot* ait attendu, afin de bénéficier pleinement des effets du jusant, la renverse de marée montante, dont l'étale était à 9h19. On peut logiquement prolonger ce raisonnement par le calcul du marégramme du 6 mai 1749, de 11 à 16 heures, sur la tête nord des roches de la Natière. Sachant d'une part, que cette roche est aujourd'hui côtée à + 1,30 m au zéro des cartes et qu'elle n'a, semble-t-il, jamais fait l'objet de déroctage, d'autre part que le coefficient de marée était de 80 à la marée du matin et de 76 l'après midi, on peut mathématiquement estimer que la hauteur d'eau sur la tête de roche était de 8,63 m à 11 heures, 6,81 m à midi, 4,81 m à 13 heures, 3,06 m à 14 heures, 1,81 m à 15 heures et 1,17 m à l'étale de basse mer. On peut du même coup en déduire qu'un bâtiment de 4 à 5 mètres de tirant d'eau était tout à fait à même de s'échouer sur la roche autour de 13h15. Avant midi, il aurait en revanche doublé les roches de la Natière sans encombre, après 14h30 il s'y serait sans doute fracassé sans s'y échouer. Si notre estimation de l'heure approximative du naufrage est fondée, l'hypothèse que *L'Aimable Grenot* se soit jeté sur les roches de la Natière n'est donc pas irréaliste.

Un second point signalé par de nombreux témoins plaident d'ailleurs en faveur de cette hypothèse. Côtée à + 1.30 m au zéro des cartes, on sait que la tête nord des roches de la Natière, au pied de laquelle se trouve l'épave Natière 2, ne découvre que dans le temps des grandes basses mers de vive-eau, soit par des coefficients globalement égaux ou supérieurs à 90 ou 100. Ainsi, même par forte marée, la roche ne se distingue-t-elle habituellement que par la chevelure de laminaires qui la coiffe et vient à tutoyer la surface. Or, *Lauran Labbé Charpentier demeurant en cette Ville au grand plainstre âgé de Cinquante ans...* affirme lors de sa déposition que le navire ... *na jamais esté en estat destre Relevé attendu quil estoit environné De pierres Sur tout du Costé de Basbord ou il ne Restoit pas plus de quatre pieces deau dans La Basse mer des grandes Marée* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750). Membre de l'équipage de *L'Aimable Grenot*, *Yves Nicolas demeurant en cette ville et orig^e De morlaix, Rue du petit plainstre m^e tonneller âgé de vingt neuf ans* ne dit pas autre chose. Interrogé le 29 avril 1750 par Maître Frostin, *a requete des S^{rs} Julien Buson et Bliaut laisné chargeurs Sur Le navire Laimable grenot*, il affirme qu'il n'était pas possible *entrautres de placer des pontons du Costé de basbord acause de La pierre qui y estoit et qui Laissoit peu deau du temps des Basse marée* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750). A ces témoins, qui ne semblent donc pas envisager que la pierre découvre, *Pierre Ruellan, M^o De Barque demeurant à Cancalle âgé de Cinquante ans ...* qui a vu *Le navire des le Commencement de son naufrage* apporte une contradiction puisqu'il déclare pour sa part que le navire *estoit près dune pierre a basbord qui decouvroit dans La Basse Eau* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750). Beaucoup plus sûrement que le signe d'une dissimulation ou d'une tromperie volontaire de l'un ou des autres, il faut sans doute voir



dans cette divergence d'opinion l'indice que la pierre où le navire s'est échoué ne faisait généralement qu'affleurer la surface et ne découvrait qu'exceptionnellement, sans doute aux plus grandes basses mers. Or, si la Natière n'est pas la seule à bénéficier de cette singularité - la Cointière et les Grelots, plus au sud, en fournissent d'autres exemples - force est néanmoins de constater que sa roche nord offre très exactement ce profil bathymétrique. Voudrait-on d'ailleurs décrire la configuration géologique de ce site où la tête de roche sud, qui ne découvre presque jamais, accroît à basse mer les dangers d'une approche méridionale de la roche nord, qu'on n'userait sans doute pas d'autres mots pour le faire que ceux du pilote Lainé lorsqu'il précise *qu'il n'estoit pas possible de le Relever (L'Aimable Grenot), tant a cause de la pierre qui estoit a babord qui ne permettoit pas aux pontons et Bateaux den approcher de ce Costé La, quacause de Celle qui estoit a tribord qui en rendoit laproche très difficile et très dangereuse...* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750).

Ainsi, en resterait-on là de l'exégèse des témoignages scrupuleusement consignés par le *Sieur Jean du manoir, Commis juré a lexercice du Greffe* qu'on ne serait sans doute pas loin de conclure que le site Natière 2 et *L'Aimable Grenot* ne sont qu'une seule et même épave. Malheureusement, il y a, noyée dans la procédure, une déposition qui vient brutalement réveiller le doute...

Les coups de sonde de Dominique Merven

Conformément à l'assignation à Luy Signiffiée par Girard huysr Le 23 de ce mois, Dominique Merven, maitre de navire demeurant en cette ville Rue du pot detain agé de quarante huit ans se présente le vingt quatre avril mil Sept cent cinquante aux trois heures, en la Chambre du Conseil. C'est le cinquième témoin convoqué en ce vendredi après-midi par Mathurin Frostin. On aimerait savoir, lorsqu'à son tour il comparait, si le sieur Merven sait qu'il succède en particulier à Nicolas Poullard Sr de la Bruere capitaine de navire...qui a déposé navoir aucune connoissance des faits..., à Joseph Maingard Capitaine de navire..... qui a déclaré que nayant point vu Le navire de près il ne peut dire Sil estoit en estat destre relevé ou non et questant Sur la hollande Il a entendu les uns et les autres parler Indifferamment et enfin à Jullien Basnier capitaine de navires ... qui nayant point vu Le navire de près n'a pu asurer si on pouvoit ou on ne pouvoit pas y ranger des pontons pour le Relever ?... (AD 35, 9B303, 24 avril 1750).

En tout cas, qu'il l'ait su ou ignoré, on se plaît à la lecture de son témoignage, quelque 250 ans plus tard, à imaginer Maître Mathurin Louis Frostin se frottant les mains et se réjouissant intérieurement de tenir enfin là un témoin capital. Car le malouin connaît bien le site et son témoignage est précis. Il dépose ainsi *avoir travaillé au Sauvetage des marchandises après le Sabord fait et qualors a la prière du Sr Surcouf Il examina et sonda alentour du Batiments pour voir Sil y avoit moyen de placer deu pontons a le Relever Mais que Cela Luy parut impossible par Rapport aux pierres dont le navire estoit environné Scavoir une pierre a basbord a travert du lof ou il auroit fallu placer un ponton (laquelle pierre decouvroit en Basse mer denviron un pied et demy) une autre pierre a tribort Sous La hanche (Laquelle decouvroit de Cinq a Six pouces) autre endroit ou il falloit placer un ponton, une autre a tribort Sous les portes hautbans de misaine ou il ny avoit pas plus de Cinq pieds deau de mer basse qui est le temps de placer les pontons* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750).

Par sa précision, ce témoignage force l'enthousiasme mais on ne peut ce faisant se dissimuler que certains des détails rapportés par Dominique Merven conduisent à douter sérieusement de la possibilité qu'ils s'appliquent au site de la Natière.

On l'a dit, exception faite des très grandes marées, de coefficient 110 à 120, seule la tête nord de la roche nord apparaît ponctuellement en marée de vive eau. Elle se matérialise alors par deux pointes rocheuses d'altitudes différenciées surgissant de 20 à 50 cm au dessus de l'eau, à moins de deux mètres l'une de l'autre (cf. photo 4e de couverture). En toute logique, on est donc conduit à envisager que c'est cette roche que Dominique Merven identifie à *basbord a travert du lof*, c'est à dire au niveau du grand mât. La sonde évoquée par ce dernier, un pied et demi, soit près de 0,50 m, est d'ailleurs totalement cohérente avec les mesures que nous en avons nous-mêmes consignées. Encore convient-il, pour crédibiliser cette hypothèse, que notre *maitre de navire* se soit bien rendu sur le site en marée de vive eau. On sait en effet qu'après le



6 mai, jour du naufrage, les marées sont retombées en morte eau jusqu'au samedi 10 mai et si c'est le moment qu'a choisi Dominique Merven pour visiter l'épave, il est incontestable que la pierre qui *decouvroit en Basse mer environ un pied et demy*, ne peut se trouver à la Natière... Ce témoin malheureusement ne donne aucune indication sur le jour où il a sondé *alentour du Batiments, a la prière du Sr Surcouf*. En revanche, il en fournit indirectement l'indice lorsqu'il signale n'être allé sur le site *qu'après le sabord fait*. Nicolas Gaubert, qui dépose le même jour précise en effet que *Lequipage Estant Sauvé du mieux quil put il secoula quinze jours Sans Rien faire ny tenter on ala Ensuite voir et examiner si on pouroit Sauver quelque Chose, et Enfin entre l'ascension et la pentecoste le deposant fut commandé par Les Chargeurs pour faire un Sabord au navire, Ceque le deposant fit avec plusieurs autres...* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750)... Or, grâce aux données du *Bureau des Longitudes*³, on peut d'une part constater que le *comput ecclésiastique* a conduit à fixer la date de Pâques 1749 au dimanche 6 avril, d'autre part calculer que le jour de l'Ascension a nécessairement été fixé cette même année au jeudi 15 mai et celui de la Pentecôte au lundi 26. Ainsi, on peut supposer que c'est entre ces deux dates que Dominique Merven s'est rendu sur l'épave. Or l'annuaire des marées permet de constater que les 15, 16 et 17 mai correspondent de fait à une période de vive eau avec des coefficients maximums de 91 et 90 les vendredi 16 et samedi 17⁴. Que Dominique Merven ait vu, dans ce contexte, poindre la tête de roche nord n'est donc pas surprenant. De même, le bateau étant couché en travers de la roche, on peut concevoir qu'il ait à basse mer sondé le fond à moins de *Cinq pieds ... Sous les portes hautbans de misaine*. En revanche, si la tête de roche nord se trouvait bien *a basbord a travert du lof*, force est de convenir qu'il n'y a aucune roche à la Natière susceptible *a tribort* d'émerger de *Cinq a Six pouces Sous La hanche du bateau*, soit, en toute logique, à 7 ou 10 mètres de la roche visible à bâbord.... Alors que conclure de ce témoignage ? Renvoie-t-il véritablement *L'Aimable Grenot* aux oubliettes où reposent déjà la *Sainte-Famille* et peut-être le *Saint-Jean Baptiste* ? On serait certes fondé à le croire, s'il n'y avait le procès et ses groupes de pression qui voient chargeurs et assureurs se rejeter mutuellement la faute, les premiers réclamant une indemnisation des seconds, ces derniers refusant de la leur accorder sous prétexte que le sabord aménagé par les chargeurs est la seule cause vraie de la perte du bâtiment. Dès lors, un doute subsiste car, dans un tel contexte, on peut légitimement se demander si lors de sa déposition, Dominique Merven qui entretient manifestement des liens avec les frères Surcouf n'a pas été tenté de dramatiser la situation pour convaincre les juges que le bateau ne pouvait être renfloué. Comment expliquer sinon qu'il soit le seul parmi tous ces témoins à avoir vu plusieurs roches perçant la surface à marée basse ?

Le doute cependant est tenace et d'autant plus nécessaire que, de ce témoignage, dépend somme toute l'abandon ou la confirmation de l'hypothèse selon laquelle *L'Aimable Grenot* et l'épave Natière 2 ne sont qu'une seule et même histoire *tragico-maritime*. Faute de disposer des talents du Comte de Saint-Germain pour voyager dans le temps, il ne reste ainsi pour former notre jugement que l'échos de voix qui se sont tues, celles des autres témoins consignées par Jean Dumanoir. Et à cet égard, il en est une qui le 23 avril rapporte des détails qui forcent un peu la conviction.

Seuls, face à Lamer

Si le rapport de Joseph Hugon, sieur du Prey, capitaine du navire *Laimable Grenot* a disparu des archives, on doit cependant aux vertus de l'enquête et à la plume du *commis juré à l'exercice du Greffe* le témoignage du *Second capitaine* de cette frégate granvillaise, Jean Pierre Lamer. *Originnaire de grandville, officier de navire âgé de quarante et un an* celui-ci est par essence un témoin privilégié du drame et sa déposition n'en revêt que plus d'importance. Ce 23 avril, il affirme devant Maître Frostin que le navire *... après avoir touché La pierre ... tomba du costé de tribort et Sa Chute fut Si malheureuse que le lest fut tout foursoubré* (sic) *ainsy que Son Chargement et que dans la position ou il se trouva des lors il estoit impossible de le relever non Seulement acause du Bouleversement de Son Lest et de son Chargement mais encore parcequil Estoit Entièrement Submergé du Costé de tribort et questant environné de pierres de toutes parts audessus desquelles il y avoit peu deau de mer Basse, il estoit impossible dy placer les pontons necesaires* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750).



Cette déposition apparaît essentielle, au moins pour deux raisons. La première est qu'en signalant le peu d'eau qui subsistait à basse mer sur les roches, Jean Pierre Lamer conforte clairement l'impression qu'au jour du naufrage, les récifs qui environnaient l'épave ne découvraient pas. Or, on sait que les roches de la Natière n'apparaissent pas par des coefficients inférieurs à 90, ce qui était le cas le 6 mai 1749 ! La seconde naît des considérations dont le second capitaine se fait l'écho sur le destin manifestement irréversible du bateau par suite, en particulier, du glissement du lest vers tribord. Il est ainsi le premier, et à dire vrai le seul, à mettre en avant ce déplacement du lest et de la cargaison comme l'un des principaux obstacles au relevage du navire. Or, il est patent, d'une part que le lest étudié sur l'épave de la Natière a glissé sur tribord, d'autre part que le déplacement brutal de cette masse considérable a certainement constitué un fait majeur du naufrage de l'épave Natière 2. Que le second capitaine de *L'Aimable Grenot* fasse dans les premières lignes de sa déposition référence à un bouleversement du lest nous paraît donc un élément déterminant de l'enquête et un lien évident entre *L'Aimable Grenot* et l'épave Natière 2.

Ainsi, n'en déplaise au Sieur Merven, il semble bien qu'au gré de l'enquête un faisceau d'arguments vient insensiblement étoffer l'hypothèse que *L'Aimable Grenot* est bien l'épave perdue au milieu du XVIIIe au pied des roches de la Natière.

Percer le sabord, sauver les biens et les espars

Bien que le sabord soit au cœur de la querelle juridique qui monopolise les débats, on ne sait pas grand chose de cet ouvrage qui aurait *donné entrée a leau, au Sable et aux Vases et qui ... Empeschoient tout Relevement* (Ollivier Joseph Bertault. AD 35, 9B303, 23 avril 1750). Les témoins nous apprennent seulement qu'il fut percé sur les indications du capitaine Hugon lui-même. Ainsi *Thomas Bigot charpentier demeurant a S malo Rue du point du jour agé de trente cinq ans* qui dépose être l'un de ceux qui ont travaillé *a faire Le sabord au requisitoire de m^{rs} Les Chargeurs* souligne qu'il le fit *En presence et au consentement du Cap^{ne} qui leur marqua même les endroits ou il falloit percer pour ne point Percer dans les Souttes et ne point endommager les pieces Principales* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750). Ses affirmations sont confirmées par Nicolas Gaubert qui rappelle que le capitaine *Leur marquoit Lendroit ou il le falloit faire afin de penetrer plus facilement aux marchandises* (AD 35, 9B303, 24 avril 1750), ainsi que par le charpentier Lauran Labbé qui, le 29 avril 1750, témoigne que *Le Capitaine present marquoit ... Les Endroit ou il falloit percer pour Remonter les marchandises* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750). Aucun d'entre eux cependant ne précise la taille de ce sabord ni l'emplacement exact où il fut percé. Seul le témoignage de *Charles Belhoste Charpentier, demeurant a S.malo Rue Sainte anne agé de trente Sept ans* offre à ce sujet une timide indication. Déposant *avoir travaillé a faire Le sabord il ajoute, par souci de précision, Cest a dire a le prolonger* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750). On peut ainsi en déduire que le travail confié aux charpentiers consista non à percer mais plutôt à agrandir l'un des sabords préexistants, à moins qu'il n'entende par *prolonger* poursuivre le travail entrepris par d'autres.

Peu bavards quand ils évoquent le sabord, les témoins et les documents juridiques ne font guère plus de commentaires lorsqu'ils traitent de la cargaison embarquée ou de la nature des biens sauvés. La requête du 6 mai 1749 évoque simplement le fait que *L'Aimable Grenot* venait d'appareiller *pour le Voyage de Cadix, Charge de toilles et autres marchandises dudit Lieu...* (cf. fig. 43, ci-contre). Ce sont peut-être d'ailleurs des ballots de toile que Dominique Merven s'efforçait de gaffer lorsqu'il rapporte *quen Sauvant les marchandises de la Calle avec Leurs Gaffes luy et ses Camarades toucherent avec lesdites Gaffes les pierres du Rocher qui estoient entrés dans le ventre et penetrées dans Le Bois du*



Figure 43.

"... le cap^{ne} du navire Laimable Grenot du port de Grandville exposant que ce jour six may le même nav^{re} ayant appareillé de la rade de Dinard et faisant route pour sortir de ce port pour le voyage de Cadix, chargé de toilles et autres marchandises du dit lieu, il a eu le malheur de toucher, sur les pierres nommées les Louvras, ou il est naufragé suivant le raport fait au greffe par le cap^{ne}..."

Requête du tribunal de Saint-Malo, 6 mai 1749 (AD35, 9B302).



fond (AD 35, 9B303, 24 avril 1750).. Si les témoins sont muets sur le détail de la cargaison, la déposition de *Julien Jean m^e de navire demeurant a S. Servan Lieu de La Cité agé d'environ cinquante ans* laisse cependant penser que les efforts du Sieur Merven et de ses compagnons pour sauver les marchandises furent, partiellement au moins, couronnés de succès puisqu'il *Depose navoir vu Le navire que Longtemps après Le sabort fait et les marchandises Sauvés...* (AD 35, 9B303, 23 avril 1750).

Enfin, à lire les dépositions, il apparaît que les travaux de sauvetage ne se sont pas bornés à récupérer les marchandises qui pouvaient l'être mais qu'ils ont aussi concerné l'équipement du navire. C'est ce dont témoignent en particulier *Ollivier Joseph Bertault, m^e de navire demeurant en la paroisse de S Servan Rue du nez agé d'environ trente Sept ans* (AD 35, 9B303, 23 avril 1750) et *Francois Legrand, demeurant a la cité paroisse de St Servan agé de Cinquante huit ans m^e de navire ...* qui déposent tous deux *... avoir travaillé au Sauvetage des mats agrés et ustencille* (AD 35, 9B303, 28 avril 1750).

Curieusement, quand on sait l'importance qu'on accordait usuellement au sauvetage des canons et la difficulté qu'on pouvait éprouver à les soulever dans un tel contexte maritime, un seul témoin *Jean revaut matelot Sur la barque le Cezar demeurant à la Cité paroisse de St Servan agé D'environ dix huit ans* évoque brièvement avoir pour sa part travaillé au *Sauvetage des canons...* (AD 35, 9B303, 29 avril 1750) mais il n'en dit pas plus et l'on ignore s'il rencontra le succès dans cette tâche ou s'il y travailla en vain.

Navigation vers Cadix, nombreux chargeurs malouins, célèbre armateur granvillais, sauvetage de grande ampleur, longue querelle juridique, tels sont les ingrédients qui ont primitivement pimenté notre découverte de *L'Aimable Grenot*. Et l'on pourrait sans doute se satisfaire de moins... Mais derrière ces relations d'archives, on le voit bien, la personnalité profonde du navire granvillais se dérobe. D'autres fonds d'archives mis à contribution ont permis cependant de mieux cerner l'histoire de ce bâtiment.

III . 2 . *L'Aimable Grenot*, un " vétéran " de la guerre de course

La piste granvillaise

Après trois années de traques en archives et des centaines d'heures consacrées, à Rennes, Brest ou Marseille, à consigner scrupuleusement chaque détail relatif à l'armement et au voyage, à la cargaison ou à l'équipage, de chacune des frégates malouines réputées naufragées sous les murs de Saint-Malo, une simple requête signalant que le navire *Laimable grenot du port de grandVille ... a Eu le malheur de toucher sur les pierres Nommées les Rouvras ou il est naufragé...* (AD 35, 9B302, 6 mai 1749) a donc suffi le 27 novembre 2001 à réorienter profondément notre stratégie d'investigations. Au moment même où un voile semblait se déchirer sur l'épave Natière 2, il devenait en effet évident que c'est en Cotentin qu'il faudrait fonder les bases d'une nouvelle enquête. Ayant en conséquence pour les archives de Basse Normandie, le regard de Rodrigue pour Chimène, nous nous sommes immédiatement ouverts de nos nouvelles préoccupations à Michèle Chartrain, Conservateur du Musée du Vieux Granville. Notre entretien avec cette dernière eut une triple vertu. La première fut de nous révéler que, loin d'être un inconnu, *L'Aimable Grenot* était, au yeux des Granvillais, un navire emblématique mais qu'à la suite d'un article rédigé en 1905, chacun était convaincu ici que cette frégate avait fait naufrage en 1747 à l'entrée du port de Granville ⁵. La seconde fut de pondérer d'emblée notre enthousiasme naissant en nous rappelant qu'à l'image des archives de Saint-Malo, les fonds documentaires granvillais avaient été presque intégralement détruits pendant la seconde guerre mondiale. La troisième enfin fut de nous introduire auprès d'Anne Cahierre descendante de la famille Couraye du Parc, armateur de *L'Aimable Grenot*. Passionnée par l'histoire des corsaires granvillais, cette dernière, aussitôt contactée, nous a permis de prendre connaissance d'archives familiales inédites et a facilité nos investigations en nous signalant l'existence de documents relatifs à cette frégate dans les archives du Service Historique de la Marine à Cherbourg et dans les *Fonds de l'Amirauté de Morlaix* conservés à l'annexe brestoise des Archives Départementales de la Finistère. Un bonheur ne venant jamais seul, l'annonce de l'identification possible



de l'épave Natière 2 avec *L'Aimable Grenot* nous a enfin valu d'être contacté par un enseignant normand, Michel Aumont, qui poursuit précisément, sous la direction d'André Zysberg, un travail de recherche sur les marines granvillaises. Encouragés par ces passionnés, nous avons donc repris en janvier 2002 notre bâton de pèlerin et amorcé dans les archives une nouvelle enquête approfondie. Bien qu'à peine ébauchées ces investigations permettent déjà de dresser de *L'Aimable Grenot* et de ses équipages et armateurs un portrait fascinant.

Léonor Couraye du Parc et les trois Grenot

La destruction des archives de Granville pénalise gravement, on s'en doute, notre capacité à bien appréhender, dans son intégralité, l'histoire de *L'Aimable Grenot*. Elle contraint en outre à puiser parfois dans des sources de seconde main, et en particulier des compilations anciennes, des informations à l'égard desquelles, on le sait, il convient toujours de manifester un doute prudent.

De la documentation réunie, il ressort que *L'Aimable Grenot* était le troisième d'une lignée de *Grenot* armés par Léonor Couraye Duparc, héritier d'une vieille famille d'armateurs, dont on trouve fréquemment la mention dans les rapports de mer malouins. Ainsi, le 28 décembre 1678 lorsque le *capitaine Jacques Couraye, sieur Du Parc, capitaine du navire Le Marchand, de 100 tonneaux*, entre à Saint-Malo, de retour du *Chapeau Rouge*⁶, via *Marseille et Le Havre*⁷, ou encore le 3 novembre 1693 quand Jacques Couraye, sieur du Parc, propriétaire du *Délice, dit aussi la Marie de Granville, 50 tx*, fait comparaître *Etienne Ménage, pilote de la dite barque, parce que son bateau a été capturé par un corsaire de Flessingue, Le Chien, alors que son fils Jean Couraye*⁸ se trouvait à bord.

Sans méconnaître l'importance des ascendants de Léonor Couraye du Parc, il semble que ce dernier, décédé en 1754, fut véritablement le personnage le plus emblématique de cette lignée granvillaise. C'est en tout cas ce que donnent à penser, d'une part le contenu de la demande d'anoblissement adressée le 20 mai 1777 par son fils François-Léonor Couraye du Parc à Monseigneur de Sartine, ministre et secrétaire de la Marine (voir ci-contre), d'autre part la lecture de la lettre d'anoblissement accordée le 2 mai 1778 par le roi Louis XVI⁹.

Dans ce dernier document, *Louis par la grâce de Dieu, Roy de France* se plaît en effet à souligner que *...le sieur François Léonor Couraye Duparc, notre conseiller, vicomte en le vicomté de Grandville ... nous a paru mériter de participer à cette grâce pour les services que ses ancêtres et son père ont rendus depuis une longue suite d'années et que la maison de la dame Couraye Duparc sa mère, dans laquelle il a la majeure partie de sa fortune, continue de rendre dans le commerce maritime considérant principalement que... depuis mil sept cent quarante quatre..., elle a équipé dans les dernières guerres plusieurs corsaires dont deux de quarante pièces de canons*¹⁰ et que les prises faites par ces corsaires ont répandu l'abondance dans la province de Normandie aux dépens des ennemis de l'Etat...

Ainsi, la correspondance royale ne laisse guère de doute. C'est essentiellement aux armements en course opérés trente ans plus tôt par son père, de 1744 à 1748, que François-Léonor Couraye du Parc doit d'être anobli. Or, c'est précisément dans ce court laps de temps marqué par la *guerre de Succession d'Autriche* que furent armés les trois *Grenot*.

Le Charles Grenot

Dès l'ouverture des hostilités, en 1744, Léonor Couraye du Parc sollicite et obtint des lettres de marque pour armer en course le *Comte de Thorigny*, rebaptisé le *Charles Grenot* en l'honneur du Commissaire de la Marine à Granville dont l'armateur était l'ami. Armé de 18 canons, le *Charles Grenot*

Demande d'anoblissement de Léonor Couraye du Parc, écrite par son fils au roi :

“François-Léonor Couraye, sieur du Parc, conseiller de sa Majesté, Vicomte en le vicomté de Granville, fils de Léonor François, négociant à Granville, a l'honneur de remontrer à votre Grandeur que depuis une longue suite de générations, ses auteurs ont toujours fait le commerce maritime sans qu'aucun atermolement ou faillite aient jamais flétri l'honneur de leur profession. Que depuis 1744, il a été fait par la Maison du suppliant cinquante sept armements considérables, ce qu'il justifie par l'état à l'attache; que les trois premiers que son père avoit dirigés contre les ennemis de l'Etat, ont fait vivre son pays dans les temps désastreux de la guerre. Les succès de ce citoyen ont donné l'émulation nécessaire au service du Roi et ont préparé les entreprises. Il a été en quelque sorte fondateur de plusieurs maisons de commerce devenues considérables. Le suppliant établit par un état à l'attache que le produit net de 28 prises sur les ennemis de l'état ont enrichi son pays de 1.842.034 livres 17s. En ajoutant à cette somme les frais d'armement, de relâche, le dixième de S.A.S.M. l'Amiral, les frais de liquidation etc... Il se trouverait que ce seul particulier a répandu près de trois millions aux dépens de l'ennemi dans l'espace de quatre ans. Aucun de ses concitoyens n'a fait autant d'entreprises que le père du suppliant. Et aucun négociant du royaume n'a encore égalé ses armements en guerre. Il n'est jamais sorti d'aucun port de France pour le compte du particulier deux frégates de 40 pièces de canon chacune, telles que le Grand et l'Aimable Grenot...”

(AN, Mar. C7 75, lettre du 20 mai 1777)



appareilla le 2 août 1744 pour une première course, couronnée semble-t-il de succès puisqu'on compte au nombre de ses prises, la *Mary* de Portsmouth, navire de 130 tx, chargé de sucre, dont la vente à Granville rapporta 62 000 livres tournois, l'*Experiment* de Newcastle ramené à Saint-Malo, puis la *Sainte-Marie*, de 150 tx, chargée de sucre et de rhum, dont la vente rapporta à son tour 40 000 livres. Désarmé une première fois à Granville, le *Charles Grenot* aurait appareillé en mars 1745 pour une seconde campagne de course au cours de laquelle, surpris par la tempête et désemparé, il fut jeté à la côte de Morlaix où il se brisa sur les rochers, sans doute à la fin du mois de mars.

Le Grand Grenot

Nullement découragé par ce naufrage, Léonor Couraye Duparc forma aussitôt une nouvelle société, où entrèrent des négociants de Rouen, Granville, Saint-Malo, Saint-Brieuc et Morlaix ¹¹, et mit en chantier sur la grève à Granville un nouveau bâtiment, mieux armé. Construit semble-t-il par un malouin ¹², le navire fut lancé le premier dimanche d'octobre 1745 et baptisé *Le Grand Grenot*, en l'honneur du même parrain devenu, depuis, Commissaire de la Marine à Saint-Brieuc. Confronté à une grave pénurie de pièces d'artillerie engendrée par la guerre, il semble cependant que le bateau soit assez longtemps resté au mouillage jusqu'à ce que Léonor Couraye du Parc achète 22 canons à Angoulême puis les fasse acheminer, d'abord à Rochefort, ensuite par bateau jusqu'à Nantes et enfin jusqu'à Saint-Malo. Confié au commandement de Michel Clément, beau-frère de l'armateur, le *Grand Grenot* quitta Granville le 25 février 1746 pour aller à Saint-Malo prendre ses canons, puis appareilla pour une première campagne de course le 3 mars. Armée de 40 pièces d'artillerie, cette frégate était sans doute un redoutable adversaire et il n'est donc pas surprenant qu'elle ait très vite accumulé les prises. A leur nombre, on compte notamment, la *Société*, navire de 400 tonneaux, armé de 12 canons et 10 pierriers, capturé à 21 lieues de Guernesey, alors qu'il amenait un chargement d'eau de vie en Amérique, le *San Iago* et le *San Jose y Almis*, ramenés à Granville, le *Dreadnought*, corsaire anglais de 30 canons, ramené et vendu à Saint-Malo pour 376300 livres, et enfin l'*Aigle* et la *Resolution*, chargés de tabac de Virginie et de Maryland, qui auraient cependant été repris par les Anglais avant d'arriver en France. A ses premiers succès, *Le Grand Grenot* aurait ajouté, lors d'une seconde campagne en mai 1746, le *Greyhound*, navire anglais de 150 tx qui venait de Caroline, le *Newranger*, un vaisseau de 750 tx de la Cie des Indes, dont la liquidation produisit 355000 livres, l'*Elisabeth Marthe* et le *Content*, retour de la Barbade avec une cargaison de sucre, le *Middleburgh*, qui fut, comme l'*Aigle* et la *Resolution*, repris avant d'arriver dans un port français, et enfin l'*Anne Galey* avec laquelle *Le Grand Grenot* rentra finalement à Granville. Jusqu'alors semée de succès, l'histoire de cette frégate s'interrompît cependant brutalement lorsque, en juillet suivant, à l'appareillage de Granville, *Le Grand Grenot* fut trahi par le vent et poussé sur les roches des Moulières où, le 16 juillet, une tempête le détruisit avant qu'on ait pu le déséchouer. Il semble que des travaux intensifs furent alors menés sur l'épave afin d'en récupérer tout ce qui pouvait l'être, artillerie, espars, agrées.... Ce témoignage est important. Successeur direct du *Grand Grenot*, l'*Aimable Grenot* aurait en effet bénéficié très directement des récupérations opérées sur son frère aîné et ce serait en particulier l'artillerie récupérée sur l'épave qui aurait équipé la nouvelle frégate. Ainsi, la découverte sur l'épave Natière 2 de canons fondus dans l'Angoumois pourrait-elle constituer un nouvel indice propre à étayer notre hypothèse d'identification.

Un corsaire couvert de gloire

Le Grand Grenot avait suffisamment rapporté d'argent à ses armateurs pour que nul ne boude les nouveaux armements de Léonor Couraye du Parc. Aussi, à peine le projet d'un 3ème bâtiment fut-il connu que les actionnaires s'en disputèrent les parts. Lancé le 29 janvier 1747, l'*Aimable Grenot*, à la poulaine duquel se dressait, dit-on, une statue en pied du Commissaire de la Marine à Saint-Brieuc, en habit bleu et culotte et bas rouge ¹³, fut armé pour la première fois le 11 mars 1747. En dépit de sa brève carrière, il est possible, grâce aux archives, de lui attribuer deux grandes campagnes de course avant que n'intervienne, en 1748, la fin de la *guerre de Succession d'Autriche*. Nous ignorons en revanche à quel commerce il fut ensuite employé du 1er juillet 1748 au 6 mai 1749, date de son naufrage sur les Ouvras, mais



il est permis de supposer, au vu du testament de Léonor Couraye du Parc (infra, p. 66) qu'il fut principalement affecté à la route de Cadix ¹⁴...

Comme souvent, on dispose en premier lieu, pour mieux cerner l'identité de cette grande frégate, de quelques brèves mentions consignées dans l'inventaire des *Rôles d'armement et Désarmement* conservés au Service Historique de la Marine à Cherbourg.

Une première annotation y signale le 11 mars 1747 que *L'Aimable Grenot*, de 390 tx, vient d'être armé par le *Sieur du Parc Couraye pour aller en course, armé de 40 canons de 8 et 4 livres de balle, 6 pierriers, 250 fusils, 150 sabres et un équipage de 374 personnes ayant reçu 21 398 livres de pots de vin* (SHM Cherbourg 12P4/26 n°8). Plus loin, une main a ajouté, *Capitaine Pierre La Houssaye - Désarmé le 18.08.1747* (SHM Cherbourg 12P4/59 n°32). Une seconde mention dans ces mêmes rôles rapporte que *L'Aimable Grenot* a été armé le 18 novembre 1747 par le *s' du Parc Couraye pour aller en course avec 40 canons de 8 et de 4 livres de calibre, 6 pierriers, 250 fusils, 150 sabres et un équipage de 378 personnes ayant reçu 23 074 livres 13 sols et 4 deniers de pots de vin* (SHM de Cherbourg 12P4/26 n°55). La fin de campagne est également portée au registre sous le libelle, - *Capitaine Joseph François Hugon - Désarmé le 01.07.1748* (SHM Cherbourg 12P4/60 n°15).

Consigné dans le fond de l'*Amirauté de Granville : Matricule des capitaines*, on trouve également mentionné, à propos de *Joseph Hugon, s' du Prey*,

1747 : 18 novembre, en course capitaine sur le Grenot

1748 : Désarmé le 1er juillet. 20 décembre capitaine sur le Grenot

1749 : Naufragé le 6 mai à Saint-Malo (SHM Cherbourg 12P3 ; 43, p.27)¹⁶.

S'ils prouvent tout à la fois la programmation de deux campagnes de course et l'importance du bâtiment, qui est ainsi crédité de 390 tonneaux et 40 pièces d'artillerie, ces documents ne disent rien en revanche de la carrière de *L'Aimable Grenot* comme navire corsaire. Bienheureusement, les fonds de l'*Amirauté de Morlaix*, conservés à Brest, ont sur ce point, satisfait un peu mieux notre curiosité car les *croisières de L'Aimable Grenot*, en 1747 et 1748, sur les côtes bretonnes ont largement alimenté les chroniques morlaisiennes. Elles ont en particulier donné matière à de très nombreuses comparutions de ses capitaines successifs ou de ses capitaines de prise devant le *Lieutenant Général et procureur du Roy de l'Amirauté de Morlaix*¹⁷. N'ayant fait nous-mêmes qu'ébaucher le dépouillement de ces sources, nous n'en livrerons ici qu'une synthèse rapide.

40 canons pour faire L'Aimable

Les premiers documents consultés nous ont permis d'emblée de préciser la composition exacte de l'artillerie initialement mise à bord afin d'aller en course *muni de Commission en guerre de S A S Monseign l'Amiral, délivrée à Grand-Ville le 6^e présent ... mois* (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f° 24V et 25R). Comparaisant le 22^e mars 1747 ... le *Sieur Pierre Le Loup, capitaine de prise sur le Corsaire L'aimable Grenot de Grand-Ville commandé par le Sieur Pierre La Houssaye*, le crédite en effet d'environ 400 hommes *d'équipage deux canons de 12. 24 de 8 et 14 de 3 a 4 & 6 Pierriers* (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f° 24V et 25R). Cette information est confirmée par Charles Dagueneu *second Lieutenant sur le Corsaire L'aimable Grenot* qui, comparaisant à son tour, le 12^e avril 1747... 3 heures après midi, indique en préambule de sa déposition que ce corsaire est *monté de 40 pièces de canons, Dont 2 de 12. 24 de 8 & 14 de 3 avec 6 pierriers dans la hune & environ 400 hommes d'Equipage*. A cette occasion, le *Sieur Dagueneu* complète d'ailleurs les informations de Pierre Le Loup en signalant que la *commission en guerre de S A S Monseigneur l'Amiral, a en fait été délivré à Versailles le 6^e (mars avril raturé) ...et enregistrée au Greffe de l'Amirauté de Grand-Ville le onze dudit mois...*(AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f° 29R).

Dans la hune ou sur le pont, c'est en tout cas, pour un armement en course qui ne bénéficie pas de la mise à disposition d'un vaisseau royal, un nombre important de pièces d'artillerie et, même si l'on ne doute pas que *Jean revaut* et ses compagnons aient activement travaillé au *Sauvetage des canons...*(AD 35, 9B303, 29 avril 1750), il est difficile, au vu de l'artillerie mise au jour sur le site, d'imaginer l'épave Natière 2

L'Aimable Grenot

Frégate construite à Granville en 1747
Trois mâts
Deux ponts, deux gaillards
390 tonneaux
Tirant d'eau chargé : 16 pieds
Tirant d'eau non chargé : 14 pieds

Armé de 40 canons à sa première course, puis de 28 canons lors de sa seconde campagne.

Equipage en course :
390 hommes

Sans doute *L'Aimable Grenot* ressemblait-il à la frégate de 30 canons dessinée par Ozanne & reproduite en p. 60.



comme celle d'une frégate de 40 canons. Au vrai, depuis les fouilles de la campagne 2000, on y reconnaît plus volontiers les vestiges d'un navire de 15 à 30 canons, dont ne subsisteraient au plus que 5 à 15 pièces sur le site (L'Hour Veyrat 2000 : 58). Cette apparente dichotomie qui instille le doute trouve peut-être une amorce d'explication dans un rapport daté *Du jeudi Saint 11^e Avril 1748*, soit de la deuxième campagne de course. Comparaisant *Par devant le Lieutenant Général & pr du Roy de l'Amirauté de Morlaix, aiant pour adjoint le soussigné Greffier dudit Siège... le Sieur le Prey hugon, capitaine du corsaire L'aimable Grenot & les sieurs Raciquot & de Lalun, tous deux seconds Capitaines* n'évoquent plus en effet qu'un armement de 28 canons & de 380 hommes d'Equipage (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f° 75R). Ainsi, il apparaît que dans l'intervalle des deux campagnes de course, du 18 août au 18 novembre 1748, 12 canons au moins ont été retirés des batteries de la frégate. Soit que les armateurs en aient eu besoin pour compléter l'armement d'un autre navire ¹⁸, soit qu'ils alourdisaient inutilement la marche du corsaire ; mais ce n'est là bien sûr que pure hypothèse de notre part et rien ne permet pour l'heure de l'étayer. Par ailleurs, ces documents n'autorisent aucune déduction quant au nombre de pièces d'artillerie qui pouvaient se trouver à bord de *L'Aimable Grenot* lorsque, devenu navire marchand, il a fait naufrage. On peut simplement augurer que ce chiffre était sinon inférieur, au mieux égal, à celui des canons qui meublaient les batteries du corsaire. Sans rendre en effet l'artillerie totalement inutile, les conclusions du congrès d'Aix la Chapelle, qui avaient en 1748 conduit à la fin de la *guerre de Succession d'Autriche*, justifiaient certainement qu'on réduise à bord le nombre des canons et, partant, le poids de l'artillerie embarquée au profit du tonnage marchand. A cet égard, on peut d'ailleurs très légitimement supposer que ce sont précisément quelques unes de ces pièces d'artillerie retirées des batteries auxquelles fait mention le testament de Léonor Couraye du Parc en date du 4 juin 1754.

Dans ce document conservé dans les archives privées de la famille Couraye du Parc et dont Anne Cahierre nous a transmis quelques extraits, l'armateur qui rappelle avoir dressé *l'Etat de mes marchandises et meubles le trente et un may mil sept cents cinquante quatre ...* propose à... *Jacques François Le Marié, sieur des Fontaines maire de Granville ..qu'il nomme pour tutteur actionnaire ... d'accepter ... sur la platte forme du moulin a vent de Granville douze canons de huit livres de balles appartenants à la société de l'Aimable Grenot armé pour Cadix, prestés pour le service de la ville; près le pont de carreau contre nôtre maison deux canons de douze livres de balle appartenant à la dite société...*

Très précis, cet inventaire liste par ailleurs nombre d'autres équipements dont la présence, indispensables sur un navire armé en course, ne se justifiaient plus à bord d'un honorable navire marchand. On y recense ainsi ... *cent seize boulets ronds de douze livres de balles, quatre cent idem de huit, trois cents soixante onze de quatre et trois, quarante huit balles barrées de douze, trois cents seize de huit, trente dicto de quatre, sept balles enchainnées de douze, quatre vingt dix sept de huit, dix sept dicto de quatre, deux cents trente deux livres en balles forgés à barre, cramailere et etoille, deux cents vingt quatre moitiés de balles barrées de huit et douze livres, six pierriers avec leurs chandeliers et queues, cent vingt sept balles à pierriers, cinq cents une livres balles à fusil etc Dans la forge de Quinette deux cent quatorze balles enchainnées de huit et de quatre pezant ensemble quinze cents soixante quinze livres appartenant à la société de l'Aimable Grenot pour Cadix...; appartenant à l'Aimable Grenot pour Cadix, vingt huit escofillions, un tire bourre, cent trente cinq cercles de fer à bottes et bariques, cent baïonnette, trente neuf bouttes feux, quarante sept sabres, quatre vingt quinze haches d' armes quarante deux menottes... Pour l'Aimable Grenot pour Cadix deux poulies de carenne ...Pour compte de l'Aimable Grenot pour Cadix douze barils tant pleins qu'en consommation, scavoir un baril en grenier, cinq de gargouses à canon, trois de grenade etc;... Dans notre maison à la Houlle, pour la Société de l'Aimable Grenot pour Cadix... des coffres contenant fusils espingoles , canons de fusils, pistolets etc ... , caffetières , urinoirs,...une pompe de cuivre ...; Dans le vestibule de la dite maison pour compte de la même société une pompe de cuivre avec son boyau et jets d'eau, un petit coffre à armes et un autre plus grand. dans ma maison de la ville pour le compte cy-dessus un grand pavillon norvégien ...; Dans la cour au devant de notre maison de la houlle pour le compte ci-dessus deux vieils affuts de douze livres et treize dicto de huit livres etc "...*



Ainsi, en comparant l'artillerie mentionnée par Pierre Le Loup, *deux canons de 12. 24 de 8 et 14 de 3 a 4 & 6 Pierriers*, et celle inventoriée en 1754 en différents lieux de Granville, *douze canons de huit livres de balles ...et ... deux canons de douze livres de balle*, on est conduit à déduire que *L'Aimable Grenot* portait au mieux au moment de son naufrage, *12 canons de 8 & 14 de 3 a 4 & 6 pierriers*. Comme on ne peut croire par ailleurs, pour des raisons évidentes de puissance de feu, que ce soit les deux canons de douze livres et des canons de huit livres qui ont été retirés du bateau entre les deux campagnes de course, on peut avancer l'hypothèse qu'il n'y avait plus guère en batterie au moment du naufrage, que 12 canons de huit livres et quelques canons de trois et quatre ou des pierriers, au total sans doute, quelque 20 pièces. Le lien entre *L'Aimable Grenot* et l'épave Natière 2 reste ainsi du domaine du possible

Des gabarits dans le grenier

Hors de ces considérations sur l'artillerie embarquée, il est par ailleurs une phrase du codicille de Léonor Couraye du Parc qui retient tout particulièrement notre attention. Dans l'inventaire des biens de *L'Aimable Grenot pour Cadix*, l'armateur mentionne en effet *...Dans le grenier les gabarits du dit vaisseau en planches de sap...* Or, il n'était pas de pratique que les armateurs conservent les gabarits de leurs bâtiments. Les passations de marché, en particulier pour les constructions royales, signalent en effet usuellement que les gabarits restaient la propriété du charpentier. Il y a donc là un aspect qui mérite d'être étudié et peut-être rapproché des réflexions récemment énoncées par Brad Loewen sur certain partage de responsabilités entre le fournisseur du bois et les charpentiers dans la construction navale atlantique du XVI^e siècle ¹⁹. Dans le cas de *L'Aimable Grenot*, le droit de propriété que l'armateur semble avoir exercé sur les gabarits du bâtiment peut, sans doute, tout aussi bien révéler un trait spécifique de la construction de cette frégate ou des exigences de l'armateur, que matérialiser certains aspects de la construction granvillaise ou de la construction des frégates corsaires. Il faudra en tout état de cause revenir sur cette apparente singularité.

S'enrichir par la course

Plusieurs des documents consultés permettent de mieux appréhender la nature et la valeur des prises opérées par *L'Aimable Grenot* au cours de sa carrière. Les fonds de l'*Amirauté de Morlaix* en particulier ont livré plusieurs dépositions de capitaine de prise qui attestent de captures effectuées par le corsaire granvillais. Leur lecture conduit parallèlement à constater le rôle privilégié accordé, semble-t-il, par les deux capitaines successifs du corsaire au port de Morlaix. Léonor Couraye du Parc avait d'ailleurs un commissionnaire, sinon un *consors*, dans le port breton, ainsi qu'il transparaît dans une déclaration du 19 juin 1747 où *le Sieur de la housaye*, signale au Lieutenant de l'Amirauté *...elire domicile a leffet du present rapport circonstances et dependances En la maison et demeure de N H Jean denis Derm negociant a morlaix commissionnaire du sieur le parc Couraye ...*(AD 29, Annexe de Brest, B 4193, f° 38 R).



Figure 44

Vue du port de Morlaix.
Gravure de Nicolas Ozanne,
2e moitié du XVIII^e s.
(Boulaire 1992 : 68-69)

Et de fait, on note, en 1747 et 1748, de fréquentes arrivées de prises de *L'Aimable Grenot* à Morlaix. A titre d'exemple, on peut constater, du 22 mars au 20 avril 1747,



l'entrée à Morlaix, le 22^e mars 1747, du *St Louis de Bayonne* chargé de raisins, du port d'environ 120 tonneaux ... repris au Cors^e de Grenesey nommé le *Dogre* (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f^o 24V et 25R),... le 12^e avril 1747 du Comte de Noailles, de Siboure, monté de 22 canons, 12 pierriers et 220 hommes dequipage ... corsaire de Saint Jean de Luz ... (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f^o 29R et 31R) repris sur le corsaire de Bristol, le *Blandfort* de 28 pièces de canons... (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f^o 30R), et enfin le 20^e avril 1747, de *La Marie Galère* de Londres

De l'audace, encore de l'audace...

Et cette liste ne s'interrompt pas car le capitaine de *L'Aimable Grenot* et son équipage ont toutes les audaces. C'est ce qui ressort clairement du rapport du *Sieur Luc lecreaicq*, Lieutenant sur le corsaire *L'aimable Grenot de Grand-Ville*, commandé par le *Sieur de la Houssaye*. Entrant à Morlaix le 20^e avril 1747 avec *La Marie Galère de Londres*, le *Sieur Lecraicq*, après serment par lui fait la main levée, de dire vérité, a déclaré & fait rapport que le 11^e de ce présent mois, faisant Sa croisière au N O des Sorlingues environ 20 lieues par les 50 degrés 40 minutes de latitude, et par les 10 degrés 15 minutes de longitude, sur les 4 heures du soir, aiant aperçu une flotte d'environ 50 voiles, escortée de deux vaisseaux de guerre, dont l'un de 64 & l'autre de 40 canons à deux lieues au vent à lui, il vira de bord après les avoir considérés à fin de courir après un navire qui étoit écarté du gros de flotte d'environ deux lieues, et après l'avoir joint environ les 9 heures du soir, le Capitaine du Grenot le fit amariner et se saisit en même temps des signaux de ce dit Navire. Après quoi Le capitaine dudit grenot fit observer pendant la Nuit la Route de la flotte et le jour étant venu il aperçut douze à 14 navires de la même flotte auxquels il fit les mêmes signaux qu'avoit le Navire qu'il avoit pris le jour précédent ; De façon que sous Midi il en amarina quatre. Ensuite il donna chasse à vingt ou vingt-deux autres Navires qui se trouvoient sous le vent à lui d'environ une lieue et demi... (AD 29, Annexe de Brest. B 4193, f^o 32R et V).

Change-t-on d'ailleurs de capitaine, en novembre 1747, que le rythme des prises reste identique car l'ardeur au combat ne se dément pas. Le mardi 9^e du mois d'Avril 1748, par la latitude de 49° degré 33 minutes nord & par la longitude de 11 degrés ' minutes, sur les 4 heures ½ du matin ledit Corsaire a eû connoissance de 3 Navires sous le vent à lui, sur lequel il a porté le jour étant bienfait ; Il a assuré son Pavillon françois d'un coup de canon. Aussi-tôt le commandant a hisse Pavillon & flâme hollandaises. Ledit *Sieur le Prey Hugon*, Commandant Le Grenot a approché le Commandant Hollandois & lui a commandé de mettre en panne, ce par 6 ou 8 fois, par la voix de l'interprète du Corsaire, ce que ledit Commandant a toujours refusé, & a seulement donné une fanfare de trompette. Pour faire pareil commandement aux deux autres, le Grenot s'est approché du plus grand de ces derniers, qui lui a répondu qu'il n'avait point affaire à lui. Sur cette réponse, le Grenot lui a tiré nombre de coups de fusils auxquels il a riposté de toute sa Batterie de canons, ce que voyant le Grenot lui a tiré vergue à vergue toute sa volée de tribord ; le Commandant hollandois étant lors de ce combat en babord du Grenot, très proche lui a envoyé sa Bordée, peu après Le Grenot est venu sur Bas-Bord, où étant presque vergue à vergue, Ledit Corsaire lui a donné toute sa Bordée de Canons & de mousqueterie & continué indifféremment le feu sur tous les trois pendant l'espace de deux heures... Le combat se poursuit ainsi, acharné, jusqu'à que les deux premiers navires abaissent leur pavillon et que le troisième voiant ses Camarades réduit a pris la fuite...

Et de la poudre d'or...

Et c'est ainsi une nouvelle fois à Morlaix que viennent mouiller le Jeudi Saint 11^e avril 1748 les deux prises hollandaises, le *De Vryheid*, c'est-à-dire La Liberté d'Amsterdam, du port d'environ 250 tonneaux, armé de 12 canons de 4 L de balles & 24 hommes d'Equipage, venant de Surinam, chargé de sucre, de Cacao & Caffé et La Louise Margueritte pareillement chargé de Sucre, de Cacao & de Caffé mais aussi de 100 Marcs d'or, dont 69 pour le compte de ses marchands & environ 25 à 30 Marcs appartenant au *sieur Lindebergh*, capitaine dudit navire (AD 29, Annexe de Brest, B 4193, f^o 75R à 78 R). A tout seigneur, tout honneur, le pesage de la poudre d'or donnera d'ailleurs lieu le lendemain à un procès verbal spécifique en présence de plusieurs témoins (AD 29, Annexe de Brest, B 4193, f^o 78 V et 79 R).



Les comptes de l'armateur

Extraits par Anne Cahierre des archives privées de la famille Couraye du Parc, les comptes de *Répartition des parts à l'Equipage de la 2^e Course du Vaisseau L'aimable Grenot* permettent de lister les prises effectuées dans le temps où Joseph Hugon du Prey en était le capitaine. On trouve ainsi mentionné, *de la sortie de Lorient à la relâche à Brest*, Le Clarendon, la Marie Elizabeth ; *de la sortie de Brest à sa relâche à Morlaix*, La Louise Marguerite et la Liberté ; *de la seconde sortie de Granville au désarmement à Granville*, le Neptune, l'Helaine et l'Harmonie. Il serait naturellement important de savoir si l'un de ses bâtiments, ou l'un de ceux capturés en 1747 et 1748 par le *Sieur de la Houssaye*, revenait du Maryland car ce serait un indice fort, propre d'une part à élucider la présence de lingots américains sur l'épave Natière 2, d'autre part à conforter notre hypothèse d'identification. Malheureusement nous n'avons pas été à ce jour en mesure de vérifier l'origine de l'intégralité de ces prises. Les recherches à cet effet devront donc se poursuivre.

En revanche, Michel Aumont a pu retrouver dans le fonds *Marine C/7/75* des Archives Nationales, dans le dossier *Demande de lettres de noblesse pour le sr Couraye Duparc* (f° 7) un *Etat du Produit des Retours des Corsaires armés par Monsieur Duparc Couraye Negociant à Granville* qui atteste clairement que les trois *Grenot* ont constitué pour l'armateur et les consors qui en avaient assuré l'armement une excellente opération (Cf tableau ci-dessous). En l'espace de quatre ans, ces trois bâtiments ont en effet collectivement rapporté à leurs équipages et armateurs plus de 1,843 millions de livres, dont 670 000 pour *L'Aimable Grenot*. Ce chiffre mérite sans doute d'être mis en perspective avec le coût global de la *mise hors des trois bâtiments*, qui n'a probablement pas excédé le quart ou le cinquième de cette somme.

La 1re course du Charles grenot a Produit

a l'Equipage	61 398. 13. 5	198 254. 17. 11
a la societtée	136 856. 4. 6	

La 2e course du Charles grenot a Produit

pour l'Equipage	45 148. 11	150 535. 2. 3
pour la societté	105 386. 11. 3	

La course du grand Grenot a Produit

pour l'Equipage	258 298. 14	823 566. 15
pour la societté	565 268. 1	

La 1re course de l'aimable Grenot a Produit

pour l'Equipage	143 531. 9. 3	368 842. 14. 1
pour la societté	225 311. 4. 1	

La 2e course de l'aimable Grenot a Produit

pour l'Equipage	141 855. 12. 1	301 835. 8. 4
pour la societté	159 979. 16. 3	

Le temps des équipages

A défaut de disposer du rôle d'équipage de *L'Aimable Grenot* au jour de son naufrage, on notera enfin que celui de la campagne de course de Joseph Hugon, dont la liste apparaît sur le compte de répartition de la 2^e course, trahit la même diversité de recrutement géographique que nous avons déjà notée à propos de l'équipage du *Saint-Jean Baptiste* (L'Hour Veyrat 1999, 52-53). Si les officiers et matelots qui le composent sont majoritairement originaires de Basse Normandie et en particulier de Granville (Donville, Blainville, Reneville, Saint-Malo de la Lande...) - 25 hommes de l'Etat Major, 97 officiers marinières, 60 matelots, 52 novices, 20 volontaires et soldats et 34 mousques, soit 288 hommes - on constate aussi

Notes du chapitre III :

1. Les capitaines et maîtres de navire étaient tenus, à l'arrivée au port, de dresser à l'intention du Lieutenant de l'Amirauté leur rapport de mer. Ils présentaient leur congé, déclaraient les date et lieu de leur départ, la nature de la cargaison, la route maritime suivie et consignaient les événements remarquables du voyage, décès à bord, avarie, tempête, naufrage... A partir de 1702 les rapports des capitaines corsaires furent enregistrés à part (AD35, séries 9B 515 à 9B 524).

2. On trouve aisément ce type d'information sur le site internet du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, www.shom.fr On peut aussi parvenir directement aux prédictions de marée en tapant l'adresse <www.shom.fr/ann_marees/cgi-bin/predit_ext/choixp>

3. On trouve ces informations dans la rubrique *Astro-Info, calendriers*, du très intéressant site de l'Institut de mécanique céleste et de calcul des éphémérides (IMCCE) <www.bdl.fr>

4. Après cette date, il faudra attendre le 1er juillet pour qu'à nouveau les marées dépassent des coefficients de 90.

5. R du Coudrey. Corsaire Granvillais. Les trois " Grenot ", dans *Pays de Granville*, 1905, p. 203-216.

6. Sur la côte méridionale de Terre Neuve, face à Saint Pierre et Miquelon, immédiatement à l'ouest de la baie de Plaisance.

7. Cf. AD 35, 1F 1950. Manuscrit de Léon Vignols. Inventaire synoptique des rapports de mer, depuis le 1er registre commençant le 5 novembre 1678. 1er cahier du 5 novembre 1678 au 15 février 1679, N° 128.

8. Cf. AD 35, Manuscrit de Léon Vignols. Op. cit. Cahier 1690-97, Registre C 296 suite, folio 173, recto/verso.

9. AN, Mar. C7 75. On doit à Anne Cahierre de disposer de la transcription de ces documents. Qu'elle trouve ici l'expression de nos plus vifs remerciements.

10. Le roi fait expressément référence ici au *Grand Grenot* et à *L'Aimable Grenot*.

11. R du Coudrey, *op. cit.* p. 205.

12. Faute de disposer des archives, on se fait ici l'écho des informations collationnées au début du siècle par R du Coudrey, *op. cit.* p. 206.

13. R du Coudrey, *op. cit.* p. 211-212

14. Pour un bref aperçu sur le commerce caditain, cf L'Hour Veyrat 2000 : 63-65.

15. On doit cette transcription à Michel Aumont. Qu'il en soit vivement remercié.

16. Source Anne Cahierre.

17. Succinctement mentionnée dès 1902 par Jean Lemoine et Henri Bourde de la Rogerie dans leur *Inventaire des Fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper*, l'existence de cette abondante littérature n'avait pas échappé à Anne Cahierre qui, faute d'avoir pu elle-même se rendre à Brest, nous en a signalé à son tour l'existence. Cf. Jean Lemoine et Henri Bourde de la Rogerie. *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790. Finistère. Archives Civiles. Série B. Tome III.*



Figure 41. Vue du port de Granville. Gravure de Nicolas Ozanne, 2e moitié du XVIIIe s. (Boulaire 1992 : 63)

(Articles B 4160-4670 et appendice). *Inventaire des Fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat et du Tribunal de Commerce de Morlaix*. Quimper 1913 (Imprimerie A. Jaouen - Mmes Charvet et Bargain successeurs).

18. On songe en particulier au navire de 250 tx *Le Coureur*, construit et armé à Granville en 1748 par le Sieur Gaud Augrain, un familier de Léonor Couraye du Parc. Cf SHM Cherbourg 12P5/10, f° 30 n° 117 et AD 35 9B302, non folioté.

19. Brad Loewen. The structures of Atlantic shipbuilding in the 16th century. An archaeological perspective, dans, *Proceedings. International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Hull remains, manuscripts and ethnographic sources : a comparative approach*, Lisbon 2001, p. 250

20. Sur ces considérations on renverra une fois encore le lecteur à A. Lespagnol. *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociente au temps de Louis XIV*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 1997. p.87 " A Saint-Malo, ville bretonne malgré les dénégations de sa devise, on ne saurait minimiser l'importance - quantitative et qualitative - des apports normands, essentiellement bas-normands, qui représentaient au moins le quart des marchands venus s'installer à Saint-Malo au cours du XVIIe siècle.. ; Si les petites villes de l'intérieur... fournirent chacune un ou deux éléments c'est la façade occidentale du Cotentin, à quelques heures de voile de Saint-Malo qui fournissaient le plus gros de ses apports, ...petites cités comme Coutances - berceau des Danycan - ou Avranches, et surtout Granville. Port d'armement morutier déjà important, pépinières de marins et d'armateurs, le port normand a vu dans le dernier quart du XVIIe siècle les plus dynamiques de ses marchands/armateurs - tels les frères Levêque, les frères Onfroy, Baillon, Lhostellier - se laisser attirer par les perspectives plus larges d'entreprise et d'accumulation que leur offrait alors Saint-

la présence massive de marins venus de Saint-Brieuc ou de sa région (Erquy, Plérin, Saint-Quay, Paimpol, Bréhat...) - 1 officier major, 27 officiers mariniers, 24 matelots, 20 novices, 2 volontaires et 12 moussettes, soit 86 hommes - et enfin de quelques marins venus du Havre, de Saint-Malo, de Lannion, de Nantes ou d'Angoulême, soit au total 381 hommes.

III. 3. Une porte ouverte sur l'histoire maritime granvillaise

Même si l'on sait que les liens entre Granville et Saint-Malo étaient étroits, au point que le port bas-normand est avec Vitry la ville qui a fourni le plus de transferts d'entrepreneurs à Saint-Malo²⁰ et qu'elle constitua l'une des filières principales de recrutement pour la cité des bords de Rance, il est incontestable que l'hypothèse d'identification développée cette année nous entraîne désormais à défricher une autre histoire maritime que celle arpentée depuis 1996 en pérégrinant sur nos traces archéologiques. Mais cette fois, on se trouve bien éloigné de la prodigalité des études malouines et le constat est rude. A Granville, tout ou presque tout reste à faire car seuls quelques articles anciens, souvent entachés d'erreurs, viennent ponctuellement rappeler le passé maritime terre-neuvier de cette grande cité morutière cependant que la course et l'armement hauturier sont passés sous silence. Ainsi, un travail universitaire s'impose. Sous l'égide d'André Zysberg, professeur à l'université de Caen, Michel Aumont, vient d'entreprendre à cet effet un premier travail de recherche. Il est possible que *L'Aimable Grenot* et l'épave Natière 2 en constituent demain une pierre milliaire mais des recherches en archives et des investigations archéologiques au préalable s'imposent. Pour autant, il nous a semblé, pour prendre date, qu'il était opportun de dresser déjà une rapide synthèse de l'histoire granvillaise à l'heure où Léonor Couraye du Parc armait les *Grenot* et nous avons naturellement proposé à Michel Aumont d'en être le rédacteur.

Une cité née de la mer

par Michel Aumont

Si le nom de Granville apparaît pour la première fois vers le XIe siècle, dans le Cartulaire du Mont Saint-Michel, la paroisse elle-même n'a vu le jour qu'au XIIe siècle, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'il n'existait rien auparavant à cet endroit. On sait en effet que des maisonnettes de pêcheurs étaient préalablement installées dans le havre, au pied de la falaise, à l'abri des vents du nord et des courants marins. Ce sont ces pêcheurs qui auraient trouvés en l'an 1132 une statue en pierre de la Vierge flottant à la surface de la mer, puis lui aurait dédié une église qui forma paroisse et fit bientôt de Granville l'un des plus anciens centres de pèlerinage de Normandie. Progressivement, le havre acquit de l'importance au point d'intéresser les Anglais qui, en 1493, en prirent possession. Cette occupation ne fut cependant que transitoire puisque la ville fut reprise trois ans plus tard par les chevaliers français du Mont Saint-Michel. Afin de favoriser le développement de la ville, Charles VII lui accorda finalement en mars 1445 une charte qui non seulement reconnut la fondation de Granville mais accordait aussi des exemptions d'impôts et l'octroi de terrains pour bâtir des maisons.

Entre la fin du XVe siècle et l'avènement de Louis XIV, Granville eut une vie agitée puisqu'elle participa plus ou moins activement à toutes les opérations militaires liées aux guerres de religion. Elle défendit en particulier la cause catholique aux côtés de Jacques II de Matignon, lieutenant général en Normandie, qui reçut en retour du Roi le Gouvernement de Granville, ainsi d'ailleurs que celui de Cherbourg.

Très tôt au début du XVIe siècle, les pêcheurs granvillais commencèrent la pêche aux Terres Neuves, parallèlement aux Malouins et aux Basques. C'est d'ailleurs à cette époque que le port normand fixa véritablement sa destinée maritime en orientant quasiment toute son activité vers la pêche à Terre Neuve et sur les Bancs. Peu à peu, les armements consacrés à la pêche à la morue verte ou à la morue sèche se multiplièrent cependant que des esprits plus hardis lançaient quelques rares expéditions lointaines vers les côtes du Brésil ou les Indes orientales. Pour satisfaire aux besoins de cette expansion, le port fut également aménagé et d'un simple havre ouvert à tous les vents hormis les vents de Nord, il devint, grâce à une jetée composée de blocs de granit, un havre protégé.

Granville commença au XVIe siècle à pratiquer la guerre de course, lors des périodes de belligérance, et c'est encore au XVIe siècle que la ville fut dotée d'une Amirauté, à savoir d'une juridiction jugeant au civil et au criminel les affaires touchant à la navigation. A sa tête fut alors placé un lieutenant dont la charge fut d'abord confiée par commission, puis accordée par office jusqu'à la suppression des Amirautés en 1790.

Sous le règne de Louis XIV, la cité accrut progressivement son importance, non seulement en Normandie mais aussi en France en raison surtout des progrès accomplis par son industrie de la pêche morutière et, dans une moindre mesure, grâce à l'action de ses corsaires. Dans le même temps, la ville vit, à terre, se développer son organisation administrative, mais ses fortifications furent en partie démolies sur les conseils de Louvois en 1689, au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, afin d'éviter qu'elles ne tombent aux mains des Anglo-Hollandais ou des protestants. C'est au cours de ce même conflit que la ville fut bombardée par la flotte anglaise en 1695 et que l'un de ses corsaires, Beaubriand-Lévesque, marin réputé pour ses exploits en course sur des bateaux granvillais et malouins, eut l'honneur de se voir confier, par le ministre Pontchartrain, le commandement d'un vaisseau royal de 3^e rang, le François. Il fit avec ce dernier une campagne remarquable au Spitzberg en compagnie de Duguay-Trouin, capitaine du Fortuné, un autre vaisseau du roi, cependant que son frère cadet, André La Souctière-Lévesque, faisait une belle carrière dans la course avant de se marier et de s'installer à Saint-Malo comme armateur.

C'est sous le règne de Louis XV, que Granville vit vraiment reconnaître dans le royaume et dans les actes officiels son importance comme grand port morutier, à l'égal à coup sûr de Saint-Malo avec laquelle elle entretenait des rapports privilégiés et étroits tant les intérêts des deux ports étaient depuis longtemps mêlés. Basé sur la grande pêche, le commerce maritime de Granville devint florissant en dépit de la réduction des zones de pêche et des difficultés éprouvées du fait des guerres répétées. Les navires granvillais, qui allaient à Saint-Malo charger le sel lorsque Granville en manquait, fréquentaient comme les Malouins, la Grande Baye, Gaspée, le Petit Nord ou les Bancs d'où ils ramenaient d'importantes quantités de morues vertes ou sèches qu'ils déchargeaient au Havre ou à Marseille, Dunkerque, Nantes et Saint Malo. En 1743, Granville, qui recensait 3 228 pêcheurs, armait 91 navires à la grande pêche, pour un tonnage global de 8 379 tonneaux. En 1786, année exceptionnelle, la ville arma 105 morutiers et Saint-Malo 120, ce qui représentait à elles deux près des deux tiers de l'armement terre-neuvier français.

L'activité maritime granvillaise ne se limitait pas cependant à la grande pêche. L'activité corsaire fut également déterminante dans cette évolution, soit dans le cadre d'armement à la course, soit d'armement en guerre et marchandise. Pendant la guerre de Succession d'Autriche qui opposa en particulier la France à l'Angleterre, l'activité fut bénéfique. On décompte ainsi, outre les trois Grenot, 18 armements granvillais à la course entre 1744 et 1748. En raison de leur succès, ce sont néanmoins les armements corsaires de Léonor Couraye du Parc qui firent alors la fierté non seulement de leur armateur, mais aussi de toute la population granvillaise. Malheureusement, pendant le conflit suivant, celui de la guerre de Sept Ans (1756 à 1763), l'activité corsaire fut bien moins heureuse. La supériorité des forces anglaises, l'efficacité du blocus imposé à la France, les véritables razzias opérées à Terre Neuve par les Anglais sur la flotte de pêche granvillaise, 33 bateaux en 1755 alors même qu'on était encore en paix, sont sans doute quelques unes des raisons qui sont le mieux à même d'expliquer le déclin à cette époque de la flotte corsaire granvillaise. Il en est sans doute une autre ! Granville manquait en vérité cruellement d'un armateur aussi audacieux et aussi entreprenant que l'avait été pendant la Guerre de Succession d'Autriche Léonor François Couraye Duparc.

Conclusion

Il en va sans doute des sites archéologiques comme des êtres humains, certains ont plus que d'autres le génie d'exciter les passions... d'embraser l'enthousiasme... Celui de la Natière à coup sûr est d'entre eux. D'année en année, les témoignages matériels patiemment collectés puis précautionneusement inventoriés, dessinés et photographiés, s'ingénient comme par jeu à ménager des pistes pour relancer l'enquête. La trace archéologique, souvent ténue, toujours discrète, entraîne au monde universel des trajectoires maritimes, à celui des armements en course comme à l'univers du cuisinier, du tonnelier, du charpentier ou du voilier du bord. Initialement envisagée comme le temps d'une respiration, d'une pause privilégiée pour réfléchir à la muséographie, l'année 2001 s'est finalement emballée. En imposant les témoignages matériels là où nul ne les envisageait, en écrasant sous un lest de fer les chronologies anciennes, en élargissant enfin l'horizon malouin aux confins granvillais, la campagne estivale a inscrit la Natière au rang des sites magiques.

78

Le potentiel des épaves paraît illimité. Natière 1, Natière 2, peut-être Natière 3 ! Saint-Malo et Granville, Bretagne et Normandie, la Manche et l'Atlantique... Un monde se décline. Jaillis du sédiment, les graines de *capsicum*, les os d'un *Macaca*, les douelles signées *IAR*, les pipes nommées *TO*, sont autant de signes qu'il faut analyser. On prétendait tout savoir de ces périodes modernes; désormais on le sait, on ignorait beaucoup ! Emportées par le flot, *Faluère* et *Sainte-Famille*, font aujourd'hui place nette à un champion normand. On disait *Le Grenot*, il en était *L'Aimable*. Où sera-t-il demain ? Chaque année mieux étayées, nos convictions s'étoffent. Le granvillais noyé a peut-être cette fois quelques beaux jours à vivre. Comment s'appelait son frère, perdu bien avant lui ? Natière 1, c'est aujourd'hui son nom, il en avait un autre. On le saura demain ou bien le jour d'après. Une chose est arrêtée, la fouille doit continuer ! Trois ans au moins, quatre ans sans doute. On y songera l'hiver prochain mais l'on se réjouit surtout qu'au plein cœur de l'été, des solutions pour le mobilier soient trouvées. Il attendait un musée. On vient de le lui donner !





Les murailles de Saint-Malo (photo E. Veyrat)



Bibliographie

- Anonyme 1991.** Les pots normands de Noron. *Le Viquet n° 93*, pp 122-126. 1991
- Craddock 1995.** CRADDOCK (Paul T.), *Early metal mining and production*, Edinburgh university press, pp. 235-256, 1995.
- Biancamaria 1997.** BIANCAMARIA (J.F.). Les poteries domestiques de Ger. *Le Viquet n° 115*, pp 92-109. 1997.
- Bernard 2001.** BERNARD (Vincent).- Rapport d'étude dendrochronologique. In L'Hour Veyrat 2001, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo*, volume 2, édition Adramar, pp. 25-28. 2001.
- Bertaux 1993.** BERTAUX (J.J).- De l'usuel à l'inutile, évolution de la production potière en Normandie du XVIIe au XXe siècle. *De l'usuel à l'inutile, poterie de Normandie XVIIe-XXe siècles*, catalogue d'exposition du musée de Normandie, Caen 1993, éditions de l'Albaron, pp 26-57. 1993.
- Bertaux 1993b.** BERTAUX (J.J).- Petit dictionnaire de poterie normande. *De l'usuel à l'inutile, poterie de Normandie XVIIe-XXe siècles*, catalogue d'exposition du musée de Normandie, Caen 1993, éditions de l'Albaron, pp 60-111. 1993.
- Boulaire, 1992.** BOULAIRE (Alain). - *Voiles et voiliers au temps de Louis XV et Louis XVI*, coll. Voiliers des côtes de France, ed. Du May, 1992
- Flambart-Héricher 1995.** FLAMBART-HERICHER (A.M.). L'atelier de potiers du Planitre au Molay-Littry (14) : un centre de production du XVIe au XVIIIe siècle. DELESTRE (X.) et FLAMBART-HERICHER (A.M.). *La céramique du XIe au XVIe siècle en Normandie, Beauvaisie, Ile-de-France*. Pp81-102. 1995.
- Lescallier 1791.** LESCALLIER (Daniel).- *Traité pratique du grément des vaisseaux et autres bâtiments de mer*. Pais, 1791, réédition des 4 Seigneurs, Grenoble.
- L'Hour, Veyrat 2000.** L' HOUR (M.), VEYRAT (E). - *Un corsaire sous la mer. L'épave de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo*, volume 1, édition Adramar, 96 pages. 2000
- L'Hour, Veyrat 2001.** L' HOUR (M.), VEYRAT (E). - *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo*, volume 2, édition Adramar, 108 pages. 2001
- L'Hour, Veyrat, à paraître.** L' HOUR (M.), VEYRAT (E). - "Ships and private shipyards through the archaeological evidence of the wreck off La Natière" (Saint-Malo, Brittany, France). In *Acts of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (Venezia, 2000).
- Machabey 1959.** MACHABEY (Armand).- *La métrologie dans les musées de province et sa contribution à l'histoire des poids et mesures en France depuis le XIIIe siècle*. Thèse soutenue en 1959 et publiée avec le concours du CNRS. 1959.
- Maisonneuve 1991.** MAISONNEUVE (B. & M. de).- *Le Maidstone, le miroir d'une mémoire*. Edition ARHIMS, 1991.
- Navigantes y naufragos. Galeones en el ruta del mercurio.** Fundacion "la Caixa", 162 p., 1996.
- Verdier, Heitzler 2001.** VERDIER (Roger) et HEITZLER (Michel). - *Balances, poids et mesures de l'Antiquité au XXe siècle*, éditions du Cabinet d'Expertises, 4 tomes, 2001.



Epave Natière 2. Inventaire du mobilier archéologique 2001

Agrès & équipement de bord			
1	n° d'isolation :	897	Barre de cabestan ou barre franche (<i>fraxinus</i>) ?
2	n° d'isolation :	986	Cable de mouillage (chanvre)
Calfatage et assèchement :			
1	n° d'isolation :	781	Maillet de calfat (chêne + ?)
2	n° d'isolation :	956	Chopine de pompe (<i>ulmus</i>)
3	n° d'isolation :	957	Chopine de pompe (<i>ulmus</i>)
Outillage :			
1	n° d'isolation :	771	Rabot (essence indéterminée)
2	n° d'isolation :	792	Manche d'outil, de ciseau ?
2	n° d'isolation :	835	Compas de tonnelier (résineux)
3	n° d'isolation :	837	Manche de hache (frêne)
4	n° d'isolation :	849	Manche d'outil en bois
5	n° d'isolation :	887	Manche d'outil en bois
6	n° d'isolation :	895	Lot de quatre manches d'outil (<i>fraxinus</i> , <i>pinus</i> , <i>larix</i> /mélèze)
7	n° d'isolation :	901	Poignée de tarière (<i>ulmus</i>)
8	n° d'isolation :	912	Poignée de tarière (<i>ulmus</i>)
9	n° d'isolation :	915	Compas de tonnelier (résineux)
10	n° d'isolation :	918	Manche d'outil en bois
11	n° d'isolation :	923	Fragment de manche d'outil (résineux)
12	n° d'isolation :	925	Poignée de tarière
13	n° d'isolation :	931	Manche d'outil en bois
14	n° d'isolation :	958	Meule en pierre
15	n° d'isolation :	994	Manche d'outil à douille (<i>fraxinus</i>)
Architecture et aménagement :			
1	n° d'isolation :	769	Clou de fer forgé
2	n° d'isolation :	834	Clou de fer forgé
6	n° d'isolation :	839	Pièce encochée et clouée, cale (<i>quercus sp</i>)
7	n° d'isolation :	844	Pièce encochée et clouée, cale (résineux)
8	n° d'isolation :	845	Pièce encochée et clouée, cale (résineux)
3	n° d'isolation :	922	Bossoir ? (chêne)
4	n° d'isolation :	928	Hiloire inscrite <i>T</i> sur la face latérale (chêne)
5	n° d'isolation :	985	Cadre avant d'écouille inscrit <i>AV</i> (chêne)
Armement :			
1	n° d'isolation :	997	2 balles de plomb
Artillerie :			
1	n° d'isolation :	942	Boulet en fer
Cuisine, structure :			
9	n° d'isolation :	860	Capot d'aspiration ou de ventilation (métal ?)
1	n° d'isolation :	999	Briques de four
Cuisine, vaisselle & ustensiles :			
1	n° d'isolation :	857	Couvercle en alliage cuivreux
2	n° d'isolation :	858	Couvercle en alliage cuivreux
3	n° d'isolation :	866	Couvercle en alliage cuivreux
4	n° d'isolation :	890	Plat creux à fond rond (alliage cuivreux)
5	n° d'isolation :	962	Chaudron en alliage cuivreux avec graduations
Habillement :			
1	n° d'isolation :	996	Ceinture en cuir à passant
Chaussures :			
1	n° d'isolation :	811	Chaussure en cuir à talon de lamelles de cuir
2	n° d'isolation :	838	Talon de chaussure à lamelles de cuir
3	n° d'isolation :	846	Fragment de chaussure à talon de lamelles de cuir
4	n° d'isolation :	847	Fragment de chaussure à talon de lamelles de cuir
5	n° d'isolation :	848	Fragment de chaussure à talon de lamelles de cuir
6	n° d'isolation :	863	Talon de chaussure à lamelles de cuir
7	n° d'isolation :	870	Talon de bois à protection de plomb
8	n° d'isolation :	946	Talon et semelle de cuir
9	n° d'isolation :	947	Talon de chaussure à lamelles de cuir
10	n° d'isolation :	998	Protection de talon en plomb
Boutons de bois tourné :			
1	n° d'isolation :	864	Bouton de bois tourné
2	n° d'isolation :	914	Bouton de bois tourné
3	n° d'isolation :	920	Bouton tourné en alliage cuivreux et bois
4	n° d'isolation :	945	Bouton tourné en alliage cuivreux et bois
Hygiène			
1	n° d'isolation :	898	Peigne à deux rangs (buis ?)
2	n° d'isolation :	972	Peigne à deux rangs (corne)
Lest :			
Pierres :			
1	n° d'isolation :	797	Lest de granite, quartzite, galets de silex et calcaire
Lingots de fonte de fer :			
1	n° d'isolation :	768	inscrit " <i>Stephen Onion 1746</i> "
2	n° d'isolation :	884	inscrit " <i>Stephen Onion 1746</i> "
3	n° d'isolation :	885	inscrit " <i>POT...</i> "
4	n° d'isolation :	939	inscrit " <i>Stephen Onion 174...</i> "
5	n° d'isolation :	975	inscrit " <i>Stephen Onion 1746</i> "
6	n° d'isolation :	976	sans inscription
7	n° d'isolation :	977	inscrit " <i>Stephen Onion 1746</i> "
8	n° d'isolation :	978	inscrit " <i>Stephen Onion...</i> "
9	n° d'isolation :	979	inscrit " <i>Stephen Onion 1746</i> "
10	n° d'isolation :	980	inscrit " <i>POTVXENT :1747</i> "
11	n° d'isolation :	981	inscrit " <i>POTVX...</i> "
12	n° d'isolation :	982	inscrit " <i>POTVXENT :1746</i> "
Loisirs :			
Pipes :			
1	n° d'isolation :	776	Tuyau incomplet
2	n° d'isolation :	868	Talon inscrit <i>B</i> sur une face, <i>W</i> sur l'autre

Matériaux divers :			
Cuir :			
1	n° d'isolation :	873	Fragment de feuille de cuir
2	n° d'isolation :	913	Fragment de feuille de cuir
3	n° d'isolation :	948	Fragment de feuille de cuir avec passage de sangle
Végétal :			
1	n° d'isolation :	872	Fragments de résine végétale
2	n° d'isolation :	971	Fragments de résine végétale
Minéral :			
1	n° d'isolation :	782	Charbon de terre (combustible)
2	n° d'isolation :	796	Fragments d'ardoises
3	n° d'isolation :	888	Lot de fragments de calcaire marneux (matière première ?)
Objets à fonction indéterminée ou multiple :			
Objets en bois tourné non identifiés :			
1	n° d'isolation :	778	Petit objet en bois tourné et vissé (essence indéterminée)
2	n° d'isolation :	788	Petit objet en bois tourné et assemblé (2 éléments en <i>faqus sylvatica</i>)
3	n° d'isolation :	795	Petit objet en bois tourné et assemblé (<i>faqus sylvatica</i> & ?)
4	n° d'isolation :	808	Petit objet en bois tourné et assemblé (buis ?)
5	n° d'isolation :	810	Petit objet en bois tourné et assemblé
6	n° d'isolation :	820	Petit objet en bois tourné et assemblé (buis ?)
7	n° d'isolation :	821	Petit objet en bois tourné et vissé (buis ?)
8	n° d'isolation :	822	Petit objet en bois tourné et assemblé (<i>faqus sylvatica</i>)
9	n° d'isolation :	823	Petit objet en bois tourné et vissé (<i>faqus sylvatica</i>)
10	n° d'isolation :	824	Petit objet en bois tourné et vissé (buis ?)
11	n° d'isolation :	825	Petit objet en bois tourné et assemblé (buis ?)
12	n° d'isolation :	826	Petit objet en bois tourné et vissé (<i>faqus sylvatica</i> & buis ?)
13	n° d'isolation :	827	Petit objet en bois tourné et vissé (<i>faqus sylvatica</i> & buis ?)
14	n° d'isolation :	828	Petit objet en bois tourné et assemblé (buis ?)
15	n° d'isolation :	829	Petit objet en bois tourné et assemblé (<i>faqus sylvatica</i>)
16	n° d'isolation :	830	Fragment de bouton d'objet en bois tourné (buis ?)
Petites pièces de bois sciées :			
1	n° d'isolation :	840	Cale en bois
2	n° d'isolation :	841	Cale en bois
3	n° d'isolation :	842	Petit tasseau en bois (résineux)
4	n° d'isolation :	862	Lot de deux pièces de bois sciées et peintes
Planches mobilier :			
1	n° d'isolation :	785	Fragment de planche de caisse (<i>pinus sylvestris</i>)
2	n° d'isolation :	919	Planches de caisse (<i>pinus sylvestris</i>)
Divers :			
1	n° d'isolation :	775	Fragments de pomme de racage ? (<i>ulmus</i>)
2	n° d'isolation :	789	Fragment de lame métallique coudée
3	n° d'isolation :	790	Plaque de plomb échancrée
4	n° d'isolation :	814	Objet à embout élargi, portevoix ? (métal)
5	n° d'isolation :	818	Bois travaillé avec encoche semi circulaire (<i>pinus strobur</i>)
10	n° d'isolation :	861	Boite rectangulaire en plomb
11	n° d'isolation :	904	Anneau (fer)
12	n° d'isolation :	906	Rouleau de gaïac sur arceau de fer
13	n° d'isolation :	911	Tablette sculptée à deux nervures, moule ? (bois)
14	n° d'isolation :	916	Rouleau de gaïac
15	n° d'isolation :	932	Plaque métallique
16	n° d'isolation :	961	Disque bombé peint et perforé
17	n° d'isolation :	964	Fragment de plaque de cuivre
Ouvrages du gréement :			
Poulies simples :			
1	n° d'isolation :	774	caisse & rouet en orme, essieu en tilleul
2	n° d'isolation :	833	Caisse en essence indéterminée, rouet en gaïac
3	n° d'isolation :	843	Caisse en orme, rouet en orme ?, essieu en tilleul
4	n° d'isolation :	882	Caisse en orme, rouet en hêtre, essieu en tilleul
5	n° d'isolation :	883	Caisse en orme, rouet en frêne, essieu en tilleul
6	n° d'isolation :	944	Caisse en orme, rouet en frêne
Rouets de poulie :			
1	n° d'isolation :	773	(<i>quaiacum</i>)
Caps de mouton :			
1	n° d'isolation :	770	(<i>ulmus</i>)
2	n° d'isolation :	812	(<i>ulmus</i>)
3	n° d'isolation :	813	estropé de fer (essence indéterminée)
4	n° d'isolation :	832	
5	n° d'isolation :	886	(<i>ulmus</i>)
Collier de racage F 28 :			
1	n° d'isolation :	779	Pomme tournée (<i>faqus sylvatica</i>)
2	n° d'isolation :	780	Pomme tournée (<i>faqus sylvatica</i>)
3	n° d'isolation :	783	Bigot de racage (essence indéterminée)
4	n° d'isolation :	784	Bigot de racage (<i>ulmus</i>)
5	n° d'isolation :	798	Bigot de racage (<i>faqus sylvatica</i>)
6	n° d'isolation :	799	Bigot de racage (<i>fraxinus</i>)
7	n° d'isolation :	800	Pomme tournée (orme ?)
8	n° d'isolation :	801	Pomme tournée (<i>ulmus</i>)
9	n° d'isolation :	802	Pomme tournée (<i>faqus sylvatica</i>)
10	n° d'isolation :	803	Pomme tournée (<i>faqus sylvatica</i>)
11	n° d'isolation :	804	Pomme tournée
12	n° d'isolation :	805	Pomme tournée (orme ?)
13	n° d'isolation :	806	Bâtard de racage
14	n° d'isolation :	807	Pomme tournée (orme ?)
15	n° d'isolation :	809	Pomme tournée (orme ?)
16	n° d'isolation :	819	Pomme tournée (<i>ulmus</i>)
17	n° d'isolation :	871	Bâtard de racage
Racage :			
1	n° d'isolation :	903	Anneau de racage (fer forgé)
Margouillots :			
1	n° d'isolation :	878	Tourné (hêtre ?)
2	n° d'isolation :	879	Tourné (hêtre ?)
Cabillots :			
1	n° d'isolation :	831	
Quinçonneaux :			
1	n° d'isolation :	772	estropé (<i>ulmus</i>)
2	n° d'isolation :	793	estropé (<i>fraxinus</i>)
3	n° d'isolation :	794	(<i>ulmus</i>)
Taquets :			
1	n° d'isolation :	767	Taquet à anse (<i>quercus sp.</i>)
2	n° d'isolation :	836	Taquet à anse (chêne)
3	n° d'isolation :	875	Taquet à corne de hauban (<i>quercus sp.</i>)
4	n° d'isolation :	917	Taquet à anse (<i>quercus sp.</i>)
5	n° d'isolation :	921	Taquet à corne (hêtre)
6	n° d'isolation :	940	Taquet à corne (<i>faqus sylvatica</i>)

7	n° d'isolation :	941	Taquet à corne de haubán (<i>quercus sp</i>)
3	n° d'isolation :	850	Paquet de fine aussière
4	n° d'isolation :	856	Cordage tressé
Ouvrages de tonnellerie :			
Futailles :			
1	n° de fait :	F 32	4 douelles 926, 3 fonçailles de demi barrique 993 & bonde 927 (<i>quercus sp</i>)
2	n° de fait :	F41	2 fonçailles 815, 3 fonçailles 867, barre 987, 3 douelles 988 (dt l'une marquée AR)
3	n° de fait :	896	3 douelles (chêne)
4	n° de fait :	899	3 douelles de quart (<i>quercus sp</i>)
5	n° de fait :	965-966	Fragment de cercle de tonnellerie ligaturé
6	n° de fait :	989	2 douelles & 1 barre de quart de barrique (chêne)
7	n° de fait :	991	Fonçaille (chêne)
8	n° de fait :	992	2 douelles de barrique (chêne)
9	n° de fait :	995	Fragment de cercle de tonnellerie (<i>betula/bouleau</i>)
Petite tonnellerie / barillat			
1	n° de fait :	40	Tonnelet en mélèze ou épicéa (n° 876, 973, 974)
2	n° de fait :	36	Seau en chêne (douelles 877, 953, 954 et 955), cerclage en aulne
3	n° d'isolation :	990	Douelles de seau incomplètes ?
Service des aliments, ustensiles :			
1	n° d'isolation :	791	Cuillère (hêtre)
2	n° d'isolation :	817	Manche de couteau en bois
3	n° d'isolation :	902	Cuillère en étain
4	n° d'isolation :	905	Fragment de cuilleron (hêtre)
5	n° d'isolation :	933	Chandelier en étain
6	n° d'isolation :	943	Chandelier en alliage cuivreux
Service des aliments, vaisselle :			
Vaisselle d'étain :			
1	n° d'isolation :	855	Lot de deux assiettes soudées ensembles
2	n° d'isolation :	859	Assiette
3	n° d'isolation :	869	Assiette
4	n° d'isolation :	889	Plat creux
5	n° d'isolation :	891	Assiette
6	n° d'isolation :	892	Assiette
7	n° d'isolation :	924	Pichet à couvercle
8	n° d'isolation :	929	Assiette
9	n° d'isolation :	934	Assiette
10	n° d'isolation :	935	Assiette
11	n° d'isolation :	937	Assiette
12	n° d'isolation :	938	Plat creux
13	n° d'isolation :	949	Plat
14	n° d'isolation :	950	Assiette
15	n° d'isolation :	951	Assiette
16	n° d'isolation :	959	Assiette
17	n° d'isolation :	960	Assiette
18	n° d'isolation :	963	Assiette
19	n° d'isolation :	967	Assiette
20	n° d'isolation :	968	Assiette
21	n° d'isolation :	984	Plat
Vaisselle de terre :			
1	n° d'isolation :	853	Bouteille en grès normand
2	n° d'isolation :	854	Cruche en grès normand (graines de <i>capsicum</i> : piment ou poivron)
3	n° d'isolation :	881	Fragment de pot à beurre en grès normand
4	n° d'isolation :	900	Fond de bouteille en grès normand
5	n° d'isolation :	930	Fond de pot à beurre en grès normand
6	n° d'isolation :	936	Jatte en céramique glaçurée
7	n° d'isolation :	952	Bol à oreilles en céramique glaçurée
8	n° d'isolation :	983	Bouteille en grès normand
9	n° d'isolation :	1000	Pot à beurre en grès normand
10	n° d'isolation :	1001	Pot à beurre en grès normand
11	n° d'isolation :	1002	Pot à beurre en grès normand
12	n° d'isolation :	1003	Bouteille en grès normand
13	n° d'isolation :	1004	Pot à beurre en grès normand
Vaisselle de bois :			
1	n° d'isolation :	874	Bol tourné
2	n° d'isolation :	909	Bol tourné
3	n° d'isolation :	910	Bol tourné
4	n° d'isolation :	969	Bol tourné (<i>faqus sylvatica</i>)
5	n° d'isolation :	970	Bol tourné (<i>faqus sylvatica</i>)
Vaisselle de verre :			
1	n° d'isolation :	777	Fond de bouteille à vin
2	n° d'isolation :	816	Bouteille à vin entière
3	n° d'isolation :	865	Fond de bouteille quadrangulaire
4	n° d'isolation :	880	Bouteille à vin bouchée
5	n° d'isolation :	893	Pied de verre à tige



Epave Natière 2. Inventaire des objets découverts en 1995 & 1996

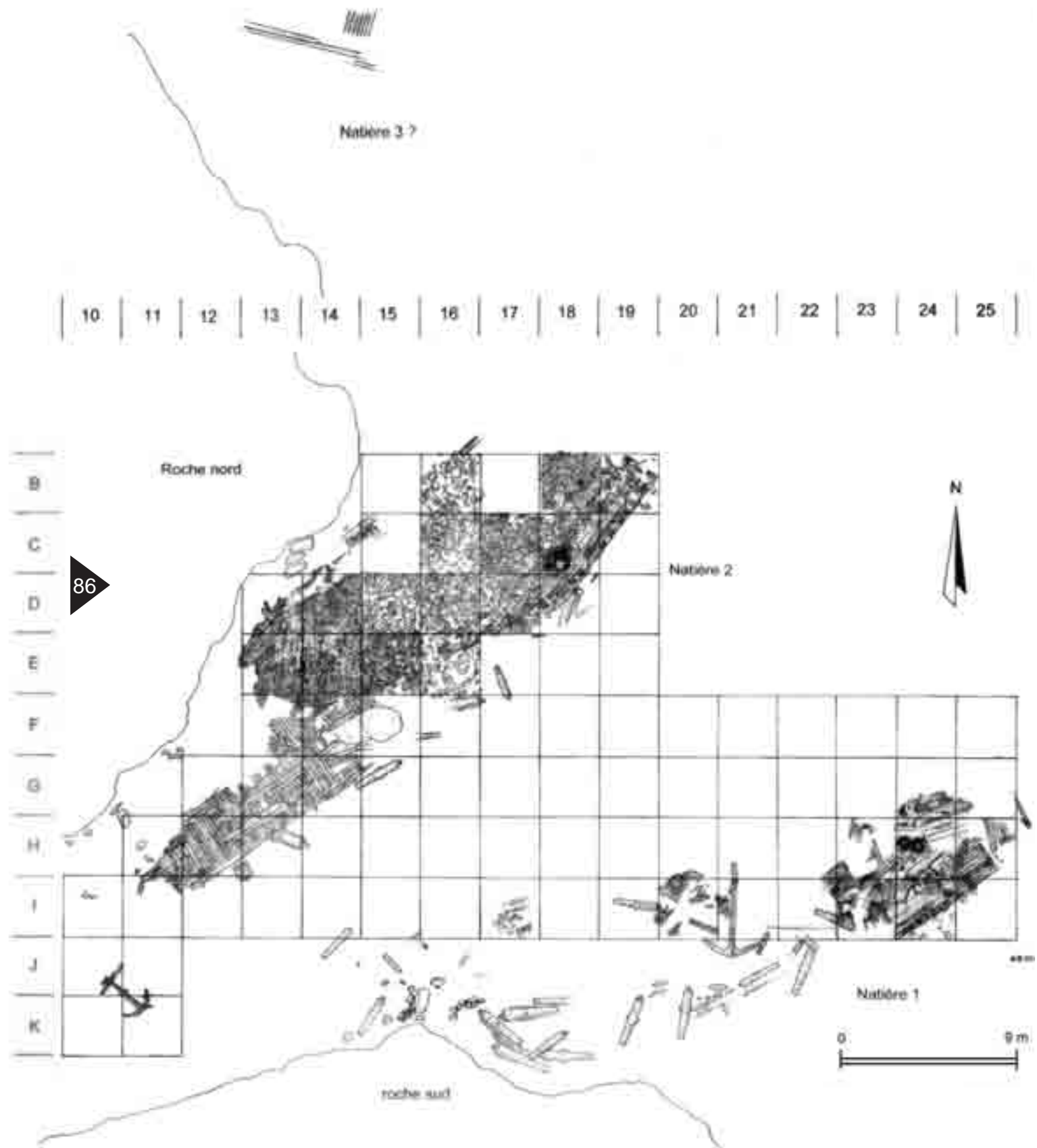
Agrès & équipement de bord			
	Outillage :		
1	n° d'isolation :	33	Fragment de pelle (hêtre ?)
2	n° d'isolation :	46	Trusquin (chêne ?)
3	n° d'isolation :	48	Etui en bois tourné avec épingles en alliage cuivreux
Architecture et aménagement :			
1	n° d'isolation :	36	Pièce encochée et clouée, cale (résineux)
Armement :			
1	n° d'isolation :	7	Renfort de pistolet (alliage cuivreux)
2	n° d'isolation :	24	Calotte de pistolet (alliage cuivreux)
3	n° d'isolation :	25	Calotte de pistolet (alliage cuivreux)
4	n° d'isolation :	26	Calotte de pistolet avec poinçon <i>R couronné</i> (alliage cuivreux)
5	n° d'isolation :	27	Pistolet (bois, fer & alliage cuivreux)
Artillerie :			
1	n° d'isolation :	30	Roue d'affût de canon tournée
Chirurgie & pharmacie :			
1	n° d'isolation :	41	Fond, col & épaule de flacon en verre cylindrique
2	n° d'isolation :	43	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
3	n° d'isolation :	44	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
4	n° d'isolation :	45	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
5	n° d'isolation :	49	Flacon quadrangulaire en verre bouché de liège
6	n° d'isolation :	50	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche, grand modèle
7	n° d'isolation :	51	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche, grand modèle
8	n° d'isolation :	52	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
9	n° d'isolation :	53	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
10	n° d'isolation :	54	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche, petit modèle
11	n° d'isolation :	55	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
12	n° d'isolation :	56	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
13	n° d'isolation :	57	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
14	n° d'isolation :	58	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
15	n° d'isolation :	59	Pilulier ou pot à onguent en faïence blanche
16	n° d'isolation :	62	Petit pot en grès normand
17	n° d'isolation :	63	Fond de petit pot en grès normand
18	n° d'isolation :	64	Col de petit pot en grès normand, bouché
19	n° d'isolation :	65	Col de petit pot en grès normand, bouché
20	n° d'isolation :	73	Manchon d'urinal (étain)
Cuisine, vaisselle & ustensiles :			
1	n° d'isolation :	20	Fragment de chaudron (alliage cuivreux)
Hygiène			
1	n° d'isolation :	31	Peigne à deux rangées de dents (bois)
Métopologie :			
1	n° d'isolation :	1	Poids de pile à godet, alliage cuivreux (13,6 g)
2	n° d'isolation :	2	Poids de pile à godet, alliage cuivreux (27,24 g)
Objets à fonction indéterminée ou multiple :			
1	n° d'isolation :	6	Fond de récipient ovale en plomb (boîte à tabac ?)
2	n° d'isolation :	21	Fond de récipient ovale en plomb (boîte à tabac ?)
3	n° d'isolation :	37	Fragment d'objet sculpté, terminaison de chaise ? (bois)
4	n° d'isolation :	70	Couvercle de récipient ovale en plomb
Ouvrages du gréement :			
Rouets de poulie :			
1	n° d'isolation :	23	Gaiac ?
Racage :			
1	n° d'isolation :	35	Pomme tournée (bois)
Taquets :			
1	n° d'isolation :	32	Taquet à anse (bois)
Service des aliments, ustensiles :			
1	n° d'isolation :	4	Cuillère en étain
2	n° d'isolation :	5	Fourchette à 4 dents en étain
3	n° d'isolation :	28	Fourchette à 4 dents en étain
4	n° d'isolation :	29	Cuillère de service en étain
5	n° d'isolation :	34	Manche de couteau (bois, rivets en alliage cuivreux)
Service des aliments, vaisselle :			
Vaisselle d'étain :			
1	n° d'isolation :	19	Assiette
2	n° d'isolation :	38	Assiette
Vaisselle de terre :			
1	n° d'isolation :	22	Fragment d'assiette en faïence blanche à décor bleu
2	n° d'isolation :	60	Fragment de pichet globulaire en faïence blanche à décor bleu
Vaisselle de verre :			
1	n° d'isolation :	3	Bouteille à vin, col absent
2	n° d'isolation :	8	Epaule & fond de bouteille à vin
3	n° d'isolation :	9	Fond de bouteille quadrangulaire
4	n° d'isolation :	10	Gobelet à côtes, verre blanc
5	n° d'isolation :	11	Bouteille à vin, col absent
6	n° d'isolation :	12	Bouteille à vin, col absent
7	n° d'isolation :	13	Bouteille à vin, col absent
8	n° d'isolation :	14	Fond de bouteille à vin
9	n° d'isolation :	15	Fond de bouteille à vin
10	n° d'isolation :	16	Fond de bouteille à vin
11	n° d'isolation :	17	Fond de bouteille à vin
12	n° d'isolation :	18	Col de bouteille à vin
13	n° d'isolation :	40	Fond de bouteille à vin
14	n° d'isolation :	42	Fond de bouteille quadrangulaire
Vie spirituelle :			
1	n° d'isolation :	47	Petit crucifix (ébène ?)

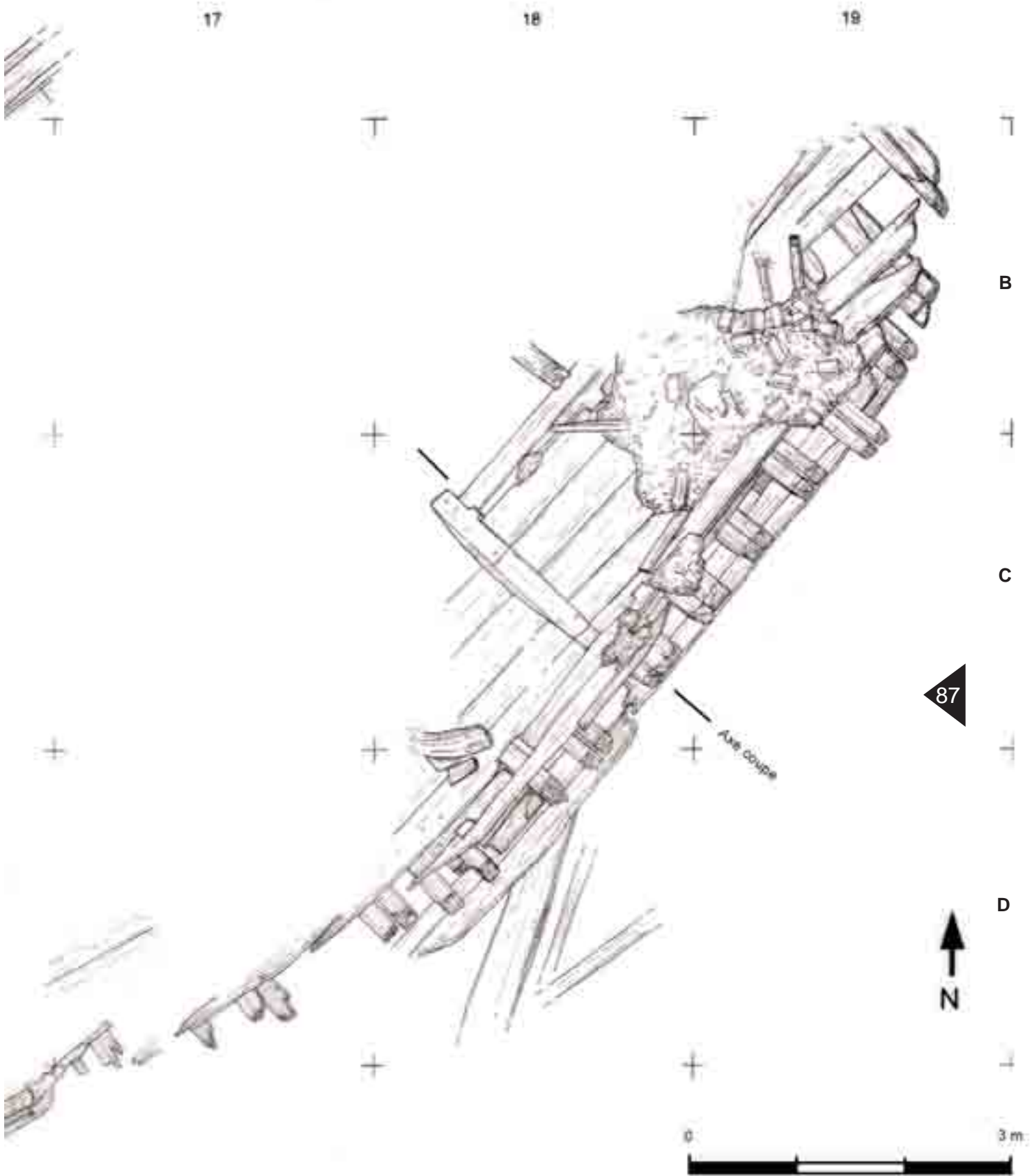


Dessin du pichet en étain Nat 924 par Marie-Noelle Baudrand (photo F. Osada)

- PI. 1 Plan général du site de la Natière, éch. 1/250
- PI. 2 Plan des structures architecturales mises au jour en 2001
- PI. 3 Lingots épigraphiés *Stepn Onion*
- PI. 4 Lingots épigraphiés *POTUXENT*
- PI. 5 Vaisselle culinaire
- PI. 6 Vaisselle de grès normand
- PI. 7 Objets de barillat
- PI. 8 Tonnellerie
- PI. 9 Outils de travail du bois
- PI. 10 Eclairage et service des liquides
- PI. 11 Vaisselle de verre
- PI. 12 Vaisselle d'étain tournée
- PI. 13 Vaisselle de bois et couverts de métal
- PI. 14 Ustensiles du chirurgien
- PI. 15 Récipients pharmaceutiques
- PI. 16 Objets personnels
- PI. 17 Eléments de pistolet
- PI. 18 Articles du gréement : poulies, cabillot & cap de mouton
- PI. 19 Articles du gréement : margouillots, taquets & quinçonneaux
- PI. 20 Le collier de racage F28
- PI. 21 Charpente et aménagements
- PI. 22 Objets non identifiés
- PI. 23 Objets non identifiés en bois tourné et assemblés







Ech. 1/40.

Relevés G. Boetto, C. Dagneau, A. Hoyau, O. Hulot & F. Leroy. Mise au net E. Veyrat.

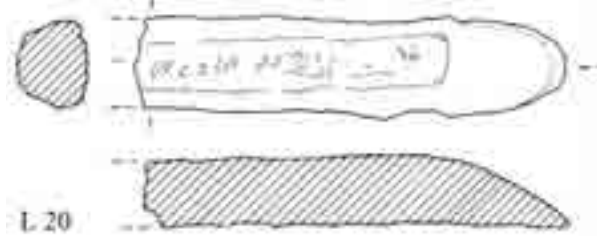
Epave Natière 2.

Plan des structures architecturales mises au jour en 2001

Planche 2



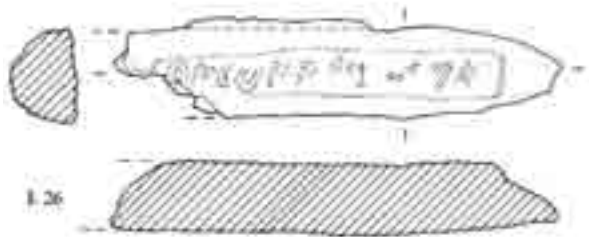
884



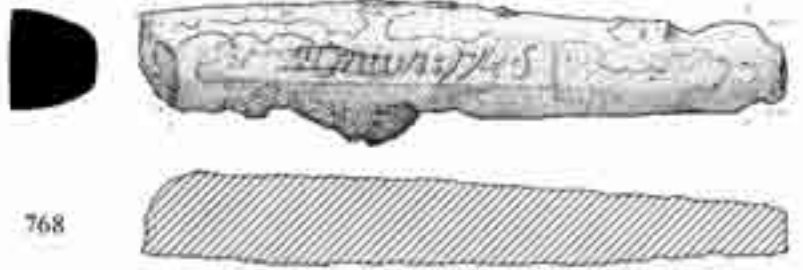
L.20



977



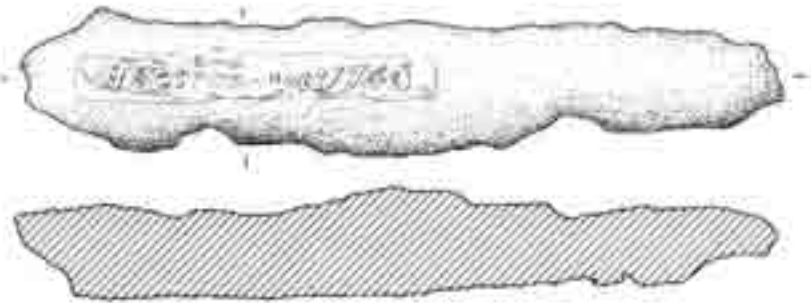
L.26



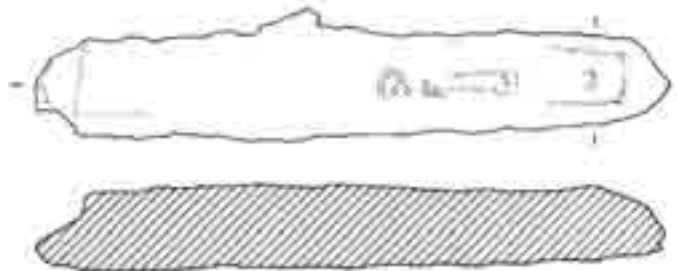
768



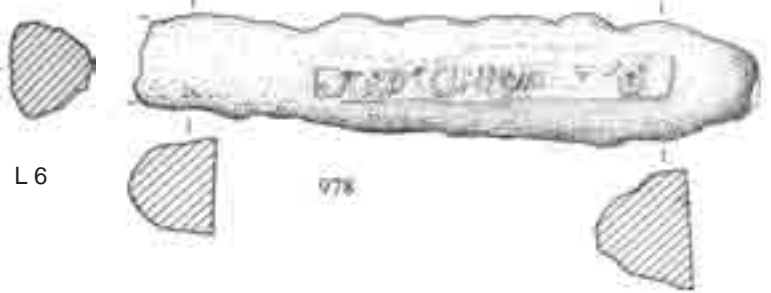
975



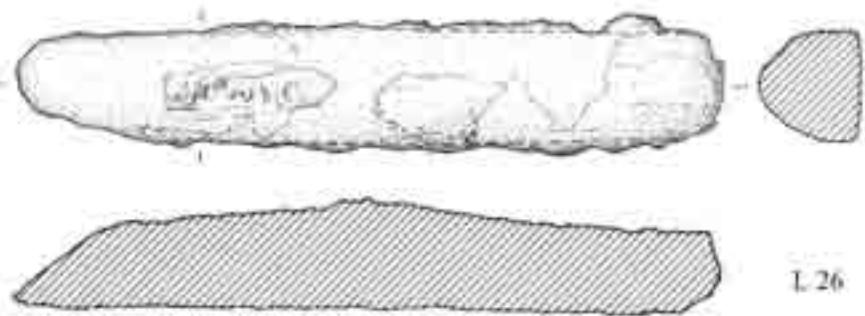
979



L.6



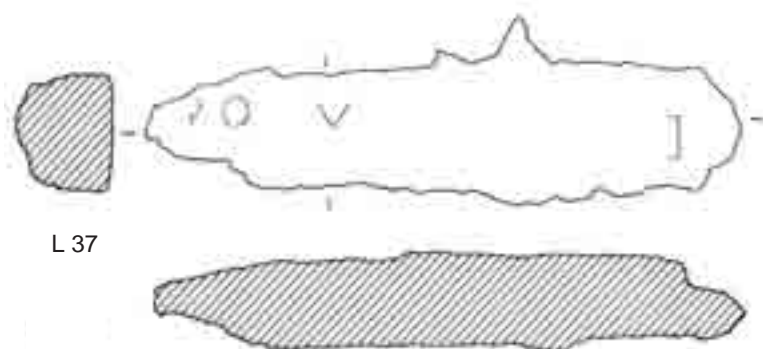
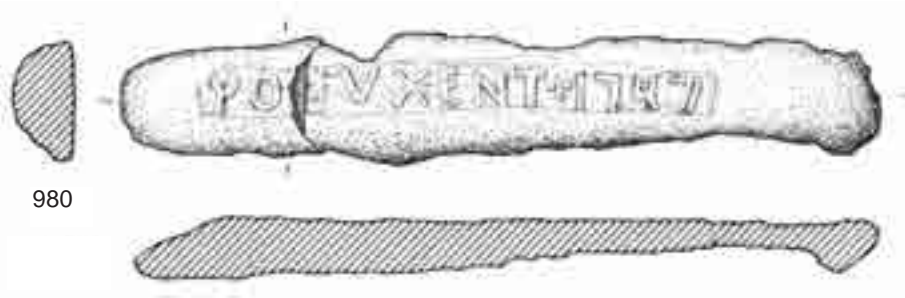
978



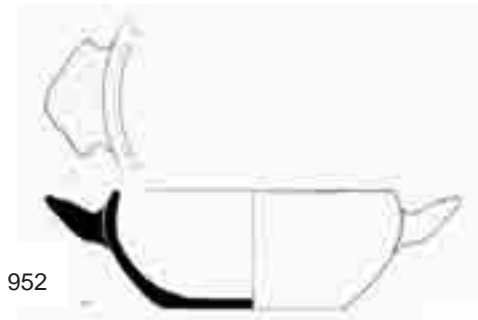
L.26



M.N.B., B.L., G.B. & C.D.
Ech. 1/8



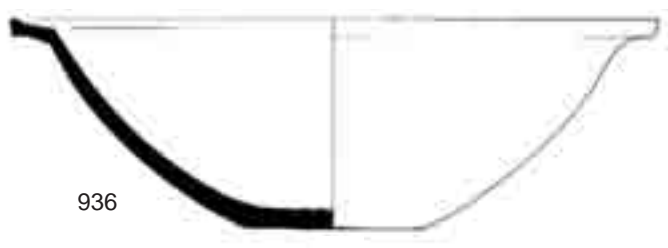
0 20 cm
M.N.B., B.L., G.B. & C.D.
Ech. 1/8



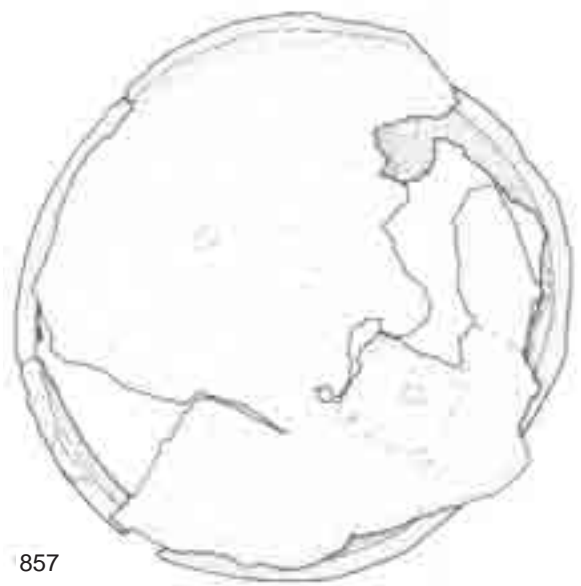
952



890



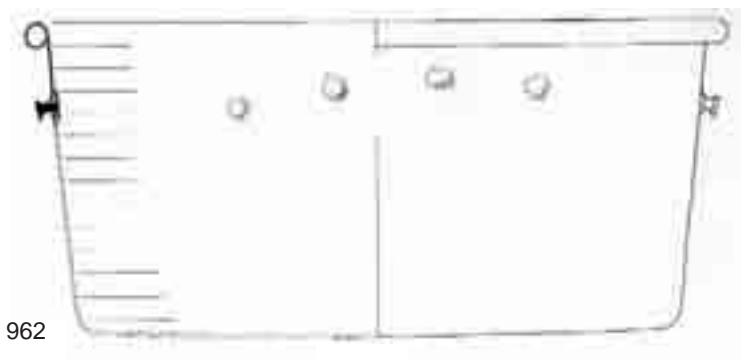
936



857



90



962

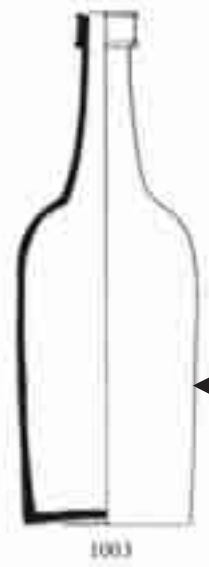
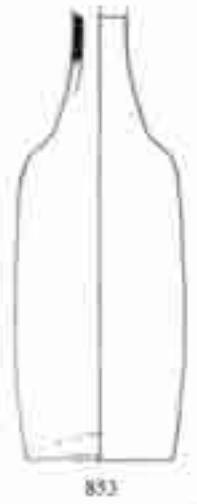


M.N. Baudrand. Ech. 1/4
Photo F. Osada.

Epave Natière 2. Vaisselle culinaire

Planche 5

Bol à oreilles en céramique glaçurée Nat 952, jatte en céramique commune Nat 936, bassine en cuivre Nat 890, couvercle en alliage cuivreux Nat 857 et chaudron en cuivre gradué Nat 962.



91



0 10 cm
M.N. Baudrand. Ech. 1/4

Pots à anse Nat 1000, 1001, 1002 & 1004, bouteilles Nat 853 & 1003, et cruches Nat 854 & 881.



877

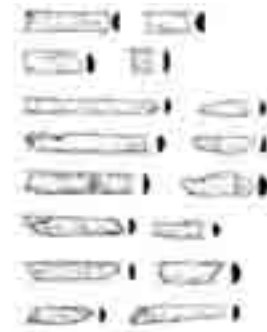


Reconstitution



954

955



953

92

Seau F 36

Douelles en chêne Nat 877, fond en chêne Nat 954, cerclage en aulne Nat 953, noeud de blocage Nat 955

876



954



973

974



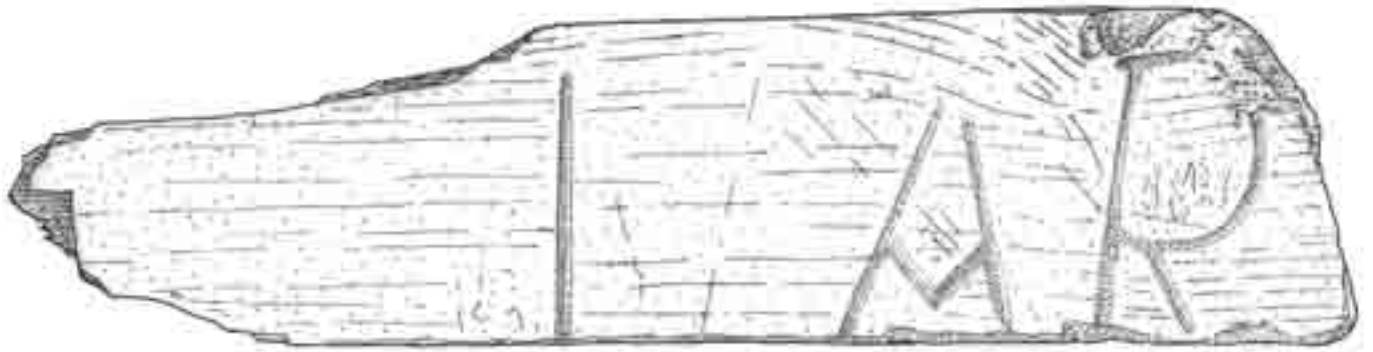
Reconstitution

Tonnelet F 40

Douelles en mélèze ou en épicéa Nat 876, fond en mélèze ou en épicéa Nat 973, cerclage en saule Nat 974



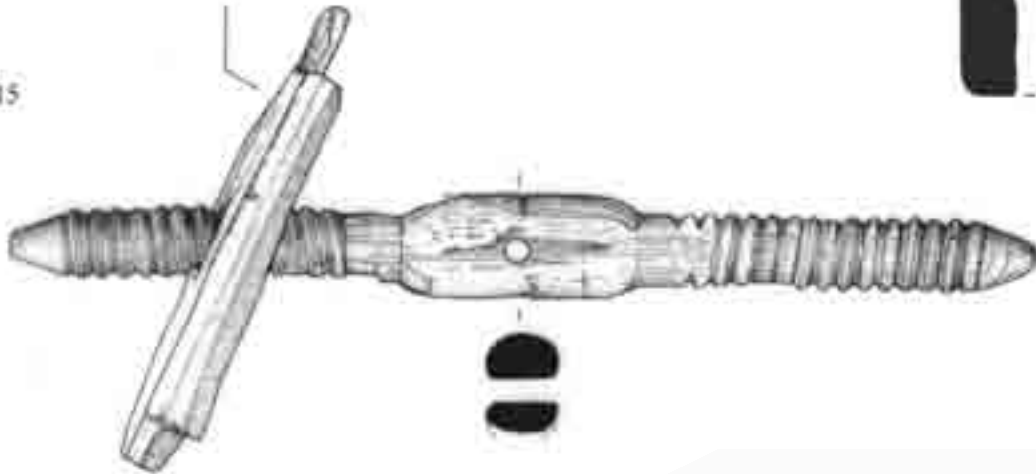
M.N. Baudrand. Ech. 1/8



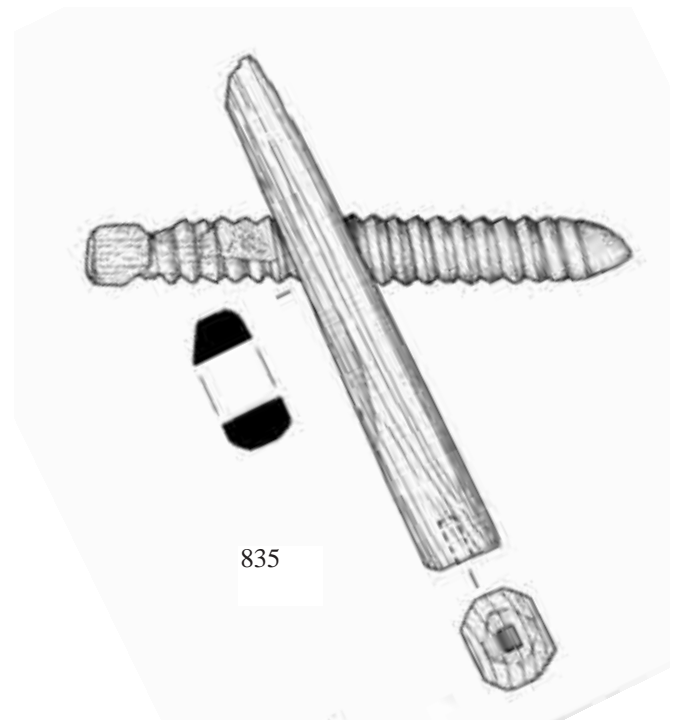
988



915



93



835



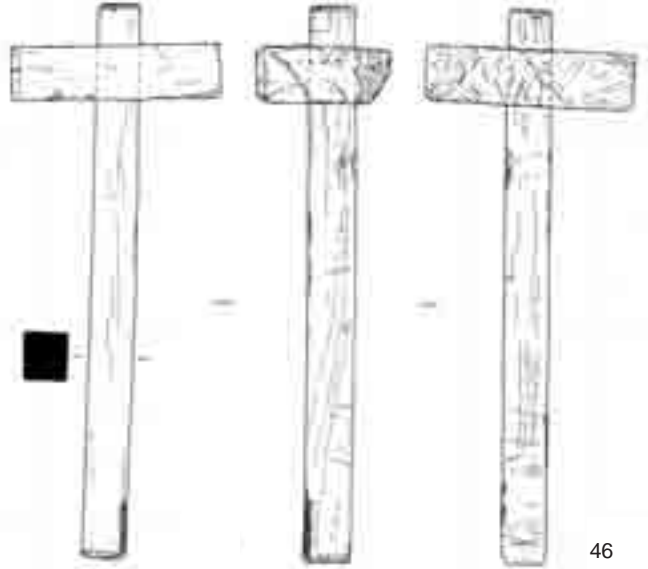
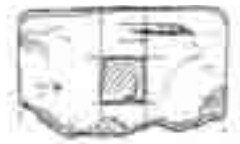
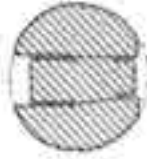
Epave Natière 2. Tonnellerie

Fragment de douelle en chêne Nat 988 inscrit / AR
 Deux compas de tonnelier en résineux Nat 835 & 915

M.N. Baudrand. Ech. 1/2
 Photo F.Osada



901



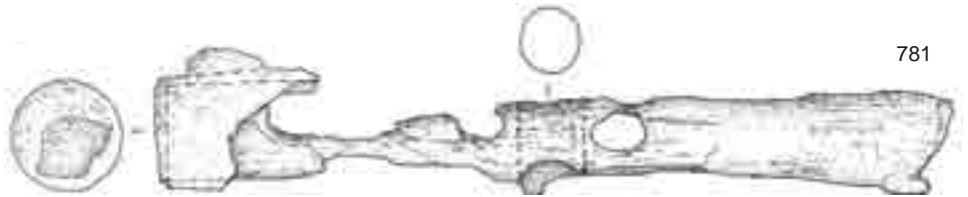
46



792



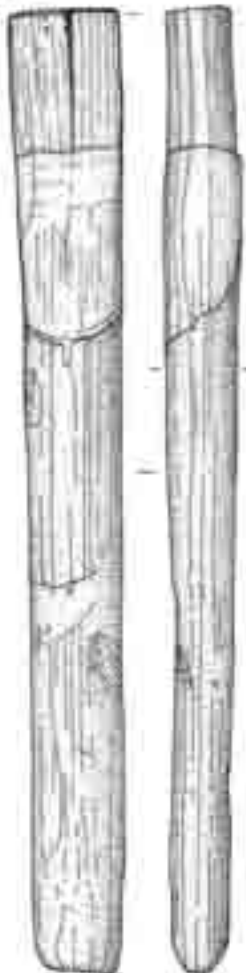
771



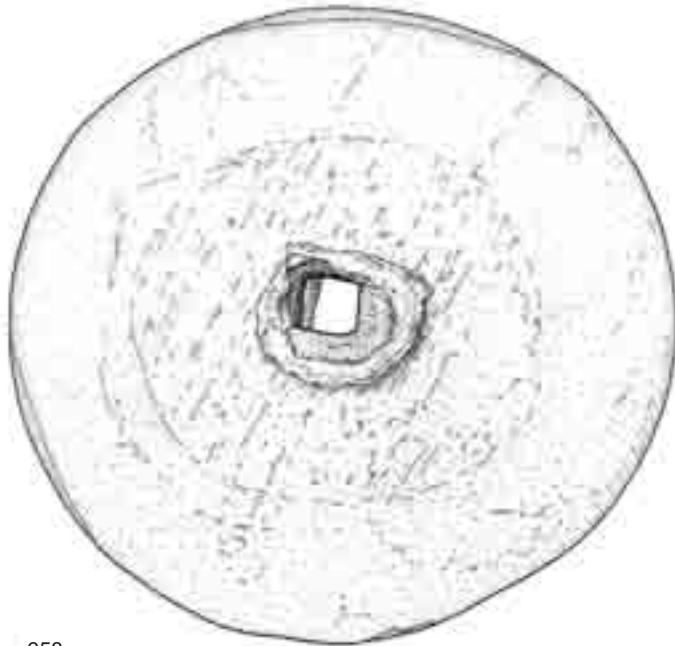
781



94



837



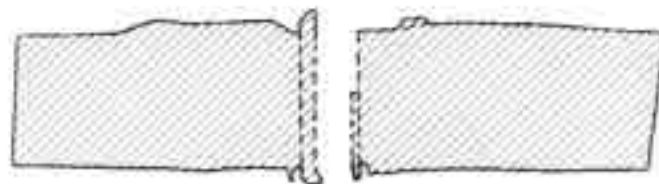
958

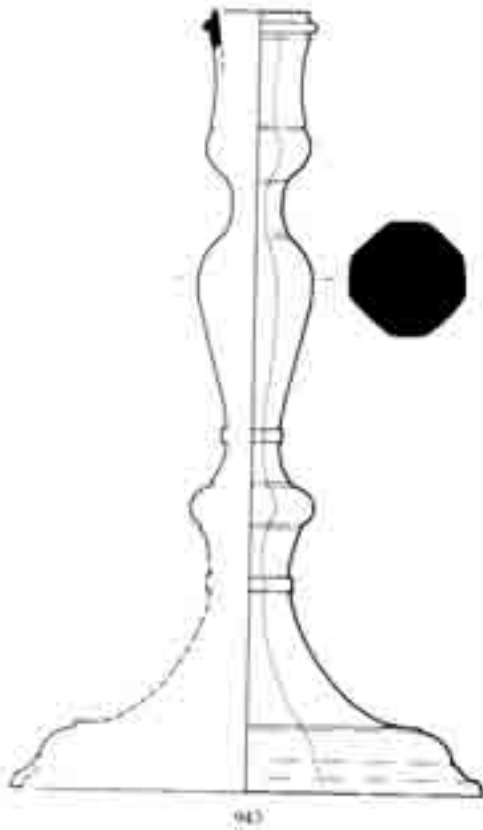


M.N. Baudrand, C.Touzel & E. Veyrat. Ech. 1/4

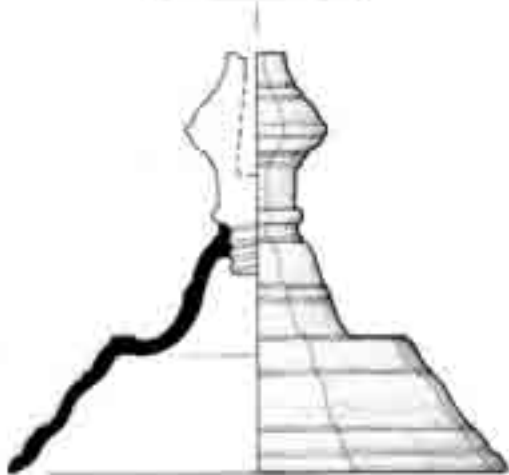
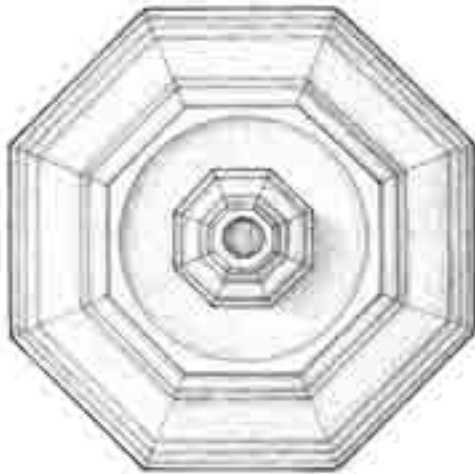
Epave Natière 2. Outils de travail du bois.

Tarière en orme tourné Nat 901, manche de ciseau Nat 792, rabot Nat 771, trusquin en chêne Nat 46, maillet de calfat en chêne & alliage cuivreux Nat 781, manche de hache Nat 837 et meule à aiguiser en pierre beige Nat 958.

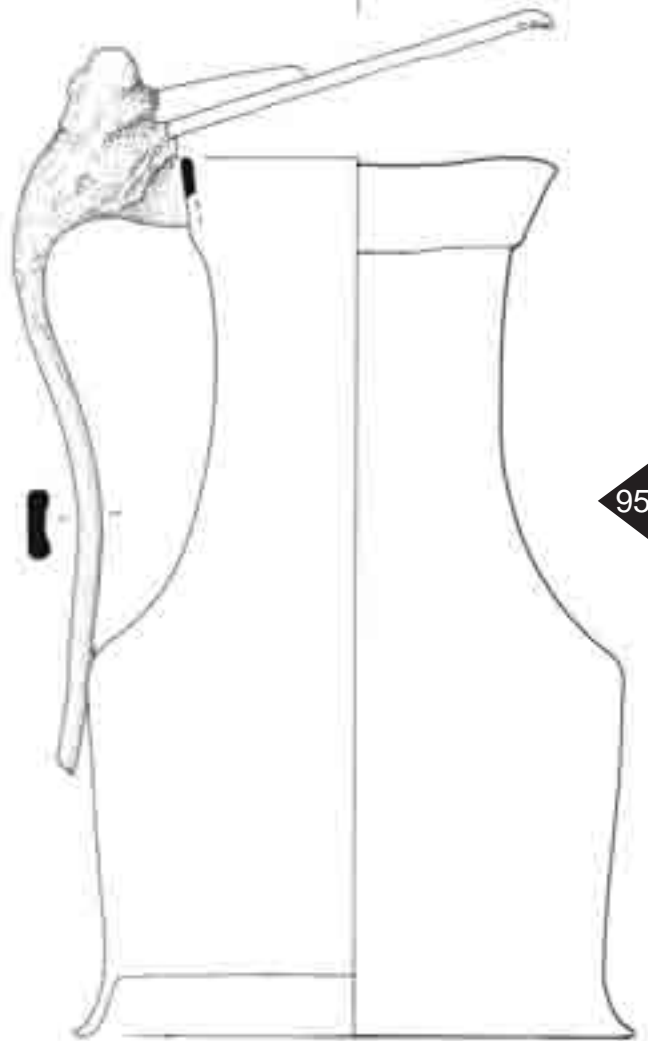
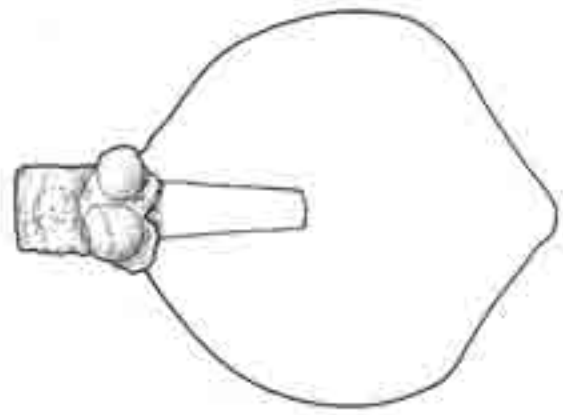




943



933



924



dessins M.N. Baudrand.
Ech. 1/2

95

Epave Natière 2. Eclairage et service des liquides

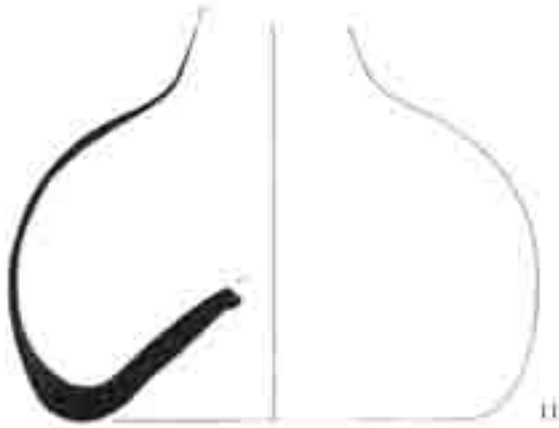
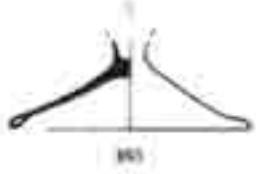
Pichet en étain Nat 924, chandelier en alliage cuivreux Nat 943 & chandelier en étain Nat 933.



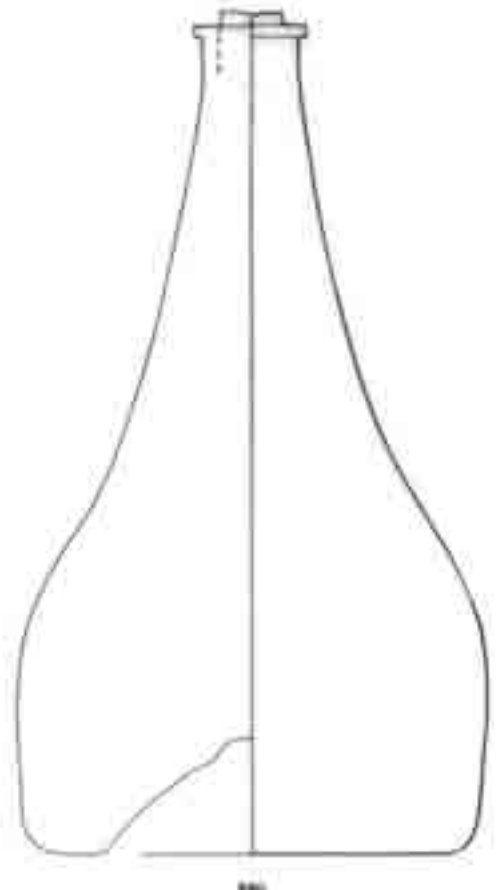
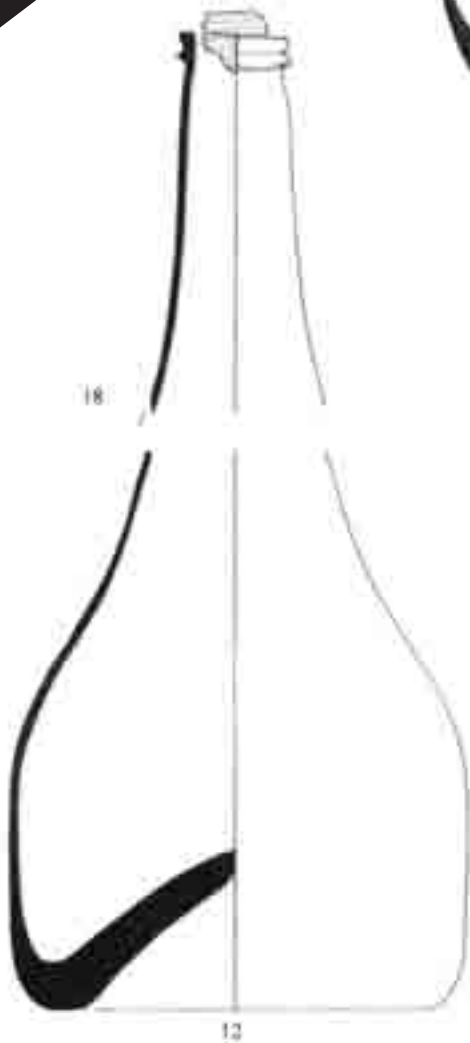
dessins M.N. Baudrand & E. Veyrat. Ech. 1/2

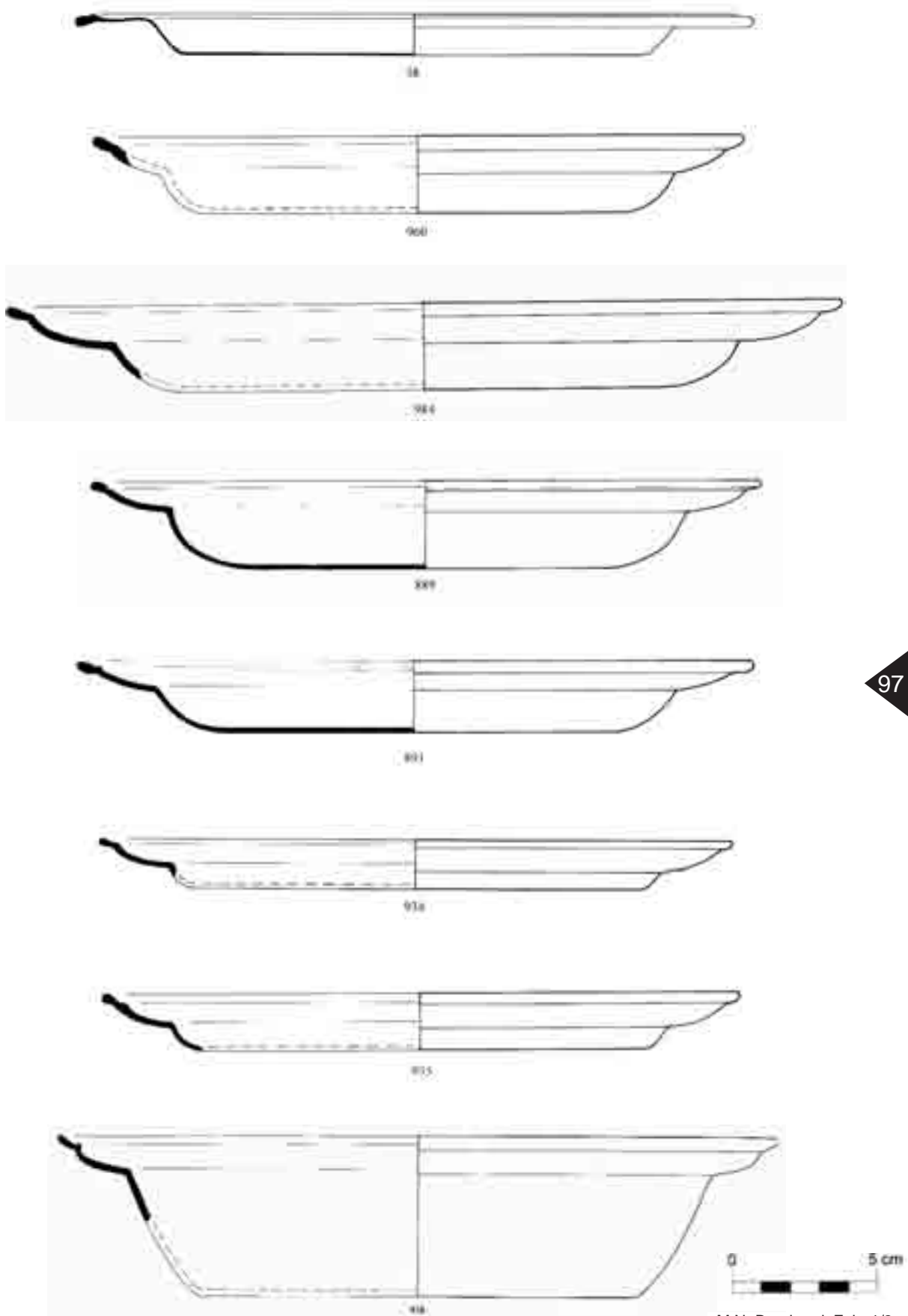
Epave Natière 2. Vaisselle de verre

Pied de verre à tige Nat 893, gobelet à côtes Nat 10, flacon de section carrée Nat 49, fond de bouteille quadrangulaire Nat 865, bouteille à panse en oignon Nat 11, col de bouteille Nat 18, trois bouteilles à épaule tombante et haut col Nat 12, 816 & 880.



96



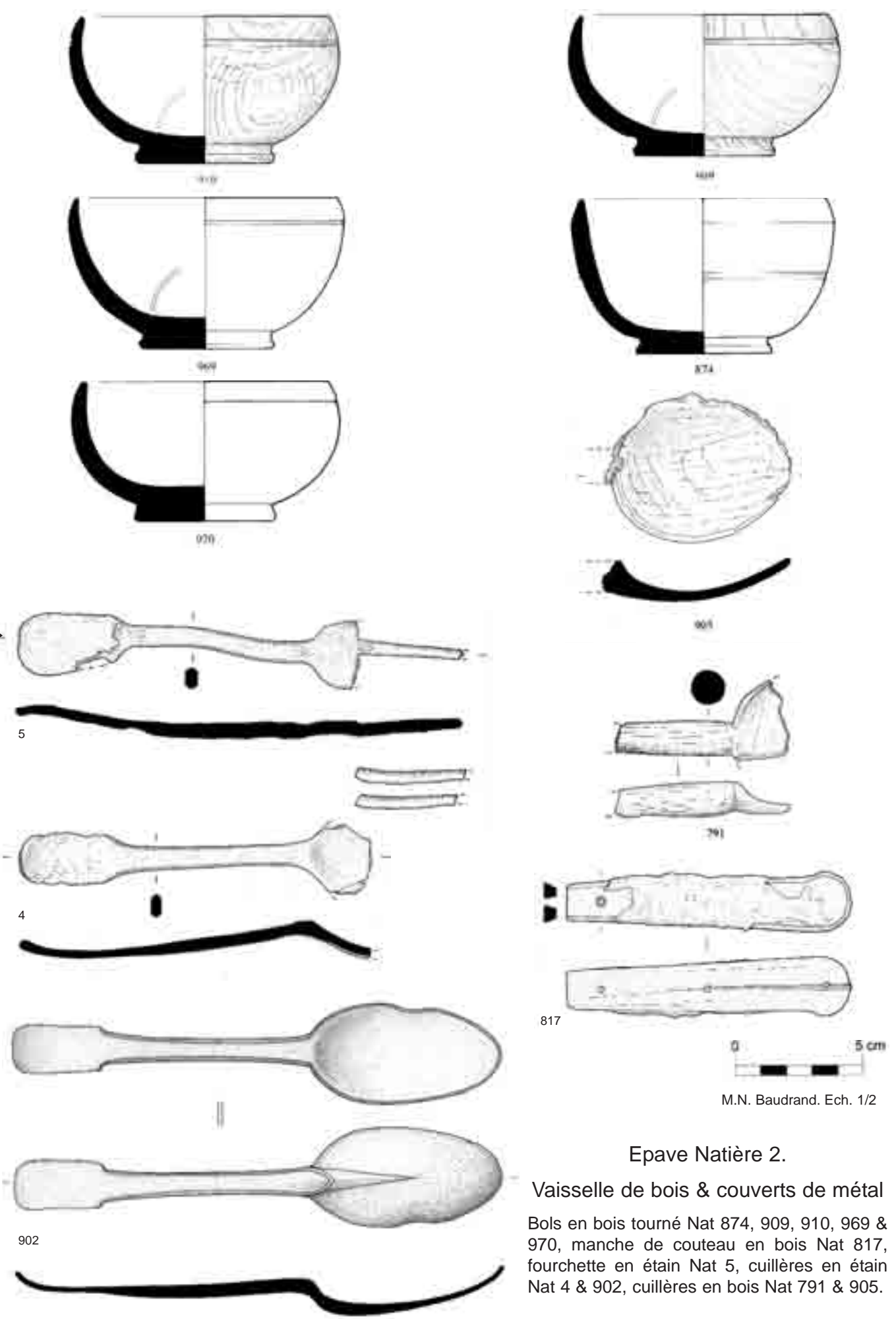


97

Epave Natière 2. Vaisselle d'étain tournée

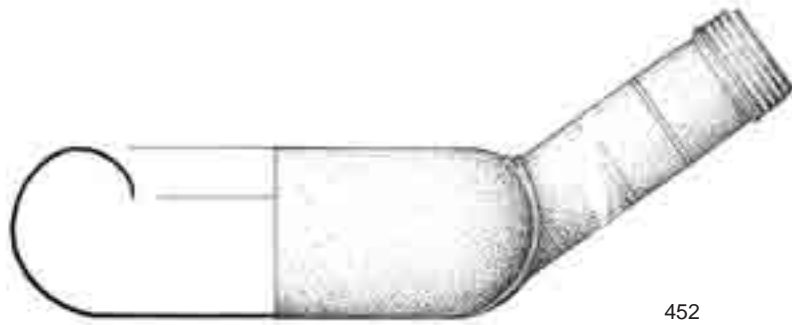
Assiettes Nat 38, 889, 891, 934, 935 & 960, plat creux Nat 938 et plat Nat 984.

M.N. Baudrand. Ech. 1/2



Epave Natière 2.

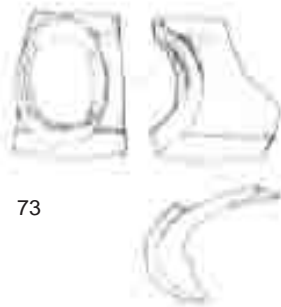
Vaisselle de bois & couverts de métal
 Bols en bois tourné Nat 874, 909, 910, 969 & 970, manche de couteau en bois Nat 817, fourchette en étain Nat 5, cuillères en étain Nat 4 & 902, cuillères en bois Nat 791 & 905.



452



Bassin de commodité en étain tourné Nat 452, urinal en étain Nat 460 et manchon d'urinal en étain Nat 73.



73



460



M.N. Baudrand & C. Touzel.
Ech. 1/4

99



1



2



1



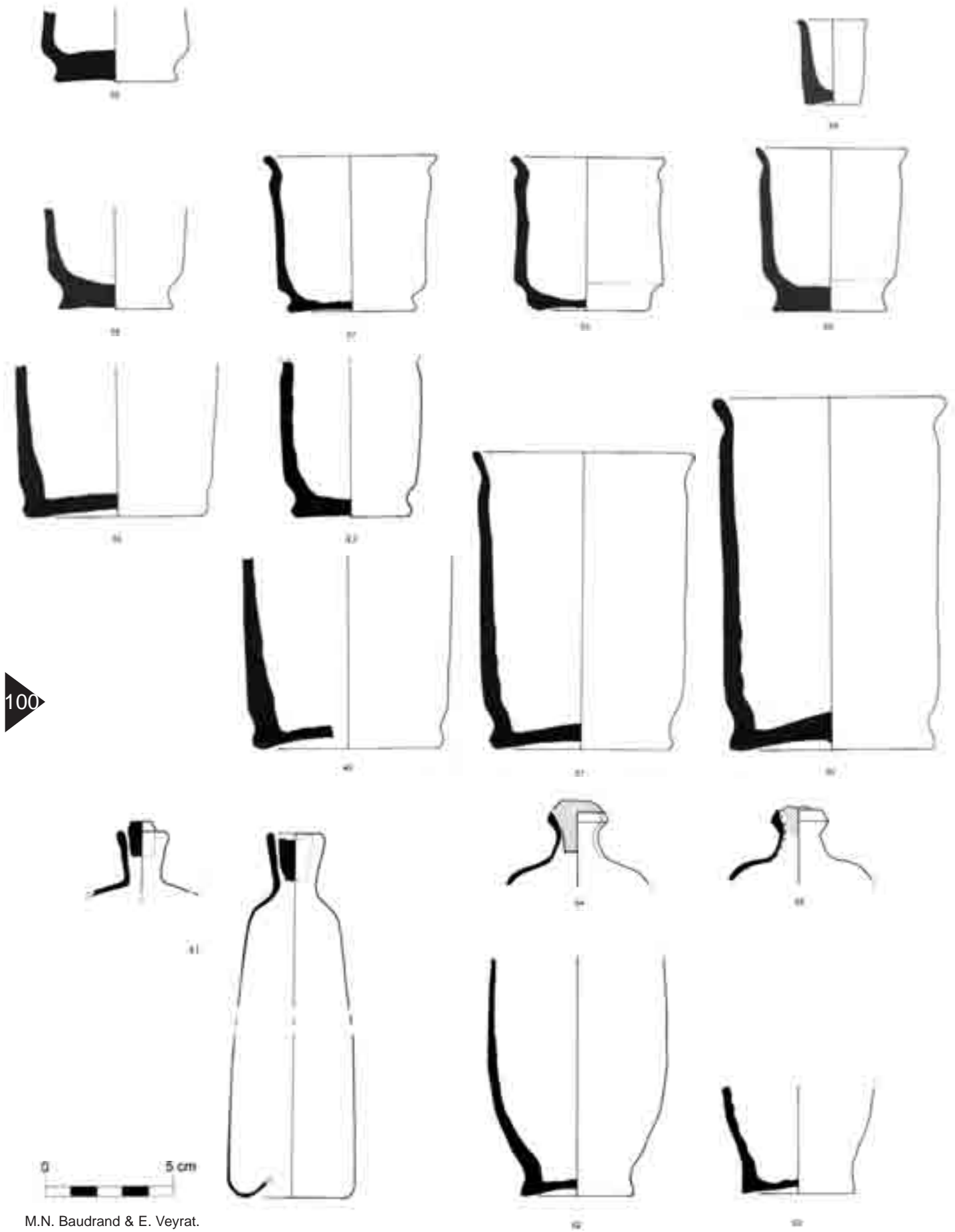
1



M.N.B. Ech. 1/1

Poids de pile à godet en bronze tourné Nat 1 & Nat 2.

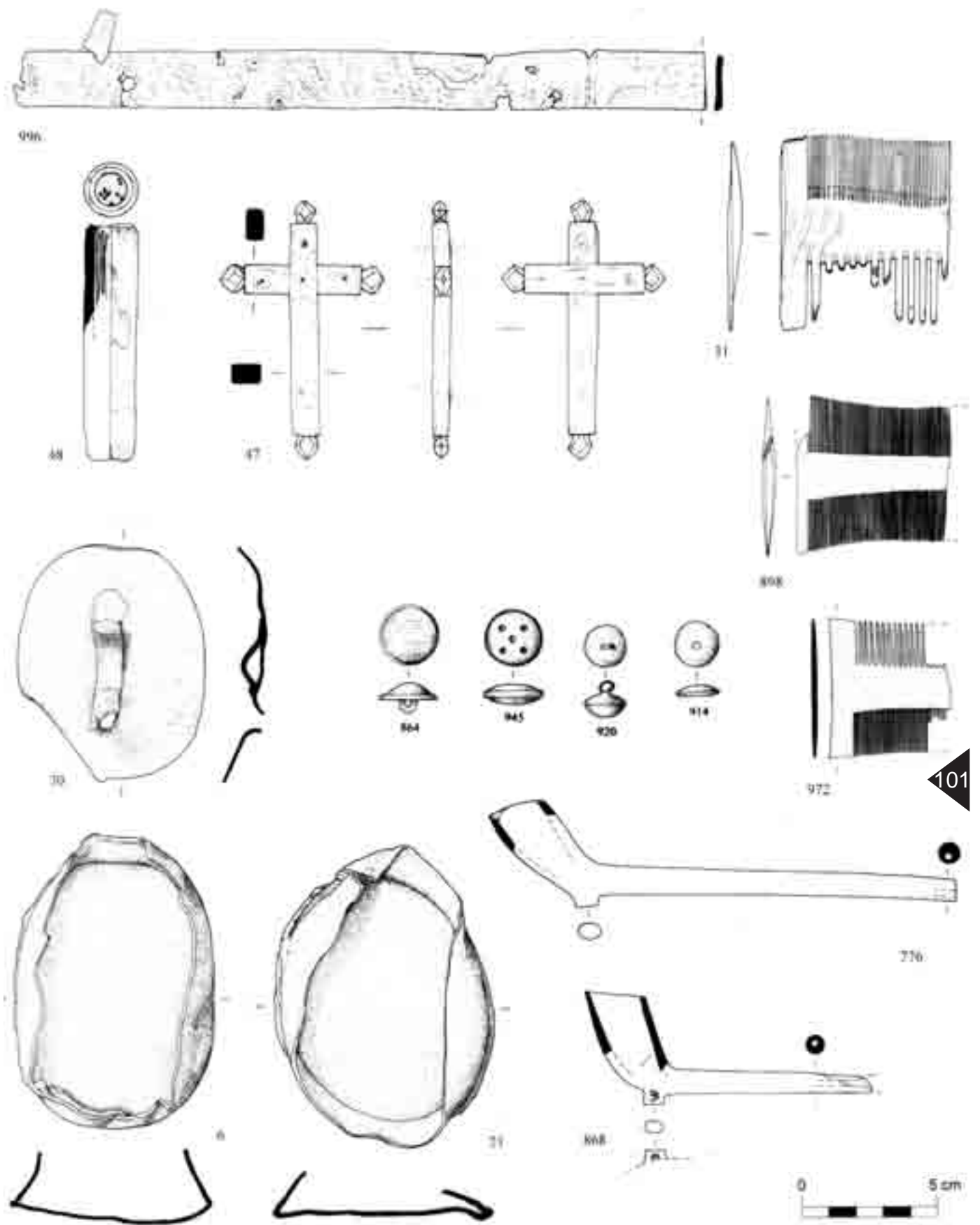
Epave Natière 2. Ustensiles du chirurgien



M.N. Baudrand & E. Veyrat.
Ech. 1/2

Epave Natière 2. Récipients pharmaceutiques

Pots à onguents en faïence blanche (Nat 43, 45, 50 à 59), fioles en verre vert bouchées de liège (Nat 41) et bouteilles en grès normand bouchées de liège (Nat 62, 64 & 65).

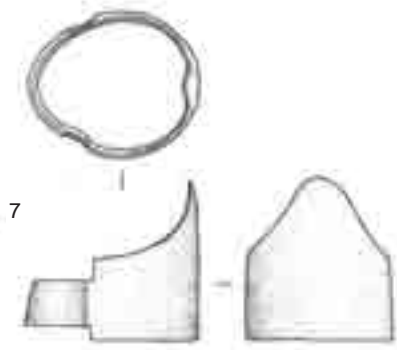


101

M.N. Baudrand & E. Veyrat.
Ech. 1/2

Epave Natière 2. Objets personnels

Courroie en cuir Nat 996, étui à épingles en bois tourné Nat 48, crucifix en bois Nat 47, peignes en bois Nat 31 & Nat 898, peigne en corne Nat 972, boîtes ovales en plomb présumées être des tabatières (couverture Nat 70 & fonds Nat 6 & Nat 21), boutons en bois tourné Nat 864 & Nat 914, boutons en bois et en alliage cuivreux Nat 945 & Nat 920, pipes en terre Nat 776 & Nat 868.



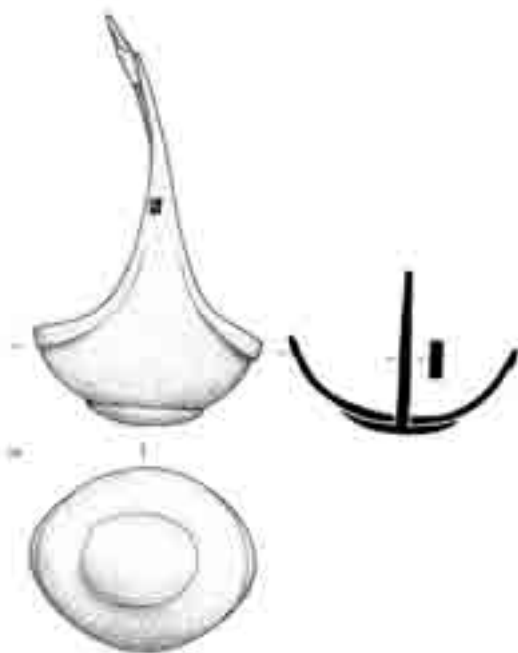
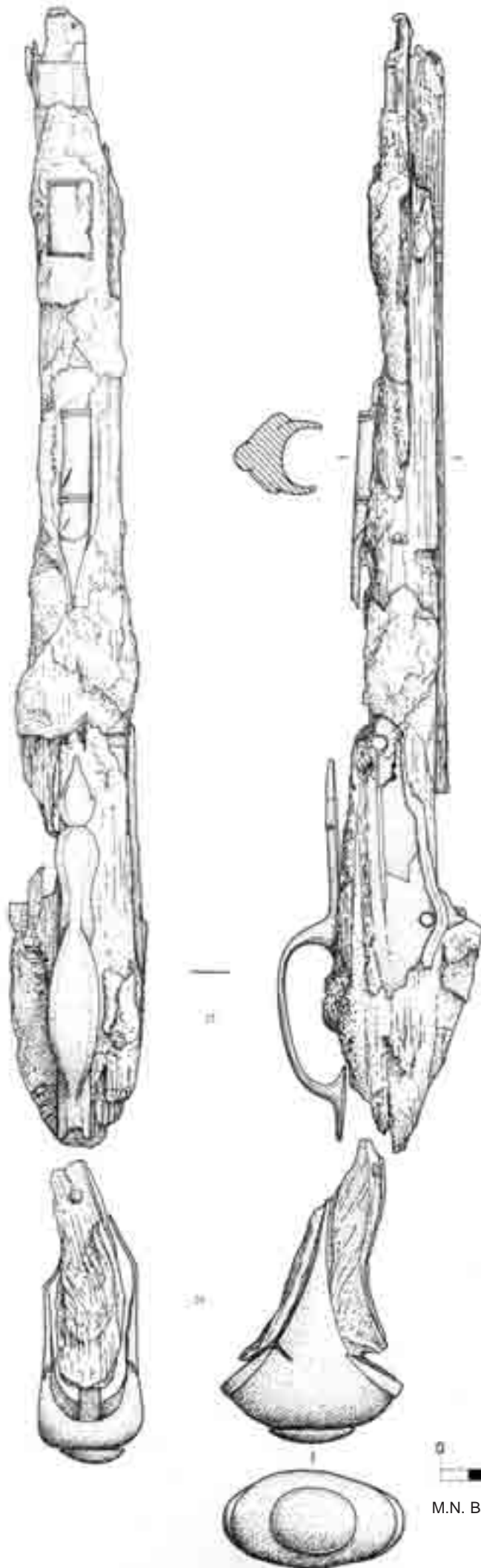
Epave Natière 2.

Éléments de pistolet.

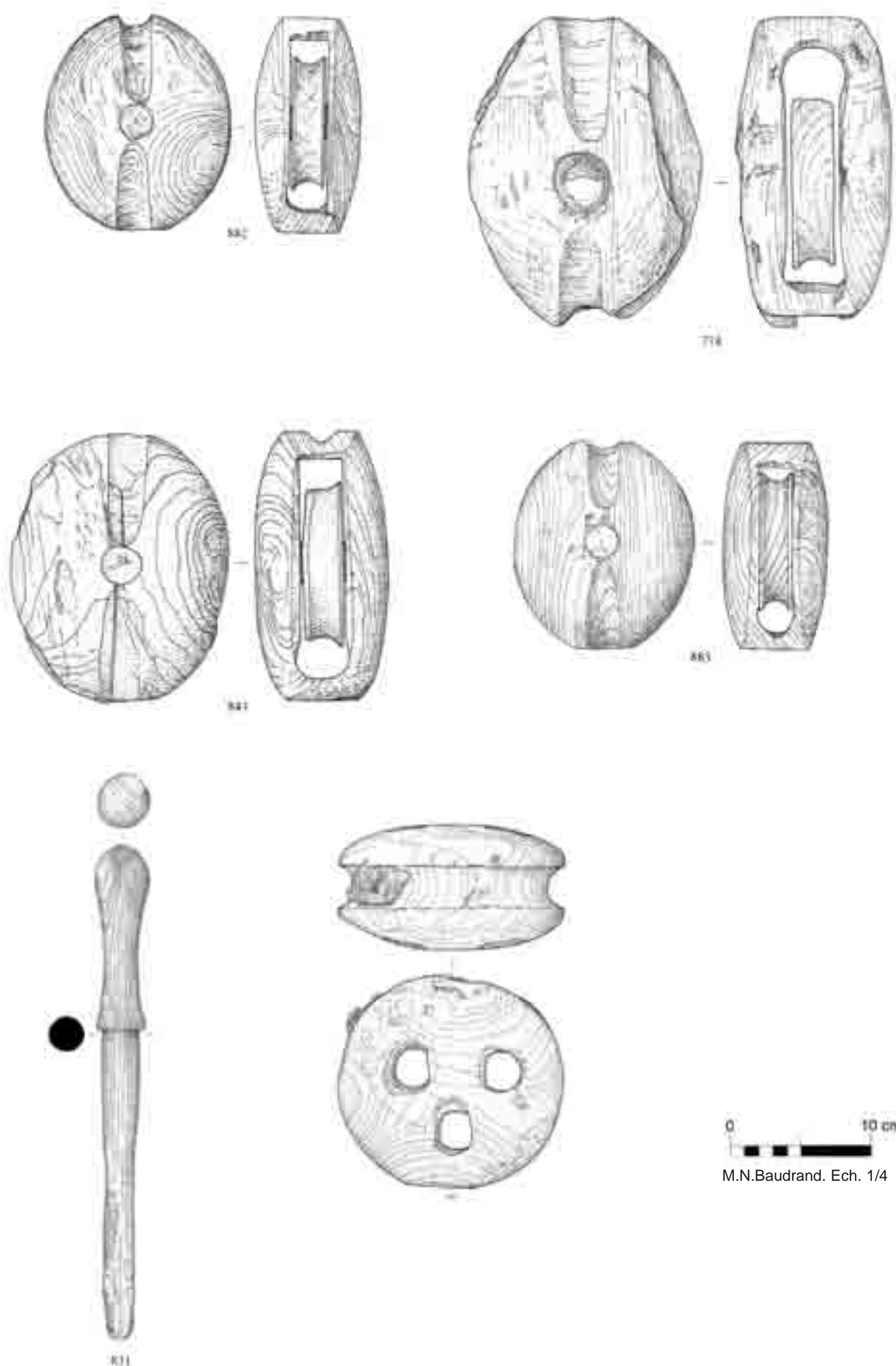
Renfort Nat 7, pontet, sous-garde et calottes Nat 24 & 26 en bronze, monture Nat 27 en bois.

La calotte Nat 26 comporte un R couronné gravé sur l'une de ses branches latérales.

(objets non traités)



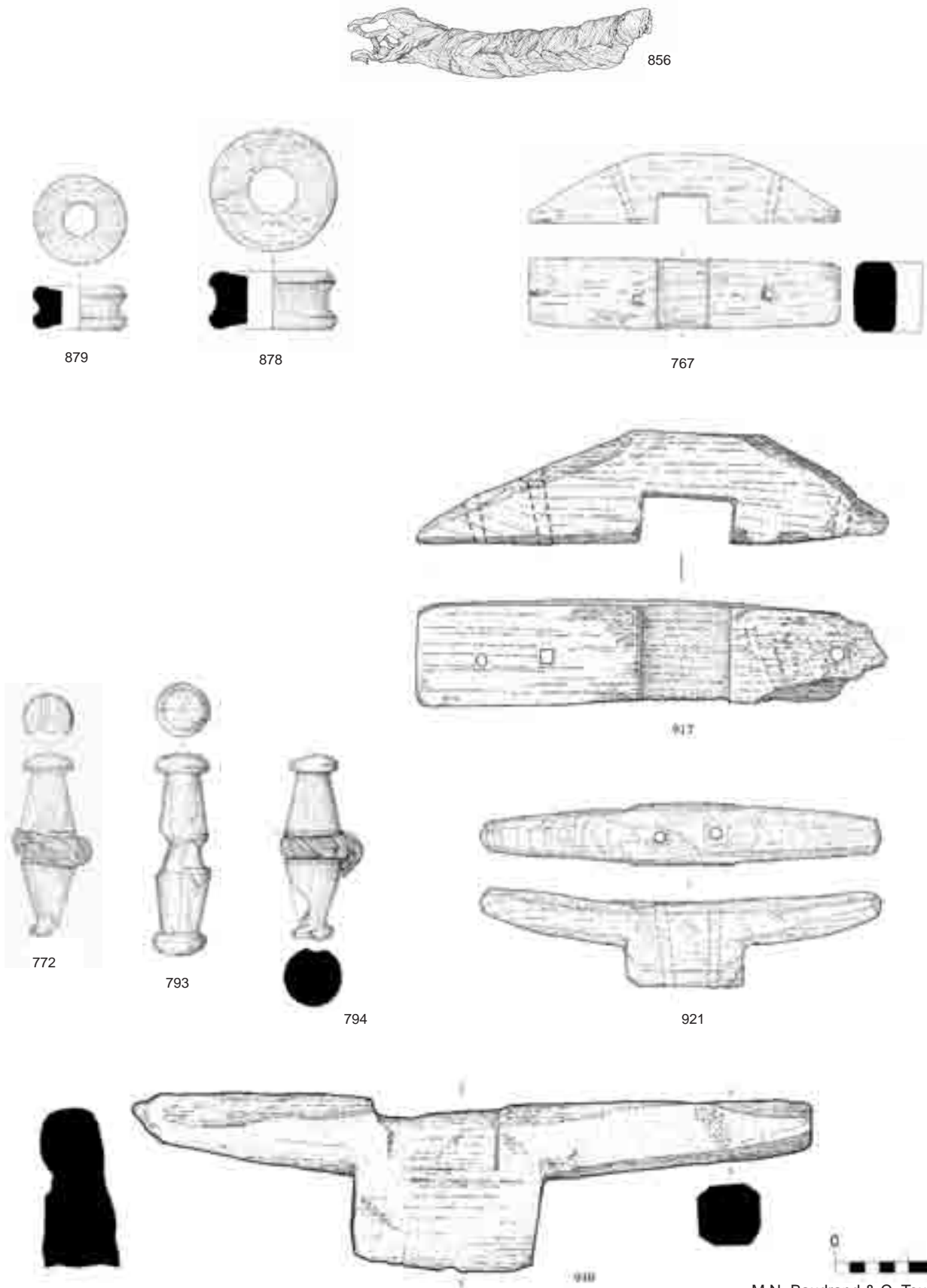
M.N. Baudrand. Ech. 1/2



103

Epave Natière 2. Articles du gréement

Poulies assemblées Nat 774, 843, 882 & 883, cabillot Nat 831 et cap de mouton Nat 832.

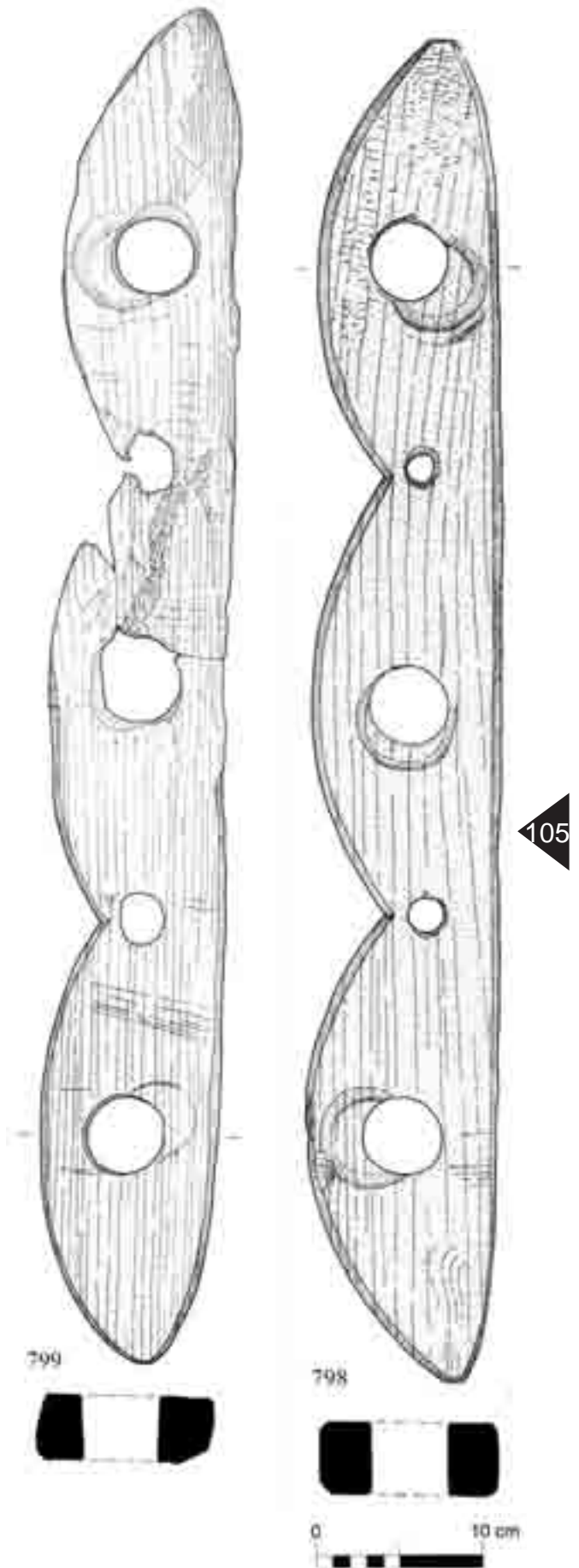
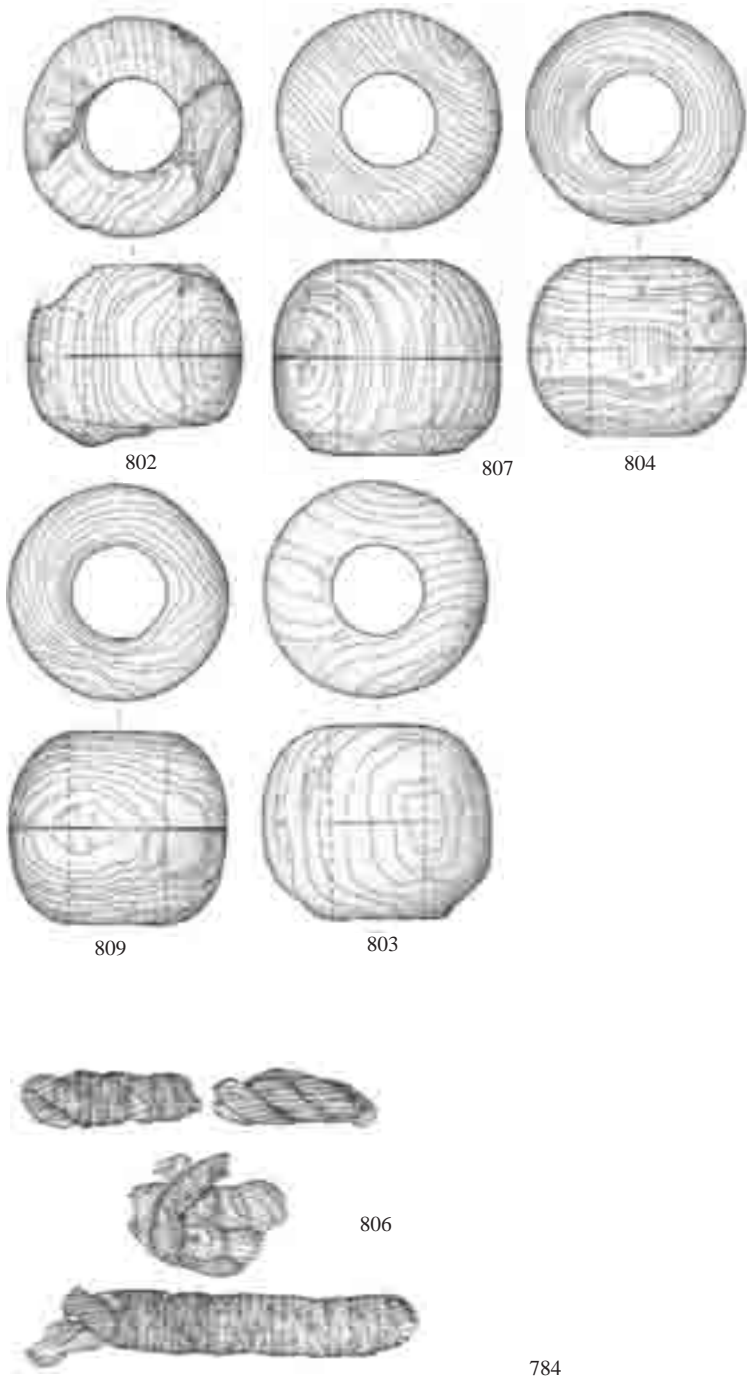


M.N. Baudrand & C. Touzel. Ech. 1/4

Epave Natière 2. Articles du gréement

Cordage tressé Nat 856, margouilllets en hêtre tourné Nat 878 & 879, quinçonneaux estropés en bois tourné Nat 772, 793 & 794, taquets à anse en chêne Nat 767 & 917, et taquets à corne en hêtre Nat 921 & 940.

Bigots de racage Nat 784, 798 & 799, pommes de racage tournées Nat 802, 803, 804, 807 & 809, et bâtard de racage Nat 806.

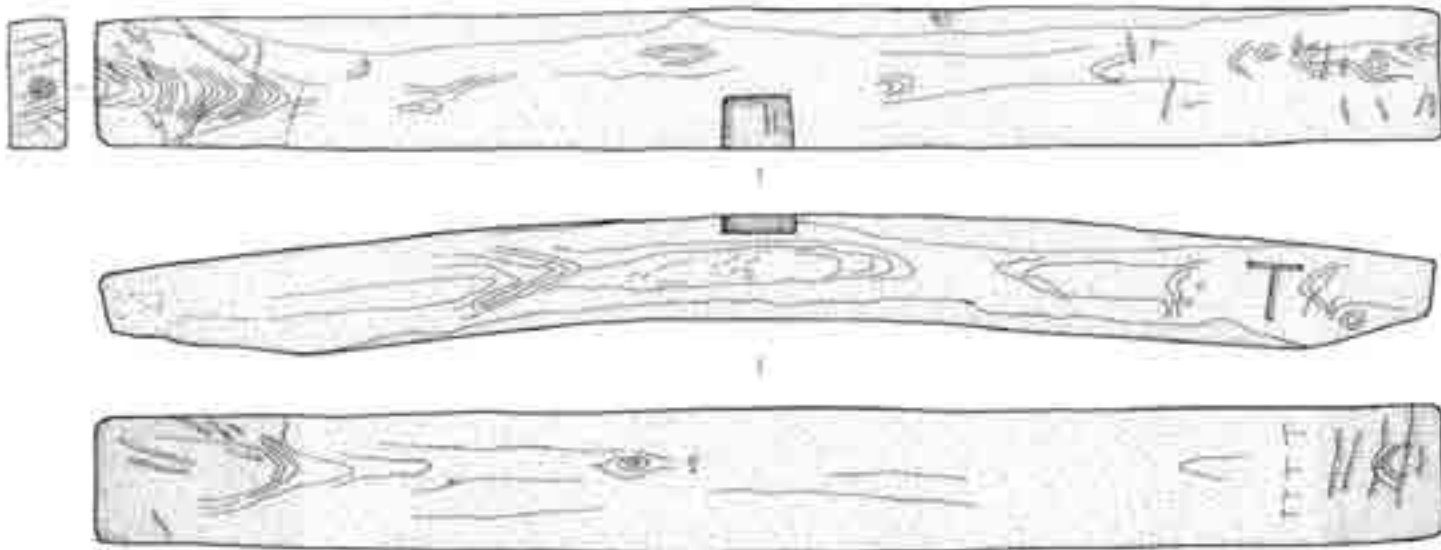


M.N. Baudrand. Ech. 1/4



Reconstitution du collier F 28 (photo F.O.).

Epave Natière 2. Collier de racage F 28 (orme, hêtre & frêne)



928

106



897



985

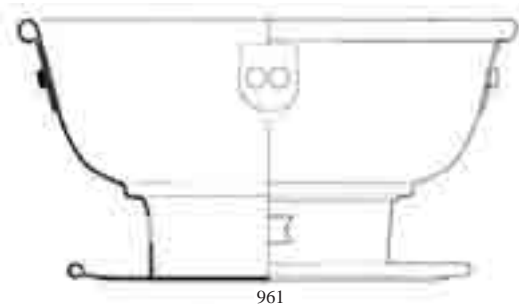
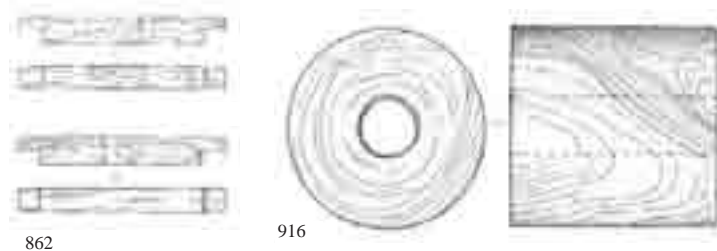
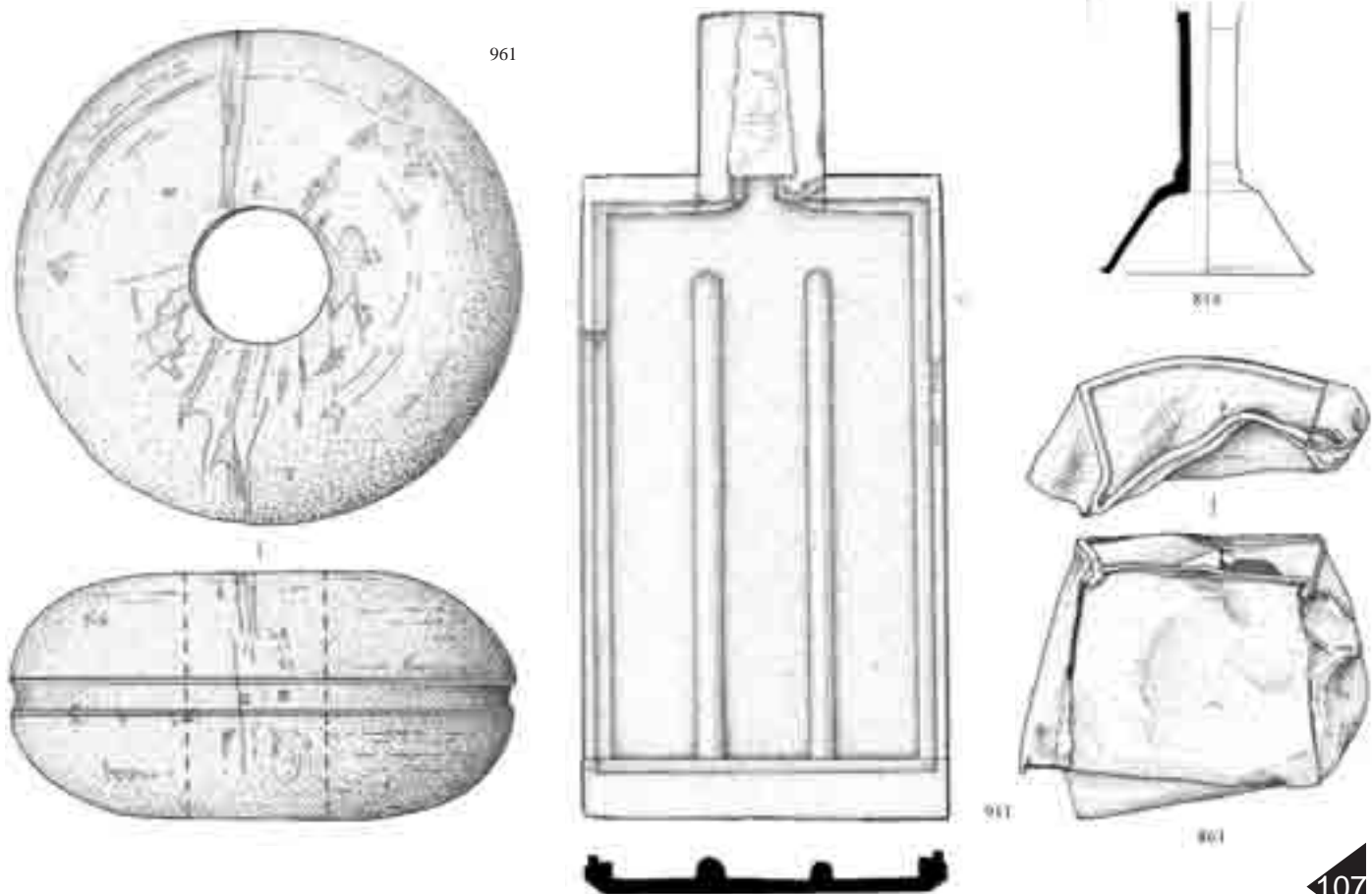


M.N. Baudrand & A.C. Nalin
Ech. 1/8

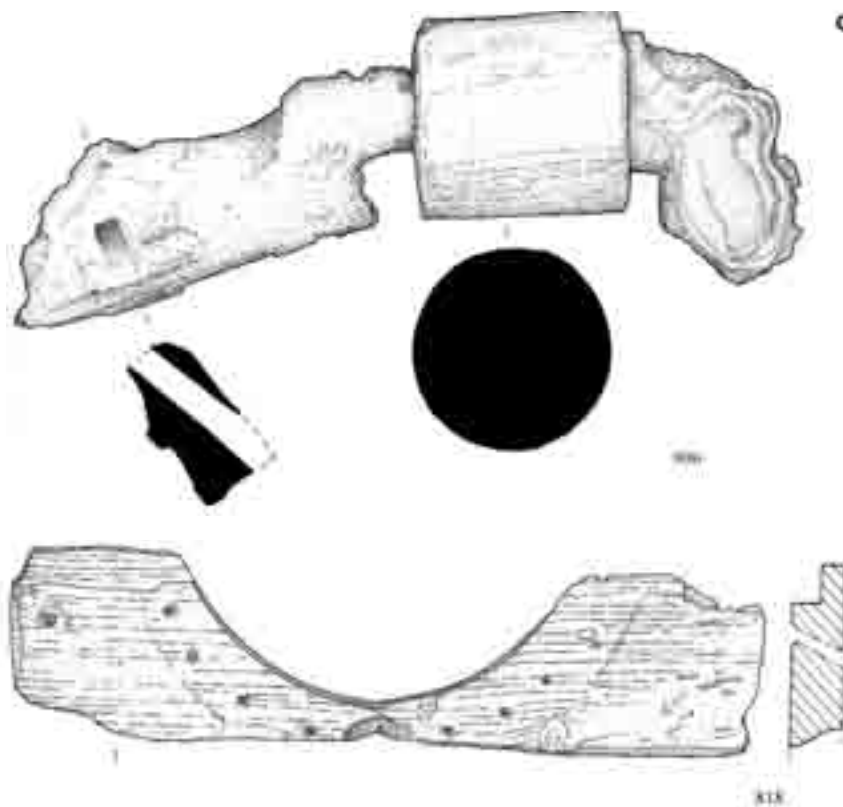
Epave Natière 2.

Construction & équipement.

Barrotin ou demi barrot en chêne Nat 928 (inscrit T), barre en frêne Nat 897 & cadre d'écouille en chêne Nat 985 (inscrit A).



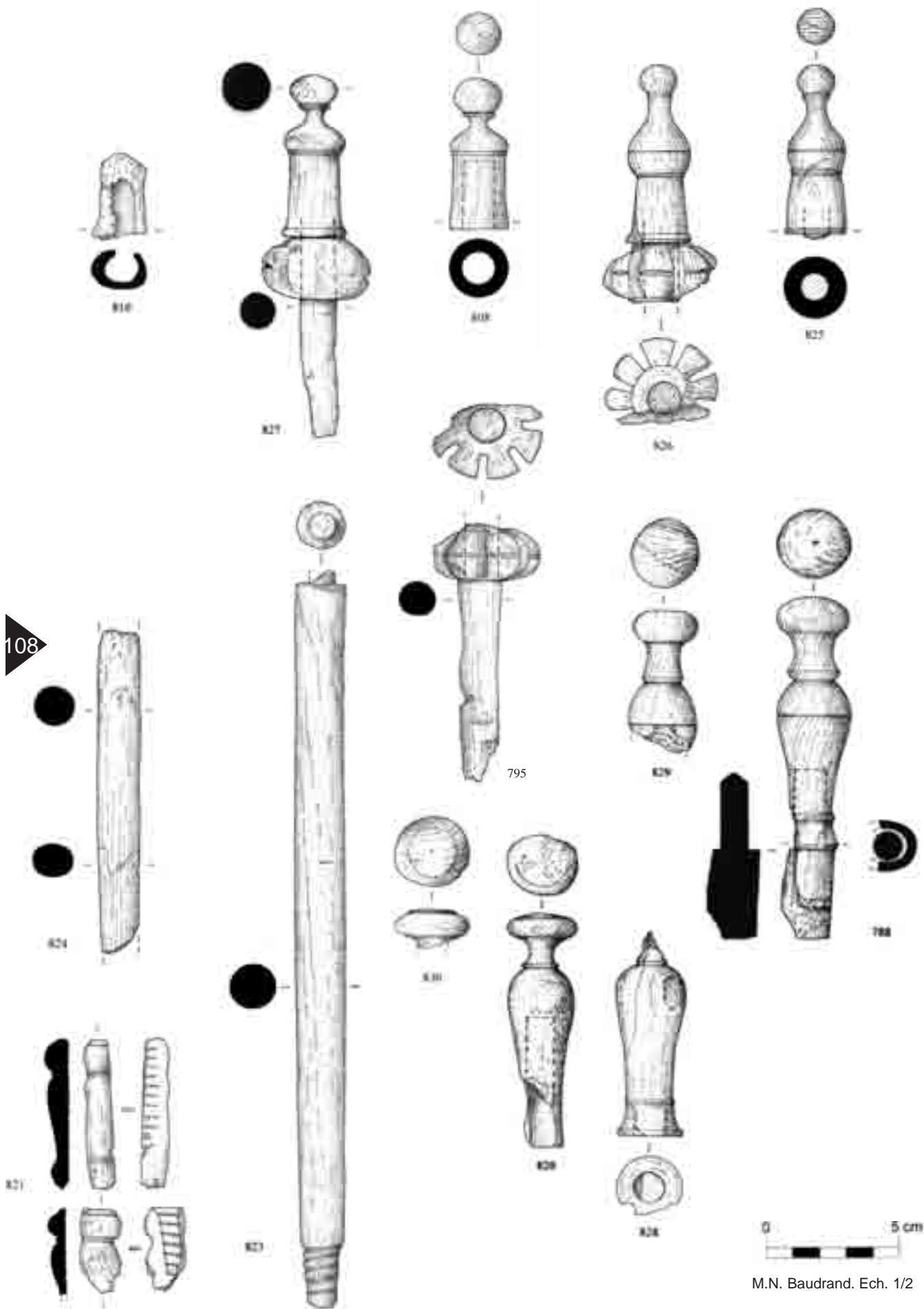
M.N. Baudrand. Ech. 1/4



Epave Natière 2.

Objets non identifiés.

Disque en bois tourné Nat 961, tablette en bois sculpté Nat 911, embout en métal blanc Nat 814, boîte en plomb Nat 861, récipient en métal tourné assemblé Nat 860, deux petits tasseaux peints Nat 862, deux rouleaux en gaiac dont l'un sur un arceau en fer Nat 916 & 906, planche de pin sculptée et échancrée Nat 818.



M.N. Baudrand. Ech. 1/2

Epave Natière 2. Objets non identifiés en bois tourné et assemblé

hêtre et buis ?

L'équipe de fouille 2001

Responsables d'opération

Michel L'Hour & Elisabeth Veyrat

Chef des opérations hyperbares

Denis Metzger

Equipe permanente :

Marie-Noëlle Baudrand	dessinatrice (Adramar)
Henri Bernard-Maugiron	conservateur (laboratoire Arc-Nucléart)
Giulia Boetto	doctorante CCJ, Aix-en-Provence (Adramar)
Charles Dagneau	étudiant en maîtrise, Paris I (Adramar)
Mary Danguy	secrétariat, régie (Adramar)
Denis Degez	doctorant, Paris I (Adramar)
Jerzy Gawronski	archéologue de la ville d'Amsterdam (Adramar)
Anne Hoyau	archéologue (Adramar)
Olivia Hulot	DEA, Paris I (Adramar)
Georges Le Pelletier	technicien hyperbare (Adramar)
Jean-Paul Le Raer	technicien
Frédéric Leroy	doctorant EHESS-CNRS, Toulouse (Adramar)
Michel L'Hour	co-directeur de fouille, ingénieur de recherche (Drassm)
Christine Lima	DEA, université d'Aix-en-Provence
Denis Metzger	chef des opérations hyperbares, technicien de recherche (Drassm)
Frédéric Osada	photographe sous-marin (Images Explorations)
Elisabeth Veyrat	co-directeur de fouille (Inrap, direction inter-régionale CIF)

Participants temporaires (période de 6 à 18 jours) :

Jean-Maurice Authié	Jean-Luc Lahitte
Alexandra Barbot	Brad Loewen
Emmanuel Berry	Franck Pineranda
Yann Bourgeois	Patrice Pitsch
Thierry Boyer	Henrick Pohl
Vincent Caillaud	Karine Révillod
Rémy Chirié	Christian Riou
Christian Cholet	Andreas Schablowsky
Francis Crespín	Ellen Smit
Michel Daeffler	Jean Terperaud
Christian Delhay	Claire Touzel
Michel Khripouchine	Jean-Luc Verdier

Avec la collaboration ponctuelle de :

Gérard Bousquet	Jean-Michel Keroullé	Joël Médard
Michel Cohen de Lara	Jean-Yvon Lasbleiz	Anne-Christine Nalin
Michel Cloâtre	Eric Leblond	Xavier Poncet
Franck Jouet	Jean-Luc Massy	Magali Veyrat





ISBN 2-9515624-2-X

Prix public : 15 euros