

Direction des bibliothèques

AVIS

Ce document a été numérisé par la Division de la gestion des documents et des archives de l'Université de Montréal.

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

This document was digitized by the Records Management & Archives Division of Université de Montréal.

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal

**La culture matérielle des épaves françaises en Atlantique
nord et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760**

VOLUME 1

par
Charles Dagneau

Département d'Anthropologie
Faculté des Arts et Sciences

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Ph.D.
en Anthropologie
option Archéologie

Juin 2008

© Charles Dagneau 2008



IDENTIFICATION DU JURY

Université de Montréal
Faculté des Études Supérieures

Cette thèse intitulée :
La culture matérielle des épaves françaises en Atlantique nord
et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760

présentée par
Charles Dagneau

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

.....
président-rapporteur

.....
directeur de recherche

.....
membre du jury

.....
examineur externe

.....
représentant du doyen de la FES

RÉSUMÉ

Cette étude cherche à comprendre les transformations en cours au sein de l'économie-monde capitaliste moderne. Elle s'intéresse spécifiquement à l'étude de la culture matérielle de quatre épaves françaises datant de la période 1704-1760 : la *Dauphine* (1704), l'*Alcide* (1747), l'*Aimable Grenot* (1749) et le *Machault* (1760). La question centrale qui guide cette thèse est celle de l'uniformisation de la culture matérielle européenne, liée à l'accroissement des échanges interétatiques au sein d'une économie-monde atlantique intégrative, c'est-à-dire avec la globalisation des marchés. La thèse se construit de manière progressive, de l'étude fonctionnelle et contextuelle des collections d'épaves à leur interprétation en termes économiques plus larges, en fonction de trois classes fonctionnelles maritimes : les cargaisons, le matériel de bord et les objets personnels. Après avoir organisé les artefacts pour chaque épave selon une grille fonctionnelle originale, l'auteur s'attache à reconnaître les fonctions à bord des objets et à retrouver leur provenance. Il tente alors d'analyser la production, la commercialisation et l'ampleur de la diffusion de chaque production, de manière à comprendre les dynamiques en jeu au coeur de l'économie-monde atlantique au début du XVIII^e siècle, où s'affrontent les principaux États de l'Europe occidentale.

Mots-clefs : archéologie maritime ; épaves ; culture matérielle ; capitalisme historique ; économie-monde ; histoire ; France ; Nouvelle-France.

ABSTRACT

This study seeks to understand transformations in the modern capitalist World-economy during the North Atlantic. It specifically treats the material culture of four French shipwrecks dating from 1700 to 1760 : la *Dauphine* (1704), *l'Alcide* (1747), *l'Aimable Grenot* (1749) et le *Machault* (1760). The starting point of this study is the standardization of European material culture and the growing interstate exchanges in an ever-stronger and integrated World-economy, or economic globalization. This study is built progressively, from the low-level analysis of shipwreck assemblages to their global interpretation in conceptual terms, using three functional artefact groups: cargo, shipboard equipment and personal objects. The author seeks to identify the shipboard function of different artefacts and find their provenance, in order to study the production, the commercialization and the diffusion of the different productions found on the shipwrecks. He seeks a closer understanding of the trends and dynamics underlying the European Atlantic economy during the 18th century, when the most powerful states of Western Europe fought for military and economic control of the continent.

Keywords : Maritime Archaeology ; Historical Archaeology ; Shipwrecks ; Material Culture ; Historical Capitalism ; Économie-monde ; History ; France ; New France.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	iii
TABLE DES MATIÈRES	v
LISTE DES ILLUSTRATIONS	x
LISTE DES TABLEAUX.....	xix
LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS	xxi
REMERCIEMENTS.....	xxii
I - ARCHÉOLOGIE MARITIME ET CAPITALISME.....	1
L'archéologie maritime et la culture matérielle des épaves.....	2
L'archéologie maritime.....	2
La culture matérielle maritime	4
L'archéologie des épaves : potentiels et particularités.....	6
Les « fonctions usuelles » et les « fonctions à bord ».....	8
La masse critique des épaves françaises	10
L'« économie-monde » moderne capitaliste et les épaves.....	14
Capitalisme et « économie-monde ».....	14
Les réseaux commerciaux de l'économie-monde atlantique	17
Problématique et hypothèses.....	18
Le cadre spatio-temporel de l'étude. Un espace à deux dimensions : géographie et économie	20
Méthodologie d'analyse.....	22
Les sources de l'étude.....	27
II - NATIÈRE 1 OU LA <i>DAUPHINE</i> , DU HAVRE (1704)	30
Contexte historique	31
Le navire.....	35
Historique de la fouille et contexte archéologique général	36
LA CULTURE MATÉRIELLE DE NATIÈRE 1 OU LA <i>DAUPHINE</i> (1704).....	39
1.0 NAVIRE	39

2.0 ARTEFACTS.....	41
2.1 Armes et accessoires	41
2.2 Vêtements, parures et accessoires.....	46
2.3 Ustensiles de consommation et accessoires.....	48
2.4 Contenants	52
2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur.....	86
2.6 Éclairage et accessoires	87
2.7 Loisirs.....	88
2.8 Objets symboliques et économiques	88
2.9 Outils, métiers et instruments	88
3.0 ÉCOFACTS DIVERS	96
LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE LA <i>DAUPHINE</i>	97
LES PROVENANCES DES ARTEFACTS	101
III - L' <i>ALCIDE</i> , DE SAINT-MALO (1747).....	104
Contexte historique.....	104
Le navire.....	108
Historique de la fouille et contexte archéologique général.....	111
LA CULTURE MATÉRIELLE DE L' <i>ALCIDE</i> (1747)	115
1.0 NAVIRE.....	116
2.0 ARTEFACTS.....	117
2.1 Armes et accessoires	117
2.2 Vêtements, parures et accessoires.....	119
2.3 Ustensiles de consommation et accessoires.....	120
2.4 Contenants	121
2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur.....	130
2.8 Objets symboliques et économiques	130
2.9 Outils, métiers et instruments	130
3.0 ÉCOFACTS DIVERS	134
LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE L' <i>ALCIDE</i>	134
LES PROVENANCES DES ARTEFACTS	135
IV - NATIÈRE 2 OU L' <i>AIMABLE GRENOT</i> , DE GRANVILLE (1749).....	138

Contexte historique	138
Le navire.....	140
Historique de la fouille et contexte archéologique général.....	142
LA CULTURE MATÉRIELLE DE NATIÈRE 2 ou L'AIMABLE GRENOT (1749) ..	144
1.0 NAVIRE.....	144
2.0 ARTEFACTS.....	147
2.1 Armes et accessoires	147
2.2 Vêtements, parures et accessoires.....	147
2.3 Ustensiles de consommation et accessoires.....	149
2.4 Contenants	150
2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur.....	163
2.6 Éclairage et accessoires	164
2.8 Objets symboliques et économiques	165
2.9 Outils, métiers et instruments	165
2.10 Quincaillerie d'architecture	168
3.0 ÉCOFACTS DIVERS.....	168
LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE L'AIMABLE GRENOT	169
LES PROVENANCES DES ARTEFACTS	170
V - LE MACHAULT DE BORDEAUX (1760)	172
Contexte historique	172
Le navire.....	180
Historique de la fouille et contexte archéologique général.....	194
LA CULTURE MATÉRIELLE DU MACHAULT (1760)	202
1.0 LE NAVIRE	203
2.0 ARTEFACTS.....	209
2.1 Armes et accessoires	209
2.2 Vêtements, parures et accessoires.....	215
2.3 Ustensiles de consommation et accessoires.....	219
2.4 Contenants	224
2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur.....	265
2.6 Éclairage et accessoires	267

2.7 Loisirs.....	268
2.8 Objets symboliques et économiques.....	269
2.9 Outils, métiers et instruments.....	270
2.10 Quincaillerie d'architecture.....	276
LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DU <i>MACHAULT</i>	277
LES PROVENANCES DES ARTEFACTS.....	282
VI - LES ESPACES ÉCONOMIQUES MIS EN ÉVIDENCE PAR L'ARCHÉOLOGIE D'ÉPAVE.....	285
1. CARGAISONS.....	286
1.1 Le commerce atlantique des céramiques.....	287
1.2 Le commerce du « gros verre ».....	303
1.3 Les saumons de fer de la Nouvelle-Angleterre découverts sur <i>l'Aimable Grenot</i> et le <i>Machault</i>	308
1.5 Le matériel de guerre français : production et <i>munitionnement</i>	312
1.4 Les marchandises payantes au sein de l'économie-monde atlantique.....	316
2. LES ÉQUIPEMENTS DE BORD.....	318
2.1 Les contenants de bord en céramique.....	319
2.2 Les contenants de bord en métal.....	328
2.3 Les outils communs.....	333
2.4 Instruments scientifiques : le cas de la médecine.....	336
2.5 Le mobilier de bord au sein de l'économie-monde atlantique.....	340
3. LES OBJETS PERSONNELS.....	341
3.1 Vêtements et parures.....	342
3.2 Les pipes à fumer.....	347
3.3 Les objets personnalisés.....	349
CONCLUSION.....	352
BIBLIOGRAPHIE.....	356
GLOSSAIRE.....	373
ANNEXE 1. Inventaire des collections à l'étude.....	383
<i>La Dauphine</i> (1704).....	383
<i>L'Alcide</i> (1747).....	390

L' <i>Aimable Grenot</i> (1749).....	393
Le <i>Machault</i> (1760).....	396
ANNEXE 2. Rapport de mer du capitaine de la <i>Dauphine</i>	403
ANNEXE 3. État des vivres munitions et marchandises chargées dans le navire l' <i>Aurore</i>	405
ANNEXE 4. Devis de construction d' une frégate de 24 canons, 1757.....	408
ANNEXE 5. Compte d' achat, frais et armement du <i>Machault</i> , 1759.....	412
ILLUSTRATIONS	418

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1. Les champs de l'archéologie maritime d'après K. Muckelroy (1978: 9).	419
Figure 2. Le processus de formation d'un site d'épave (Muckelroy, 1978: 172)	419
Figure 3. L'itinéraire des objets archéologiques maritimes (C. Dagneau).	420
Figure 4. Deux axes de propriété des objets archéologiques (C. Dagneau).	420
Figure 5. Carte illustrant la position de plusieurs épaves modernes françaises (C. Dagneau).	421
Figure 6. L'économie-monde en 1775, selon F. Braudel (Braudel, 1979: t3, ii).	422
Figure 7. L'espace atlantique nord (C. Dagneau).	423
Figure 8. Les cycles économiques de la période moderne et l'alternance des phases A et B (C. Dagneau).....	423
Figure 9. Position des épaves de la Natière, la <i>Dauphine</i> et l' <i>Aimable Grenot</i> , en baie de Saint-Malo (T. Boyer – Adramar/Drassm).....	424
Figure 10. Plan général des épaves de la Natière en 2006. La <i>Dauphine</i> du Havre, naufragée en 1704 (bas), et l' <i>Aimable Grenot</i> de Granville, perdu en 1749 (haut) (Plan collectif Adramar/Drassm).....	425
Figure 11. Plan général de Natière 1 ou la <i>Dauphine</i> 1704 (Plan collectif Adramar/Drassm).	426
Figure 12. Système de carroyage utilisé sur le site de la Natière (C. Dagneau).	427
Figure 13. Distribution des boulets. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	427
Figure 14. Distribution des canons et des armes légères. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille, illustration F. Leroy - Adramar/Drassm).	428
Figure 15. Armes légères. Épave de la <i>Dauphine</i> (Dessins M.-N. Baudrand, E. Veyrat et T. Boyer – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 119; 2003b: 111-112; 2004)..	429
Figure 16. Tromblons Nat 2072, 2073 et 2074. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).	430
Figure 17. Arme blanche NAT 139. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 90).....	431
Figure 18. Boutons. Épave de la <i>Dauphine</i> (M.-N. Baudrand - Adramar).....	432
Figure 19. Outils du cordonnier/voilier, chaussure, boucles, cadres et arpillons. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar).	433
Figure 20. Peignes doubles droits, en haut, et cintrés, en bas. Épaves de la <i>Dauphine</i> (Nat 1886) et de l' <i>Aimable Grenot</i> (Nat 31, 972 et 898) (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	434

- Figure 21. Ustensiles de table. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....435
- Figure 22. Manche d’ustensile Nat 2196 de la *Dauphine*. Des manches similaires proviennent des épaves du *Elisabeth and Mary* et du *Saphire* (T. Seguin - Adramar/Drassm).....436
- Figure 23. Pipes et étui en forme de pistolet. Épave de la *Dauphine* (Photos F. Osada, dessin M.-N. Baudrand - Adramar).437
- Figure 24. Terres de Sadirac. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand - Adramar/Drassm).438
- Figure 25. Terres de Saintonge (haut) et de giroussens (bas). Épave de la *Dauphine* (Photos T Seguin et O. Hulot, dessins L. Gubellini – Adramar\Drassm).....439
- Figure 26. Autres terres vernissées vertes. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar).(L'Hour et Veyrat, 2004: 114).....440
- Figure 27. Marmites de l’épave de la *Dauphine* et autres exemplaires comparables de Cox (Photo E. Veyrat, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2001: 95; 2005a).....441
- Figure 28. Jarre ibérique et écuelle en faïence espagnole ou hollandaise de la *Dauphine* (photo F. Osada, dessin M.-N. Baudrand – (F. Osada et M.-N. Baudrand) et un exemplaire comparable (Hume, 1969 : 143).....442
- Figure 29. Répartition des céramiques communes. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....443
- Figure 30. Pots à pharmacie et flacons de verre. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....443
- Figure 31. Faïence « *a compendiario* » de Nevers. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin et F. Osada, Dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....444
- Figure 32. Grès de la *Dauphine* et autres exemplaires comparables de la *Belle* (1686), au centre, et de la place Royale à Québec, en bas (Photos T. Seguin, Dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....445
- Figure 33. Grès grossier de Basse-Normandie Nat 215, 752, 1674, 1952, 2083. Épave de la *Dauphine* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).446
- Figure 34. Grès grossier rhénan. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....447
- Figure 35. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar).....448
- Figure 36. Quelques exemples de bouteilles françaises, à gauche, et anglaises, à droite, provenant de la place Royale à Québec (Lapointe et Lueguer, 1997 : 36-37).448
- Figure 37. Répartition des bouteilles en verre vert foncé. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).449

Figure 38. Flacons « à casier » en verre vert foncé, caisse et bouchons en étain associés. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photo F. Osada, dessins M.-N. Baudrand, E. Veyrat et L. Gubellini – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 84).....	450
Figure 39. Contenants en verre fougère. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	451
Figure 40. Contenants de table en métal. Épave de la <i>Dauphine</i> (Dessins M.-N. Baudrand, photo T. Seguin – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2003b: 115-116).....	452
Figure 41. Écuelle de la <i>Dauphine</i> et autres exemplaires comparables provenant de l' <i>Alcide</i> (1747), du <i>Elisabeth and Mary</i> (1690) et du <i>Droits de l'Homme</i> (1797) (Photos O. Hulot, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	453
Figure 42. Détail des poinçons d'étain anglais. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin – Adramar/Drassm).....	454
Figure 43. Détail des poinçons d'étain français. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	455
Figure 44. Répartition de la vaisselle en étain. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	456
Figure 45. Contenants culinaires en métal. Épave de la <i>Dauphine</i> (Dessins et M.-N. Baudrand, photos F. Osada, T. Seguin - Adramar).....	457
Figure 46. Autres contenants en métal. Épave de la <i>Dauphine</i> (Dessins M.-N. Baudrand, photos F. Osada et T. Seguin – Adramar/Drassm).....	458
Figure 47. Répartition des contenants culinaires en métal. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	459
Figure 48. Différents contenants de tonnellerie et répartition des tonneaux retrouvés <i>in situ</i> . Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif Adramar, position des tonneaux C. Dagneau).....	460
Figure 49. Répartition des briques. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	461
Figure 50. Éclairage et loisirs. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	462
Figure 51. Les outils de charpenterie. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	463
Figure 52. Les outils du matelot. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	464
Figure 53. Les outils de calfatage. Épave de la <i>Dauphine</i> (Dessins M.-N. Baudrand et L. Gubellini – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 91).....	465
Figure 54. Les outils de médecine et apothicairerie. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2004: 112).....	466

Figure 55. Instruments de navigation. Épave de la <i>Dauphine</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	467
Figure 56. Sifflet et échelle de canonier (Dessins M.-N. Baudrand et C. Touzel – Adramar/Drassm).....	468
Figure 57. Répartition des outils du matelot : les pelles. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).	469
Figure 58. Répartition des outils de charpenterie. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	470
Figure 59. Répartition des outils de calfatage. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	470
Figure 60. Répartition des instruments de navigation. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	471
Figure 61. Répartition des outils de médecine et apothicairerie. Épave de la <i>Dauphine</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).	472
Figure 62. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de la <i>Dauphine</i> (C. Dagneau).	473
Figure 63. Position de l' <i>Alcide</i> en baie de Morlaix (C. Dagneau).	474
Figure 64. Plan général des vestiges de l' <i>Alcide</i> (Bozellec, 1985 ; Jegou et Bozellec, 1986).	475
Figure 65. Artillerie, armes et instruments associés. Épave de l' <i>Alcide</i> (Photos C. Dagneau, dessin Bozellec, 1985).	476
Figure 66. Habillement. Épave de l' <i>Alcide</i> (C. Dagneau).	477
Figure 67. Mobilier divers du Musée Maritime de Carantec. Épave de l' <i>Alcide</i> (O. Hulot).	478
Figure 68. Céramiques communes. Épave de l' <i>Alcide</i> (Photos C. Dagneau, dessin E. Bozellec).....	479
Figure 69. Céramiques diverses. Épave de l' <i>Alcide</i> (Photos C. Dagneau et O. Hulot, dessin E. Bozellec).	480
Figure 70. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de l' <i>Alcide</i> (Photos O. Hulot, dessins E. Bozellec).	481
Figure 71. Contenants en métal. Épave de l' <i>Alice</i> (O. Hulot).....	482
Figure 72. Outils de charpenterie et de calfatage. Épave de l' <i>Alcide</i> (Photos O. Hulot)....	483
Figure 73. Outils de médecine et apothicairerie. Épave de l' <i>Alcide</i> (O. Hulot).	484
Figure 74. Plomb de sonde et autres instruments de navigation. Épave de l' <i>Alcide</i> (O. Hulot).	485
Figure 75. Manches d'outil décorés de l' <i>Alcide</i> , du <i>Maidstone</i> (O. Hulot – Adramar/Drassm), du <i>Hollandia</i> (Gawronski <i>et al.</i> , 1992 : 467), de la <i>Boussole</i> et de l' <i>Astrolabe</i> (T. Seguin – Adramar/Drassm).	486

Figure 76. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de l' <i>Alcide</i> (C. Dagneau).	487
Figure 77. Plan général de Natière 2 ou l' <i>Aimable Grenot</i> (Plan collectif – Adramar/Drassm).....	488
Figure 78. Lingots de fer. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> , en haut, et du <i>Machault</i> , en bas (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm ; Parcs Canada).	489
Figure 79. Pistolet et calotte de pistolet. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).....	490
Figure 80. Ustensiles de table en étain (gauche) et en bois (droite). Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).	491
Figure 81. Divers objets personnels. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002 : 101).	492
Figure 82. Terres cuites communes. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).	493
Figure 83. Pots à pharmacie. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (E. Veyrat – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 100).	494
Figure 84. Faïence du style de Rouen. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).....	495
Figure 85. Distribution de la faïence. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	496
Figure 86. Grès grossier de Basse-Normandie. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 91).	497
Figure 87. Distribution du grès grossier de Basse-Normandie et des bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).....	498
Figure 88. Bouteilles « à vin » et flacon « à casier » en verre vert foncé. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).	499
Figure 89. Contenants en verre fougère. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photos T. Seguin, dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand - Adramar).	500
Figure 90. Contenants de table en métal. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 97).	501
Figure 91. Contenants de cuisine en métal. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (T. Seguin et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 90).....	502
Figure 92. Contenants de bois. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (T. Seguin et M.-N. Baudrand - Adramar).	503
Figure 93. Éclairage. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).	504

Figure 94. Objets religieux ou décorés de symboles religieux. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photo F. Osada, dessin M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).....	505
Figure 95. Outils de médecine et d'apothicairerie. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).	506
Figure 96. Position <i>in situ</i> de quelques outils de médecine de l' <i>Aimable Grenot</i> (Photos F. Osada et T. Seguin, dessin F. Leroi et C. Dagneau – Adramar/Drassm).....	507
Figure 97. Répartition des outils de médecine et d'apothicairerie. Épave de l' <i>Aimable Grenot</i> (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).	508
Figure 98. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de l' <i>Aimable Grenot</i> (C. Dagneau).	509
Figure 99. Position du <i>Machault</i> dans l'embouchure de la rivière Restigouche (Parcs Canada).....	510
Figure 100. Plan de la rivière de Restigouche au Canada dédié à Monsieur Le Chevalier de Bouguiville avec les divers Combats de la frégate le <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 76).	511
Figure 101. Les restes du <i>Marquis de Malauze</i> (MCCQ-Rimouski).	512
Figure 102. Plan général des vestiges du <i>Machault</i> (Vectorisation T. Boyer, d'après P. Waddell - Parcs Canada).	513
Figure 103. Coupes des vestiges architecturaux du <i>Machault</i> (Parcs Canada).....	514
Figure 104. Lingots de fer. Épave du <i>Machault</i> (C. Dagneau).	515
Figure 105. Type de cap de mouton. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada).....	516
Figure 106. Distribution des pièces de grément. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada). .	517
Figure 107. Plan du navire avec les pièces de pompe. Épave du <i>Machault</i> (Vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	518
Figure 108. Boulets français et anglais. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada).	519
Figure 109. Armes à feu. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 40-41).....	520
Figure 110. Pistolets. Épave du <i>Machault</i> (Bryce, 1984: 22).	521
Figure 111. Répartition des armes légères. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 76).	522
Figure 112. Boucles de chaussures et autres. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 77, 79).....	523
Figure 113. Bijoux. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 80-91).	524
Figure 114. Peignes. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 85).	525
Figure 115. Ustensiles de table 1. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 91).	526

Figure 116. Ustensiles de cuisine et autres accessoires. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 57, 60).	527
Figure 117. Boîte à tabac et pipes à fumer. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 90, 97).	528
Figure 118. Répartition des pipes à fumer. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	529
Figure 119. Terre cuite de Sadirac 1 (T.C.G. 11.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978; Parcs Canada).	530
Figure 120. Terre cuite de Sadirac 2 (T.C.G. 11.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978; Parcs Canada).	531
Figure 121. Répartition des terres cuites de Sadirac (T.C.G. 11.1). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	532
Figure 122. Terre cuite de Giroussens 1 (T.C.G. 102.1). Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Barton, 1978: 63).	533
Figure 123. Terre cuite de Giroussens 2 (T.C.G. 102.1). Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Barton, 1978: 66).	534
Figure 124. Centres potiers du Midi toulousain (C. Dagneau).	535
Figure 125. Répartition des terres de Giroussens (T.C.G. 102.1). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	536
Figure 126. Terre cuite à pastillage de Giroussens (T.C.G. 101.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978: 62-64).	537
Figure 127. Répartition des terres cuites à pastillage de Giroussens (T.C.G. 101.1). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	538
Figure 128. Marmites de la Lomagne (T.C.G. 12.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978 ; Parcs Canada).	539
Figure 129. Répartition des marmites de la Lomagne (T.C.G. 12.1). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	540
Figure 130. Vaisselle de la Lomagne (T.C.G. 105.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978 ; Parcs Canada).	541
Figure 131. Répartition de la vaisselle de la Lomagne.(T.C.G. 105.1) Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	542
Figure 132. Terre cuite de la vallée de l’Huveaune (T.C.G. 103.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978: 62; Parcs Canada).	543
Figure 133. Terre cuite du Nord de l’Italie, Albisola (T.C.G. 107.1). Épave du <i>Machault</i> (Barton, 1978 ; Parcs Canada).	543

Figure 134. Répartition des terres cuites du Nord de l'Italie (T.C. G. 107.1). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	544
Figure 135. Faïence de Bow (Londres). Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; C. Dagneau et D. Dégez).....	545
Figure 136. Répartition de la faïence de Bow (Londres). Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	546
Figure 137. Faïence française. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986 : 59, 67 ; C. Dagneau et D. Dégez).....	547
Figure 138. Répartition des faïences françaises. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada). .	548
Figure 139. Porcelaine anglaise. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 65, 73).	549
Figure 140. Porcelaine chinoise. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 66).	550
Figure 141. Répartition des porcelaines anglaises et chinoises. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	551
Figure 142. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé anglaises. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1979: 7-9 ; C. Dagneau et D. Dégez).....	552
Figure 143. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé françaises. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1979: 51, 53).....	553
Figure 144. Flacons « à casier » en verre vert foncé. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1979: 60).	554
Figure 145. Flacon anglais en verre transparent. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1979: 23).	555
Figure 146. Verres à vin anglais. Épave du <i>Machault</i> (McNally, 1978: 40-41).....	555
Figure 147. Verres à vin français. Épave du <i>Machault</i> (McNally, 1978: 39).....	556
Figure 148. Contenants en verre fougère. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1979: 23, 28, 37 et 39).	557
Figure 149. Répartition des contenants en verre fougère. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	558
Figure 150. Marmites et couvercles en alliage cuivreux. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 87).	559
Figure 151. Vaisselle de table en métal. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada).....	560
Figure 152. Éclairage et accessoires. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada).	560
Figure 153. Jeux et religion. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 89, 91).	561
Figure 154. Outils de charpenterie. Épave du <i>Machault</i> (Sullivan, 1986: 46-47).	562

Figure 155. Outils de médecine et d'apothicairerie. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 87).....	563
Figure 156. Balance et poids de marc. Épave du <i>Machault</i> (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 30).	564
Figure 157. Répartition des outils de charpenterie. Épave du <i>Machault</i> (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada). ..	565
Figure 158. Synthèse des aires de répartition de mobilier. Épave du <i>Machault</i> (C. Dagneau, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).	566
Figure 159. Reconstitution vraisemblable des espaces à bord du <i>Machault</i> , d'après un devis de frégate de 1757 (Davis, 1982: 42-43; Parcs Canada, 1992: 52-53) (C. Dagneau, d'après <i>Devis d'une frégate... 1757</i>).	567
Figure 160. Synthèse des provenances du mobilier archéologique du <i>Machault</i> (C. Dagneau).	568
Figure 161. Productions de Giroussens du XVII ^e (haut) et du XVIII ^e siècle (bas) présentées au Musée de Rabastens, près de Toulouse (C. Dagneau).	569
Figure 162. Productions de la Lomagne provenant de différents sites potiers (L. Deschamps).	570
Figure 163. Marmites du Midi toulousain de la Maison du potier à Cox (C. Dagneau). ...	571
Figure 164. Productions de Sadirac 1 (Dessins P. Régaldo Saint-Blanchard, photos C. Dagneau).	572
Figure 165. Productions de Sadirac 2 (C. Dagneau).	573
Figure 166. Premières verreries au charbon en France (Losier, 2005b).....	574
Figure 167. Faïence « a compendiario » de Nevers provenant de Nevers même, des épaves de la Natière et de Saint-Vasst-la-Hougue, puis de Place-Royale à Québec (Genêt, 1980: pl. 34, 56 et 100; L'Hour et Veyrat, 2000: 83; Rosen, 1987: 4, 30).	575
Figure 168. Centres potiers, faïenceries et verreries de France, en relation avec les villes-centres portuaires auxquels ils sont rattachés (C. Losier).	576
Figure 169. Habits du matelot, du soldat et de l'officier de Marine (Davis, 1982: 42-43; Parcs Canada, 1992: 52-53).....	577
Figure 170. Boucles provenant de l' <i>Auguste</i> (haut) et de l' <i>Alcide</i> (bas) (Parcs Canada, 1992 ; C. Dagneau).	578

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Liste des épaves françaises expertisées ou fouillées.	12
Tableau 2. Cette typologie constitue le plan d'analyse des collections archéologiques des épaves traitées dans cet ouvrage. Elle est fondée en partie sur les travaux de J. Gawronski sur le <i>Hollandia</i> (Gawronski et al., 1992).	25
Tableau 3. Quatre types de bouteilles à vin en verre vert foncé sont définis sur la base de leur morphologie.	66
Tableau 4. Marques et poinçons observés sur la vaisselle et les ustensiles de métal de la <i>Dauphine</i> . (N.B. : 1691 correspond à l'année de publication de l'édit royal de taxation sur l'étain français. Les numéros de fait « F » réfèrent à des groupes d'objets retrouvés ensemble, soit empilés dans le cas des assiettes).	73
Tableau 5. Contenance des tonneaux au XVIII ^e siècle (Source : Hocquet, 1995: 73-75; Savary de Bruslons, 1762).	81
Tableau 6. Dimensions des tonneaux de la <i>Dauphine</i> . (N.B. : Les dimensions entre crochets constituent des estimations. Volume moyen des pipes = 428,42 litres; volume moyen des barils = 27,39 litres).	82
Tableau 7. Composition des équipages lors des deux campagnes de l' <i>Alcide</i> (Source: Appriou et Bozellec, 1997: 87).	109
Tableau 8. Composition détaillée de l'équipage de l' <i>Alcide</i> en 1747 (Source: Appriou et Bozellec, 1997: 157-162).	111
Tableau 9. Membres de l'équipage de l' <i>Aimable Grenot</i> (1749) (Source: L'Hour et Veyrat, 2002: 61-68).	142
Tableau 10. Liste des marques de fonderie observées sur les saumons de fer de l' <i>Aimable Grenot</i>	146
Tableau 11. Les six navires de l'expédition de 1760 et leur chargement en farine, selon les <i>soumissions des capitaines de navires</i> (Archives départementales de la Gironde, 6B102*, fol. 131-134) (d'après Litalien, s.d.: 12).	176
Tableau 12. Marchandises transportées par les navires de l'expédition de 1760 (Source : Litalien, R., s.d., <i>Bordeaux – Ristigouche 1760, une expédition peu connue</i> , travail de recherche classé, Ottawa, Parcs Canada, inédit, p. 22-23).	185
Tableau 13. Encombrement des cargaisons de l' <i>Aurore</i> et du <i>Soleil</i> (Londres, Public Record Office, High Court of Admiralty 32, liasses 165 et 243) (d'après Proulx, 1999: 18).	186
Tableau 14. L'équipage du <i>Machault</i> (1758-1759), du <i>Maréchal-de-Senneterre</i> (1759), de l' <i>Aurore</i> (1760) et du <i>Soleil</i> (1760) (d'après Proulx, 1999: 111).	189
Tableau 15. Membres d'équipage avérés ou probables embarqués sur la frégate Le <i>Machault</i> en 1760.	192
Tableau 16. Composition de l'équipage d'une frégate de 5 ^e rang de la marine française à la fin du XVIII ^e siècle (Pâris, 1976).	193

Tableau 17. Aires fouillées chaque saison. Pour 1972, il convient d'ajouter à cette superficie celle dégagée au <i>prop-wash</i> à l'arrière et pour une partie du côté tribord de l'épave (Zacharchuk et Waddell, 1984).....	200
Tableau 18. Liste des différentes marques de fonderies observées sur les saumons de fer du <i>Machault</i>	205
Tableau 19. Inventaire des vêtements et accessoires chargés sur les navires de l'expédition du <i>Machault</i> (source : Litalien, s.d. : 22-23).....	216
Tableau 20. Contenance des tonneaux au XVIII ^e siècle (Source : Hocquet, 1995: 73-75; Savary de Bruslons, 1762).....	263
Tableau 21. Marques de fonderie apparaissant sur les saumons de fer retrouvés sur les épaves de l' <i>Aimable Grenot</i> (1749) et du <i>Machault</i> (1760).....	310
Tableau 22. L'origine de la vaisselle de bord en faïence des navires à l'étude rend compte de régions d'approvisionnement cohérente par rapport à leurs ports d'attache ou d'armement.....	327
Tableau 23. Différents systèmes pondéraux utilisés pour les pesées médicales en Europe au XVIII ^e siècle.....	338
Tableau 24. Nombre de cadres de boucle des différents matériaux retrouvés sur l' <i>Aimable-Grenot</i> , la <i>Dauphine</i> , l' <i>Alcide</i> , le <i>Machault</i> et l' <i>Auguste</i>	344
Tableau 25. Nombre de boutons de matériaux différents retrouvés sur l' <i>Aimable-Grenot</i> , la <i>Dauphine</i> , l' <i>Auguste</i> et le <i>Machault</i>	345
Tableau 26. Poinçons ou marques de personnalisation des artefacts découverts sur le <i>Machault</i> , Natière 1 et l' <i>Alcide</i>	350

LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS

ADIV	Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine, Rennes
Adramar	Association pour le Développement de la Recherche Archéologique Maritime
ADSM	Archives Départementales de Seine-Maritime (France)
ANC	Archives Nationales du Canada
ANQ	Archives Nationales du Québec
BDD Drassm	Base de donnée sur les épaves atlantiques, Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (France)
BDD Machault	Base de donnée d'inventaire des collections du Machault, Parcs Canada, Ottawa
BDD Natière	Base de donnée d'inventaire des épaves de la Natière, Adramar
CAOM	Centre des archives d'outre-mer (France)
CÉLAT	Centre d'Étude sur les Langues, les Arts et la Tradition
Drassm	Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines, ministère de la Culture et de la Communication (France)
LHNC	Lieu historique national du Canada
SHM	Service Historique de la Marine (France)

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les nombreuses personnes qui m'ont conseillé et supporté lors de la réalisation de cette thèse, en particulier Brad Loewen, pour ses conseils et son aide tout au long de mes années de recherche. Je lui dois plusieurs des idées présentés dans cette étude. Merci également à Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat, du Drassm, pour m'avoir permis d'étudier les collections de la *Dauphine* et de l'*Aimable Grenot*, alors que les résultats des travaux qu'ils dirigent ne sont pas encore publiés. Qu'ils soient également remercier pour leurs conseils et la documentation de fouille qu'ils ont bien voulu me laisser utiliser. Merci également à Olivia Hulot, Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat l'autorisation d'utiliser les photos et les données de la base de donnée du Drassm.

Je tiens à gratifier Robert Grenier et Michel Bujold, de Parcs Canada, pour m'avoir donné accès à la collection du *Machault*, ainsi que Shelley Isabel et Charles Bradley pour les données numériques et les rapports de recherche qu'ils m'ont fournis. Merci à Erwan Bozellec pour sa disponibilité et les informations sur l'*Alcide*. Merci enfin aux nombreux chercheurs et étudiants qui m'ont renseigné : Liliane Deschamps, Jean Rosen, Alain Costes, Pierre Régaldo, Guy Ahlsell de Toulza, Maureen Brown, Jerzy Gawronski, Michel L'Hour, Élisabeth Veyrat, Charles Bradley, Phil Dunning, Joseph Picart, Thierry Boyer et Mathilde Plante St-Arnaud.

Je remercie mon père pour m'avoir apporté ses conseils à plusieurs reprises, avant et pendant mes recherches. Merci aux autres membres de ma famille pour leur support et leurs encouragements, mes frères en particulier. Merci à mes collègues des laboratoires d'archéologie historique et préhistorique de l'Université de Montréal, aux côtés desquels j'ai eu plaisir à travailler pendant quelques années. Un merci spécial à Denis Dégez pour son aide dans la réalisation des études de distribution et leur représentation graphique. Enfin, je suis reconnaissant envers Brad Loewen et Élisabeth Veyrat pour avoir lu et commenté les versions préliminaires de cette thèse. Claude Chapdelaine, Louise Paradis et Brad Loewen encore m'ont prodigué leurs conseils lors de l'élaboration de mon projet de recherche.

I - ARCHÉOLOGIE MARITIME ET CAPITALISME

Les navires européens ont tissé des liens à travers le monde entier au cours de la période moderne, créant de fait le premier élan d'une globalisation des marchés dont nous vivons encore les effets aujourd'hui. L'une des conséquences majeures de l'éclatement de l'Europe est le développement de sa façade occidentale et la création d'un nouvel espace de commerce : l'Atlantique. Le navire, déjà le véhicule essentiel de l'économie européenne, confirme cette fois sa position à l'échelle du monde. Les milliers d'épaves que comptent les mers du globe en témoignent plus que tout.

Les navires, ces objets complexes, d'abord vivants puis figés dans le temps par un naufrage, se situent au centre des questionnements en archéologie maritime. Portraits instantanés des mouvements commerciaux, des réseaux d'échange et des enjeux sociopolitiques de leur époque, les épaves fournissent des collections d'objets d'une valeur inestimable. Si l'économie européenne prend des dimensions mondiales à partir du XVI^e siècle, l'archéologie maritime post-médiévale est par essence internationale : des Français s'échouent au Texas, des Hollandais périssent en Asie et en Australie, des Anglais coulent en Afrique orientale et sur la Terre de Baffin. Toutes ces épaves témoignent à leur façon de la scène économique où se jouent les combats du capitalisme naissant.

Que reste-t-il de ce foisonnement de la navigation européenne à travers le monde, mené par des équipages à la recherche de gloire, de salut, de liberté et de profit? De vieux morceaux de bois, des tessons de céramique et de verre, des tas de concrétions informes... Et quoi encore? Des navires, une culture matérielle complexe et signifiante, les vestiges d'entreprises à la fine pointe de la technologie de leur temps.

L'objectif de cette étude est de saisir la nature du commerce français de l'époque moderne en Atlantique nord à travers l'analyse de la culture matérielle de quatre épaves de navires perdus entre 1700 et 1760. L'espace concerné comprend le royaume de France, essentiellement sa façade océanique, la colonie du Canada et, dans une moindre mesure, celles des Antilles, mais aussi les pays européens avec qui la France commerçait. Du même coup, l'espace concerné par notre étude prend des dimensions quasi planétaires. Pour reprendre les idées de Fernand Braudel (1979), nous parlerons ici de l'« économie-monde » atlantique moderne.

Trois objectifs scientifiques et méthodologiques guident nos recherches :

1. Chercher à comprendre des phénomènes économiques à grande échelle géographique grâce à l'étude comparative de plusieurs épaves françaises et leurs collections d'artefacts.
2. Pour cela, proposer un cadre théorique « opérant », c'est-à-dire un cadre théorique dont découle une méthodologie adaptée à la réalité des épaves et de l'archéologie maritime, qui sert d'outil d'interprétation et pas seulement d'approche privilégiée d'avance.
3. Formaliser plusieurs concepts opératoires propres à l'archéologie maritime, regroupés sous l'idée de « fonctions à bord », affectant fondamentalement les résultats des analyses archéologiques des sites d'épave.

L'archéologie maritime et la culture matérielle des épaves

L'archéologie maritime

Selon Keith Muckelroy, l'archéologie maritime peut être définie comme « l'étude scientifique des vestiges matériels de l'Homme et de ses activités en mer » (1978: 4).

Maritime archaeology is the scientific study, through the surviving material evidence, of all aspects of seafaring: ships, boats, and their equipment; cargo, catches, or passengers carried on them, and the economic system within which they were operating; their officers and crew, especially utensils and other possessions reflecting their specialized lifestyle (Muckelroy, 1978: 6).

Cette définition rappelle que l'archéologie est une science humaine qui utilise la fouille stratigraphique comme moyen privilégié d'investigation. À l'évidence, K. Muckelroy considère l'archéologie maritime avant tout comme une archéologie des épaves (Figure 1). Cette position n'est pas celle de la majorité des chercheurs d'aujourd'hui, qui adhèrent à une définition plus large du domaine (Adams, 2001; Flatman, 2003; Westerdahl, 1980; 1992; 1994).

Selon nous, l'archéologie maritime ne doit s'arrêter ni à un seul objet d'étude, ni à un milieu de travail particulier, sous l'eau ou hors de l'eau. Donc, toute étude d'un phénomène terrestre est pertinente si elle permet d'expliquer ou de nuancer un phénomène maritime, ne serait-ce que parce que le maritime se définit en partie par opposition au terrestre. L'idée même de caractère ou d'« identité maritime » des sociétés se construit dans une « indispensable altérité » (Cabantous, 1996: 61-62). Donc, *l'archéologie maritime est l'étude des sociétés à partir des restes matériels des activités humaines liées à la mer*. Dans ce contexte, l'archéologie des épaves se comprend également, sinon naturellement, en relation avec les phénomènes terriens.

En fait, il existe plusieurs approches en archéologie maritime, les unes relativement ouvertes comme celles de C. Westerdahl (1992) et de J. Adams (2001), les autres plus précises, comme celles de « navire-symbole » (Cederlund, 1995; Varenus, 1994), de « zones de transport » (Westerdahl, 1994) et de « *shipwreck as deep structures* » (Gould, 1983). Toutefois, dans les faits, la majorité des concepts utilisés ont des opérabilités restreintes. Il faut bien avouer que, sous des couverts théoriques relativement opaques, le travail des chercheurs ne varie pas tellement.

Très peu d'archéologues maritimes utilisent un cadre théorique explicite pour guider leurs recherches, comme l'ont dénoncé les anthropologues américains il y a déjà plusieurs années dans un collectif intitulé *Shipwreck Anthropology* (Gould, 1983) ou plus récemment encore (Gould, 2000; Lenihan et Murphy, 1998). Effectivement, les recherches en archéologie maritime portent habituellement sur un seul site et selon une approche particularisante rarement explicite (Watson, 1983: 27-29). À l'inverse, selon Bass (1983), les anthropologues tendent à favoriser une approche généralisante basée sur un édifice théorique bien développé, mais loin de la réalité du chantier de fouille et de la connaissance historique.

Lester Ross (1981: 7) résume bien ce paradoxe auquel font face les archéologues d'aujourd'hui, qu'ils soient de formation anthropologique ou historienne :

[...] general knowledge tends to be broad, vague, oversimplified and often inaccurate. [...] particularistic accounts or reconstructions of past conditions have a tendency to be narrow, meticulous, complex and speculative (Ross, 1981: 7).

Ce qui est tout aussi frappant dans la littérature est le manque d'opérabilité de la plupart des concepts utilisés par les chercheurs. L. Binford (1999) avait noté ce même problème pour l'archéologie terrestre américaine lorsqu'il mentionnait la nécessité de développer des *middle-range theories* pour combler l'écart épistémologique entre l'analyse des vestiges et les grandes théories contemporaines (Trigger, 1989: 19-22).

Très peu d'études ont réussi à tisser des liens solides entre une méthode d'analyse et une théorie généralisante. *In small things forgotten* de James Deetz (1996) et *An Archaeology of Capitalism* de Michael Johnson (1996) font exception à la règle par leur haut niveau d'abstraction et la richesse des outils d'interprétation utilisés dans des cadres théoriques unifiés. Dans les deux cas pourtant, les chercheurs ont tenté de cerner un processus social au travers une série d'indices matériels, en croisant des sources matérielles, écrites et ethnographiques. Le problème devient alors que les sources archéologiques contribuent souvent de façon marginale à l'argumentaire de l'archéologue (Gould, 2000; Johnson, 1996)!

Dans le cadre de cette étude, nous tentons de faire une étude archéologique globalisante de l'économie atlantique française, en évitant les écueils mentionnés plus haut, à l'aide d'un cadre théorique explicite adapté et directement utile à notre problématique. Nos analyses sont essentiellement fondées sur l'objet archéologique comme source d'information. Pour arriver à nos fins, nous avons recours à plusieurs concepts mis en avant par les historiens et les géographes de l'école française des *Annales* (Hodder, 1987), notamment celui d'« économie-monde » de Fernand Braudel (Braudel, 1979; 1985), sur lequel nous reviendrons plus loin.

La culture matérielle maritime

En définissant l'archéologie maritime, nous avons aussi nommé son objet d'étude principal, c'est-à-dire la culture matérielle maritime. Ainsi, nous avons vu que l'archéologie peut s'intéresser à des objets allant du navire au paysage, mais ce toujours avec comme caractéristique particulière une certaine coloration maritime.

En fait, bien qu'il soit difficile d'évaluer la présence plus ou moins marquée de la mer au sein des cultures, la dimension mentale et symbolique de la mer est parfois

déterminante. Il semble pourtant impossible de circonscrire avec précision la culture matérielle maritime : en plus des exemples évidents, elle comporte aussi toute une zone grise qui la sépare de la culture matérielle terrestre.

À notre sens, les caractères maritimes et terrestres de la culture matérielle se retrouvent dans chaque objet pris individuellement. Leur séparation relève donc du même ordre que la distinction entre les dimensions multiples établies par L. Binford (1962). Il est aussi possible de parler de multiples niveaux de signification des artefacts, en référence aux réflexions de M. Moussette sur l'« usage » et la « fonction » des objets (Moussette, 1985; 1994: 11-25). Selon ce dernier, la distinction claire entre la fonction première (usage) d'un objet et les fonctions secondaires n'est pas nécessaire. Ainsi, M. Moussette est « convaincu de la nature unitaire du champ des significations », se basant en cela sur le concept d'habitus « intégré » de P. Bourdieu (1979: 543). D'après M. Moussette, on ne peut considérer un objet donné « qu'à condition de mettre en rapport les conditions sociales dans lesquelles il est mis en oeuvre » (Moussette, 1994: 21-23). Selon lui, il n'existe donc pas de « fonction première » par rapport à d'autres « fonctions secondes ».

Pourtant, dans le cas de la culture matérielle des épaves, l'« usage normal » d'un objet peut être assimilé à sa « fonction usuelle » en contexte terrestre, alors que sa « fonction seconde » peut être traduite par sa « fonction contextuelle » à bord d'un navire ou sa « fonction maritime », soit son utilité spécifique à l'entreprise de navigation. Alors que la première peut être déterminée par une analyse des caractéristiques physiques de l'objet hors contexte archéologique (matériau, forme, étude comparative), la seconde s'appréhende d'abord grâce au contexte de l'objet au sein de l'épave (relations spatiales, unicité ou multiplicité au sein du site, etc.). Dans le cas précis de l'archéologie d'épave, la distinction entre fonctions première et seconde est non seulement possible, mais nécessaire. Elle nous conduit à considérer la « fonction à bord » des objets comme une donnée archéologique fondamentale, distincte des fonctions usuelles.

La culture matérielle des épaves a cela de pratique que son contexte archéologique l'identifie *a priori* comme relevant du domaine maritime. Ainsi, lors de l'analyse des sites d'épave, l'existence de niveaux de signification différents pour un même artefact implique

donc la nécessité de reconnaître avec précision sa signification maritime ou sa « fonction à bord » du navire, comme nous le verrons à l'instant.

L'archéologie des épaves : potentiels et particularités

Les épaves constituent des objets d'investigation très différents des sites terrestres, d'essence maritime ou non. En effet, la nature des sites de naufrage entraîne plusieurs considérations touchant à toutes les étapes de la démarche scientifique.

Tout d'abord, les sites submergés offrent souvent un milieu de conservation propice à la préservation des objets organiques. La principale conséquence de cet environnement est l'inversement des proportions normales entre matériaux organiques et inorganiques dans les collections archéologiques (L'Hour et Veyrat, 2003a). Sur les épaves, le bois, le cuir et les textiles occupent une place prépondérante. À l'inverse, la corrosion des métaux est souvent accélérée par l'eau salée qui induit des phénomènes d'oxydo-réduction fragilisants et destructeurs. C'est tout le contraire des sites terrestres, à peu de choses près.

Plus important encore, un site d'épave représente une entité maritime complexe victime d'un événement singulier (le naufrage) qui marque le début de la formation d'un site archéologique dans lequel se trouvent piégés des objets en cours d'utilisation (Figure 2). Contrairement à la vaste majorité des sites terrestres, ces objets n'ont jamais été ni rejetés ni brisés intentionnellement ou choisis pour leur valeur symbolique ou religieuse (dans les sépultures), mais ils sont en cours d'utilisation (Adams, 2001: 294-297). C'est ce qui fait notamment que beaucoup d'objets provenant des épaves sont complets et parfois même intacts.

À la suite du naufrage, les sites d'épave se transforment de manière différente selon les conditions environnementales, selon les tentatives de sauvetage, en passant de l'état « organisé et dynamique » à celui d'une épave « désorganisée et statique » (Muckelroy, 1978: 157). Il reste que chaque site se crée suite à un événement majeur qui coupe court au déroulement normal de la vie à bord. Voilà pourquoi on considère les sites d'épaves comme des « capsules temporelles », à l'image des sites terrestres dits « primaires » (Adams, 2001: 296-297; Lenihan, 1983; Muckelroy, 1978: 242). Ce qui suit dans la formation d'un site archéologique n'est que perturbations, intrusions et extrusions plus ou moins importantes

(Muckelroy, 1978: 158). Cependant, il convient de ne pas surestimer la représentativité de ces vestiges archéologiques, non seulement à cause de la nature particularisante des sites archéologiques (Bass, 1983), qui ne constituent en définitive qu'un faible échantillon de l'ensemble des navires de chaque période, mais aussi à cause de la conservation partielle et différentielle des matériaux.

Cela nous mène à un paradoxe important pour l'archéologie des épaves rarement souligné dans la littérature : malgré la conservation relativement bonne des matériaux organiques sur les sites d'épave, la plus grande part des marchandises transportées par les navires ne laissent aucune trace, sauf peut-être par leur contenant. Effectivement, les marchandises à haute valeur ajoutée qui permettent de franchir la barrière de rentabilité, liée au « poids-moteur », inhérente à toute opération commerciale océanique au XVIII^e siècle sont principalement les céréales (farines), les peaux, l'alcool, les toiles, les épices, les métaux précieux, le sucre, le sel et le poisson (Chaunu, 1974; 1991). Ces marchandises, considérées comme la base des *staple trades* de l'économie atlantique moderne, se dégradent rapidement et ne sont en fin de compte visibles qu'à travers les emballages et les autres produits qui les accompagnent. L'archéologue désirent comprendre le commerce maritime à travers des collections archéologiques base donc ses travaux sur des produits économiques marginaux qui sont plus « visibles », comme la céramique. Il doit alors les considérer comme des marqueurs attestant des origines des marchandises principales. C'est précisément ce que nous ferons dans le cadre de cette étude.

Il convient également de rappeler que, si une certaine partie des artefacts des navires étaient en usage au moment du naufrage, les cargaisons des navires se trouvaient en transit, quelque part entre leur lieu de production et leur lieu de consommation. Encore d'autres produits semi-finis se trouvaient en route vers leur lieu de transformation, au milieu de leur itinéraire. Les sites d'épave offrent donc l'occasion d'appréhender des denrées, des matériaux primaires ou des produits finis manufacturés avant leur consommation, au milieu d'un axe maritime reliant deux ports (Figure 3). K. Muckelroy (1978: 240) a souligné ce potentiel indéniable des épaves pour la compréhension des réseaux commerciaux, difficilement accessible via les seuls sites de production et de consommation, sur lequel nous reviendrons.

Les « fonctions usuelles » et les « fonctions à bord »

Les cargaisons d'épave nous portent à discuter d'une dernière particularité de l'archéologie d'épave déjà évoquée, avec des conséquences méthodologiques et théoriques importantes pourtant rarement explicitées par les archéologues maritimes. Les navires, contrairement aux sites terrestres habituels « de consommation », sont à la fois des lieux de vie (consommation) et des véhicules de transport (échanges). C'est-à-dire que les épaves contiennent certains objets en cours de consommation, soit l'ensemble du matériel de bord et le navire lui-même, ainsi que des cargaisons de produits finis, semi-finis ou bruts en phase de transport entre le lieu d'extraction des matériaux et celui de consommation, en passant par le ou les lieux de transformation.

Les archéologues maritimes se doivent donc de distinguer la « fonction usuelle » des objets de leur « fonction à bord » du navire. En effet, la fonction à bord d'une bouteille à vin n'est pas la même si elle est rangée avec une centaine d'autres en cale que si elle prend place seule à la table du capitaine. Dans le premier cas, il s'agit d'une cargaison (phase de transport commercial), alors que dans le second il s'agit plutôt de vaisselle de bord (phase de consommation et fonction de service des aliments). Dans le second cas, s'ajoute alors la distinction de propriété individuelle et propriété corporative (collective) permettant de distinguer les objets personnels dans le lot du matériel de bord fournis par l'armateur du voyage.

Ainsi, nous distinguons trois types d'usage maritime pour l'ensemble des artefacts des navires, représentant trois grandes catégories fonctionnelles : la cargaison, le mobilier de bord et les objets personnels. La cargaison n'est essentielle ni à la bonne marche du navire ni à son équipage, mais c'est elle qui justifie tous les moyens mis en œuvre pour le voyage. Les marchandises payantes sont le « motif » de l'économie européenne, au centre de toute entreprise commerciale. À l'inverse, le mobilier de bord ne se transige pas ou peu. Il remplit des fonctions navigantes, militaires, alimentaires, hygiéniques ou autre à l'intérieur du navire. Cette catégorie d'objets comprend le mobilier domestique (la vaisselle culinaire et celle de table), l'équipement technique (les outils, les instruments de navigation) et encore l'artillerie, le gréement et la carène du navire. En clair, le mobilier de bord comprend tous les objets du navire qui ne sont pas à vendre. Cependant, parmi le

matériel de bord, nous distinguons les objets personnels, une classe de mobilier particulière qui comprend les objets marqués d'une possession, contrairement aux autres de caractère corporatif. Les archéologues les reconnaîtront entre autres par leur caractère personnalisé, marginal ou archaïque, selon le cas.

Ces trois catégories fonctionnelles correspondent dans les faits aux propriétaires légaux des biens matériels à bord des navires engagés dans les grandes aventures maritimes modernes : le fréteur (souvent maître ou capitaine), l'affréteur (armateur) et l'équipage. Ainsi, notre division fonctionnelle archéologique se rapporte directement à une réalité historique de la navigation bien visible au travers des contrats maritimes de l'époque moderne impliquant trois forces de production distinctes au sein d'un même navire, comme en témoignent aussi les Rôles d'Oléron (Loewen, 1999b; Turgeon, 1988: 174-175).

Dans les contrats de charte-partie de pêche du XVI^e siècle, les marins possédaient des parts de capital dans chaque entreprise, de la même façon que les marins corsaires bénéficiaient de parts d'intéressement au bénéfice jusqu'au XIX^e siècle. Cette distinction tripartite reste présente aux XVII^e et XVIII^e siècles, alors que l'on assiste à la salarisation progressive des équipages sous la forme d'avances. Les contrats maritimes impliquent alors l'affréteur et le fréteur, d'une part, puis l'affréteur et l'équipage d'autre part (Proulx, 2007: 49-51, 61-63; Turgeon, 1988: 134, 174-175).

Ainsi, et il s'agit là d'une donnée fondamentale de cette étude, notre démarche représente la transposition archéologique d'une réalité historique qui trouve son origine dans l'organisation du commerce maritime et de la grande pêche au XVI^e siècle, une division légale des forces de production à la base du système capitaliste maritime moderne (Turgeon, 1988: 134, 174-175).

Au niveau purement méthodologique, cette distinction des trois catégories de signification économique des artefacts selon leur usage à bord est incontournable pour saisir correctement la *raison d'être* du navire à l'étude. Quels objets faisaient partie de la cargaison et lesquels faisaient plutôt partie du mobilier de bord? À l'inverse, quels artefacts appartenaient au navire et à son armateur et lesquels étaient plutôt la propriété d'individus? Les conclusions d'une étude archéologique seront radicalement différentes selon la répartition du matériel archéologique sur ces deux axes, le premier séparant les

marchandises payantes des non payantes, le second les objets corporatifs des possessions personnelles (Figure 4).

Cette distinction fonctionnelle nécessaire implique idéalement une stratégie d'intervention et une problématique de recherche adaptée à cette donnée fondamentale, car seule l'analyse de la distribution des objets et de leur contexte archéologique permet de déterminer leur fonction à bord. Le système de classification utilisé lors de l'inventaire des collections doit également mettre en exergue ces doubles fonctions usuelle et maritime.

L'analyse préliminaire d'une épave selon cet axe conduit à l'identification de zones d'activités précises à l'intérieur du navire, dans le meilleur des cas. Toutefois, il faut convenir que la nature des sites ne le permet pas toujours, en fonction des facteurs de perturbation sous-marins (Muckelroy, 1978: 158-171). Souvent, l'archéologue fait face à des vestiges mélangés pour tenter de distinguer la cargaison payante du mobilier de bord dans l'amas de tessons de céramique, de verre et de métal. Il demeure que cette distinction est toujours une ébauche d'interprétation valide.

La masse critique des épaves françaises

L'archéologie maritime a été marquée dans différents pays occidentaux à la fin des années 1970 et au début des années 1980 par la mise sur pied de projets phares à coloration nationaliste. Les plus connus sont ceux du *Mary Rose* (Angleterre), de la Madrague de Giens (France), du *Vasa* (Suède), de Roskilde (Danemark) et de Red Bay (Canada). Ces fouilles ont favorisé la création ou la consolidation de services d'archéologie subaquatique nationaux dans de nombreux pays. La génération d'archéologues ainsi formée se trouve encore en place actuellement. Leurs recherches en archéologie maritime moderne ont fait des progrès importants depuis les trente dernières années. Les fouilles archéologiques d'un nombre considérable d'épaves ont ainsi enrichi notre savoir sur les sociétés navigantes des XVII^e et XVIII^e siècles. Aujourd'hui, la connaissance des épaves françaises atteint enfin cette masse critique de données nécessaire aux études généralisantes dont parlait G. Bass (1983: 103).

Un bon nombre de sites d'épaves françaises ont été fouillés en Amérique et en France ces dernières années (Tableau 1). Au Canada, l'équipe d'archéologie subaquatique

de Parcs Canada a fait ses premiers pas sur le terrain lors de la fouille extensive de l'épave du *Machault* (1760), entre 1969 et 1972, avant de perfectionner ses méthodes sur le site désormais célèbre du *San Juan* à Red Bay (1565) (Grenier *et al.*, 2007). Toutefois, les épaves du *Corrosol* (1693), de l'*Auguste* (1761) et du *Saphire* (1696) ont également fait l'objet d'interventions limitées. Les années 1980 ont été sans conteste l'âge d'or de l'archéologie maritime canadienne lorsque se sont développées des méthodes de fouilles, de recherche, d'analyse et de conservation reconnues internationalement. Pourtant, hormis pour la fouille de Red Bay (Grenier *et al.*, 2007), très peu de résultats scientifiques sont publiés jusqu'à présent et la synthèse des recherches conduites sur le *Machault* se fait toujours attendre.

De 1996 à 1998, la *Texas Historical Commission* a procédé à la fouille exhaustive et au démantèlement de l'épave de *La Belle* (1685), sur les côtes du Texas (Arnold, 1996; Bruseth et Turner, 2005). Ce projet a profité d'un budget de recherche sans précédent et de l'expérience internationale de nombreux spécialistes. Les résultats des recherches sur cette épave bien préservée constitueront une source incontournable pour l'archéologie des épaves françaises dans l'avenir. Cependant, les données scientifiques sont toujours en cours d'analyse (Bruseth et Turner, 2005).

En France, des dizaines d'épaves ont fait l'objet de travaux plus ou moins formels depuis une vingtaine d'années, sous la supervision du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (Drassm, ci-après). Il s'agit essentiellement de travaux d'inventaire ou de sondages menés par des équipes de plongeurs bénévoles, sinon d'expertises sommaires du Drassm. Les épaves de l'*Atlas* (1740), de l'*Ardent* (1746), du *Prince de Conty* (1746), du *Maidstone* (1747), de l'*Alcide* (1747), du *Juste* (1759), du *Soleil-Royal* (1759), de *Merk al Lestr* (1792), du *Séduisant* (1796), de l'*Arab* (1796) et du *Droits de l'Homme* (1797) ont ainsi été découvertes et partiellement fouillées par des amateurs plus ou moins formés en archéologie. Les agents du Drassm ont peu travaillé en Atlantique, à l'exception de Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat, qui ont dirigé des travaux d'ampleur sur quatre des épaves de la bataille de Saint-Vaast-la-Hougue (1692) dans les années 1990. La même équipe a travaillé entre 1999 et 2007 sur les deux épaves de la Natière à Saint-Malo, nommées respectivement *La Dauphine* (1704) et l'*Aimable Grenot* (1749).

Nom du navire	Date	Références
<i>Belle</i>	1685	(Bruseth et Turner, 2005)
4 navires de Saint-Vaast-la-Hougue	1692	(Détrée, 1992; L'Hour et Veyrat, 1990; 1991; 1992a; 1992b; 1995)
<i>Corrosol</i>	1693	(Bernier, 2002)
<i>Dauphine</i>	1704	(L'Hour et Veyrat, 2000-2005)
<i>Atlas</i>	1740	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Ardent</i>	1746	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Prince de Conty</i>	1746	(L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Alcide</i>	1747	(Appriou et Bozellec, 1997)
<i>Aimable Grenot</i>	1749	(L'Hour et Veyrat, 2000-2005)
<i>Juste</i>	1759	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Soleil-Royal</i>	1759	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Machault</i>	1760	(Bryce, 1984; Sullivan, 1986; Zacharchuk et Waddell, 1984)
<i>Auguste</i>	1761	(Bernier, 2002; Parcs Canada, 1992)
Merk al Lestr	1792	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Séduisant</i>	1796	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)
<i>Droits de l'Homme</i>	1797	(BDD Drassm, 2005; L'Hour et Veyrat, 2005b)

Tableau 1. Liste des épaves françaises expertisées ou fouillées.

Malgré un nombre très important d'épaves françaises découvertes et fouillées, il ressort que la majorité d'entre elles n'ont été que partiellement étudiées. La documentation est lacunaire, sinon inexistante ou inaccessible dans le cas de plusieurs fouilles d'amateurs. Autre constat frappant, aucune des épaves françaises mentionnées n'a fait l'objet d'une publication scientifique complète satisfaisante jusqu'à ce jour.

Néanmoins, un certain nombre d'épaves françaises bien documentées ayant fait naufrage entre 1700 et 1760 offrent la possibilité d'avoir une vision globale de l'activité maritime commerciale atlantique à l'époque moderne et de la place spécifique que la France y occupait. Il s'agit des deux épaves de la Natière (1704 et 1749), puis de celles de l'*Alcide* (1747) et du *Machault* (1760) (Figure 5). La première épave de la Natière est une frégate corsaire du Havre nommée la *Dauphine* (1704), alors que la seconde correspond à l'*Aimable Grenot* (1749), un navire de commerce de Granville. Les deux bâtiments ont fait naufrage à Saint-Malo respectivement en 1704 et en 1749, sur les mêmes écueils nommés La Natière. Quant à l'*Alcide*, il s'agit d'un petit bâtiment corsaire malouin perdu à Morlaix en 1747. Enfin, le *Machault* est une frégate française armée à Bordeaux et coulée dans la baie des Chaleurs, au Québec, avec d'autres navires de son escadre, lors du dernier engagement naval franco-anglais de la Guerre de Sept Ans, en 1760.

Plusieurs tendances se dessinent sur la base de ce corpus d'épaves. Tout d'abord, force est de constater que ces navires ont fourni des collections d'artefacts généralement similaires à celles des navires des autres nations d'Europe de l'Ouest à la même époque. C'est-à-dire que les assemblages se limitent à une variété relativement restreinte d'artefacts constituant un univers technologique assez homogène : gréement, vestiges architecturaux, voilures, outils de bord, instruments de médecine et de navigation, etc. Cette uniformité partielle s'observe à un moment où la marine à voile européenne atteint un niveau technique inégalé, au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, peu avant l'usage extensif de l'acier et celui de la vapeur.

M. L'Hour et E. Veyrat ont noté la difficulté « lorsque l'on étudie la culture matérielle maritime de l'époque moderne, de distinguer des particularismes marqués » (2003 : 183-184) qui permettraient d'identifier l'origine du navire. Selon eux « les échanges de biens matériels favorisés par le commerce maritime ont, semble-il, progressivement généré l'émergence à la fin du XVII^e siècle d'une véritable culture matérielle commune à l'ensemble de l'Europe maritime ». La guerre de course serait l'un des vecteurs privilégiés de cette uniformisation internationale. Leur affirmation est bien sûr nuancée par de nombreux exemples particuliers, puisque l'étude même succincte d'une épave donnée manque rarement de révéler au moins sa nationalité, sinon son port d'origine ou son lieu d'armement. Il reste que chaque épave permet également de constater le caractère de plus en plus international du commerce maritime européen, à l'image d'une « économie-monde » en voie de consolidation.

À l'échelle du royaume de France, les épaves montrent des assemblages d'une similarité encore plus importante, notamment pour la vaisselle de bord en céramique et en métal, pour les armes et tout ce que nécessite l'avitaillement des navires. Ainsi, au caractère international du commerce européen se superpose une économie « (pré)nationale » bien en évidence, probablement favorisée par les politiques mercantilistes des États-nations. Alors, la question n'est pas tellement de savoir s'il y a une uniformisation de la culture matérielle des épaves modernes du XVIII^e siècle que d'évaluer comment la globalisation de l'économie affecte les réseaux commerciaux en Atlantique. Les épaves françaises permettent de voir à quel point l'« économie-monde » atlantique s'est imposée au frais des économies nationales et régionales au début du XVIII^e siècle.

L'« économie-monde » moderne capitaliste et les épaves

L'étude globale d'un ensemble d'épaves du XVIII^e siècle nécessite la prise en compte des différentes catégories fonctionnelles de mobilier des épaves (cargaison, mobilier de bord et objets personnels) au sein d'un cadre théorique unifié, à la fois pertinent et utile à l'interprétation des données. Ainsi, il importe de choisir sous quel angle interroger favorablement les objets issus des fouilles archéologiques d'épave, de manière à rendre compte au mieux de certains aspects des sociétés passées. Ce cadre d'analyse doit aussi pouvoir prendre en compte la multiplicité géographique des régions productrices et des réseaux commerciaux mis en oeuvre.

Le concept d'« économie-monde » tel que développé par F. Braudel (Braudel, 1979) et I. Wallerstein (Wallerstein, 1980; 2002) semble pouvoir offrir ce cadre à échelles géographiques multiples. Il fournit pour notre étude un châssis théorique élargi permettant d'analyser plusieurs sites d'épave de manière cohérente et articulée.

Capitalisme et « économie-monde »

L'expansion européenne qui débute au XV^e siècle va de pair avec le développement de l'économie atlantique et du capitalisme historique (Wallerstein, 1980). D'abord une marge de l'économie méditerranéenne, l'Atlantique devient rapidement un espace commercial de première importance dans l'économie mondiale à partir du XVI^e siècle. Cependant, la conquête des nouveaux espaces ou des nouveaux marchés ne fut possible qu'avec l'appui tangible des pouvoirs étatiques. Ainsi, le développement de l'économie marchande conduit aussi à la mise en place de l'État moderne.

Dans *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* (1979), F. Braudel propose une façon d'appréhender l'économie moderne à grande échelle à l'aide du concept d'« économie-monde » (Figure 6). D'après cet auteur, un espace économique peut se comprendre sous la forme d'un modèle spatial appelé « économie-monde », un ensemble uni et autonome qu'il décrit ainsi : « Bref [...] nous déduisons qu'une économie monde est une somme d'espaces individualisés, économiques et non économiques, regroupés par elle; qu'elle représente une énorme surface (en principe, elle est la plus vaste zone économique de cohérence, à telle ou telle époque, en une partie donnée du globe); qu'elle transgresse

d'ordinaire les limites des autres groupements massifs de l'histoire [les États-nations] » (Braudel, 1979: t.3, 14; Fourquet, 1988: 74-92).

L'« économie monde » répond à trois « règles tendanciennes » fondamentales : elle est limitée dans l'espace ; elle a un ou des centres et un capitalisme; elle est une somme d'économies particulières et inégales. Sous sa forme schématisée, l'« économie-monde » possède un cœur, une zone centrale et des marges extérieures qui entretiennent des rapports hiérarchiques. D'une part, dans la zone centrale, une super ville prime au cœur de l'économie et domine un ensemble de « villes-centres », qui luttent entre elles pour lui succéder. D'autre part, cette zone centrale domine les périphéries. Ces rapports d'inégalité définis par F. Braudel s'expriment à l'échelle du monde par une forme de « division internationale du travail » où les régions développées exploitent les régions sous-développées, où les réseaux économiques sont « polarisés et hiérarchisés » (Braudel, 1979: t. 3, 14-37).

Ce schéma spatial n'est pas figé pour autant. Au contraire, F. Braudel nous explique que les « primautés urbaines » se succèdent dans le temps, à la faveur des rythmes conjoncturels de moyenne et de longue durée (Aymard, 1988: 33-35; Braudel, 1979: t. 3, 11-14). Venise, Anvers, Amsterdam, Londres ont toutes eu le statut de capitale du monde à une époque, comme le détient aujourd'hui New York. Ces villes et leurs périphéries forment des économies particulières qui s'affrontent et participent toutes à l'« économie-monde ». Selon l'échelle considérée, on peut étudier une ville du littoral océan et son arrière-pays ou une métropole mondiale, sa zone de proximité et son énorme réseau d'échange. En somme, l'« économie-monde » est le plus grand espace cohérent existant, puisqu'il a pour ciment l'économie de marché « qui brasse les monnaies et les échanges, tend à créer une certaine unité, alors que presque tout, par ailleurs, est en faveur de blocs différenciés » (Braudel, 1979: t. 3, 14 et 36).

L'État joue un rôle formel dans l'intégration des économies des villes-centres et leurs arrière-pays. Elle favorise donc l'assimilation des diverses économies constitutives de l'« économie-monde » au sein des royaumes, tout en créant des réseaux parallèles d'arsenaux placés sous son contrôle. En même temps, les États contribuent à créer les différences, sous l'« économie monde », en se constituant en « marchés nationaux » grâce à

une volonté politique centralisatrice. Aux XVI^e et XVII^e siècles, les politiques mercantilistes des États s'opposent donc à la libre circulation des biens et cherchent à « optimiser la balance du commerce » de leur pays, par l'imposition de tarifs douaniers, l'accord de monopoles de commerce et le développement des « industries » (Braudel, 1979: t. 3, 235-237; Broist, 1997: 190; Lespagnol, 2000: 249-251).

Une lutte inégale s'engage alors entre le capitalisme marchand des villes et celui des États, avec leurs propres politiques économiques, le second tentant d'influencer le premier, tout en lui étant subordonné. Ainsi, les politiques protectionnistes françaises n'empêchent pas les marchands-bourgeois d'investir leur argent hors de France ou de faire du commerce interlope. Dans ce contexte, ce sont autant les intérêts marchands des villes que les intérêts étatiques qui déterminent la composition des assemblages archéologiques des navires.

Ces dynamiques s'expriment à l'échelle du monde « par une division internationale du travail » où les régions centrales plus développées exploitent les régions moins développées : l'Europe exploite l'Amérique (Braudel, 1979: t. 3, 1, 36). Elle s'observe également à l'échelle d'un État européen et de ses colonies, le premier échangeant des produits manufacturés contre des matières premières (France et Nouvelle-France) ou encore à l'échelle d'une ville portuaire et de son arrière-pays, par exemple, Bordeaux et les bassins versants de la Garonne et de la Dordogne. Ce sont ces économies superposées de manière hiérarchique qui constituent la totalité de l'« économie-monde ». L'inégalité des prix et des hommes, sources de profit, est le moteur de ce système capitaliste naissant auto entretenu (Wallerstein, 2002: 37).

Selon le modèle défini, l'économie française du début du XVIII^e siècle en Atlantique, située à au centre ou à la semi périphérie de l'économie-monde, voire à la périphérie pour le Canada, est elle aussi affectée par les tendances globalisantes et particularisantes de cette géographie capitaliste. Sur la base de ce constat, nous formulons des hypothèses qui constituent le socle de notre démarche théorique. Selon nous, les tendances évoquées à l'instant devraient être visibles à travers les vestiges des épaves françaises. En effet, chaque grande catégorie fonctionnelle d'objet (cargaison, matériel de bord, possessions personnelles) met en scène les mouvements des biens à tel ou tel niveau de l'« économie-monde ». Pour les épaves de navires perdus en Atlantique, on peut

supposer que les cargaisons soient davantage liées à des réseaux commerciaux mondiaux ou nationaux, alors que le matériel de bord dépende plutôt de réseaux commerciaux d'armement régionaux. Quant aux possessions personnelles, une partie doit dépendre des circuits d'approvisionnement mondiaux, alors que l'autre relève d'économies locales et régionales particulières.

Les réseaux commerciaux de l'économie-monde atlantique

L'ensemble du mobilier retrouvé sur les épaves rend compte à la fois de l'origine du navire et des équipages, des marchandises transigées, de la destination possible et de la consommation à bord. La provenance des objets permet de retracer des liens économiques passés, car l'épave d'un navire transatlantique occupe une position intermédiaire dans les circuits d'échange, entre les lieux d'extraction et ceux de transformation ou de consommation. Les assemblages archéologiques des navires concentrent donc les produits exportés de plusieurs ports secondaires, regroupés dans un port principal ou « ville centre ». Ces marchandises sont ensuite expédiées à destination d'un port donné qui, le cas échéant, redistribue ensuite les marchandises ailleurs. Un circuit commercial implique généralement plus des deux villes portuaires, le plus souvent une région exportatrice et une région importatrice. Donc, schématiquement, chaque étape du réseau d'échange atlantique lie au moins deux ports (par exemple : Bordeaux et Québec) avec à chaque extrémité du trajet une arborescence de concentration (au départ) et une autre de distribution (à l'arrivée). L'épave et son contenu mettent en scène l'arborescence de concentration et, à travers les sources d'archive connexes potentielles, la destination prévue du navire (Figure 3).

Ainsi, les réseaux commerciaux se comprennent comme des liens économiques. Toutefois, il convient de ne pas l'oublier, ces liens sont intimement liés aux réseaux de clientélisme et familiaux existants au XVIII^e siècle. Ils ont donc également une dimension sociale fondamentale. Les familles marchandes traitent avec leurs représentants à l'étranger, sinon par l'intermédiaire de gens de confiance (Butel, 1974). Les rouages financiers et administratifs de l'État sont empreints des mêmes rapports sociaux, les faveurs des uns attirant les services des autres et *vice-versa* (Bosher, 1994b; 1994c).

L'étude des provenances des objets de cargaison, du matériel de bord et des possessions personnelles permet donc de reconstituer les réseaux commerciaux français de la première moitié du XVIII^e siècle. L'éventail des lieux d'extraction, de transformation ou d'embarquement des artefacts retrouvés permet d'apprécier une arborescence de départ, liée au lieu d'armement du navire, alors que le lieu du naufrage et données archéologiques terrestres et les archives permettent de considérer la distribution et la consommation des produits. À chaque fois, des villes portuaires françaises, des régions productrices et consommatrices et des routes de navigation sont en cause. En fait, l'« économie-monde » moderne est constituée de la toile tissée par l'ensemble des réseaux commerciaux des puissances européennes du centre à chaque moment de l'histoire.

Les principes guidant l'étude des réseaux économiques dynamiques s'articulent bien avec une autre notion, celle de l'itinéraire des objets pris individuellement, depuis leur lieu de production jusqu'à leur lieu de consommation. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'une des particularités des sites d'épave est de concentrer une importante quantité de biens matériels (pour l'époque), certains en cours de transit, d'autres en phase de consommation. Les épaves permettent donc de considérer les réseaux d'échange à l'entrée (lieux de production et ports d'origine), en cours (lieu du naufrage, cargaisons) et en fin d'itinéraire (mobiliers de bord et port de destination), tout cela en relation avec les sites terrestres de consommation.

Problématique et hypothèses

Pour résumer nos propos, cette étude a pour objectif de comprendre la nature du commerce au long cours et des réseaux d'approvisionnement maritime, à travers les provenances et les fonctions à bord des artefacts de quatre épaves françaises du XVIII^e siècle, soit la *Dauphine* (Saint-Malo, France, 1704), l'*Alcide* (Morlaix, France, 1747), l'*Aimable Grenot* (Saint-Malo, France, 1749) et le *Machault* (Ristigouche, Canada, 1760). *A priori*, la comparaison des collections d'artefacts de ces quatre épaves semble montrer une interdépendance marquée des économies régionale, nationale et mondiale. Il semble au surplus que le degré de cette intégration varie selon la catégorie fonctionnelle des objets à bord des navires : cargaison, équipement de bord ou possessions personnelles.

Ainsi, en variant la géographie de nos observations sur la provenance des objets, nous comptons pouvoir jauger l'imbrication des économies françaises et européennes à travers l'étude de trois classes d'objets qui témoignent chacune de circuits commerciaux différents. L'objectif général est de comprendre l'articulation entre les échelles économiques françaises (mondiale, nationale ou étatique, régionale) au sein de l'espace atlantique, représentant des réseaux commerciaux polarisés rayonnant des villes portuaires vers d'autres régions du monde.

Plusieurs hypothèses générales guident notre étude. D'abord au niveau international de l'« économie-monde », la dynamique des luttes économiques et militaires des États-nations européens devrait se manifester dans la nature des cargaisons des épaves. C'est-à-dire que les *cargaisons* de produits manufacturés sur les épaves à l'étude devraient montrer une capacité de production française croissante et, dans le même temps, les avatars de la concurrence manufacturière étrangère. En effet, selon l'hypothèse de la mondialisation du capitalisme maritime, toutes les épaves françaises devraient transporter à leur bord une certaine quantité de produits étrangers, soit anglais et hollandais. Mais quelle est l'importance de cette part ?

Ensuite, au niveau des économies régionales intégrées au commerce au long cours, on devrait constater une certaine spécialisation des économies régionales françaises (Pays-Basque, garonnais, charentais, etc.) en fonction de leur rapport au commerce transatlantique (lié aux privilèges et aux monopoles accordés par l'État). En conséquence, les « villes-centres » portuaires (La Rochelle, Bordeaux, Nantes, Rouen/Le Havre, etc.) devraient manifester une capacité croissante d'insertion de leur arrière-pays dans ces circuits d'échange maritimes élargis. *A priori*, cette double tendance devrait pouvoir se traduire par l'augmentation du nombre et de la distribution de certains produits manufacturés, par exemple les céramiques des principaux centres potiers français (Beauvaisis, Basse-Normandie, Saintonge, Sadirac, Midi toulousain, Biot et Vallauris, etc.), sur les épaves et les sites maritimes.

La capacité des villes portuaires à affréter des navires devrait s'accroître grâce au développement des industries régionales (manufactures) et à la mise en place de réseaux d'approvisionnement maritimes à l'échelle de la France atlantique. Quelques productions

céramiques françaises, dont celles des centres garonnais en amont de Bordeaux et des centres normands en amont de Rouen, semblent indiquer l'existence de tels réseaux, puisqu'elles n'apparaissent que sur des épaves ou des sites côtiers. Ces objets semblent davantage le résultat de réseaux d'approvisionnement pour l'armement des navires, c'est-à-dire qu'il font partie du matériel de bord.

Enfin, nous croyons que les objets personnels des marins n'échappent pas davantage aux circuits capitalistes que les cargaisons et le matériel de bord. Au contraire, ces objets ne sont ni plus ni moins que des biens de consommation qui confèrent à leur propriétaire une valeur sociale symbolique ou un prestige. Ainsi, les mécanismes de distinction sociale en jeu font des marins les acteurs directs du développement du capitalisme moderne. Certaines catégories d'objet, comme les pipes à fumer, relèvent ainsi des sphères internationales de l'économie-monde, alors que par ailleurs des objets comme les outils communs restent des produits régionaux.

Le cadre spatio-temporel de l'étude. Un espace à deux dimensions : géographie et économie

L'Atlantique est d'abord une masse d'eau, un océan qui sépare l'Europe et l'Afrique du continent américain : 106 000 000 kilomètres carrés de superficie totale et 6 à 7 000 kilomètres entre l'Europe continentale et l'Amérique du Nord. Cet océan est surtout une étendue navigable qui relie les continents, puisque la distance sur l'eau se laisse franchir plus facilement que la même distance terrestre. L'Atlantique, dans sa définition géographique la plus large, comprend les rivages et les continents qui le bordent (Figure 7). Il inclut du même coup une dimension économique. Cet espace de navigation est intimement liée au temps, puisqu'il n'y a pas de distance sans déplacement, pour les humains comme pour les marchandises qu'ils échangent.

La définition économique de l'Atlantique est donc conséquence directe des durées de voyages transatlantiques (Chaunu, 1991), car voyager à l'époque moderne, c'est « vaincre le coût élevé de la distance » (Chaunu, 1974 : 192). C'est aussi se plier aux conditions d'un environnement donné. Les navires qui effectuent les traversées océaniques sont soumis aux contraintes du transport maritime, sortes de règles qui conditionnent les

voyages des navires, en Atlantique comme ailleurs, soit l'imprévisibilité des voyages et l'hétérogénéité des allers-retours (Chaunu, 1974: 284-287). Toutes ces données ne varient pas significativement de 1600 à 1760, puisque les techniques de navigation évoluent peu. Elles caractérisent donc un espace géographique atlantique relativement stable, sans être uniforme.

À partir de la fin du XV^e siècle et surtout au XVI^e siècle, l'économie européenne est en expansion et provoque une sorte de « désenclavement planétaire » d'univers relativement fermés les uns par rapport aux autres qui existaient auparavant, pour créer graduellement ce qu'il est convenu d'appeler l'« économie-monde ». L'Europe s'ouvre à l'Afrique, à l'Amérique, à l'Asie et ce de manière inégalée jusqu'alors. Ce phénomène s'explique par une *conjoncture* globalement favorable (Chaunu, 1974: 89-93, 221-225).

Ce déploiement de l'Europe à l'échelle du monde passe nécessairement par la navigation et, dans le cas présent, par la navigation transatlantique, car le « désenclavement » (vaincre les distances) « c'est la mer » (Chaunu, 1974: 271). Cette phase (A) d'expansion européenne est en même temps une phase d'expansion économique qui s'achève à la fin du XVI^e siècle. Ensuite, de 1600 à 1750-70, « l'univers fédéré de l'expansion européenne » retrouve des dimensions absolues. L'espace économique n'englobe pas encore la planète entière, il s'est refermé sur lui-même une dernière fois avant de reprendre son expansion à la fin du XVIII^e siècle (Chaunu, 1974: 271-274). L'espace économique atlantique est donc relativement stable pour la période (phase B) dont il est question : de 1600 à 1760-70 (Figure 8).

Les acquis agro-alimentaires et industriels des États les plus développés se maintiennent, ils progressent même sensiblement au centre de l'« économie-monde » européenne. Dans l'ensemble, les prix sont stables, la base démographique européenne est assurée et les techniques de navigation évoluent peu. L'Europe atteint donc un plateau économique qui stabilise les frontières autrement mouvantes de l'espace atlantique (Wallerstein, 1980: 22). Ainsi, dans la succession des phases cycliques de l'« économie-monde », le début du XVIII^e siècle est une période de stagnation relative et de restructuration, un moment de consolidation du système capitaliste (Wallerstein, 1980: 21-22), avec la mise en place des États-nations et du capitalisme d'État protectionniste.

Au cours de la période allant de 1600 à 1750, les puissances européennes du centre (la Hollande, l'Angleterre et la France) se livrent une guerre économique permanente et militaire par extension. Au sein de cette « économie-monde », le rôle moteur des villes et de leurs capitaux est balisé et mis à profit par des États supposés défendre les intérêts communs. Des réseaux commerciaux se trouvent bientôt enchâssés tant bien que mal dans un modèle rigide de mercantilisme d'État. Sous l'action de l'État et des villes, il y a hiérarchisation progressive des économies, une interdépendance de plus en plus marquée des différents niveaux d'économie qu'on illustre par le concept d'« économie-monde » (Braudel, 1979: t.3, 11-14; Wallerstein, 1980: 11-12).

Méthodologie d'analyse

La présente étude se structure en quatre sections qui constituent autant d'étapes méthodologiques, de l'organisation des données de base jusqu'à l'étude des réseaux qui constituent l'« économie-monde » atlantique française moderne.

<p>Organisation et analyse --> Fonctions à bord et provenances --> Réseaux --> Économie-monde</p>

Au plus bas de l'échelle interprétative, nous posons le cadre de notre démarche en présentant les épaves à l'étude, soit *La Dauphine* (1704), l'*Alcide* (1747), l'*Aimable-Grenot* (1749) et le *Machault* (1760). Notre objectif est alors de comprendre pour chacune d'elles le contexte politico-économique au moment du naufrage, puis l'histoire du navire, la nature de son équipage, ainsi que les circonstances entourant le naufrage. Cette première étape est également le moment de faire le point sur les travaux archéologiques conduits sur chaque site, qui conditionnent notre capacité d'interprétation des collections. Elle se veut donc à la fois une mise en contexte et une critique des sources archéologiques et historiques mises à contribution.

L'étape suivante consiste à présenter les collections archéologiques en fonction de la classification établie en lien avec notre problématique, afin de bien saisir leur sens et de permettre une interprétation profitable. Le système de classification élaboré pour

l'inventaire des collections à l'étude prend appui, à quelques détails près, sur les travaux de Gawronski *et al.* (1992), publiés dans un ouvrage de référence intitulé *Hollandia compendium. A contribution to the history, archaeology, classification and lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740-1750)*.

Cette première « ordination » de l'information archéologique implique évidemment des choix qui conditionnent les résultats de l'étude, notre démarche se voulant explicite (Gardin, 1979). À l'inverse, pour permettre une analyse interprétative fertile des vestiges archéologiques, la méthode d'analyse doit être déterminée en fonction des objectifs scientifiques (Lenihan, 1983: 44; Ross, 1981: 16).

Ainsi, à l'image de la classification des Hollandais, celle adoptée ici tient compte spécifiquement du problème déjà évoqué de la double fonction (usuelle « à terre » et maritime « à bord ») des artefacts issus des épaves, en prenant acte de l'incapacité des archéologues à définir un grand nombre de ces fonctions sur la base de critères objectivement observables. Notre première classification reste donc modeste dans ses visées, mais d'autant plus solide. Ce n'est que dans un second temps qu'une attribution fonctionnelle plus riche est octroyée, après la description et l'analyse des artefacts de chaque catégorie classificatoire. Nous avons donc découpé les collections à l'étude selon une grille de classification différente de celles utilisées sur le *Machault*, l'*Aimable-Grenot* et la *Dauphine* (Tableau 2).

L'une des particularités de cette classification est le choix pris d'inclure tous les contenants à fonction diverses dans une seule grande classe et de les distinguer par matériaux à un niveau inférieur, selon qu'ils soient en terre cuite commune, en faïence, en porcelaine, en grès, en verre ou en métal. Ainsi, même si les céramiques communes de table (consommation) se distinguent des céramiques culinaires (préparation), elles sont considérées par matériaux plutôt que par fonction alimentaire. Puisque presque toutes les études spécialisées sur la collection du *Machault* portent sur tel matériau ou groupe de matériaux (céramique, verre, métal, etc.), cette approche s'avère logique d'un point de vue organisationnel. Mais surtout, ces regroupements par matériau permettent la mise en évidence d'ensembles d'objets aux caractéristiques cohérentes, provenant d'un même lieu de production. Ils aident également à éviter le piège de l'identification incertaine et

prématurée de « fonctions à bord » le plus souvent multiples. En somme, cette classification est la résultante de choix méthodologiques dictés par la problématique de recherche de cette étude autant que par des questions pratiques de recherche.

Notre analyse se concentre sur les artefacts des navires, en laissant de côté volontairement les navires eux-mêmes, avec leurs appareils et leur gréement, au dernier niveau de l'analyse de notre échelle interprétative. Toutefois, nous considérons l'ensemble des artefacts des épaves aux premiers niveaux, de façon à bien comprendre chacune d'elle, le processus de naufrage, la qualité du contexte archéologique et l'organisation spatiale du site.

1. LE NAVIRE

- 1.1 *Éléments architecturaux*
- 1.2 *Agrès et lest*
- 1.3 *Gréement*

2. ARTEFACTS

- 2.1 *Armes et accessoires*
 - 2.1.1 *Artillerie et accessoires*
 - 2.1.2 *Armes et accessoires*
 - 2.1.3 *Munitions*
- 2.2 *Vêtements, parures et accessoires*
- 2.3 *Ustensiles de consommation et accessoire*
 - 2.3.1 *Conservation, préparation et consommation des aliments*
 - 2.3.2 *Conservation, préparation et consommation du tabac*
- 2.4 *Contenants*
 - 2.4.1 *Céramique commune*
 - 2.4.2 *Faïence*
 - 2.4.3 *Porcelaine*
 - 2.4.4 *Grès*
 - 2.4.5 *Verre*
 - 2.4.6 *Métal*
 - 2.4.7 *Bois*
- 2.5 *Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur*
 - 2.5.1 *Briques*
 - 2.5.2 *Aménagement intérieur*
- 2.6 *Éclairage et accessoires*
- 2.7 *Loisirs*
- 2.8 *Objets symboliques et économiques*
- 2.9 *Outils et instruments*
- 2.10 *Quincaillerie d'architecture*

3. ÉCOFACTS DIVERS

- 3.1 *Vestiges botaniques*
- 3.2 *Vestiges fauniques*
- 3.3 *Vestiges humains*
- 3.4 *Vestiges inorganiques*

Tableau 2. Cette typologie constitue le plan d'analyse des collections archéologiques des épaves traitées dans cet ouvrage. Elle est fondée en partie sur les travaux de J. Gawronski sur le *Hollandia* (Gawronski et al., 1992).

Notre méthode permet d'abord de faire la revue de l'ensemble des collections archéologiques à l'étude, catégorie par catégorie. Ce faisant, nous tentons de déterminer la fonction à bord de chacun des types identifiables, selon les formes et les matériaux, les fonctions usuelles lorsqu'elles sont connues, mais aussi selon le contexte archéologique de découverte et la répartition du mobilier sur le site. Enfin, au terme de la revue des collections, nous avons tenté de faire la synthèse des données sur les contextes archéologiques.

Parmi les milliers d'artefacts issus des fouilles dont il est question, certains ont un potentiel explicatif plus grand pour les questions qui nous occupent. Ainsi, l'accent a été mis sur les objets dont l'origine géographique peut être déterminée d'une manière ou d'une autre. Pour cette raison, s'il y a des inégalités dans le traitement des collections par catégorie, elles reflètent simplement des différences de potentiel. Les contenants en céramique, par exemple, représentent une sous-classe dont l'importance au sein de cette étude dépasse largement celle de la catégorie des loisirs.

La troisième palier de notre méthodologie est la mise en évidence de réseaux économiques sur la base des productions identifiées sur plusieurs des épaves françaises. Ces productions sont considérées séparément, selon qu'il s'agisse de cargaisons, de mobiliers de bord ou de possessions personnelles. À ce palier, le but est de comprendre la commercialisation et l'importance de la diffusion des productions retracées au sein d'une sphère économique à niveaux multiples (économie-monde, royaume et région). Enfin, nous cherchons à juger de l'uniformité et de l'uniformisation des productions pour expliquer quelles en sont les causes. En considérant les objets comme des biens échangés sous l'éclairage des économies multiples propres au système capitaliste historique appelé l'« économie-monde », nous souhaitons démontrer le potentiel explicatif de notre approche pour analyser le mobilier de bord et les cargaisons (Braudel, 1979; Wallerstein, 2002).

La présente étude est divisée en deux volumes qu'il importe de consulter en parallèle. Au fur et à mesure de la lecture du texte compris dans le premier volume, le lecteur trouvera les listes d'objets découverts sur chaque épave et répartis en fonction de

notre classification d'analyse, ainsi que les illustrations citées au fil du texte, dans le second volume.

Les sources de l'étude

Notre regard s'est d'abord tourné vers les objets eux-mêmes, car c'est au contact des collections que l'on voit, reconnaît et comprend l'histoire moderne. Notre participation depuis 1999 aux fouilles archéologiques des épaves de la Natière (la *Dauphine* et l'*Aimable Grenot*), en particulier à l'inventaire des collections, a été déterminante à cet égard. À dire vrai, c'est de cette fouille et des questions qu'elle a suscitées qu'à germé le sujet de cette étude.

Les informations dont nous disposons pour la *Dauphine* et l'*Aimable Grenot* sont des données directes de terrain, complétées par des analyses et des recherches effectuées par les directeurs de fouilles ou des spécialistes divers associés au projet (L'Hour et Veyrat, 2000-2005). La plupart de ces données d'inventaire figurent dans la base de données *MS Access* constituée au fil des saisons de fouilles et complétées par nous (BDD Natière, 2005).

Notre connaissance de la collection du *Machault* n'est pas du même ordre, puisque nous n'avons pas participé aux fouilles ni même plongé sur l'épave. La plupart des artefacts du *Machault* n'ont pas été directement observés et étudiés, puisque leur exposition au *Centre d'interprétation du lieu historique de la Bataille de Ristigouche* les rendait inaccessibles. Notre analyse repose donc essentiellement sur les études par matériau des spécialistes en culture matérielle de Parcs Canada, pour la plupart excellentes, quoique anciennes et inédites. Notons cependant le manque de renseignements sur le contexte archéologique des découvertes, conséquence d'une méthodologie passée date, mais aussi de l'absence de rapport de fouille annuel, enfin de la perte de nombreux numéros d'inventaire lors du traitement de conservation des collections. Malgré ces lacunes, nous avons eu recours à la base de données d'inventaire du *Machault* en plusieurs occasions (BDD Machault, 2005).

Dans le cas de l'*Alcide*, la documentation de fouille est inexistante, à l'exception de quelques plans de site schématiques (Bozellec, 1985; Jegou et Bozellec, 1986; 1987). Dans

leur livre sur ce corsaire malouin, E. Bozallec et D. Appriou (1997) se sont limités à une étude historique du bâtiment, basée sur leurs recherches en archive. Ainsi, aucune étude du matériel n'avait été entreprise jusqu'à maintenant. Nous avons réalisé notre propre inventaire de cette collection, au Musée maritime de Carantec (*Mise en dépôt des objets de l'Alcide...* 1990) et chez l'un des inventeurs du site, Erwan Bozelec. Malgré la taille réduite de la collection, le manque d'information archéologique et d'importants pillages par le passé, cette épave livre des artefacts très intéressants d'un point de vue comparatif. La base de données du Drassm nous a servi de complément d'information (BDD Drassm, 2005).

La collection à l'étude compte plus de 13 645 artefacts et écofacts, tous types confondus, soit 2244 objets pour la *Dauphine*, 260 pour l'*Alcide*, 2696 pour l'*Aimable Grenot* et plus de 7265 pour le *Machault* (sans considérer les 10 000 clous et la mitraille). Ces quantités d'artefacts considérés peuvent paraître énormes, mais elles sont gonflées par un grand nombre d'objets similaires, comme les balles de mousquet, les clous ou des lingots retrouvés en grande quantité sur l'un ou l'autre des sites. Par exemple, l'*Aimable Grenot* a livré 600 lingots de fer, 1606 balles de plomb et 490 artefacts divers, qui constituent la portion diagnostique de la collection.

Les sources secondaires utilisées sont d'abord des ouvrages archéologiques sur la culture matérielle moderne française, en particulier les publications de Parcs Canada et celles des fouilles de la place Royale à Québec¹. Nous avons également eu recours à des articles et des publications générales sur des fouilles maritimes et terrestres, notamment des rapports de fouilles sur des sites potiers importants en France (Costes, 1998; Costes et Deschamps, 2001; Régaldo-Saint Blancard, 1989a; 1989c; 2000; 2005), mais aussi des études sur plusieurs épaves en Angleterre (Hildred, 1997; Richards, 1997), en Hollande (Gawronski et al., 1992; Mardsen, 1972), aux États-Unis (Bruseh et Turner, 2005) et en Australie (Green, 1989). Le *Dictionnaire universel de commerce* de Jacques Savary de Bruslons s'est également révélé d'une grande utilité pour saisir rapidement le commerce et la nature des biens produits en France (Savary de Bruslons, 1723; 1741).

¹ Les publications de référence de Parcs Canada et celles sur les fouilles de Place Royale à Québec sont trop nombreuses pour être toutes citées ici.

L'histoire particulière des navires à l'étude provient des travaux des chercheurs associés à chaque projet de fouilles archéologiques, soit G. Proulx (Proulx, G., 1979; Proulx, 1981; 1982; 1999; Proulx, J.-P., 1979) et R. Litalien (Litalien, s.d.) pour le *Machault*, M. L'Hour et E. Veyrat (2000-2005) pour les épaves de la Natière et de D. Appriou et E. Bozellec pour l'*Alcide* (1997). Enfin, plusieurs études ont été consultées sur l'histoire européenne et le trafic maritime des ports de France, notamment celles sur Bordeaux (Bernard, 1968; Butel, 1974), Saint-Malo (Lespagnol, 1997), La Rochelle (Delafosse, 1962; Trocmé et Delafosse, 1952) et Québec (Bosher, 1994a; Mathieu, 1991). D'autres ouvrages, notamment ceux de Lebrun (1987) et Villiers et Duteil (1997), ont servi à comprendre la conjoncture historique pour chacun des navires à l'étude (par exemple: Acerra et al., 1995; Braudel, 1979; Mandrou, 1973).

II - NATIÈRE 1 OU LA *DAUPHINE*, DU HAVRE (1704)

De manière à bien saisir et interpréter le matériel archéologique de la *Dauphine*, le chapitre qui suit donne d'abord les clefs de compréhension du site archéologique, du contexte historique entourant le naufrage, du contexte archéologique et de la méthodologie de fouille. Il s'agit donc en quelque sorte d'une mise en bouche du site et d'une critique de la documentation archéologique (notes de fouilles, etc.) préalable à la description et à l'interprétation de la collection elle-même.

Les deux épaves de la Natière sont situées dans la baie de Saint-Malo, à moins d'un mille nautique de la ville fortifiée. À quelques mètres du chenal principal menant au port, ces navires ont fait naufrage au XVIII^e siècle sur les roches de la Natière, deux pitons rocheux autrefois considérés comme faisant partie des écueils nommés les Ouvras (Figure 9). Natière 1 et Natière 2 représentent deux épaves parallèles qui ont probablement fait naufrage respectivement sur les roches sud et nord (Figure 10). Elles sont couvertes par 7 à 18 mètres d'eau, en fonction des marées – d'ailleurs particulièrement violentes à cet endroit du monde. Ce récif constitue un piège à bateau classique, puisqu'une troisième épave a été identifiée au nord du massif, sans que des recherches systématiques n'aient encore été menées.

Les conditions d'enfouissement sont les mêmes pour les deux épaves. Une couche superficielle de sable grossier et de coquiller de quelques centimètres d'épaisseur recouvre toute l'étendue du site, au-dessus d'une couche de limon sablo-argileux ou de sable limoneux selon l'endroit, distribuée de façon inégale. Sous ces dépôts alluviaux, les épaves gisent sur un lit de gravier gris fin et assez compact, couvertes par ce limon, dans leurs parties creuses surtout. Autour des coques, le limon argilo-sableux s'est peu déposé et le gravier fin se trouve directement en contact avec le sable coquillé de surface. Au plus bas niveau de la séquence stratigraphique se trouve un substrat granitique solide qui correspond à la composition des roches nord et sud. À l'approche des roches, ce substrat émerge

progressivement des couches de limon et de gravier. Dans le cas de Natière 1, il se trouve en contact direct avec les structures architecturales, au sud et à l'arrière de l'épave.

Contexte historique

Les nombreuses recherches effectuées dans les archives ont permis en 2006 d'identifier l'épave Natière 1 comme celle de la *Dauphine*, une frégate royale de 30 canons perdue à l'entrée de Saint-Malo le 11 décembre 1704, c'est-à-dire en pleine Guerre de Succession d'Espagne (1702-1714). Confiée par Louis XIV aux armateurs Hussaye et Duval et à Michel Dubocage, un capitaine corsaire du Havre, la *Dauphine* rentrait d'une campagne de course accompagnée de l'une de ses prises lorsqu'elle a été drossée par gros temps sur les écueils de la Natière, à quelques milles de la cité. Michel Dubocage, alors au seuil d'une brillante carrière, compte au nombre des très grands marins français du début du XVIII^e siècle. On lui doit notamment la découverte de l'île de Clipperton dans le Pacifique et la signature en 1711 de l'un des premiers traités commerciaux maritimes franco-chinois.

Préalablement à l'identification de l'épave, jusqu'alors nommée seulement « Natière 1 », l'analyse des objets archéologiques mis au jour permettait de dater le naufrage à l'intérieur d'une fourchette temporelle allant de 1700 à 1715. Cet intervalle était confirmé par des données dendrochronologiques sans cesse plus précises. En effet, la série moyenne obtenue des structures de Natière 1, datée par rapport aux principaux référentiels français, déterminait une date de naufrage postérieure à 1702-1703 (L'Hour et Veyrat, 2005b: 284). Cette donnée correspond parfaitement à nos connaissances actuelles sur la *Dauphine*.

Le naufrage a lieu durant la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1714), qui voit un rapprochement des couronnes de France et d'Espagne menaçant l'équilibre des puissances du continent européen. Cette situation porte l'Angleterre, les Provinces-Unies et le Saint-Empire romano-germanique à former la Grande Alliance de La Haye en 1702 contre les prétentions franco-espagnoles (Lebrun, 1987: 188). En définitive, les traités d'Utrecht (1712) et de Rastadt (1714) mettent un terme à la prépondérance française, à ses prétentions impérialistes et instaurent un nouvel équilibre des puissances en Europe. Le nouvel équilibre voit la France, l'Angleterre et l'Autriche sur un pied d'égalité, alors que

les Provinces-Unies, la Suède, la Pologne et l'Espagne sont désormais des puissances secondaires (Lebrun, 1987: 190-191).

Le conflit, porté par des prétentions politiques et territoriales, est aussi et surtout une lutte économique des puissances du centre de l'« économie-monde ». Rappelons que l'Angleterre et les Provinces-Unies sont entrées en guerre contre la France après que cette dernière obtint des privilèges de commerce coloniaux de l'Espagne. Depuis la Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697), l'Angleterre et la France se livrent un combat économique et militaire sans merci dont ce nouveau conflit n'est qu'un épisode. Les deux puissances ont érigé une muraille tarifaire entre elles, en accord avec leurs politiques protectionnistes depuis 1687. Comme lors des conflits précédents, l'affaiblissement du commerce maritime ennemi par la course est une stratégie primordiale (Villiers et Duteil, 1997: 58).

C'est au cours de cette guerre que l'Angleterre applique pour la première fois sa stratégie de *close blocus* sur les côtes françaises en Atlantique et en Manche, avec des résultats mitigés. Elle cherche à tout prix à paralyser le commerce français grâce à sa supériorité navale importante. Face à sa rivale, la France ne bénéficie pas des moyens économiques et militaires nécessaires à la protection de son commerce maritime en dehors de quelques convois (Villiers et Duteil, 1997: 57). Avec des moyens limités et une nette infériorité numérique, la stratégie française consiste essentiellement à garantir ses possessions et celles des Espagnols en Europe et dans les colonies. Le commerce atlantique est maintenu grâce à l'organisation de convois, une nouveauté pour la France. Alors que celle-ci consacre l'essentiel de ses forces en Méditerranée, l'État laisse l'Atlantique à ses corsaires comme lors des guerres qui suivront. Les grands ports de commerce tels que Bordeaux, Nantes et La Rochelle préfèrent le commerce maritime en convoi (Villiers et Duteil, 1997: 58), tandis que les armements corsaires proviennent essentiellement de ports de seconde importance, surtout Dunkerque et Saint-Malo (Villiers et Duteil, 1997: 60-61).

L'une des spécificités de la guerre de course française durant ce conflit est que l'État y participe pleinement en prêtant des navires de guerre à des intérêts privés, à l'exemple de la *Dauphine* du Havre, surtout aux Malouins et aux Dunkerquois. L'expédition qui conduit à la prise de Rio de Janeiro commandée Duguay-Trouin en est

l'exemple le plus éloquent, alors que quatre vaisseaux et trois frégates royales participent à l'opération (Villiers et Duteil, 1997). L'État prête également ses navires pour favoriser le commerce colonial atlantique mis à rude épreuve par la *Navy* (Bosher, 1994e).

La *Dauphine* est une frégate royale de 300 tonneaux construite au port du Havre en 1703 pour la course, à la demande des armateurs « Houssaye et Duval », soit Claude Houssaye et son neveu Jacques Duval D'Eprenesnil. Les contrats gérant ce type d'armement mixte lient l'État, représenté par un commissaire ordonnateur ou l'intendant du port, à un ou plusieurs armateurs privés dont la solvabilité est assurée. L'armateur se voit généralement prêté un navire « radoubé et en état de naviguer avec ses agrès et appareils ordinaires, armes, canons, poudre munitions et ustencilles nécessaires », charge à lui de prendre en charge la fourniture des vivres, le recrutement de l'équipage et le paiement des soldes (L'Hour et Veyrat, à paraître).

Les navires du roi destinés aux armements mixtes, souvent des garde-côtes dont on se sert pour la surveillance, l'escorte des navires et l'espionnage, ne sont prêtés généralement que pour quatre mois, exceptionnellement plus. Dans le cas d'une construction nouvelle comme la *Dauphine*, l'armateur se voit accordé un prêt de trois années « pour faire la course si la guerre dure, et le commerce si elle cesse avant le dit temps »², afin de couvrir les dépenses occasionnées par la construction et l'armement du navire, auxquels ils doivent participer (Bourgeois, 2007: 2). Par cet accord, le roi reçoit le cinquième des profits nets des prises, mais s'engage à « entretenir la dite frégate à ses dépens et lui fera fournir dans les ports où elle relâchera ce qui sera nécessaire pour ses radoubs, carences et remplacement d'agrès et munitions de guerre dont elle aura besoin pour continuer sa course »². L'armateur est enfin tenu de prendre à bord un écrivain du roi, qui joue le rôle de commissaire. Dans le cas de la *Dauphine*, le roi accorde également à l'association Houssaye et Duval dix soldats des compagnies franches de Marine (Bourgeois, 2007: 2)².

Lors de sa première et dernière campagne, la *Dauphine* est armée de 30 pièces d'artillerie, soit dix pièces de huit livres, douze de six livres, huit de quatre livres, avec

² Traité de la *Dauphine* avec son acte de propriété enregistré le 20 octobre 1703 (Archives Départementales de Seine-Maritime, 216 BP 385 f° 50-51) (Bourgeois, 2007).

quatre pierriers et 182 hommes d'équipage. Le commandement de la *Dauphine* confié au capitaine Michel du Boccage du Havre, qui a fait ses preuves l'année précédente pour le même armateur, aux commandes du dogre corsaire l'*Audacieux* (48 hommes) (Bourgeois, 2007: 3).

D'octobre 1703 à octobre 1704, Michel du Boccage fait une campagne heureuse, qui lui rapporte au moins quatre prises et une rançon, dont la vente rapporte ensemble plus de 210 000 livres. La première est l'*Espérance de Granville*, un navire français repris sur les Anglais en octobre 1703, près de Portland (18 160 livres). Quelques mois plus tard, en février 1704, la *Dauphine* capture un navire de guerre portugais, la *Providence* (6 000 livres) qu'elle revend au Havre, puis le *Roy David*, un vaisseau hambourgeois dont la vente à Dunkerque rapporte 162 949 livres. La frégate corsaire du Havre prend finalement le *Deurben*, un navire anglais chargé de sucre, de concert avec la *Marie Madeleine* de Saint-Malo (20 124 livres) (Bourgeois, 2007: 8-9).

La dernière partie de la campagne de la *Dauphine* lui permet d'amariner trois nouvelles prises. Après une relâche à Brest, du Boccage repart le 18 novembre 1704 « pour continuer sa course sur les ennemis de l'État ». Il fait deux prises parmi un convoi anglais de cent navires chargés de troupes et de vivres à destination de Lisbonne, sous l'escorte de six vaisseaux de guerre. La *Dauphine* envoie ses prises « à la première côte de France » pour continuer sa course. Le 3 décembre, elle prend la chasse et capture un navire anglais de 160 tonneaux venant de la Barbade, chargé de sucre et de coton, puis un brigantin anglais chargé de sucre (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704).

Du Boccage, ses deux prises en remorque, rencontre bientôt la frégate *Sainte Anne* de Saint-Malo, aussi remorquant une prise. Ces deux corsaires s'unissent alors pour protéger leurs prises et les défendent efficacement contre trois corsaires flessinguois de 30 à 40 canons, avant de faire route jusqu'à Ouessant. Ils cherchent à joindre Brest, mais se trouvent dans l'impossibilité de doubler le cap Finistère. Au sortir d'un banc de brume dans les environs de Ouessant, ils se retrouvent soudain entourés de vaisseaux de guerre ennemis. La *Dauphine* perd sa première prise aux mains de l'un d'eux, un corsaire flessinguois de 44 canons, mais s'échappe avec la *Sainte Anne* pour aller relâcher à Saint-Malo (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704).

Du Boccage prend à son bord un pilote pour « entrer avecq toutes Suretés » dans la rade de Saint-Malo. Toutefois, à la hauteur du Biron, les vents tournent tout à coup, ce qui a pour effet de porter la frégate sur un écueil des Ouvras, à la hauteur du Biron, où elle s'échoue avant de couler sans possibilité de sauvetage. Voici le récit du capitaine du Boccage :

[...] sous la Conduite dud pilote estant parvenus pres de la roche nommée le Biron quil failloit ranger tout pres acause des autres pierre dangereuse qui en Sont peu Eloignée, les vens qui Estoient au Suroist estant venu tout a coup au Sud porta laditte fregatte sur une roche basse Sous leau nommée les Louvras [Ouvras] Sous le vent de cele du Biron a la moitié de la longueur d'Uncable Sur laquelle ayant touché ou laditte fregatte Sarresta tout dun coup quoy quen mesme temps le declarant Eust fait Jetter a la mer pour Salleger ses Canons Et couper les mats & fait tout ce quil Estoit possible pour Eviter le naufrage Mais laditte fregatte a Incontinan remply deau et Coullée ou le declarant Et Son Equipage auroient pery Sils navoient Estés promptement Secouru tam par lesquipage de leur prise qui avoit heureusement [avait= dans l'interligne] entrer que par plusieurs batteaux qui Vinrent a leur secours. Dans lequel Naufrage laditte fregatte a esté entierement couverte de la mer Sans que le declarant Ses officiers ny Equipage ayent pu rien en sauver des aparax Ustancilles, leurs bardras ny [mesme = dans l'interligne] aucun papiers (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704).

Le navire

L'histoire de la *Dauphine* commence à peine à être connue, puisque les premiers documents sur l'identité de l'épave dans les archives du Havre n'ont été découverts qu'en 2006. Hormis son tonnage, son armement et son lieu de construction, les informations sur le navire lui-même sont limitées.

Les travaux archéologiques menés à Saint-Malo depuis six ans offrent toutefois une image assez complète de l'épave. Ce gisement a reçu l'essentiel de l'attention des chercheurs depuis la campagne de 2001 qui a conduit à l'identification de l'épave Natière 2 comme l'*Aimable Grenot* (1749). Une attention spéciale a été accordée aux éléments d'architecture navale de la *Dauphine*, lesquels sont très bien conservés à l'avant. L'étude porte à restituer une frégate marchande de 30 mètres (91 pieds) de quille portant sur terre, au port de 350 à 400 tonneaux, selon la formule de calcul utilisée (L'Hour et Veyrat, 2004: 71-72).

Le décompte des canons sur le site porte le nombre de pièces à 20 ou 22 au minimum, plus trois pierriers, sans prendre en compte les neuf canons de lest découverts en fond de cale. Ce comptage reste incertain, puisque au moins deux canons pourraient appartenir indifféremment à l'*Aimable Grenot* ou la *Dauphine*. L'éventualité des pillages récents n'est pas à écarter, mais nous savons par ailleurs que l'équipage a jeté à la mer plusieurs canons pour tenter de relever le navire après son échouage. Ainsi, le nombre de canons retrouvé sur le site est cohérent avec ce qui est connu de l'armement de la *Dauphine* et des circonstances de son naufrage (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704).

Historique de la fouille et contexte archéologique général

La *Dauphine* fait l'objet de travaux archéologiques chaque année depuis l'expertise archéologique de 1996 (L'Hour et Veyrat, 2001: 25-28). Même si la fouille de ce gisement est encore en cours, les travaux menés jusqu'à 2006 ont couvert une superficie d'environ 324 m², soit 34 unités de fouille de 3 mètres par 3 mètres (Figure 11). Ainsi, la portion fouillée du site est évaluée à environ 80 pourcent. Les travaux futurs verront certainement à terminer la fouille des unités au sud et à mieux délimiter le site dans les autres directions.

Les vestiges archéologiques sont ceux d'un bâtiment couché sur son flanc tribord orienté au nord-est, situé entre les deux roches de la Natière et parallèlement à l'*Aimable-Grenot*. Le bâtiment est conservé sur une longueur de plus de 35 mètres et les vestiges s'étendent sur une largeur dépassant 15 mètres au niveau du maître. La structure du flanc tribord du navire est cohérente et parfaitement conservée depuis la carlingue jusqu'au niveau du premier pont, malgré deux lignes de fracture, le long de la quille et au bouchain. Deux pans de la muraille bâbord, disloqués par rapport au gros des vestiges, reposent au nord, à plat près de la surface. L'état de conservation de ces dernières structures est tel que le vaigrage a disparu en beaucoup d'endroits.

À l'arrière, les structures architecturales se dégradent en progressant vers le sud-est, en fonction du relèvement progressif du substrat granitique et de l'absence de sédiments protecteurs aux abords du rocher sud. Alors que la zone autour de l'emplanture du mat est noyée sous une gangue ferreuse à cause des canons de lest et du parc à boulets, l'arrière de l'épave est caractérisé par la présence de nombreuses concrétions ferreuses agglomérées,

dont plusieurs renferment des canons, des fusils, des boulets et des grenades. Sans être nécessairement perturbée, cette mince couche archéologique n'est pas aussi riche qu'à l'avant, où une accumulation de sédiment argileux sur près de 1,5 mètre a fourni un environnement de conservation exceptionnel.

De manière générale, le contexte archéologique de Natière 1 est cohérent dans l'espace et très riche, malgré le déversement inévitable des objets vers le sud et dans les deux zones de fracture. La distribution du mobilier est cohérente en plan et en élévation, comme l'attestent les canons bien alignés sur le flanc sud de l'épave et plusieurs barriques qui semblent encore dans leur position d'origine. La zone profonde à l'avant du navire recèle une accumulation de matériel d'une extrême richesse, tandis que celle de l'arrière reste assez mince avec une moindre densité d'objets.

Notons que les responsables d'opération ont par moment considéré *a priori* le site comme étant bouleversé, ce qui n'a toutefois pas été démontré par une étude fine de la répartition du mobilier. Cette stratégie a eu pour effet d'accélérer les travaux de fouille et de sauver du temps au détriment de certaines informations contextuelles. Entre autres, la méthodologie de fouille n'est pas pensée en fonction d'une étude systématique des provenances et, surtout, l'enregistrement des élévations (coordonnées en « Z ») est déficitaire, sinon absent lors des premières campagnes.

Le système d'enregistrement des artefacts de la Natière est fondé sur des numéros d'inventaire comprenant l'identifiant du site (NAT) et un numéro consécutif. Ainsi, les objets mobiliers sont identifiés par les numéros Nat-1, 2, 3,... sans autre indication de provenance. Ce numéro d'inventaire ne permet pas de saisir de quel carré ou de quelle épave provient l'objet au premier coup d'oeil. Toutefois, la provenance de chaque objet a été enregistrée systématiquement dans une base de données *MS Access* lors de l'inventaire sur le terrain. Le carroyage orthogonal de référence de la Natière est constitué des carrés de trois mètres de côté distribués de chaque côté d'une ligne de base de 54 mètres de longueur orientée d'ouest en est. Les lignes est-ouest sont identifiées par une lettre de A à K et les colonnes nord-sud par un chiffre de 10 à 26. Les opérations ainsi déterminés (A10, G24, etc.) sont subdivisés en neuf sous-opérations égales de un mètre, numérotés dans le sens normal de lecture, c'est-à-dire de gauche à droite (d'ouest en est), à partir du haut (nord)

(Figure 12). Par contre, l'enregistrement en cours de fouille n'a pas tenu compte systématiquement de la sous-opération : les études de répartition doivent donc se limiter à l'échelle des opérations de trois mètres de côté.

LA CULTURE MATÉRIELLE DE NATIÈRE 1 OU LA *DAUPHINE* (1704)

Les fouilles et l'étude du mobilier archéologique de la *Dauphine* ont fourni une collection de référence inégalée jusqu'alors en France. En effet, la collection de Natière 1 se compare avantageusement à la celle du *Machault* (voir chapitre 5), par la qualité et la quantité du mobilier archéologique découvert. Outre son importance numérique et la préservation des artefacts, l'origine et le lieu d'armement haut-normand du navire permet d'appréhender une région commerciale différente de celles du *Machault* (Aquitaine), de l'*Alcide* (Bretagne) et de l'*Aimable-Grenot* (Normandie). Ainsi, cette collection importante permet à la fois d'observer une culture matérielle commune à l'ensemble des épaves atlantiques à l'étude, mais aussi des objets directement liés à la nature régionale de son réseau d'avitaillement.

Cette importante section a pour objectif de décrire et d'interpréter la collection archéologique de l'épave de la *Dauphine* en fonction d'une classification conçue selon les visées de cette thèse. Ce faisant, nous cherchons à déterminer la fonction à bord des différents types d'objet en présence, c'est-à-dire s'il s'agit de mobilier de bord, d'objet personnel ou de cargaison. Nous tentons en même temps de découvrir leur provenance et/ou leur lieu de production, de façon à les considérer en conjonction avec les lieux d'armement et de naufrage pour la mise en évidence de liens commerciaux maritimes. Pour les fins de référence, rappelons que la *Dauphine* occupe la portion sud du site de la Natière et que l'avant du navire se trouve vers l'est (Figure 10).

1.0 NAVIRE

La première classe fonctionnelle, celle du navire, compte quelques éléments architecturaux, deux ancres et dix canons de lest, en plus du lest de pierre conventionnel. Les structures de l'épave la *Dauphine* n'étaient que partiellement recouvertes par le lest du navire. Ce dernier, composé de galets de silex de 1 à 10 centimètres, est concentré au centre-arrière du navire, dans les colonnes 19 à 22 surtout, autour du massif d'emplanture du mât principal (H20/I20) et sur le flanc tribord (sud) du site, jusqu'en K19. Neuf canons placés perpendiculairement à la quille au centre du navire (I-21 et 22) ont également servi

de lest. Il s'agit peut-être de canons hors d'usage ou déclassés, sinon d'une cargaison. Toutefois, leur position sur le côté tribord est énigmatique, car on s'attendrait à retrouver un poids équivalent de l'autre côté. Il se peut que les canons situés en I-21, aient basculé depuis le côté bâbord lors du naufrage (L'Hour et Veyrat, 2003b: 28-29). Cela expliquerait qu'ils ne soient pas bien perpendiculaires à la quille.

En ce qui concerne le gréement de la *Dauphine*, les 149 pièces retrouvées sont similaires à celles que l'on retrouve sur l'ensemble des navires européens du XVIII^e siècle. On y note toutefois quelques caractéristiques archaïques à cette épave du début du siècle. En effet, la forme des poulies simples de la *Dauphine* est légèrement plus arrondie que celle observable sur la *Machault* et l'*Aimable Grenot*, sans quoi leur mode de fabrication est le même. Les caisses de poulies et les caps de mouton de la *Dauphine* sont tournés aussi bien en orme (*Ulmus sp.*), qu'en hêtre (*Fagus sylvatica*) ou en frêne (*Fraxinus sp.*), même si la première essence est majoritaire. Les rouets identifiés ont été débités dans les mêmes grumes, sinon en gaïac (*Gaiacum sp.*). Enfin, les essieux sont majoritairement en houx (*Buxus sp.*), avec quelques exemples en gaïac, en chêne (*Quercus sp.*) ou en acacia (*Acacia sp.*). De façon générale, les pièces les plus grosses, tels les caps de mouton de bas-mât et les poulies doubles et triples, sont celles qui bénéficient du meilleur bois, c'est-à-dire de l'orme et du gaïac. Au regard de ces approvisionnements en bois très variables, les essences des poulies et des caps de mouton du *Machault* sont d'une régularité et d'une qualité bien supérieure, puisque toutes les caisses sont en orme et les rouets et les essieux sont systématiquement en gaïac, sauf un exemple en chêne (Bradley, 1981: 241-242).

L'analyse de la distribution des poulies, tous types confondus, démontre la présence de deux concentrations distinctes assez vagues. Un grand nombre provient des opérations G23/24, H23/24 et I23/24, puis J23 (J24 n'a pas été fouillé), à l'avant, alors que l'autre concentration provient du carré K20, au centre tribord du navire. Une partie de ces poulies servait probablement aux bragues d'affût de canon, alors que les autres reflètent de toute évidence la position du mât de misaine et celle du grand mât. La poulie de drisse NAT 1369 provient de l'opération H26, à l'extérieur des vestiges de la coque. Enfin, notons l'existence d'une concentration de caps de mouton cerclés de fer dans le carré I20, au centre tribord de l'épave. Comme les caps de moutons font partie des haubans soutenant les mâts de chaque côté du navire, il est difficile d'expliquer pourquoi ces objets se retrouvent aussi près de la

quille à l'intérieur du navire autrement que s'il s'agit des haubans de bas-mât bâbord, le navire gisant sur tribord. Une autre concentration incluant des caps de mouton à estropes de chanvre et de métal se situe dans la faille de la coque en I22-5/6 et I23.

Le groupe des pièces de pompe ne comprend que neuf artefacts, ce qui signifie peut-être qu'une partie des pièces ait été récupérée ou plus simplement que celles-ci aient disparu avec le temps, cette zone de la baie de Saint-Malo étant soumise à des courants très violents. Un seul pied de pompe a été découvert soudé en place dans la sous-opération I20-1 et recouvert par l'amas concrétionné des projectiles du parc à boulet affaissé. Le chaudron (crépine) de pompe en laiton NAT 1788 lui est peut-être associée, cependant elle n'était pas en place sous la pompe, mais parmi les boulets. Quant aux heuses et aux chopines, elles proviennent de l'avant et pourraient représenter des pièces de rechange. Les heuses NAT 271 et NAT 461 en particulier ne montraient aucune trace d'utilisation, alors que les chopines NAT 1529 et NAT 1575 sont trop dégradées pour permettre une évaluation similaire.

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires

La catégorie fonctionnelle des armes et des accessoires se divise en trois sous-groupes distincts qui rassemblent respectivement l'artillerie, les armes portatives, puis les diverses munitions. Le grand nombre d'armes est cohérent avec l'image que l'on se fait d'une frégate corsaire du début du XVIII^e siècle. La liste complète se trouve en annexe.

Au moins 25 canons en fonte de fer ont été répertoriés sur le site de la *Dauphine* depuis les débuts des travaux d'excavation et il pourrait y en avoir d'autres à venir (Figure 14). Leur calibre est difficile à déterminer avec précision du fait qu'ils sont tous concrétionnés, mais leur taille semble variable. C'est ce qui a fait dire aux archéologues que l'artillerie du navire était probablement du « tout venant » (L'Hour et Veyrat, 2001: 31). Afin d'évaluer les calibres des canons en présence, 44 boulets divers ont été prélevés sur la masse de plus de 300 boulets concentrés autour du massif d'implanture du navire, en H20 et surtout en I20 (Figure 13). L'ensemble compte un grand nombre de projectiles ronds,

mais aussi des boulets ramés de plusieurs types, c'est-à-dire avec des extrémités sphériques (NAT 1937), hémisphériques (NAT 1907) ou cylindriques (NAT 1354). Les diamètres observés correspondent aux calibres de 6 livres en majorité (NAT 1422 et 1912), mais aussi de 4 livres (NAT 1279, 1449 et 1913). Logiquement, les canons et les pierriers du navire devraient être français, mais rien n'exclut qu'ils puissent être étrangers pour une part. C'est d'ailleurs ce que suggère la découverte d'une échelle de canonier (NAT 1265) qui permettait de calculer les charges en fonction des calibres de bouches à feu anglaises (voir Figure 56).

Les accessoires liés au service des canons comptent neuf porte-gargousses, dont un en cuir, trois couvre-lumières en plomb, une éponge, six refouloirs et une pièce de cuir identifiée comme un manchon de fût de poudre. Les gargoussiers en bois sont les pièces les plus intéressantes (Figure 15). Ils sont tous du même type, fabriqués à partir d'une pièce d'orme cylindrique percée en son centre. Malgré un fond assez épais, les côtés minces de ces objets n'ont pas bien résisté au temps et se sont brisés. Ces contenants sont munis de deux oreilles horizontales trapézoïdales près du bord, percées pour le passage d'une corde servant à maintenir le couvercle en place. Le bord est taillé à mi-bois pour recevoir un couvercle (NAT 1304) muni d'oreilles similaires. Les refouloirs ont une forme classique, sauf l'exemplaire NAT 141 qui possède une extrémité en plomb. La seule éponge est représentée par un fragment de hampe de forme caractéristique (NAT 1553). Enfin, les cinq couvre-lumières à canon sont de simples plaques de plomb percées de trous à chaque coin et fendues sur un côté. Elles sont mises en forme pour épouser le contour de la culasse. Il est probable que certaines plaques de plomb identifiées ici comme du matériel de calfatage soient en fait des couvre-lumières. Ainsi, leur nombre réel pourrait être supérieur à cinq.

Ces quelques accessoires ne permettent pas de tirer de conclusion très significative sur leur distribution. Néanmoins, on note la concentration de quatre porte-gargousses à l'arrière du navire, dans les opérations J17 et J19, et de quatre autres en I23, dans la faille à tribord avant. La concentration à l'arrière pourrait correspondre à la chambre réservée à l'entreposage des armes et des petites munitions appelée la sainte-barbe, alors que celle de l'avant indiquerait l'existence d'un placard. Enfin, il est intéressant de voir que tous les couvre-lumières en plomb proviennent du flanc sud du navire, dans le même secteur que les canons qui devaient être en batterie à tribord. Elles devaient donc être en position de service

au moment du naufrage. Ainsi, considérant leur nombre et leur contexte, l'ensemble des objets de cette classe correspond à la classe de l'équipement de bord liée au service des canons.

En sus de cet attirail lourd, l'artillerie de la frégate se complétait par quatre pierriers. Ces quatre petites pièces se trouvaient dans le carré I20 et I21/J21, et il convient donc de s'interroger sur leur rôle à bord. En effet, les pierriers étaient communément placés sur les gaillards, d'où ils pouvaient aisément balayer le pont ennemi. Dans le cas présent, leur concentration au centre du navire incite à les considérer comme du lest, plutôt qu'une part de l'artillerie active. Il est à noter qu'aucun boulet ou mitraille de pierrier n'a été découvert sur le site jusqu'à maintenant.

Les armes portatives de Natière 1 représentent un groupe difficile à saisir du fait de leur conservation très partielle. Ces objets composites sont soit trop fragmentaires, soit couverts de concrétion qui les rend illisibles³. L'ensemble inclut au moins 16 fusils plus ou moins complets, 11 pistolets et trois tromblons, auxquelles s'associent 16 pierres à fusil, cinq cartouchières et une douzaines de balles de plomb. Enfin, la collection comprend seulement six armes blanches fragmentaires et un lot de 12 grenades (Figure 15).

Les 16 fusils répertoriés sur l'épave Natière 1 ont été découverts lors de la campagne de fouille 2005. Les informations disponibles sur ces objets sont donc limitées par les circonstances autant que par leur état : ils sont toujours en traitement. Néanmoins, ce groupe comprend plusieurs fragments de fût de fusil, parfois avec les restes d'un canon et d'un mécanisme d'allumage concrétionné. Les trois crosses observées ont une forme typique triangulaire avec des côtés arrondis. L'une d'elle (NAT 2058), brisée près du mécanisme, était toujours associée à son fût au moment de sa découverte. Ils forment ensemble le seul fusil à peu près complet du navire. Cependant, cet artefact fait partie d'un ensemble de huit fusils concrétionnés (NAT 2042) ensemble avec les trois crosses déjà mentionnées (NAT 2041, 2058 et 2059)(F 85). Au moins trois de ces armes étaient chargées d'une balle de plomb, ce qui signifie qu'elles devaient être prêtes à l'usage, comme cela se faisait pour les canons (L'Hour et Veyrat, 2005b: 206-209).

³ La plupart des armes à feu de cette catégorie devront être analysées de manière plus poussée après les traitements de conservation.

Ces armes proviennent de l'arrière du navire (Figure 14), dans la partie sud des opérations J18-7/8/9, J19-7/8/9, puis K18 et K19. Si ces derniers carrés n'ont été que partiellement fouillés, plusieurs autres fusils y ont été observés lors de la campagne de l'été 2005. Les huit fusils concrétionnés (NAT 2042) se trouvaient contre le flanc nord du canon NAT 1988, dans une faille des vestiges de la coque, au sud de J18 et J19, en association avec les trois tromblons (NAT 2072, 2073 et 2074). Selon les fouilleurs, ces armes étaient rangées ensemble dans une caisse de bois (NAT 2097). Ainsi, la répartition des fusils et les données archéologiques confirment l'existence d'une caisse ou d'un coffre à l'arrière du navire, dans une zone correspondant certainement à la sainte-barbe (ou armurerie) (Figure 14).

Contrairement aux fusils, la plupart des 11 pistolets sont complets, bien que couverts d'une couche de concrétion qui les rend illisibles. Huit pistolets (NAT 2060 à 2067) soudés les uns aux autres proviennent du même secteur à la limite des sous-opérations I20-4 et I19-6. Un autre provient de J18-9, alors que deux autres ont une position indéterminée. Les radiographies de ces armes montrent qu'elles étaient majoritairement chargées, pourtant elles devaient être rangées dans une caisse ensemble. Seize pierres à fusil s'ajoutent à celles dont sont pourvues les fusils et les pistolets. Leur observation préliminaire démontre qu'elles ont toutes été débitées sur lame dans un silex noir ou brun sombre.

Plus rare, un ensemble de cinq cartouchières en orme sont parvenues jusqu'à nous, malgré leur fragilité relative. Les cartouchières étaient habituellement insérées dans une poche de cuir à rabat et portées à la taille à l'aide d'un baudrier. Les exemplaires complets, en forme de croissant, sont percés pour contenir 15 cartouches. Ces dernières contenaient même des balles de plomb ; on peut donc en conclure qu'elles étaient pleines à l'origine. Les cinq cartouchières ont été dégagées dans le carré K17-5 ou autour, en J18-9 et K19-5. Leur aire de répartition démontre qu'elles étaient probablement rangées ensemble, à l'arrière du navire, près des fusils, dans la sainte-barbe ou l'armurerie.

Deux canons de tromblon démontés et un troisième monté sur un fût de bois (NAT 2072, 2073, 2074) constituent une découverte intéressante à maints égards (Figure 16). Ces objets sont en laiton coulé, de forme cylindrique, avec deux oeillets chacun pour le montage

sur un fût de bois. L'extrémité distale du canon est évasée et lisse, alors que l'autre extrémité est aménagée pour accueillir un mécanisme et également fileté à l'intérieur pour une culasse absente. Les deux exemplaires non assemblés portent les inscriptions gravées à chaud « VIII » et « II » (NAT 2073), puis « XIII » (NAT 2074), qui correspondent peut-être à des numéros de série. Ils portent aussi trois poinçons identifiés par Phil Dunning, chercheur en culture matérielle à l'Agence Parcs Canada, comme les marques d'un armurier londonien.

Le tromblon NAT 2072 est complet, avec sa crosse et sa baguette. Il doit porter des inscriptions similaires aux deux autres, mais celles-ci sont cachées par le fût. Toutefois, l'arme était inutilisable à cause que sa culasse et son mécanisme de mise à feu sont absents. Vu leur poids, ces armes devaient être munies d'une fourche pour le tir. De toute évidence, ces tromblons étaient démontés, donc inutilisables au moment du naufrage. Pourtant, le contexte archéologique les place en association avec des fusils chargés, prêts à servir. Ces tromblons pouvaient donc constituer une cargaison ou sinon des armes du bord nécessitant des réparations, voire un assemblage final.

Les informations concernant les six sabres ou éléments de sabre découverts ne permettent pas de description satisfaisante. Toutefois, les artefacts les plus complets semblent similaires (NAT 139, 1474). C'est-à-dire qu'ils sont munis d'une garde en fer simple avec une poignée en corne légèrement courbe (Figure 17). Les pommeaux en alliage cuivreux NAT 1951 et NAT 2108 sont identiques et leur forme sphérique se termine par un évasement vers la poignée. Ils sont décorés de losanges et de rinceaux opposés, alternés sur quatre faces. Le dernier pommeau d'épée (NAT 2092) a la forme d'une poire simple, sans décor apparent. Hormis les deux pommeaux NAT 2092 et 2108 retrouvé en J18-7/8, les autres fragments d'épée ne proviennent pas de l'arrière de l'épave.

Pour terminer, le navire transportait plus d'une douzaine de grenades de forme standard. Il s'agit de boules en fonte de fer d'environ 8,5 centimètres de diamètre remplies de poudre noire. Chaque grenade est munie d'une fusée d'allumage en bois tronconique percée d'un trou pour la mèche. Ces armes explosives proviennent des opérations J17 et J18, à l'exception des trois grenades trouvées plus au nord. À l'instar de ce qui a été observé pour les fusils, une dizaine de grenades non prélevées affleuraient à la surface des

carrés K17 et K18 en 2005. Il appert donc que plus de 20 grenades à main étaient stockées à l'arrière du navire.

L'interprétation succincte de l'artillerie et des armes portatives de la *Dauphine* permet d'abord d'apprécier le grand nombre d'armes transportées. Cela est somme toute logique, puisqu'il s'agit d'un navire corsaire naufragé en 1704, soit au début de la Guerre de Succession d'Autriche (1702-1714). Il convient aussi de mentionner la relative uniformité de l'approvisionnement. En effet, les sabres, les pistolets et les fusils semblent constituer des séries identiques, malgré leur état fragmentaire. Cependant, il est encore impossible de déterminer le lieu de production de ces armes. Enfin, la répartition des armes à feu et des grenades confirme la présence de caisses ou de compartiments de rangement à l'arrière du navire, dans une zone désignée en toute logique comme la sainte-barbe. Hormis les canons de lest et peut-être les pierriers et les tromblons, tous ces objets font partie de l'équipement de bord du navire.

2.2 Vêtements, parures et accessoires

La classe des vêtements et accessoires de la *Dauphine* est de taille plus modeste que celle des armes. Elle est également plus facile à appréhender, car les objets sont simples et moins dégradés, sauf en ce qui a trait aux objets organiques (chaussures et textile). La collection compte un nombre de chaussures et de boutons assez conséquent : 69 boutons, 72 chaussures, 6 peignes et quelques perles de verre. Toutefois, il n'y avait que six ou sept boucles sur l'épave, ce qui semble bien peu par rapport au nombre de souliers. Cette classe inclut également quelques fragments de textile, mais aucun n'est assez bien conservé pour être identifiable. Quant aux épingles, qui auraient pu être traitées dans cette section, elles ont plutôt été regroupées avec les outils du voilier, à défaut de savoir exactement leur utilité à bord.

La collection de la *Dauphine* comprend 69 boutons de bois et de métal différents, de formes assez variées, mais toujours simples et sans décor (Figure 18). Le seul exemplaire élaboré est un bouton en laiton bombé « à facettes » ou en forme d'étoile à six branches (NAT 2035) parfaitement identique à l'un des boutons de manchette du *Machault* perdu 56 ans plus tard (Sullivan, 1986: 77). Plus de la moitié des boutons sont en bois et de formes

conventionnelles, mais seulement deux revêtent cette forme « en ogive » caractéristique des boutons couverts de fils (NAT 1703). La majorité des exemplaires en métal sont coulés, alors que quatre sont emboutis, c'est-à-dire formés d'une partie plate enfoncée dans une autre concave (NAT 1744). Dans le cas des boutons coulés, la collection inclut un groupe de 17 boutons en étain et en alliage cuivreux munis d'une patte d'attache rectangulaire percée⁴. Leur surface bombée est décorée d'une simple ligne proche du pourtour. Des boutons du même type proviennent du *Machault* (Sullivan, 1986: 77). Si leur provenance reste inconnue, ils semblent assez communs pour l'époque et nous sont parvenus en un grand nombre d'individus identiques.

L'opération H24 a livré le plus grand nombre de boutons de tous les matériaux (58%), c'est-à-dire les deux de cuir (100%), 26 en bois (64%) et 12 en métal (46%). Les autres étaient répartis un peu partout sur l'avant de l'épave. Contrairement à ce qu'on aurait pu croire, les 17 boutons identiques n'étaient pas plus concentrés dans le même espace que les autres types. Comme ils proviennent de toute la surface du site, nous en déduisons qu'il s'agit d'objets personnels appartenant aux marins et aux soldats du bord.

Les 72 chaussures en cuir sont très fragmentaires, sauf quelques-unes (par exemple : NAT 1119 et 1765). Toutefois, leur étude préliminaire montre qu'il s'agit surtout de souliers usés de différentes tailles avec une forme relativement standard pour l'époque. Elles ont un talon épais en feuille de cuir (croupion) ou en bois, avec un bout rond et des passants pour une boucle à ancre (NAT 1119) ou simple (NAT 1182) (Figure 19). En plus de ces chaussures à boucle classique, la collection compte deux paires de types plus rares : des mocassins d'intérieur (NAT 709 et 1328) et des chaussures à lacets (NAT 1208 et 1232) (BDD Natière, 2005).

La langue de boucle NAT 1272 et les deux boucles à chaussure NAT 1271 et 1273 devaient être associés à l'une ou l'autre des chaussures de la *Dauphine* similaires. L'ardillon « en ancre » (NAT 1272) semble lié à l'une d'elles, puisque le matériau est le même et que ces trois objets ont été trouvés ensemble. Quant aux souliers, ils étaient concentrés dans les carrés H24 (20 individus), H23 (10) et H22 (6), puis autour. Ces trois carrés à eux seuls contenaient 30 chaussures ou 50% des exemplaires. Ainsi, il n'y a pas

⁴ NAT 1005, 1026, 1071, 1106, 1126 et 1163.

d'association spatiale entre les chaussures et les boucles, malgré leur complémentarité fonctionnelle. En plus, le nombre de boucles est très faible comparativement à celui des souliers.

Les peignes retrouvés, au nombre de cinq, sont des trois types les plus fréquemment rencontrés sur les sites archéologiques (Figure 20). Il s'agit de trois exemplaires cintrés à une rangée de dents fines, un exemplaire droit à une rangée de dents fines et un dernier peigne droit à deux rangées de dents fines et larges. Des peignes similaires proviennent de l'*Aimable Grenot* et du *Machault*⁵. En dernier lieu, les perles et les textiles qui complètent cette classe d'artefacts ne demandent pas de commentaires particuliers, outre le fait qu'ils étaient répartis partout sur l'épave. Cependant, la perle en bois (NAT 243) et plusieurs autres objets vestimentaires se situaient dans le seau en cuir NAT 216 au moment de leur découverte en 1999. Le seau renfermait au total quatre boutons en bois (NAT 241 et 242) et en cuir (NAT 244 et 247), une perle (NAT 243), un fragment de cuiller en bois (NAT 245), quelques-uns des ossements de rat retrouvés dans cette zone et des fragments de verre, dont un fragment circulaire plat (NAT 248). Cet ensemble (Fait 11), situé à l'avant tribord du navire (H24), ne peut être simplement l'effet du hasard et doit représenter la possession de l'un des artisans du bord. En extrapolant, on peut croire que la concentration de boutons dans ce carré provient de la cabine ou du coffre de ce même artisan.

À l'exception de ces objets évocateurs d'un métier à bord indéterminé, les articles vestimentaires représentés dans cette collection semblent être pour la plupart des possessions personnelles. La distribution, l'unicité de chaque objet et l'usure des matériaux suggèrent qu'il ne s'agit pas d'une cargaison.

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

⁵ Contrairement à ce qu'en dit Savary de Bruslons (1759-1765 : III, col. 101), ces peignes à deux rangées de dents qu'il nomme « à chignon » ne semblent pas destinés uniquement aux coiffures féminines. Sinon pourquoi les trouverait-on régulièrement à bord des navires?

Comprenant peu d'artefacts, cette catégorie fonctionnelle offre toutefois la possibilité d'apprécier une belle variété de couverts de table, de forme et de matériau divers. La collection compte 23 cuillers pour une fourchette et deux couteaux, sans compter les manches dont l'identification reste incertaine (NAT 1025, 2030 et 2196). Les cuillers sont donc largement majoritaires, notamment grâce aux exemplaires en bois de peu de valeur utilisés par les marins (Figure 21). Elles sont fabriquées en chêne, en buis (*Buxus sempervirens*) ou en bois exotique, mais aussi et surtout en hêtre (*Fagus sylvatica*). Trois d'entre-elles portent des marques distinctives probablement posées par leurs propriétaires. La première, NAT 1569, est une cuiller complète en buis dont le manche épais est marqué de profondes encoches sur un côté. La seconde, NAT 1426, porte une croix sculptée grossièrement en relief sur sa spatule. Enfin, le cuilleron NAT 1125 montre une fleur de lys assez finement exécutée sur son dos. Sans doute ces marques sont-elles des gestes de personnalisation des propriétaires. À cet effet, le lot d'objets retrouvés ensemble dans le seau en cuir et désigné sous le Fait 11 comprenait un fragment de cuiller (NAT 245), bien qu'elle ne porte aucune marque visible.

À l'inverse des cuillers individualisées par leurs propriétaires, deux des cuillers en étain parmi un ensemble de 9 à 11 individus portent des poinçons de production. La cuiller en étain NAT 1248, déformée mais complète, possède un manche épais se terminant par une spatule légèrement trifide typique de la période de Louis XIV (L'Hour et Veyrat, 2003b: 47). Le manche se prolonge également sous le bol par une langue d'aspic. Le dos du manche porte deux dates visibles, soient « 1691 » et « 170[...] », représentant respectivement la date de l'édit royal français instituant une taxe sur l'étain et l'année de production. L'autre exemplaire marqué (NAT 1558) possède lui aussi un cuilleron ové pourvu d'une langue d'aspic et un manche dont l'extrémité est en « pied de biche ». L'objet porte la marque de son propriétaire formée des trois initiales : un « F » au-dessus, accompagné des lettres « I » et « H » dessous (L'Hour et Veyrat, 2004: 46). Ce type de marque connu par ailleurs identifie le nom de famille du propriétaire la lettre du haut et les prénoms des époux en bas (Émond, 2000: 49). Le dos du manche porte également une croix potencée et le « X » certifiant la qualité de l'alliage en Angleterre (Cotterell, 1963: 49, fig 20). Cette cuiller, assurément de fabrication anglaise, est similaire à la précédente (NAT

1248), pourtant assimilée à une production française de par sa forme (L'Hour et Veyrat, 2004: 46).

La fourchette en laiton NAT 2155 porte elle aussi des poinçons qui permettent de certifier son origine française. Cet ustensile de table à trois dents possède un manche dont l'extrémité est élargie et trilobée. Au revers de la spatule se trouvent trois poinçons partiellement effacés. Le premier est le « C » couronné marquant généralement l'étain commun (Boucaud, 1958; Duroff, 1973). Le second représente un homme aux bras levés en corolle, dont les jambes écartées forment un « A » lié à un « B ». Enfin, sur le dernier poinçon figure une cavale au-dessus de l'inscription « LE FOLL » (F incertain). Il est possible que ces deux derniers poinçons représentent respectivement une marque de fabricant et une armoirie de famille.

L'un des manches retrouvés sans lame (NAT 2196) pourrait être celui d'une autre fourchette ou d'un couteau indifféremment, puisqu'il s'agit d'une forme normalement produite par paire, couteau et fourchette étant associés. Cet objet de valeur en ivoire devait porter une virole en argent aujourd'hui absente. Il a une forme cylindrique évasée avec une partie plus bombée vers l'extrémité. Celle-ci se termine en forme de pied annuaire plat, sans culasse. D'après Phil Dunning, ce type de couvert commence à être popularisé à la fin du XVIII^e siècle (Dunning, 2001). Toutefois, des manches similaires ont été découverts sur les épaves plus anciennes du *Saphire* (1696) et du *Elizabeth and Mary* (1690) (Dunning, 2001: 42-43; Émond, 2000) (Figure 22).

Un autre objet en ivoire (NAT 2196) a été trouvé lors des fouilles de la *Dauphine*, mais il s'agit d'un couteau cette fois. Son manche cylindrique est décoré d'une succession de lignes entrelacées alternant avec des motifs, pour l'un formé de lignes longitudinales et pour l'autre de lignes diagonales croisées dessinant des losanges. L'objet est pris dans une concrétion qui cache la lame et d'éventuels poinçons. Enfin, le dernier artefact de cette classe fonctionnelle est un couteau ou une fourchette identifiée NAT 356. Il s'agit d'une écaille en os de forme simple perforée de trois trous de fixation. Le plus éloigné de la lame est entouré de cinq petites pointes décoratives en métal. Quoique moins noble que l'ivoire et l'étain, le matériau de cet objet est assez finement travaillé.

L'analyse de la répartition spatiale de ces objets ne montre pas de concentration significative, ni pour les cuillers en bois, ni pour les autres ustensiles de plus grande valeur. Tout au plus, la distinction de ces deux ensembles permet-elle de voir que les cuillers en bois se situent davantage à l'avant du navire. Cependant le peu d'objets et leur grande dispersion jette un élément de doute sur cette séparation spatiale. Il reste que la majorité des artefacts de cette classe provient de l'opération H24, c'est-à-dire de l'endroit le plus riche du site, correspondant également à la zone du four, des assiettes et des plats en étain.

Une partie de cet assemblage devait appartenir au navire, placé sous la responsabilité du maître d'hôtel, alors qu'une autre représente des objets personnels. Toutes les cuillers en bois font certainement partie de ces objets à caractère individuel, en particulier celles qui sont marquées. Les ustensiles NAT 1558 et 2155 doivent aussi être considérés comme tels, puisqu'ils portent des poinçons familiaux

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

Cette classe fonctionnelle liée à la consommation du tabac concerne 16 pipes fragmentaires et un étui. Ce dernier (NAT 1175) est un petit coffret en buis finement sculpté à la forme d'un pistolet, pourvu d'un couvercle à glissière sur le dessus (Figure 23). Une pipe (NAT 1158) se trouvait intacte à l'intérieur, avec des restes de tabac dans le fourneau. Elle a été raccourcie afin de pouvoir s'insérer dans l'étui. Cependant elle ne porte aucune marque de fabrique. Ainsi, même s'il est difficile de connaître son lieu de fabrication, le coffret en lui-même est un objet unique très évocateur de l'importance accordée au « fumage » à l'époque et de l'importance de ce commerce pour les activités de consommation à caractère social (Bradley, 2001).

Le groupe compte cinq fourneaux de pipe identiques marqués « TO » sur l'arrière du fourneau, c'est-à-dire du côté du fumeur. Une telle marque serait celle d'un pipier de Bristol nommé Thomas Owen, actif entre 1698 et 1725. La morphologie des pipes et le contexte archéologique du naufrage permet même au spécialiste de préciser sa datation à une fourchette allant de 1700 à 1710 (L'Hour et Veyrat, 2000: 74-75).

Les autres fragments, incluant deux tuyaux spiralés de style hollandais (NAT 127 et 1374) (Bradley, 2001), ne permettent pas de fournir davantage de données chronologiques.

Ils n'ont pas non plus d'origine assurée. L'ensemble de ces quelques fragments n'est pas concentré dans une zone particulière du navire, même si plusieurs ont été découverts en surface du site dans le secteur de H24 et H25. Il ne devait donc pas s'agir d'une part de la cargaison. Au contraire, au regard de l'usure de quelques embouts et des traces de feu et de tabac marquant les fourneaux, toutes ces pipes semblent être des possessions personnelles de marin.

2.4 Contenants

2.4.1 Les contenants en terre cuite commune

La collection des contenants en céramique commune de la *Dauphine* est très diversifiée et compte au minimum 33 objets, malgré l'état préliminaire des travaux de remontage des objets. Toutefois, plusieurs productions peuvent d'ores et déjà être associées à des ateliers ou des régions productrices d'Europe. Ainsi, l'épave de la *Dauphine* a livré quelques céramiques du style de Sadirac (Bordeaux) et de Saintonge (Chapelle-des-Pots, près de Saintes), un poêlon en terre vernissée brune de la Ligurie (Italie du nord), une jarre du style ibérique et une pièce en céramique décorée attribuée aux ateliers de Giroussens, près de Toulouse. Ces artefacts sont accompagnées de plusieurs céramiques dont l'origine reste incertaine.

Terre cuite vernissée verte de France – style de Sadirac (M 1.1.2.4)

Deux cruchons (NAT 1042 et 2157), deux pots globulaires tripodes (NAT 753 et 1717) et une assiette tamponnée forment le premier groupe de céramiques communes identifié sur la *Dauphine*, assimilés aux productions du centre potier de Sadirac, à proximité de Bordeaux (Figure 24).

Les pièces produites à Sadirac sont tournées dans une pâte beige à chamois, parfois rouge pâle, avec des inclusions ferrugineuses, parfois assez grosses (jusqu'à un millimètre) et quelques bulles d'air. La glaçure est appliquée par trempage, assez couvrante et d'un vert olive foncé, avec un effet moucheté tirant parfois sur le noir aux endroits des particules ferrugineuses (Régaldo-Saint Blanchard, 1989).

Une assiette creuse à marli (NAT 1943) presque complète constitue l'une des plus belles pièces de l'épave. Il s'agit d'un objet bien tourné, couvert d'une glaçure vert olive de qualité orné d'un motif central en relief formé d'un chrisme formé d'un « H » surmonté d'une croix. Ce symbole chrétien est entouré d'inscriptions visibles sur une partie de la circonférence du tampon : « [...] EMI.D [...] ». D'après sa forme, cette assiette creuse correspond à une production de Sadirac de la fin du XVII^e siècle. Son aile courte et le bourrelet du pourtour de l'assiette protubérant vers le bas est caractéristique du milieu ou de la fin XVII^e s (Régaldo-Saint Blancard, 2007: com. pers.). Le tampon central est inédit, mais la technique en elle-même est fréquemment utilisée au cours de la même période dans tout le sud-ouest de la France, en particulier sur les bénitiers et les fontaines, mais jamais avec des inscriptions (Niellon et Moussette, 1985: 228). Ce poinçon devait indiquer une commande privée, peut-être destinée à un homme religieux (Régaldo-Saint Blancard, 2007: com. pers.). Il s'agit donc très certainement d'un objet personnel.

Cette pièce est à rapprocher d'une assiette similaire retrouvée sur le site de l'habitation de Champlain à Québec, dans un contexte daté de la première moitié du XVII^e siècle (1QU-2141-AVI-59). Bien qu'elle ne porte aucune inscription, l'assiette de Québec est décorée d'un poinçon central en forme de « H », quoique plus grand, et présumé désigner le roi Henri III. Elle porte également un décor de « zigzag incisé » sur son marli qui ne connaît pas d'équivalent (Niellon et Moussette, 1985: 227-230, fig. 34.1)

Les deux pots tripodes possèdent des formes pratiquement identiques, sauf que l'un d'eux (NAT 1517) est pris en partie dans une concrétion qui cache son anse. Celle de l'autre (NAT 753), attachée au ras du col et au bas de la panse où elle est bien lissée, montre une section ovale avec un creux en surface. Le fond est plat, mais la panse est presque sphérique, avec un décrochement marqué au niveau de l'épaule et un col assez évasé. Les pieds sont formés d'une boule de terre collée, puis étirée et repliée sur l'extérieur, une technique typique de Sadirac (Régaldo-Saint Blancard, 2007: com. pers.). Les deux exemplaires sont couverts d'une glaçure verte à l'intérieur et partiellement à l'extérieur.

La cruche à bec verseur ou « gargoulette » vernissée verte a une forme globulaire soulignée de rainures en plusieurs endroits, se terminant par un goulot droit, comme celui

d'une bouteille (NAT 1042). Le fond est plat et muni d'un pied annulaire droit marqué d'une incision. L'anse bien dégagée a la forme d'un croissant en section. Elle est attachée sur le col au niveau d'un bourrelet situé sous le goulot. Toutes ces caractéristiques et la forme du bec verseur tubulaire sont typiques de Sadirac, d'après ce que nous avons pu observer au musée local (Maison du potier à Sadirac, 2007; Régaldo-Saint Blancard, 1989d), mais ce type de bec n'a jamais été observé par P. Régaldo sur une telle forme (2007: com. pers.). Enfin, le dernier cruchon (NAT 2157), très fragmentaire, ne peut être identifié sur la base de sa forme aux pièces de Sadirac, mais plutôt par la nature de sa pâte et celle de sa glaçure.

Terre cuite commune avec engobe et vernissée verte – style de Saintonge (M 1.1.3.4 ; Gusset : t.c.g 101.1)

Le premier ensemble comprend quelques objets en terre cuite commune engobée de blanc avec une glaçure verte dans le style des ateliers de Saintonge, en Charente-Maritime (Figure 25). Le corps des productions de Saintonge est tendre et assez grossier, quoique doux au toucher. La couleur de la pâte va du blanc rosé au rouge pâle ou saumon et celle-ci contient des inclusions rouges (ocre) de taille variable. Les pièces du XVIII^e siècle sont couvertes d'une mince couche d'engobe blanc, puis d'une glaçure au plomb vert pomme ou incolore tirant sur le jaune. Elles peuvent aussi être enduites uniquement d'un vernis transparent, sans engobe. Les décors très variés sont généralement posés à l'engobe blanc ou brun. Les formes produites sont surtout destinées à la table, mais elles comptent également des jarres de stockage, des bouteilles, des réchauds, des poêlons et des pots à médicaments (Barton, 1981; Brassard et Leclerc, 2001: 49; Chapelot, s.d.).

L'oreille moulurée (NAT 1665) appartenant à une écuelle de grande taille est la seule pièce polychrome de l'ensemble. Cette écuelle est décorée en vert et marron d'une façon qui rappelle les productions du XVII^e siècle. Des pots au décor similaire proviennent de plusieurs sites en Amérique, dont place Royale à Québec (Lapointe et Lueger, 1997: 177, 202). Les autres formes en présence, soit un bord de petit pot (NAT 1629), un pot globulaire à anse (NAT 1669), une assiette plate à marli (NAT 1990) et un coquemar sont

simplement décorés d'une glaçure verte. Le plat en particulier est d'une forme typique bien connue par ailleurs (Barton, 1981: 12).

Terre cuite vernissée verte de France - autres (M 1.1.2.4)

Il est également intéressant de noter la présence de deux grandes choppes identiques (NAT 1666 et 1667), même si leur provenance reste pour l'heure inconnue (Figure 26). De forme cylindrique légèrement arrondie, ces pots sont munis d'une anse unique verticale et d'un rebord évasé avec un ressaut pour recevoir un couvercle. La pâte est brun rougeâtre en surface, alors que le corps est plus foncé, avec des inclusions ferrugineuses. Une glaçure verte sombre et mouchetée recouvre l'intérieur et une partie de l'extérieur des pots.

Les fonctions usuelles de toutes ces céramiques vernissées vertes sont par défaut le service et la consommation des aliments. Toutefois, les quelques coquemars retrouvées peuvent avoir servi à la cuisson des aliments, sinon au service des liquides. Les deux pots à anses pouvaient avoir une fonction de conservation indéterminée. La répartition de ces productions sur l'épave ne permet pas d'établir exactement leur utilité à bord, mais elles sont nettement plus nombreuses à l'avant (en particulier en H24) que partout ailleurs sur l'épave. Elles sont donc considérées comme du matériel de bord, à l'exception de l'assiette tamponnée qui serait la propriété d'un individu.

Terre cuite rouge engobée de blanc et vernissée à décor vert et brun – style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.3 ; Gusset T.C.G. 102.1)

Une petite assiette plate à marli étroit de 22 cm est identifiée aux ateliers de Giroussens, dans le Midi toulousain, à quelques kilomètres au nord de Toulouse (Figure 25). Cette terre rouge dure, assez fine et bien tournée, couverte d'un engobe blanc, porte un décor central en forme de tulipe peint en vert et brun, ainsi qu'un liseré vert sur son marli. D'autres petites assiettes similaires, de même matériau, décor et forme sont connus à Giroussens et au Musée de Rabastens (Ahlzell de Toulza, 2007 com. pers.). Les productions de Giroussens sont attestées sur plusieurs épaves françaises atlantiques contemporaines de la *Dauphine*, et notamment sur l'*Aimable Grenot* et le *Machault*. Cette assiette unique appartenait vraisemblablement à la vaisselle de bord du navire.

Terre cuite orangée vernissée au plomb transparent

Un seul objet (NAT 1946) en terre brun orangé avec une glaçure au plomb transparente a été découvert sur la *Dauphine*, qui s'apparente aux productions d'Italie du Nord, mais ni sa glaçure ni sa pâte ne correspondent aux productions de Ligurie (Brassard et Leclerc, 2001: 22-23). Il s'agit d'un poêlon ou d'une panne à trois ou quatre pieds, muni d'une poignée et d'un bec verseur, entièrement recouvert d'une glaçure marron avec des teintes verdâtres. Le corps de l'objet est orangé tirant sur le rose. La surface, visible aux endroits où la glaçure s'est écaillée, est rose-marron. Il servait communément à la cuisson des aliments. La pièce provient de l'opération H20, soit du centre du navire. Comme l'objet est unique, il ne s'agirait pas d'une cargaison, mais plutôt d'une vaisselle culinaire de bord.

Terre cuite commune grossière à glaçure jaune ou verte peu couvrante

La pâte des marmites et des jattes de ce groupe non identifié est dure, légèrement sableuse et elle contient de nombreux petits cristaux de quartz et des particules de mica. Le corps des céramiques est de couleur très variable, de rouge brique ou gris à chamois plus ou moins foncé, selon la cuisson (Figure 27). Malgré la ressemblance de ces pièces avec les productions de Cox (Picart, 1997; 1999) et de Lomagne (Costes et Deschamps, 2001) la forme et le matériau des céramiques de la Natière ne correspondent pas à ce qui est connu archéologiquement dans la région, selon les spécialistes locaux consultés, Joseph Picart (2007: com. pers.) et Liliane Deschamps (2007: com. pers.).

Les marmites globulaires (NAT 150, 254 et 755a et b) portent deux anses fixées sur le rebord et sur la panse. Leur fond est parfaitement plat, même s'il n'y a pas de décrochement entre le fond et les bords. Deux exemplaires présentent un ressaut intérieur destiné à recevoir un couvercle. Ces objets ne portent aucun décor, sauf une glaçure au plomb très mince autour du bord à l'intérieur et un peu à l'extérieur, de même qu'au fond. La glaçure est transparente, avec une teinte verdâtre, appliquée par saupoudrage. Enfin, un petit pot à fond plat muni d'une anse (NAT 1231) s'apparente à ce groupe par sa pâte et sa glaçure.

Les deux jattes identiques (NAT 376 et 513) possèdent un bec verseur ainsi que quatre petites « oreilles » de préhension sur leur bord. La forme est aussi creuse que large,

avec une panse arrondie qui atteint presque la verticale près du bord. Celui-ci forme un angle qui crée un rebord plat horizontal et une lèvre arrondie simple. Il ne s'agit pas de contenant engobé et décoré comme l'est la vaisselle de table, mais plutôt des récipients dont le pâte et la glaçure s'apparentent à celles des marmites culinaires. Toutefois, les jattes montrent une glaçure verdâtre et jaunâtre mouchetée plus intense que celle des marmites, peut-être parce qu'elle n'a pas été altérée par la cuisson des aliments. L'identification de ces jattes aux productions de Cox est exclue, car les exemplaires observés à ce jour lors des fouilles à Cox même sont radicalement différents : ils portent plusieurs ressauts extérieurs et sont toujours engobés puis décorés et ils ne portent jamais d'oreille de préhension ni de bec verseur (Picart, 1999: 582).

Le pot à anse NAT 1231 a une panse légèrement globulaire et un fond plat. Hormis son fond plat et sa petite taille, le profil du col et de l'anse ressemblent beaucoup aux marmites précédemment décrites. L'objet est tourné dans la même pâte grossière et mince, de couleur rouge-chamois avec des inclusions de quartz. Le fond interne du pot est couvert d'une glaçure transparente au plomb légèrement verdâtre. Il ne porte aucune trace d'utilisation sur le feu.

La répartition des objets montre une concentration marquée à l'avant du navire, dans la zone de la cuisine. En effet, bien que la jatte NAT 376 n'ait pas de localisation archéologique connue, trois marmites et une jatte proviennent de l'opération H24, alors qu'une marmite se situe en H25. Ces objets semblent donc liés de façon claire à la cuisine du navire. D'ailleurs, les marmites, en particulier NAT 254, portent les traces d'une utilisation sur le feu. Le pot à fond plat (NAT 1231) se distingue du lot puisqu'il provient du carré I24-6/9, mais l'ensemble reste tout de même attribué à la classe du matériel de bord servant probablement pour la préparation des aliments.

Terre cuite commune sans glaçure – style ibérique (M 1.1.1.1 ; Gusset : T.C.G. 1.1)

Une grande jarre entière de style ibérique (NAT 138) a été découverte à l'avant du navire (Figure 28). Il s'agit du seul objet de ce type trouvé à bord de la *Dauphine*. Ce contenant ovoïde à fond plat, sans pied est muni de deux bandeaux de préhension peu prononcés et en arche, sur l'épaule. Le col est court et évasé pour recevoir un couvercle,

avec une lèvre nettement élargie de forme arrondie. Le contenant est couvert à l'intérieur d'une glaçure au plomb, de couleur jaune-ocre tirant vers le vert et des restes d'engobe blanc subsiste sur sa surface.

Deux exemplaires similaires sont conservés au Musée de Toulouse-Lautrec à Albi, en France. Une autre provient des épaves espagnoles de l'Invincible Armada. I. N. Hume décrit des jarres identiques provenant de divers sites anglo-américains du XVIII^e siècle, en Amérique et aux Indes orientales. Elles semblaient communément glaçurées au plomb incolore à l'intérieur et engobée totalement ou partiellement à l'extérieur, en blanc ou en chamois (Hume, 1969: 143-144). Ces contenants servaient généralement au transport et à la conservation des aliments, notamment des olives et de l'huile d'olive. Ce type de jarre pouvait aussi servir de « charnier » à bord des navires, pour conserver l'eau fraîche. La jarre de la *Dauphine* (NAT 138) provient de l'opération H25 ; elle faisait donc probablement partie de l'équipement de bord du navire.

Répartition globale des céramiques communes

Les pièces en céramique commune se trouvaient massivement à l'avant du navire (Figure 29), sauf quelques-unes au centre du gisement : H20 (6), I20 (4), H21 (1) et K21 (1). Dans les faits, 78% des céramiques proviennent des opérations H24 (60%) et H23 (18%). Il y a donc une concentration marquée dans la zone de la cuisine ou dans la zone identifiée comme un rangement pour la vaisselle de table (voir section 2.4.6). Les marmites de Cox, la jarre ibérique et plusieurs contenants utilitaires proviennent de cette zone en particulier. L'ensemble des pièces en céramique commune de la *Dauphine* appartient à la catégorie du mobilier de bord destinés soit à la consommation, soit à la préparation des aliments.

2.4.2 Les contenants en faïence

Faïence blanche (M 1.2.1)

La *Dauphine* a livré un ensemble de 10 pots à pharmacie en faïence blanche (Figure 30). Ces pots sont de la forme la plus typique, c'est-à-dire cylindrique avec un creux près du bord (Genêt, 1980). Toutefois, leur fond est légèrement voûté. Le pot NAT 1586 a des parois ondulées sur toute sa hauteur, contrairement aux autres aux parois lisses à

l'extérieur. Même s'il existe plusieurs émaux de couleur et de brillance distinctes au sein de cet assemblage, il est difficile d'y reconnaître des productions liées à tel ou tel centre potier. Néanmoins, l'ensemble se distingue nettement des pots à pharmacie de l'*Aimable-Grenot* (Natière 2). En effet, mis à part le pot NAT 1586, les contenants de la *Dauphine* ne possèdent pas de « piedouche » (L'Hour et Veyrat, 2001: 45; 2002: 45) et leur paroi est lisse près de la base.

Ces « piluliers » ont été découverts principalement en H20-7/9 (4 pots) et H21-2 (3 pots), mais aussi en G21-8 et en H19 (2 pots). Ils sont donc circonscrits assez nettement au centre de l'épave, non loin de l'endroit d'où proviennent les instruments du chirurgien apothicaire dont il sera question plus tard (section 2.9 sur les outils).

Faïence décorée de bleu (M 1.2.1)

Le groupe des faïences décorées compte lui aussi des pots à pharmacie, soient trois objets fragmentaires ou plus, décorés de motifs bleu (NAT 1375, 1698, 1854). L'un d'eux (NAT 1854) est décoré de trois bandes simples surmontées de deux lignes sinusoïdales en contre phase, puis de deux autres lignes, plus haut. Ce décor reste incomplet et n'est reconstruit qu'à partir de quelques fragments. NAT 1375 pourrait représenter un pot similaire ou encore la même pièce, sans certitude (Figure 30). Dans tous les cas, ce décor est identique à celui observable sur une ou plusieurs pièces du *Maidstone* de 1747 (BDD Drassm, 2005: 389 MAD 85). Enfin, le dernier exemplaire (NAT 1698) n'est qu'un fragment décoré d'une bande bleue.

Faïence émaillée espagnole (M 1.2.1.4) ou hollandaise (M 1.2.1.4)

L'écuelle NAT 1632 est un contenant creux à fond plat muni d'un petit pied annulaire et aux parois évasé légèrement concave (Figure 28). Le rebord est droit et la lèvre arrondie, cependant les oreilles sont absentes. L'objet blanc bleuté est décoré d'une bande bleue à l'intérieur près du bord, puis d'une autre autour du fond. Le motif central est constitué de quatre « V » stylisés largement ouverts et superposés, comme de longues feuilles. La fonction et l'origine précises de cette pièce sont indéterminées, mais elle se trouvait dans l'opération H20, près des articles du chirurgien et des pots à pharmacie.

Faïence décorée de style a compendiario français de Nevers (M 1.2.1.1, type 3)

Trois petits « pots à eau » (pichets) et une tasse à pucier de facture similaire complètent l'assemblage des faïences décorées (Figure 31). Ils correspondent à une production d'inspiration italienne typique du début du XVIII^e siècle à Nevers appelée *a compendiario*. Les deux premiers pichets ont une forme et des dimensions identiques (NAT 129 et 172). Ils ont un fond concave avec un pied annulaire évasé. La pâte est jaune foncé et la glaçure blanc grisâtre avec une teinte bleutée. Le corps globulaire de ces pichets présente un épaulement marqué lors de la transition vers le col. Le bec verseur est droit et se démarque du corps à partir du même épaulement. Ils sont tous deux décorés d'une fleur grossièrement exécutée sur le devant en camaïeu bleu. Le troisième pichet (NAT 119) se distingue des deux autres par l'absence d'épaulement et un bec verseur standard nettement plus petit et recourbé (L'Hour et Veyrat, 2000: 36). Sa pâte est également plus rouge que celle des deux autres, mais son émail est de la même couleur. Ce dernier « pot à eau » affiche une tulipe avec des feuilles en bleu et jaune, dont la partie florale est soulignée d'un trait au manganèse presque incisé à la surface. Malgré quelques différences, la forme générale de ces pichets et le style de décor particulier incitent à les considérer tous comme des productions nivernaises.

Fait intéressant, trois petits « pots à eau » de forme similaire et un autre de taille supérieure ont été découverts à Québec, dans les latrines de la maison Perthuis à place Royale (1650-1760). Un grand pichet proviendrait de Louisbourg (Dunton, 1971 : 19). L'un des petits est non décoré (1L-171), alors que les deux autres (1L-226 et 405) montrent des fleurs bleues de même facture que celles observées sur Natière 1. L'un d'eux (1L-405) est attribué aux ateliers de Nevers (Genêt, 1980: 162-163). Les deux pichets de grande taille de Québec (1L-176) et Louisbourg portent un décor polychrome bleu et jaune du même style, quoique plus élaboré que les autres. Ils sont eux aussi possiblement produits à Nevers (Dunton, 1971; Genêt, 1980: 19) (voir Figure 167). Enfin, les mêmes latrines contenaient également deux bassines en faïence blanche (1L-218 et 1L-17) au décor identique à celui du pichet 1L-226 (Genêt, 1980: 116-117; L'Anglais, 1994: figures 79, 80 et 93.).

Enfin, la tasse NAT 207 porte un seul motif en son centre. Il s'agit d'une fleur bleue de la même famille que les précédentes, mais sans trait au manganèse. Cette petite tasse a une forme hémisphérique écrasée avec un pied annulaire vide. Elle est munie d'une anse ronde surmontée d'une oreille trilobée et moulurée. Sa forme est très proche des taste-vins STVH 438 et 287 découverts sur les épaves A/B et E de Saint-Vaast-la-Hougue et de la tasse NAT 494 provenant de l'*Aimable Grenot*, même si les décors sont différents (Figure 84). Cette forme de faïence à décor bleu se retrouve également dans la collection des latrines de la maison Perthuis à Québec, où un taste-vin avec un décor très similaire à celui de l'*Aimable Grenot* a été découvert. Ce taste-vin (1L-159) est d'ailleurs identifié au style de Nevers (Genêt, 1980: 206-207). Enfin, il existe également une tasse de même forme au décor floral central un peu plus près de celui de NAT 494 dans les collections du Musée de la vie bourguignonne P. de Puycousin à Dijon, en France (Rosen, 1995: 119).

Selon J. Rosen (2006: com. pers.), ces pièces correspondent par la forme et le décor au style *a compendiario* français produit à Nevers à partir de l'extrême fin du XVII^e jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Toutefois, d'autres faïenceries fabriquaient des pièces similaires au même moment en France et certains exemples de la place Royale de Québec leur seraient attribués (Rosen, 2006: com. pers.).

Les faïences décorées de l'épave de la *Dauphine* se situent dans une zone assez vaste au centre et à l'avant du navire. Les pots à pharmacie et autres pots indéfinis à décor bleu proviennent des opérations G22 et H20, dans la zone de fracture nord des structures architecturales. Il convient donc de les considérer comme les autres pots à pharmacie non décorés trouvés dans la même zone, soit du matériel de bord et non pas une cargaison. Quant aux trois pots à eau et au taste-vin, ils proviennent tous d'un sondage effectué en 1999 dans les opérations H24 et H25, c'est-à-dire à l'avant du navire à tribord. Malheureusement, l'écuelle NAT 1632 n'a pas de provenance connue. En somme, les pots de faïence pourraient faire partie de l'équipement du chirurgien apothicaire, alors que la tasse et les pichets retrouvés ensemble devaient faire partie de la vaisselle de table des officiers sous la responsabilité du maître d'hôtel.

2.4.4 Les contenants en grès

Le petit ensemble mobilier des contenants en grès de la *Dauphine* est limité en nombre, mais il comprend une belle variété de productions françaises, la plupart représentant des formes complètes ou presque. Ainsi, la collection comprend du grès français de Beauvaisis, de la Loire, de Basse-Normandie, de même que deux pièces en grès rhénan.

Grès cérame grossier français non glaçuré à pâte claire (M 1.3.1.2)

La classe du grès grossier français non glaçuré français (Figure 32) comprend les productions du Beauvaisis, dans le pays de Bray, proche de Rouen, et celles de la vallée de la Loire, près de Nevers (Puisaye et Haut-Berry). Bien que plusieurs formes produites par ces différentes régions productrices soient clairement identifiables, d'autres continuent de poser problème quant à leur provenance (Décarie, 1999). En effet, selon Brassard et Leclerc (2001: 101) « les grès de Beauvaisis et de la Loire sont semblables par leur texture très fine et leur couleur claire et sont donc difficiles à départager sans analyse chimique ». Ils sont réunis sous l'appellation de « grès à pâte claire » (M 1.3.1.2).

Cinq pots cylindriques plus ou moins évasés en grès de Beauvaisis ont été découverts sur l'épave, dont trois assez semblables, bien que de tailles différentes. Ces pots dits « à conserve » ou « à onguent » ont une forme cylindrique légèrement évasée, avec un rebord en bandeau caractéristique des pots à conserve (Décarie, 1999: 55). Ces contenants étaient fermés à l'aide d'une toile ou d'un papier ciré ficelé près du bord. Les exemplaires en présence portent typiquement une crête extérieure qui pouvait retenir la ficelle de glisser vers le bas. Le corps de ces grès est très dur et de texture homogène, avec seulement quelques inclusions noires. La pâte a une couleur beige pâle tirant parfois au brun-rouge.

Les pots NAT 1800 et 1637 ont cette couleur brun-roux inégalement répartie sur l'objet qui est typique des grès de Beauvaisie (Brassard et Leclerc, 2001: 101). Une pièce identique à celles-ci provient de l'épave de *La Belle* (Texas, 1686) (Bruseth et Turner, 2005: 99). Les autres ont une couleur de surface gris beige mouchetée ou beige pâle. Dans tous les cas, ces types de pot avec une lèvre éversée et une crête sont à rapprocher des productions de Beauvaisie (Décarie, 1999: 55-57). D'après la forme de son bord, le pot à conserve NAT 1581 proviendrait plutôt de la région de la Loire. En effet, des pièces

similaires provenant de place Royale à Québec sont attribuées aux ateliers de la vallée de la Loire (Décarie, 1999: 78-79), mais cette identification reste incertaine.

Enfin, le dernier artefact du groupe est un pichet entier à pâte claire et au corps légèrement arrondi, avec un rétrécissement au niveau du col marqué par une double cannelure (NAT 112). Le bord du pichet est muni d'une lèvre double en bourrelet avec un petit bec verseur légèrement pincé. L'anse a la forme d'un ruban renflé sur les côtés. Elle est fixée à la panse et sur la seconde lèvre. D'après E. Veyrat, l'anse est typique de la région du Puisaye, dans la vallée de la Loire (BDD Natière, 2005).

Ces pots à conserve proviennent tous du centre de l'épave, puisque les trois pots à conserve en grès beauvais étaient situés dans les opérations H19, H20 et G20-9 (sud), au centre du gisement. Ils sont donc associés par les archéologues E. Veyrat et M. L'Hour au matériel du chirurgien de bord (L'Hour et Veyrat, 2004: 47-51). Quant au pichet NAT 112, il provient de l'avant du navire, en I24.

Grès cérame grossier français non glaçuré de Basse-Normandie (M 1.3.1.1)

L'autre ensemble de grès cérame bien identifié sur l'épave est une production de Basse-Normandie (Figure 33). Il s'agit de contenants utilitaires fait d'une pâte grise très dure, sonnante et vitrifiée. La pâte des objets ne contient pas de petites particules blanches, sauf celle de la bouteille.

Les jarres sont d'une couleur uniforme gris brun pâle à l'intérieur, alors que l'extérieur est de couleur inégale de gris à marron. La plus complète (NAT 752) a une forme très standard : un fond plat légèrement concave avec un corps ovale et une épaule arrondie près d'un col presque inexistant. L'ouverture est large et la lèvre est retournée à l'extérieur et aplatie vers le bas. Une anse rubanée mince part de la panse pour venir s'attacher sur la lèvre, au niveau du bord. Plusieurs exemplaires identiques proviennent de l'*Aimable Grenot*, de la rade de Solidor, de Louisbourg et de la place Royale à Québec (Décarie, 1999: 27; Dufournier et Flambart, 1987; Langouet, 1983). La fonction usuelle de ces jarres était la conservation des aliments, surtout du beurre, mais aussi de la graisse et des saumures (Dufournier et Flambart, 1987).

La base de flacon (NAT 1674) et le petit col de pot (NAT 1952) ont une pâte gris-beige, alors que les fragments de bouteille (NAT 215) ont un corps marron pour une surface similaire. Toutefois, ces trois objets ont une surface externe grise uniforme, plus ou moins bleutée. Leur forme est identique aux pièces plus complètes trouvées sur l'*Aimable* (bouteilles et petits pots) et à la place Royale de Québec (fiolle) (Décarie, 1999: 43-44; L'Hour et Veyrat, 2002: 36-37). Ainsi, il n'est pas nécessaire de les décrire en détail ici. Néanmoins, la couleur de ces derniers grès comme celle des jarres incite à les considérer comme étant originaires du Domfrontais. Les bouteilles servaient au cidre et au calvados, alors que les pots et les petits flacons contenaient habituellement des produits pharmaceutiques divers (Dufournier et Flambart, 1987). L'étude de la distribution de ces quelques pièces en grès normand ne montre pas vraiment de concentration, peut-être parce que leurs fonctions à bord étaient diverses. Ainsi, les pots à conserve proviennent respectivement de H23 et J20, alors que le petit flacon de pharmacie a été découvert en I24 et la bouteille en H24. Le col de petit pot NAT 1952 n'a pas de provenance connue.

Il semble donc que les pièces en grès normand faisait partie de la vaisselle de bord du navire. Elles ne sont ni assez nombreuses ni assez concentrées dans l'espace pour faire partie d'une éventuelle cargaison, ce qui serait quand même surprenant pour ce corsaire.

Grès cérame grossier rhénan brun glaçuré au sel (M 1.3.2.7)

Le dernier groupe de grès concerne deux cruches en grès rhénan communément appelées « bellarmines » (Figure 34). Cette production très connue et commercialisée à travers tout l'Occident dès le XVI^e siècle par les Hollandais est facilement identifiable par sa forme et son apparence. Elle était fabriquée principalement par les ateliers de Raeren et de Frechen, dans la vallée du Rhin, près de Cologne (Allemagne). Cependant, les Anglais produisaient des cruches identiques à partir de 1761, ce qui rend dès lors difficile leur identification (Brassard et Leclerc, 2001: 115-116). Les bellarmines se retrouvent sur tous les sites archéologiques importants d'Amérique du Nord et d'Europe (Brassard et Leclerc, 2001: 115-116), de même que sur un nombre incalculable d'épaves françaises, anglaises et surtout hollandaises, depuis le XVI^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle (Gaimster, 1997).

Les bouteilles produites ont toujours la même forme générale, mais la taille varie énormément. Il s'agit d'une cruche de forme globulaire avec un fond plat et un col court et trapu sans bec verseur, avec une anse de section ovoïde (Brassard et Leclerc, 2001: 115-116). La pâte est épaisse, dure et hautement vitrifiée, ce qui en fait un contenant très résistant et étanche. Le corps est beige clair, alors que la surface a une apparence mouchetée beige et brun (parfois presque noir) caractéristique. Cette apparence est due à l'usage d'une glaçure au sel particulière. Les cruches bellarmines sont typiquement décorées d'un masque barbu imprimé à la base du col à l'opposé de l'anse. Elles portent également des médaillons sur leur panse représentant des armoiries ou des pseudo armoiries (Brassard et Leclerc, 2001: 115-116).

Deux cruches similaires mais de taille différentes proviennent de l'épave Natière 1. La plus grande (NAT 1036 : 42 cm) a une lèvre formée de deux bourrelets superposés. Le haut de la panse est décoré d'une figure de barbu grotesque et de plusieurs symboles en forme de « D » tamponnés par groupe de trois (BDD Natière, 2005). Elle est décorée d'un médaillon représentant une (pseudo?) armoirie couronnée complexe avec quatre quartiers animés de vols et de lions passants (L'Hour et Veyrat, 2004: 42). La plus petite (NAT 2044 : 27 cm) a une forme identique à l'exception du goulot décoré de moulures élaborées de bourrelets et de rainures. Elle porte un barbu grotesque sur son col, mais aucun symbole en « D ». Son médaillon montre un décor végétal rayonnant de feuilles.

La fonction usuelle de ces bouteilles est la conservation du vin ou de la bière, mais ces contenants très solides étaient réutilisés à plusieurs autres fins (Brassard et Leclerc, 2001: 115-116). Notamment, il semble que ces cruches aient été beaucoup utilisées pour le transport du mercure, comme en témoignent celles trouvées sur les épaves du *Lastdrager*, du *Kennemerland*, du *Velgulde Draeck* et du *Princess Maria* (Gaimster, 1997). On s'en servait aussi sur les navires pour le transport de produits médicaux, de l'huile et de l'alcool, mais alors plutôt comme possession personnelle ou vaisselle de bord que comme cargaison, selon une revue de littérature sur la question effectuée par L'Hour et Veyrat (2004: 41-42). Les bellarmines de la *Dauphine*, découvertes respectivement en I24 et J19/J20, devaient servir en cuisine, car rien n'indique qu'elles appartenaient à un membre d'équipage. Ces deux pièces seules ne peuvent pas raisonnablement constituer une part du chargement.

2.4.5 Les contenants en verre

La collection de la *Dauphine* compte 50 contenants en verre, dont au moins 32 pièces en verre au charbon. Il s'agit d'abord des bouteilles dites « à vin », de forme plus ou moins globulaire, et de bouteilles à panse carrée dites « à casier ». Le groupe du verre comprend ensuite un ensemble de 13 contenants en verre bleu-vert français, dit « verre fougère », auquel s'ajoutent les sept bouchons en étain qui leur sont associés. Enfin, la collection inclut une fiole en verre incolore sans plomb et un bouchon de carafe ou fiole en verre vert-jaune non identifié, objets inusités sur lesquels nous n'avons pas trouvés d'autres informations.

Verre de couleur vert foncé de type britannique (M 2.3.1.2) et français (M 2.3.1.1)

Les bouteilles à vin

Les bouteilles à vin et à casier de la *Dauphine* sont en verre vert foncé, un type de matériau obtenu par les verreries au charbon (Figure 35). La panse des bouteilles à vin du XVII^e et du début du XVIII^e siècle a une forme globulaire dite « en oignon » très caractéristique et un enfoncement marqué. Il s'agit de contenants communs à tous les sites archéologiques européens de l'époque moderne ; pourtant l'origine des pièces est difficile à établir avant le milieu du XVIII^e siècle. En effet, les bouteilles françaises de cette époque semblent avoir une forme imitant celles d'Angleterre et de Hollande, volontairement ou pas (Losier, 2005a: 34, 37-38). Ainsi, les critères d'identification utilisés ne peuvent s'appliquer que de façon très relative, sans certitude (Gawronski *et al.*, 1992: 399; Sullivan, 1979) (Figure 36).

Formes complètes	Numéros d'inventaire
Forme 1. « écrasée »	NAT 106, 107, 379, 382, 384, 425, 445, 1831, 1636
Forme 2. « haute »	NAT 1267, 507
Forme 3. « haute et presque cylindrique »	NAT 108 et 1407
Forme 4. « globulaire sans épaupe »	NAT 101, 102 et 610

Tableau 3. Quatre types de bouteilles à vin en verre vert foncé sont définis sur la base de leur morphologie.

D'après le décompte des fonds, un minimum de 31 bouteilles « oignon » ont été découvertes sur l'épave de la *Dauphine*. Les plus complètes montrent des formes assez différentes qui peuvent se regrouper en trois ou quatre types distincts, même si cela n'est pas nécessairement le signe de productions différenciées (Losier, 2005a). Le commerce des bouteilles de gros verre vides était également monnaie courante d'un pays à l'autre.

Le premier type comprend neuf bouteilles avec une forme très aplatie, une panse moins haute que large et une épaule horizontale (NAT 106, 107, 379, 382, 384, 425, 445, 1831, 1636). L'enfoncement est en forme de dôme ou d'ogive. Les bouteilles du second type sont au nombre de deux seulement (NAT 1267 et 507). Elles sont plus hautes que les premières et asymétriques, avec des côtés légèrement aplatis et rétrécis vers le haut. Enfin, les deux bouteilles du troisième type (NAT 108 et 1407) sont peut-être à rapprocher de celles du deuxième type, puisqu'elles ont également une forme assez haute. Toutefois, elles sont presque cylindriques, c'est-à-dire avec des côtés beaucoup plus verticaux. Enfin, le dernier type regroupe trois bouteilles avec une panse globulaire aplatie sans épaulement marqué (NAT 101, 102, 610).

Dans l'état actuel des connaissances, il est difficile de s'avancer quant à l'origine de tel ou tel type. En effet, l'inventaire actuel effectué sur le terrain ne tient pas compte pour la majorité des pièces de critères discriminatoires comme la forme de l'enfoncement, de la bague et de la lèvre, ni même de la présence ou l'absence de marque du pontil. De plus, ce n'est qu'à partir du milieu du XVIII^e siècle que des formes distinctes, voire même régionales émergent. Catherine Losier reconnaît tout de même au sein de l'assemblage quelques formes assez caractéristiques, soit quatre bouteilles anglaises de la première moitié XVIII^e siècle (NAT 101, 102, 106 et 107) (Losier, 2006: com. pers.).

La fonction usuelle des bouteilles était de contenir des liquides, le plus souvent de l'alcool, du vin ou de l'eau minérale. Toutefois, en France, on utilisait préférentiellement les tonneaux pour commercialiser l'alcool, contrairement aux pays non producteurs (Losier, 2005a: 40-41). Savary de Bruslons écrit à ce propos que : « des bouteilles de gros verre, dont l'usage & la consommation sont devenus très considérables, depuis qu'on a cru que les plus excellents vins se conservoient mieux dans ces bouteilles que sur leur lie » (Savary des Bruslons 1759-1765, 4 : col. 1191).

L'étude de la distribution des fragments de bouteille en verre vert foncé montre que ces dernières proviennent majoritairement de l'avant du navire, surtout en H24 et en I24-1/2, où 20 bouteilles ont été retrouvées, soit 59% du total (Figure 37). Les autres bouteilles proviennent des opérations adjacentes H23 et I23, ainsi qu'en J18 et J20. Cette concentration dans la zone identifiée comme la cuisine du navire est le fait du conditionnement des bouteilles dans différentes cuves. En effet, quatre bouteilles se trouvaient rangées dans une cuve cylindrique en métal blanc (NAT 213, Fait 1) doublée de cuir à l'intérieur (L'Hour et Veyrat, 2000: 32). Une autre cuve similaire (NAT 383, Fait 12), quoique très dégradée, contenait encore deux ou trois bouteilles enveloppées dans du cuir (L'Hour et Veyrat, 2001: 36). Enfin, plusieurs ont été retrouvées en association avec des piles de vaisselle du carré H24. C'est le cas notamment des bouteilles NAT 425 et 445, retrouvées respectivement dans un plat de service et dans une assiette en étain (L'Hour et Veyrat, 2001: 36).

Les flacons « à casier »

L'origine des flacons « à casier » est tout aussi difficile à déterminer, sinon davantage, car la forme n'évolue que très peu durant toute l'époque moderne (Lapointe et Lueger, 1997; Sullivan, 1979). Au surplus, la plupart des exemplaires découverts ne sont pas complets. Ces flacons carrés ont une paroi très mince et un fond épais (Figure 38). Ils sont un peu plus larges à l'épaule qu'à la base, avec des coins arrondis et un fond plat ou presque plat. Lorsque l'objet est assez bien conservé, on observe que l'épaule est courte, bien marquée et arrondie, avec un col presque inexistant. Les exemplaires les plus grands, NAT 124, 125, 134, 135 et 136 (Fait 2) ont été découverts dans une caisse en bois à 12 compartiments (NAT 142). Leur largeur varie de 9,4 à 10,0 cm, pour une hauteur d'environ 23 cm. Les autres flacons, plus petits et dont la hauteur n'est pas connue, possèdent des côtés de 6,2 à 7,5 cm, selon les exemplaires.

Les goulots de ces contenants, découverts séparément, sont typiquement munis d'une bague filetée et d'un bouchon vissé en étain caractéristique. Trois de ces bouchons (NAT 210, 275 et 347), trouvés seuls à proximité du casier NAT 142 (Fait 2) et en bon état, portent encore un timbre anglais circulaire sur leur face supérieure représentant une rose de Tudor (ou « rose d'étain ») couronnée (L'Hour et Veyrat, 2000: 32-33). On a également

observé sur le bouchon NAT 347, mieux conservé que les autres, les initiales « I » et « W » de chaque côté de la couronne. Ainsi, il semble que plusieurs flacons carrés de la *Dauphine* soient d'origine anglaise, en particulier ceux du casier près duquel ont été découverts les bouchons en étain. Ces contenants pouvaient contenir de l'alcool, de l'huile, voire des fruits dans l'alcool, des marinades ou des olives. À cet effet, une *Nature morte avec châtaignes, olives et vin* de Pedro de Camprobin (1663) montre un contenant carré muni d'un bouchon d'étain qui paraît contenir du vin (L'Hour et Veyrat, 2004: 31).

Les flacons à casier ont une aire de répartition très proche de celle des bouteilles à vin précédemment décrites, mais décalée au centre du navire (est), vers H25. Effectivement, cinq de ces huit ou dix flacons proviennent de l'opération H25. Il s'agit de ceux retrouvés dans le casier NAT 142 (Fait 2). Les autres proviennent de H24, I20 et J21. Quant aux bouchons en étain, ils étaient situés à proximité du casier, soit en H25, sauf deux trouvés en H24. D'après leur position, les bouteilles à vin comme les flacons semblent avoir été rangés près de la cuisine au moment du naufrage. Peut-être s'agissait-il d'un réduit à l'usage du maître d'hôtel ou du cuisinier dans lequel on rangeait une partie des vivres pour le voyage ? À tout le moins, cette hypothèse est plausible au regard du conditionnement donné à ces objets, dont une bonne part étaient bouchés lors du naufrage. Leur fonction à bord était donc liée à l'équipement de bord.

Verre teinté bleu-vert commun français (M 2.2.4)

La collection de la *Dauphine* compte plusieurs contenants français utilitaires en verre teinté bleu-vert communément dit « de fougère » ou « de forêt », puisqu'il était fabriqué par des verreries forestières (Brassard et Leclerc, 2001: 179-182) (Figure 39). Le verre ainsi produit a une couleur bleu-vert ou vert pâle aux parois assez minces et fragiles, avec de nombreuses bulles. Les objets sont soufflés dans des moules ouverts et les cols façonnés à la main.

Cet ensemble inclut un certain nombre de fonds de flacon à casier de forme probablement similaire à ceux en verre au charbon, mais aucun n'est assez complet pour le confirmer. Seul le flacon NAT 1843, un exemplaire de petite taille, a été trouvé intact et encore bouché de liège. Il s'agit d'un contenant de section carrée aux coins arrondis, au

fond plat et à l'épaule à angle droit. Le goulot étroit se termine par une lèvre horizontale assez large. L'ensemble comprend également des flacons à large ouverture munis d'une lèvre assez large à l'horizontale dont il ne subsiste que deux fragments de col. D'après des exemplaires similaires retrouvés à Québec et Louisbourg, il s'agit de flacons carrés à conserve (marinades) ou à pharmacie (Jones et Smith, 1985: 97-99, 112; Smith, 1981)

Les flacons ou bouteilles étroites cylindriques de la *Dauphine* sont au nombre de deux. Ces contenants dont la panse est plus ou moins renflée portent un enfoncement en cône et un goulot étroit près du col mais évasé vers le haut. Enfin, la lèvre est droite et le bord arrondi, comme c'est le cas pour NAT 1758. Cette forme est bien connue et répertoriée sur un grand nombre de sites archéologiques (Brassard et Leclerc, 2001: 179-182; Jones et Smith, 1985: 63-67). Enfin, la collection compte une petite fiole globulaire « en cône », à paroi très mince et à fond plat (NAT 2091). Son goulot étroit se termine par une lèvre éversée assez large à rebord arrondi. Cette forme rappelle vaguement celle d'un demi sablier, mais il s'agit plus probablement d'un encrier ou d'une fiole pharmaceutique quelconque.

La fonction usuelle des autres objets n'est pas aisée à déterminer, car la plupart d'entre eux servaient de contenants à usage multiple. Les flacons à casier grands et petits pouvaient contenir des produit de toilette, de l'alcool ou de l'huile, comme ceux du *Machault*. Mais, puisque ni leur goulot ni leur bouchon n'ont été découverts, il est impossible d'en savoir davantage. Les flacons cylindriques pouvaient avoir une fonction similaire, mais la forme de leur goulot dicte un contenu liquide assurément. Au contraire, les flacons à large ouverture devaient servir aux produits secs ou aux marinades, voire même aux produits pharmaceutiques crémeux. Ainsi, ces objets ont pu appartenir aussi bien au garde-manger de la chambre qu'au coffre du chirurgien du bord, mais il ne s'agit pas d'une cargaison.

D'après leur répartition, ils proviennent plus vraisemblablement du coffre du chirurgien que de la soute aux vivres. En effet, les flacons à casier ont été découverts dans les opérations H20, G20 et G21, de même qu'en J18 et I19. Les autres flacons provenaient de H19, H20 et H21, alors que la fiole se situait en J18-8. Ainsi, hormis une fiole et un flacon à casier retrouvés en J18 et associés au quartier des officiers, tous les autres

contenants en verre fougère de France proviennent du centre du navire, là où les archéologues ont mis au jour tout un ensemble d'objets associés aux fonctions à bord d'un chirurgien apothicaire (L'Hour et Veyrat, 2004: 47-51).

2.4.6 Les contenants en métal

Les contenants de métal sont divisés en deux groupes distincts, selon qu'ils soient destinés à la consommation et au service des aliments à table ou qu'ils soient plutôt utilisés pour la préparation des aliments en cuisine. Toutefois, il est à noter que beaucoup de ces objets ont été découverts empilés ensemble dans la zone du navire dite « de la cuisine ». Bien que la forme d'un objet puisse renvoyer à une fonction particulière, rien n'interdit que celle-ci soit multiple ou dénaturée. Ainsi, par exemple, il est possible que certains plats de service soient en fait des assiettes de table communautaires, voire même individuelles.

La collection comprend d'abord un ensemble de 45 assiettes et plats en étain, trois écuelles du même métal et une assiette en alliage cuivreux (NAT 1079), ce qui fait probablement de la *Dauphine* l'une des épaves françaises les plus riches en platerie d'étain connues jusqu'à ce jour. Les contenants culinaires forment également un ensemble considérable, mais plus diversifié, avec huit marmites de six types différents, dont une en fonte et une autre en fonte et cuivre. S'y ajoutent deux poêles, cinq couvercles, une passoire, un contenant non identifié et une bassine en alliage cuivreux, de même qu'une grande cuve en métal blanc. Enfin, les autres contenants sont une gourde, une boîte en étain et un bidon d'alliage cuivreux et de plomb.

Contenants de table en étain et en alliage cuivreux

La vaisselle de table en métal de la *Dauphine* comprend 30 assiettes, six plats de service et trois écuelles, tous en étain sauf un (Figure 40). Parmi ces assiettes, les trois plats à venaison ont une forme creuse avec un bouge arrondi et un marli incliné vers le haut sans bourrelet. Ces assiettes, utilisées pour les plats en sauce à la mode en France à partir de la fin du XVII^e siècle, sont caractéristiques de la période 1680-1730, après quoi elles disparaissent (Duroff, 1973: 10-12). Huit assiettes profondes, présentant un bouge presque à angle droit et un marli droit et large constituent un autre ensemble distinctif, même si leur

utilisation précise n'est pas connue. Elles se distinguent néanmoins des 18 assiettes de forme plus courante, avec un marli concave et un bouge arrondi. Certaines sont presque plates (donc plus anciennes ?), alors que d'autres sont creuses, avec un marli concave, d'une forme plus commune à l'ensemble du XVIII^e siècle. Enfin, les deux dernières assiettes sont dites « à godrons », en raison de la forme particulière de leur bord en forme de pétales. Bien que l'exemplaire NAT 1451 ne subsiste qu'à l'état de fragment, l'assiette à godrons en alliage cuivreux NAT 1079 est très bien conservée.

Quant aux plats de service, il s'agit de plats creux de grande dimension dont la forme est variable. Dans tous les cas, ces contenants sont assez creux, avec un marli et un fond plat dans le même style que les assiettes plates précédentes. Enfin, les écuelles sont de trois formes différentes. La première (NAT 293) est de forme hémisphérique à fond plat, décorée de fines stries concentriques à l'extérieur du fond, puis d'une autre sur le bord externe. Elle est munie d'une oreille plate trilobée et décorée de perforations finement exécutées où l'on distingue un coeur découpé au milieu de l'ensemble. L'oreille est soudée au corps et renforcée par une langue d'aspic perpendiculaire. Cette écuelle a l'apparence d'un objet de qualité s'apparentant aux productions hollandaises (Figure 41). Toutefois, sa forme est proche des poignées de deux écuelles provenant respectivement du *Elisabeth and Mary* (1690) et de l'*Alcide* (1747) (Bernier, 1997; Émond, 2000). La seconde écuelle (NAT 293) est un bol sans anse très simple, à fond plat. Son seul décor est une double strie près du bord. Enfin, la dernière écuelle (NAT 1874) est prise dans une concrétion ferreuse qui empêche d'en reconnaître la forme exacte.

Numéro	Contenant	Marques et poinçons
NAT 562 (F23)	Plat de service en étain	1) « C » surmonté d'une fleur de lys laurée et « Malo » en dessous.
NAT 1007 (F42)	Assiette à venaison en étain	1) « LF » ou « LP » gravé sur le marli 2) Cartouche avec un décor de palmettes
NAT 1008 (F42)	Assiette à venaison en étain	1) rose Tudor? ; 2) « LONDON » ; 3) poinçon de Joseph Hodges.
NAT 1009 (F42)	Assiette à large marli en étain	1) « LONDON » ; 2) « JOSEPH [HODGES] » dans un cartouche circulaire incomplet ; 3) Couronne fermée sur une composition effacée, avec au-dessus, « LONDON »
NAT 1010 (F42)	Assiette à venaison en étain	1) Rose Tudor ou Rose couronnée des Flandres (Lille?), avec les lettres « I P » ou « I L » dans le bandeau couronné.
NAT 1011 (F42)	Assiette plate en étain	1) Poinçon couronné, avec « NF » ou « NP » ; 2) « I » ou « L » sur le marli.
NAT 1079 (F48)	Assiette à godrons en alliage cuivreux	1) Un coeur couronné avec les lettres « M », « P » et « I », respectivement à gauche, à droite et sous le coeur. Le tout circonscrit par un pentagone allongé. 2) Couronne fermée au dessus d'un double « F » en opposition, le tout entouré d'une inscription en cercle. On lit seulement « 1691 puis « LE HAVRE ». 3) Petite fleur à cinq pétales et un bouton central rond.
NAT 1406 (F57)	Plat de service en étain	1) « E » en relief sur un fragment ; 2) « FPE », en pyramide, le P en haut.
NAT 1409 (F56)	Assiette plate en étain	1) « LONDON » au milieu ; 2) « EPH » au milieu ; 3) « IH » ou « M » dans un écusson, bord intérieur ; 4) « LF » bord intérieur.
NAT 1421 (F57)	Assiette à venaison en étain	1) Cartouche en coquille avec « RIOI », au centre ; 2) Coeur couronné avec « MPT » ou « MPF », au centre.
NAT 1431 (F57)	Assiette plate en étain	1) Un coeur surmonté d'une couronne ouverte, avec les lettres « M », « P » et « T », respectivement à gauche, à droite et sous le coeur. Le tout circonscrit par un hexagone ; 2) Couronne fermée avec « 169[1] » (poinçon de contrôle).
NAT 1558	Cuiller en étain	Sur la spatule: 1) « IFH » en triangle, de gauche à droite ; Au dos du manche 2) « X »
NAT 2155	Fourchette en laiton	1) « C » couronné surmonté de 2) Poinçon qui représente un homme aux bras levés en corolle. Les jambes écartées forment un « A » lié à un « B » ; 3) Une cavale sur l'inscription « LE FOLL » (F incertain).
NAT 1247	Gourde en étain	1) Rose Tudor ou des Flandres effacée, sur le fond
NAT 1248	Cuiller en étain	Sur le manche : 1) « 1691 » ; 2) « 170[.] » (1701?)

Tableau 4. Marques et poinçons observés sur la vaisselle et les ustensiles de métal de la *Dauphine*. (N.B. : 1691 correspond à l'année de publication de l'édit royal de taxation sur l'étain français. Les numéros de fait « F » réfèrent à des groupes d'objets retrouvés ensemble, soit empilés dans le cas des assiettes).

Ces contenants en métal présentent un intérêt particulier supplémentaire, puisque plusieurs d'entre eux portent des poinçons d'étain. En effet, onze pièces de la platerie d'étain de la *Dauphine* portent des marques plus ou moins complètes, répertoriées dans le Tableau 4, indiquant soit des lieux de fabrication et de contrôle. Ainsi, l'ensemble comprend au moins trois assiettes fabriquées en Angleterre, à Londres plus précisément (Figure 42). L'assiette à venaison NAT 1008 porte trois poinçons visibles sur sa base où l'on observe, l'inscription « LONDON » seule, le nom du potier « JOSEPH HODGES » dans un cartouche circulaire et une petite rose (de Tudor?). L'assiette à large marli NAT 1009, retrouvée avec la précédente, est marquée des mêmes poinçons « LONDON » et « JOSEPH [HODGES] », cependant la rose y est remplacée par une couronne fermée surmontant une composition effacée, au bas de laquelle figure « LONDON » (Figure 43). Ces deux pièces sont attribuables à l'un des trois potiers nommés Joseph Hodges en activité à Londres au début du XVIII^e siècle (L'Hour et Veyrat, 2003b: 47). Une troisième assiette (NAT1409) porte l'inscription « LONDON » en son centre, avec les lettres « EPH », qui pourraient bien être les initiales de son propriétaire. On retrouve également sur le marli du contenant un écusson marqué « IH ou IM », puis les initiales « LF ». Ces productions sont à mettre en relation avec une cuiller (NAT 1558), découverte dans le même secteur, qui porte la marque « X » réservée aux étains fins anglais (Cotterell, 1963: 49, fig. 20; L'Hour et Veyrat, 2003b: 47; 2004: 44-45; Woodhead, 1978: 20-21).

Face à cet ensemble d'étains anglais, cinq contenants métalliques et deux ustensiles de table retrouvés sur la *Dauphine* portent des marques qui suggèrent des origines françaises (Figure 43). Le plat de service NAT 562 porte un poinçon d'étain commun de la ville de Saint-Malo. De même, l'assiette à godron en alliage cuivreux NAT 1079 montre un poinçon de contrôle « LE HAVRE 1691 », au centre duquel figurent deux « F » dos à dos, indiquant par là qu'il s'agit d'étain fin français. Un second poinçon, formé d'un coeur couronné et entouré des lettres « M », « P » et « I » (ou « T »), représente probablement les initiales du couple propriétaire. Le même poinçon familial figure aussi sur l'assiette à venaison en étain NAT 1421, ce qui l'identifie par le fait même comme française.

Enfin, l'ensemble des productions françaises se complètent d'une assiette (NAT 1431) et d'une cuiller (NAT1248), portant chacune un poinçon de contrôle « 1691 », et

d'une fourchette en laiton (NAT 2155) marquée du « C » couronné propre à l'étain commun français. En somme, seuls quatre contenants en métal restent sans provenance connue (NAT1007, 1010, 1011 et 1406). Nous reviendrons sur ces données intéressantes à la fin de ce chapitre, à la lumière des études de distribution en contexte.

La vaisselle de table en métal se trouvait concentrée dans un secteur limité aux sous-opérations H24-7/8 et I24-1/2, excepté pour l'écuelle NAT 293 et le plat NAT 378, retrouvés à proximité respectivement en H24-6 et H23-1/2 (Figure 44). Cette concentration s'explique par le fait que la plupart des assiettes et des plats se trouvaient empilés au moment de leur découverte. De fait, l'une de ces piles comprenait sept assiettes collées les unes aux autres (Fait 42), alors qu'une autre regroupait 11 assiettes et trois plats de service (Fait 57). C'est ainsi que la passoire NAT 549, contenant les restes osseux d'un repas de poisson et de boeuf, reposait à l'intérieur d'un plat creux (NAT 542) avec une cuiller (NAT 563).

Toutes ces pièces montrent des traces de couteau suggérant qu'elles n'étaient pas neuves, mais utilisés par l'équipage avant le naufrage. Au sein de cet ensemble, les pièces anglaises et françaises ne forment pas non plus de regroupement particulier permettant de conclure à des fonctions à bord différentes. En conséquence, il apparaît que les assiettes étaient rangées ensemble dans un compartiment ou un coffre à l'avant du navire. Ces contenants d'étain et de cuivre portent aussi des traces d'usures évidentes qui permettent de les identifier comme de la vaisselle de bord. Ainsi, il semble clair qu'une partie de cette vaisselle de table faisait partie de l'équipement de bord destiné à l'usage des officiers.

Quelques-uns des contenants de table de la *Dauphine* devaient appartenir à des individus précis à bord, puisqu'elles portent des marques personnelles « en triptyque » caractéristiques. C'est le cas notamment de l'assiette à godrons NAT 1079 et des pièces NAT 1406, 1409, 1421, 1431. Les deux assiettes françaises (NAT 1421 et 1431) retrouvées ensemble (Fait 57) et marquées des initiales « MPT » devaient appartenir à un même homme. À moins qu'il s'agisse de prises ou de revente, une portion non négligeable de la platerie métallique de bord devrait être rangée dans la catégorie des objets personnels.

Contenants culinaires métalliques

Les 24 contenants culinaires en métal de la collection de la *Dauphine* sont presque tous en alliage cuivreux (sauf NAT 213, 392 et 1367), par opposition à la vaisselle de table en étain (Figure 45). La connaissance sur ces objets demeure très incomplète, parce que l'inventaire de terrain n'a pas offert assez de temps, mais aussi parce que leur traitement préalable se révélait indispensable. Il convient également d'ajouter que ce type d'objet est généralement méconnu, faute de décor, de poinçon ou d'autres attributs permettant de discriminer les productions. L'ensemble inclut neuf marmites, deux poêles, cinq couvercles et quelques objets moins communs, telle la cuve NAT 213. L'étude préliminaire des marmites en alliage cuivreux montre une technologie similaire à celle observée sur les marmites du *Machault* et de l'*Aimable Grenot*. Toutefois, la forme et le mode de fabrication de plusieurs est impossible à déterminer à cause de leur état fragmentaire. Ces contenants cylindriques sont formés d'une feuille (ou deux) de métal mise en forme par pressage, dont le bord est enroulé vers l'extérieur. Mais les observations de détail se limitent aux objets les mieux préservés. Contrairement à la vaisselle de table, ces contenants ne portent aucune marque visible. Ils est donc difficile de déterminer leur lieux de production sur cette base.

La marmite NAT 423 mesure 36 cm de diamètre, pour une hauteur de 18 cm. Elle porte deux oreilles verticales formées de petites bandes de cuivre repliées sur le bord, chacune maintenue en place par deux rivets. Ainsi, l'objet n'est pas sans rappeler les 11 marmites en laiton du *Machault* (entre autres, 2M17B1-41) et celles de *La Belle* (Bruseth et Turner, 2005: 101; Woodhead, 1978: 9-10). Les marmites NAT 147, 189 et 658 semblent se rapprocher de cette forme, mais sont trop fragmentaires ou encore trop couvertes de concrétion pour l'instant pour en dire davantage. Sans préhension apparente, l'exemplaire NAT 424 pourrait correspondre plutôt à une bassine qu'à une marmite, puisqu'elle n'a que 7,5 centimètres de hauteur pour un diamètre de 27 centimètres.

La petite marmite NAT 1095 montre une forme plus globulaire, mais son fond dégradé ne permet pas de savoir s'il est plat. Néanmoins, cet objet possède un ensemble de trois trous de rivets sur l'un de ces bords qui pourrait avoir servi à fixer une poignée plutôt qu'une anse. Comme son diamètre n'est que de 15 centimètres pour une hauteur minimale

de 12 centimètres, il se peut qu'il s'agisse d'une sorte de casserole creuse à poignée horizontale. L'artefact NAT 315 ressemble à une marmite cylindrique typique au fond un peu arrondi, sauf qu'elle était munie de trois pieds, comme l'indiquent les trois paires de trous de rivets observés près de sa base. Elle semblait également avoir été munie de deux oreilles pour une anse en arche, en plus de ses anses de préhension horizontales. Quant à la marmite tripode en fonte (NAT 1367), elle est recouverte d'une épaisse couche de concrétion avec des briques agglomérées qui nuit à son étude.

Les autres objets culinaires comprennent un ensemble de couvercles en laiton et en cuivre dont seuls les dimensions et le type de leur poignée permettent de les distinguer (NAT 115, 201, 1160, 1356 et 1447). En effet, leur forme est relativement similaire. C'est-à-dire qu'ils sont formés de deux feuilles pressées, dont la première forme un couvercle circulaire en dôme, repliée sur le bord par-dessous. La seconde, sertie dans le repli de la première, forme une bande verticale destinée à reposer à l'intérieur du récipient à couvrir. Ils sont conçus pour couvrir des marmites de 25 à 29 centimètres de diamètre interne, comme les marmites tripodes NAT 315 et 1367. Par contre, le couvercle NAT 1356 a des dimensions qui conviennent mieux à une marmite de 48 à 50 centimètres. D'après Thierry Coudert, spécialiste français de l'étain, le couvercle NAT 115 serait une pièce typique du travail des ateliers des Flandres du XVIII^e siècle et diffusé dans l'Europe entière (T. Coudert, cité par E. Veyrat dans BDD Natière, 2005: NAT 1356).

La poêle NAT 1395 est très bien conservée, contrairement à son homologue NAT 238. Elle possède un fond parfaitement plat et des côtés droits s'ouvrant à 45 degrés. L'objet était muni de deux anses horizontales opposées, d'après la position des deux paires de rivets restants. La « bassine » en laiton NAT 1140 pourrait aussi faire office de poêlon, mais ses rivets indiquent plutôt un manche droit que des poignées en « U ». Son fond est d'ailleurs beaucoup plus arrondi et ses côtés presque verticaux. Contrairement aux autres objets en cuivre, son bord n'est pas ourlé, mais simple. Pour cela, la feuille de cuivre est assez épaisse. La passoire d'alliage cuivreux NAT 549 a une forme hémisphérique et une lèvre ourlée typique. Elle semble avoir été pourvue d'anses horizontales et peut-être d'une poignée. Ses perforations forment des cercles qui couvrent tout l'objet, sauf au centre où les trous dessinent une fleur à six pétales similaire, quoique plus petite, à celle dessinée dans le fond de la passoire de laiton retrouvée sur *La Belle* (Bruseth et Turner, 2005: 101). Enfin, la

cuve métallique NAT 213 est de nature proprement inédite. Il s'agit d'une cuve cylindrique à fond plat en fer doublé de plaques de cuivre à l'extérieur, dont le côté est renforcé d'une bande en alliage cuivreux rivetée tout autour. Seul le bas est conservé, mais cet objet très dégradé contenait néanmoins trois bouteilles à vin au moment de sa découverte (Fait 1).

La fonction exacte de ces récipients culinaires est difficile à déterminer, mais la forme des marmites et des couvercles indique une utilisation sur le feu pour chauffer l'eau et cuir des mets liquides, alors que les poêles devaient probablement servir aux plats frits. Toutefois, alors que certaines fonctions nous apparaissent évidentes, comme pour la passoire NAT 549, l'usage de la cuve NAT 213 et des contenants trop fragmentaires reste indéterminé. Néanmoins, tous les objets de cette catégorie font partie du matériel de bord.

Autres contenants métalliques

Trois derniers contenants en métal restent à considérer, n'étant pas directement liés ni à la vaisselle de table ni à la cuisine (Figure 46). Ils pourraient toutefois appartenir à l'une ou l'autre de ces catégories. C'est le cas notamment du bidon NAT 115 retrouvé en H24-4, dans la zone de cuisine de la *Dauphine*. Ce contenant à bec verseur d'une hauteur de 36 cm est formé de feuilles d'alliage cuivreux. Il est pourvu d'une anse rivetée et d'un fond plat renforcé par une plaque de plomb à l'intérieur. Le rebord du contenant est roulé de la même façon que pour les marmites. Son corps et son col sont cylindriques, alors que l'épaule est penchée mais plate. La localisation de l'objet, son matériau et sa forme rudimentaire incitent à considérer ce bidon comme un contenant utilitaire de cuisine pour l'entreposage et la manutention des liquides.

La gourde NAT 1247 est un petit contenant en étain de forme globulaire et de section ovale, avec un pied plat et un goulot cylindrique fileté à son extrémité pour recevoir un bouchon aujourd'hui disparu. L'objet, légèrement cabossé, semble relativement intact et son épaule est décorée de plusieurs lignes incisées. Enfin, cette gourde est munie de deux petits oeilletons en forme d'anses, probablement pour y attacher une corde à porter autour du cou. Il s'agit vraisemblablement d'un objet personnel utilisé pour contenir un liquide, soit de l'alcool ou un autre produit que l'on désirait conserver à portée de main. Fait très

intéressant, l'objet montre un poinçon élimé sur son fond interprété comme une rose de Tudor ou encore des Flandres (Duroff, 1973).

Le dernier artefact de cette classe est une boîte cylindrique en étain (NAT 609) de 14,2 cm de diamètre, légèrement plus étroite à l'ouverture qu'au fond. Son bord forme un ressaut pour recevoir un couvercle de même diamètre. Un tel contenant convient mieux pour de la matière solide ou plastique, mais il aurait pu tout aussi bien servir à des épices qu'à des produits pharmaceutiques ou du tabac.

L'analyse de la répartition des récipients culinaires en métal montre qu'elle forme une concentration distincte partiellement juxtaposée à celle de la vaisselle de table, un peu plus diffuse et au nord (Figure 47). Toutes les marmites proviennent des opérations H23, H24 et H25, au même titre que les briques du four, qui permettent d'identifier l'aire de la cuisine. Les couvercles sont moins concentrés dans l'espace, provenant des carrés H23, H24, I24 et G24. Malgré cela, tous les autres contenants culinaires de métal proviennent des carrés H23, H24 et H25, dont le point d'origine est probablement en H24. Ces contenants n'étaient pas empilés, mais deux d'entre eux contenaient des bouteilles à vin : la cuve NAT 213 en contenait quatre dans une feuille de cuir (Fait 1) (L'Hour et Veyrat, 2000: 32), alors que deux ou trois autres bouteilles se trouvaient dans une cuve dont il ne subsistait que des fragments irrécupérables (Fait 12) (L'Hour et Veyrat, 2001: 36). Ces cuves devaient donc servir à la fois au rangement des vivres et à la cuisson des aliments. Enfin, la marmite tripode en fonte NAT 1367, retrouvée en H23-1, était peut-être scellée au dessus du four au moment du naufrage, car de nombreux bois de chauffage y sont toujours agglomérés. De même, la marmite NAT 658 pourrait aussi être celle de l'équipage ou du capitaine, puisque des briques et du bois de chauffage sont toujours concrétionnés tout autour. Cette dernière provient de l'opération H24-7.

Ensemble, les contenants culinaires de la *Dauphine*, incluant une passoire (NAT 549) contenant les restes d'un repas, les briques et les trois aiguilles à larder (NAT 365, 366 et 1651) provenant des carrés H23 et H24, dessinent un espace fonctionnel bien défini, à l'avant centre du navire, qui correspond à la cuisine ou à une soute liée. Les bouteilles à vin des cuves F1 et F12 et le casier NAT 142, trouvés à proximité en H24 et H25, incitent à voir une soute à vivre à l'avant, distincte du compartiment à l'usage du cuisinier.

Ainsi, la répartition de l'ensemble des contenants en métaux permet d'identifier trois espaces plus ou moins distincts à l'avant du navire, sur le pont principal. On peut estimer que l'espace du cuisinier se situait plus à bâbord que celui du maître d'hôtel où se trouvait la vaisselle d'étain. Peut-être de chaque côté du four central? La soute aux vivres devait se situer un peu à l'avant du four et des instruments de cuisine, sinon dans un placard à l'intérieur de la même soute. Enfin, l'ensemble des données contextuelles suggèrent que tous ces objets étaient rangés au moment du naufrage et qu'ils faisaient partie de l'équipement du bord et des possessions personnelles, dans le cas des pièces marquées, plutôt que de la cargaison.

2.4.7 Les contenants en bois

La catégorie des contenants en bois concerne la vaisselle tournée, quelques caisses et surtout des pièces de tonnellerie de toutes sortes. Toutefois, la plus grande part de ces dernières n'est pas traitée dans cette étude. En effet, puisque ces pièces ont été découvertes par centaines dans un contexte brouillé où se mélangent plusieurs objets fragmentaires, seules les pièces encore relativement cohérentes ont été inventoriées en cours de fouille. Les autres ont été mesurées et remises à l'eau au terme de chaque saison de fouille, ce qui a empêché de considérer l'ensemble des douelles et des fonçailles lors des tentatives de remontage. Le nombre des pièces décrites ici représente probablement moins de la moitié des objets retrouvés. Toutefois, comme nous le verrons dans le cas des bidons et des seaux, les cannelles et les douelles de suspension ont parfois pu servir à compter un nombre minimal d'individus.

La morphologie des douelles utilisées pour les ouvrages de tonnellerie permet de distinguer facilement les bidons, les baquets et les seaux des autres contenants (Figure 48). De même, pour les fûts, il est possible d'évaluer leur contenance approximative en fonction de la dimension des douelles et des fonds, même si l'objet est désolidarisé et fragmentaire. Ainsi, la collection compte trois bidons à cannelle, six seaux, quatre baquets, trois barils et au moins neuf pipes. Leurs dimensions sont consignées dans le tableau suivant.

**Contenance des tonneaux au XVIII^e siècle
d'après le *Dictionnaire universel du commerce***

1 tonneau de Bordeaux	= 4 barriques de Bordeaux = 3 muids de Paris = 864 pintes de Paris = 108 sétiers de Paris (1 setier = 8 pintes)	= env. 821 litres
1 pipe (Poitou & Anjou)	= 432 pintes de Paris ou 54 setiers	= env. 411 litres
1 muid de Paris	= 288 pintes de Paris ou 36 setiers	= env. 274 litres
1 barrique de Bordeaux	= 216 pintes de Paris ou 27 setiers	= env. 205 litres
1 setier de Paris	= 7,61 litres (Hocquet, 1995 : 73-75)	

Tableau 5. Contenance des tonneaux au XVIII^e siècle (Source : Hocquet, 1995: 73-75; Savary de Bruslons, 1762).

Nom	Hauteur utile (cm)	Diamètre max. (cm)	Diamètre fond 1 (cm)	Diamètre fond 2 (cm)	Taille fisteau (cm)	Nbre de douelles	Volume estimé (litres)	Contenu
Bidon F20	21	28	20,3	-	2,5	8	9,70	
Seau NAT 305/307	28,8	~23	20	-	2-2,5	14	10,47	
Seau F61	27-28	~24	21,8	-		9	12,34	Brai
Seau NAT 527	13,2				2,1	8	4,57	
Seau NAT 1785	14						4,85	
Seau NAT 1613/1614	13,6	[24]	21,1				5,44	
Baquet NAT 178	14,9	[22]	25		2,3	9	6,47	
Baquet NAT 1783	~15	26,9	20,5				4,37	
Baquet NAT 2143	~15	~27	20,5			13	4,37	
Baquet NAT 2213	~12	23	17,5			6	6,02	
Baril NAT 1955	59				3,7	9	27,30	Boeuf
Baril F76	59,4		22,5			12	27,48	Boeuf
Baril F77			24			3		
Demie barrique	~60	50	~35-40			6	95,82	
Pipe F3	116	[70]	65		4,5-5		415,29	
Pipe F5	118	[72]	67,5	67,5		12	451,04	
Pipe F6	121,5	[70]	63	63	4,5	9	422,39	
Pipe F15								
Pipe F17	122,5	[70]	~65		9	10	438,56	
Pipe F18	126,5	[70]	~65		4	8	452,88	
Pipe F44								
Pipe F71	123,5	[68]	63,5		2,5	12	419,49	
Pipe F75	128	[66]	60		4,5	20	399,31	

Tableau 6. Dimensions des tonneaux de la *Dauphine*. (N.B. : Les dimensions entre crochets constituent des estimations. Volume moyen des pipes = 428,42 litres; volume moyen des barils = 27,39 litres).

Sauf quelques exceptions, les ouvrages de tonnellerie sont faits de pièces de chêne débitées radialement. Quelques douelles en hêtre appartenant à des seaux et des bidons ont été découvertes, de même que des restes épars de petits fûts en résineux. Toutefois, faits assez rares, l'une des cannelles de bidon (NAT 2147) est sculptée dans du frêne et le seau NAT 1785 est composé à la fois de douelles de chêne et de hêtre. Il doit s'agir de

réparations dans les deux cas. Quant aux barriques de grande taille, elles sont toutes en chêne sans exception. Enfin, les bondes (bouchons) sont le plus souvent en hêtre, sinon en chêne (Bonnetoux et Pâris, 1999).

Les bidons sont formés typiquement de douelles tronconiques, plus larges vers le bas que vers le haut, portant deux jables. Il s'agit de petits contenants dont l'une des douelles est sculptée en forme de bec verseur ou cannelure. Le fond supérieur est généralement percé d'un trou. L'exemplaire complet provenant de la *Dauphine* a une hauteur de 21 centimètres et un diamètre maximal au fond de 28 centimètres. Sa contenance est estimée à 3,9 litres. De tels contenants servaient généralement au transport et au service des liquides à bord, comme l'eau ou le vin.

La collection comprend trois seaux assez complets, dont deux de taille presque identique d'environ 9,3 litres et un troisième, moitié moins haut, qui devrait contenir moins de 4,6 litres. La fonction d'un seau est souvent multiple et donc difficile à déterminer. Ainsi, sur un navire, ces contenants devaient servir au nettoyage du bord, au transport de l'eau et encore à maints autres usages. D'ailleurs, le seau NAT 1559 (F61) renfermait encore du brai (NAT 1560) destiné au calfatage. En général toutefois, leur fonction à bord correspond à notre grande catégorie de l'équipement de bord.

Les baquets sont des contenants de forme tronconique similaire aux bidons, mais ouverts. Le volume des quatre baquets trouvés sur la *Dauphine* va de 3,7 litres, pour le plus petit (NAT 2213), à 8,5 litres, pour le plus grand (NAT 178). Ces contenants, comme les seaux, ont des fonctions multiples et ils sont parfois munis d'un couvercle amovible.

Malgré le nombre incalculable de douelles et de fonçailles découvertes en cours de fouille, l'épave n'a livré que 12 fûts en bon état. Ainsi, la collection ne comprend que deux tailles de tonneau pour l'instant, même si le site compte en réalité une plus grande diversité de formes encore à inventorier (Figure 48). Cela dit, le premier module identifié correspond à ce que l'on désigne comme un « baril », c'est-à-dire un tonneau de 60 centimètres de longueur, au volume d'environ 27 litres. Les autres sont des « pipes » de plus d'un mètre de longueur, mais dont la taille et les proportions varient considérablement. Ces pipes ont une contenance d'environ 430 litres (Hocquet, 1995: 73-75; Savary de Bruslons, 1762: tonneau, baril, pipe, barrique).

D'après B. Loewen (1999a; 1999c), les plus grands servaient probablement aux liquides, soit l'eau ou le vin, alors que les barils pouvaient contenir virtuellement n'importe quoi. De fait, les pipes étaient toutes vides et sans dépôt particulier lors de leur découverte. Elles ne contenaient ni poudre, ni goudron ou toute matière non périssable. Le vin et l'eau sont donc le contenu le plus probable. Au contraire, deux des barils inventoriés et un autre observé au fond contenait des ossements de boeuf. Le plus complet (NAT 1955) renfermait les restes débités d'une vache de petite taille dont il ne manquait que les pattes et la tête (NAT 1956).

Des analyses dendrochronologiques ont démontré que le bois de l'une des demie barrique provenait de Hambourg (NAT 1532), alors que celui d'un autre tonneau est originaire de la Prusse ou de la Pologne (sans numéro) (L'Hour et Veyrat, 2004: 80-85). Ceci n'est pas une indication de l'origine du contenu, puisque les tonneaux se réutilisaient couramment. Il s'agit toutefois d'une donnée importante qui permet de saisir un lien commercial entre Le Havre, la Hollande et les grands ports du nord de l'Europe.

Les autres contenants en bois comprennent : une boîte circulaire avec son couvercle; un plat à marli en hêtre; quatre long casiers compartimentés, l'un en orme et les autres en bois de conifère; une caisse de 12 flacons et une caisse à fusil toutes deux en bois de conifère et, enfin, deux caisses indéterminées en hêtre.

L'artefact le plus intéressant du groupe est sans doute la caisse à fusil NAT 2097. L'objet très dégradée n'est attesté sur le site que par quelques fragments autour du lot de fusils identifié par le Fait 85. Il est intéressant de la comparer à une autre découverte sur *La Belle* et construite de manière apparemment similaire (Bruseth et Turner, 2005: 85, 94-95; Loewen, 1999a). Elle est constituée de solides planches de pin d'un pouce d'épaisseur (2,6-2,7 cm) bouvetées, mais dont le mode d'assemblage n'est pas connu à ce stade-ci des recherches.

Enfin, d'autres fragments représentent trois ou quatre caisses formées de planches en hêtre assemblées en queue d'aronde et dont le volume interne est compartimenté par de minces planches. Au moins deux exemplaires semblaient munis d'une serrure, comme s'il s'agissait de coffres (NAT 2099 et 2171). Le pan de caisse le plus complet mesure 53

centimètres de long, pour une hauteur de 21,7 centimètres. D'après ces données, il pourrait s'agir de casiers à bouteilles.

La répartition des contenants de bois est telle qu'elle permet de faire quelques constats intéressants (Figure 48). D'abord, les pièces de tonneau disjointes ont été retrouvées sur toute l'étendue du site, mais en plus grande quantité dans la portion tribord du navire, surtout en H23, I22, I23, J21 et J22. Il semble en effet que les tonneaux se soient accumulés du côté tribord entre la serre bauquière du premier pont et la quille. Les futailles F3, F5, F6, F17, F18 et F71 se trouvaient réparties de l'avant jusqu'au centre du navire et posées dans l'axe de la quille. Elles semblent avoir roulé vers tribord (sud-est) à partir de leur position d'origine, près de la quille. Ces tonneaux reposaient alignés en partie sur et au travers d'un chargement de bois de chauffage et un ensemble de pelles en H22-23 et I22-23, le tout à l'arrière de la zone dite « de cuisine ».

Quant aux tonneaux F43 et F44, ils étaient posés directement sur les canons de lest en I22, mais dans le prolongement des autres. Plusieurs pipes non répertoriées complètent ce chargement en I21-sud et J20/J21-nord, mais ont été écrasés sous le poids de l'ancre ou des pierriers qui les recouvraient. Une seconde concentration de tonneaux en place a été observée plus à l'arrière du navire, dans les carrés J18-J19. Il s'agit de deux ou trois barils chargés de boeuf, comme en témoigne l'exemplaire NAT 1955. Ces tonneaux se trouvaient eux aussi tout juste sous le niveau du premier pont. Ces pipes et barils, manifestement arrimés en cale au moment du naufrage, représentent les vivres du bord.

Les casiers de rangement n'étaient pas concentrés en un seul endroit, même si deux d'entre eux ont été retrouvés parmi des lots de douelles de tonneaux. Ils proviennent respectivement des opérations H23, H21-4, H20-6 et J20-2. Ainsi, leur localisation ne permet pas d'étayer nos hypothèses sur leur fonction à bord. Quant aux caisses en hêtre, elles proviennent toutes deux de J19-5, c'est-à-dire à l'arrière du navire, dans le secteur des grenades et des armes à feu et où l'on pourra espérer découvrir des objets liés aux quartiers des officiers, dans le château arrière. En tous les cas, c'est ce que suggère la présence de serrures sur leur flanc (NAT 2099 et 2171). Enfin, le contexte archéologique de la caisse NAT 2097 ne trompe pas. Il s'agit des restes d'une caisse à fusil qui se situait à l'arrière du

navire, dans l'opération J18-8/9. Des grenades, quelques boulets, des tromblons et d'autres fusils proviennent du même secteur, comme on l'a vu plus haut (section 2.1).

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur

Ce groupe d'artefacts en apparence hétéroclite comporte les éléments de quincaillerie et de construction dont tous les navires sont fournis. Ils font partie intégrante du navire, mais sont découverts essaimés sur le site, démembrés ou simplement désarticulés en place, comme le four. Les briques du four sont d'ailleurs l'objet principal de notre attention au sein de cette classe fonctionnelle, alors que le coffrage en bois NAT 226 mérite également notre attention.

Une soixantaine de briques ont été prélevées dans la zone avant du navire Natière 1 au cours des années, mais cela ne constitue qu'un échantillonnage de briques complètes ou presque complètes. En réalité, le nombre de briques peut être évalué à plus d'une centaine. La céramique est poreuse et friable, orangé à l'intérieur et gris chamois à l'extérieur. Elle contient de grosses inclusions et des bulles d'air. Beaucoup d'exemplaires portent encore du mortier en surface et des traces de feu. Malgré des variations inévitables, la grande majorité de ces briques ont des dimensions de 21 centimètres sur 10,5 centimètres, pour une épaisseur de 3,5 centimètres. Toutefois, quelques exemplaires du lot NAT 198 sont un peu plus petits, puisqu'ils mesurent 18 centimètres de long par 9 centimètres de large.

Un nombre inconnu de briques maçonnées et placées tête-bêche sont apparues dans un coffrage en chêne et en résineux (NAT 226), de même qu'à proximité, tout autour. Les montants qui délimitent l'un des côtés de cet aménagement sont écartés de 35 centimètres, ce qui semble très petit pour un four d'équipage. Cette structure correspond donc probablement à un potager ou encore à un four portatif. Cependant, le module des briques de cet ensemble est le même que celui de la majorité. Il n'est pas impensable que l'un des montants observés ne soit qu'un renfort latéral et que cet aménagement représente l'un des coins de la boîte à feu désolidarisée du navire, de dimensions plus grandes.

Les briques de la *Dauphine* sont concentrées dans la zone avant du navire (Figure 49), surtout en H24, d'où proviennent environ 68% des exemples inventoriés. Les

opérations H23 et G24 ont livré respectivement 17 briques et une seule. Le coffrage reposait dans l'opération H23-5, en contact avec les pipes F3, F5 et F6, qui le bordaient au nord et à l'ouest, en quelque sorte entouré, comme elles, de bois de chauffage épars. Même si la fonction précise de cette structure reste incertaine, l'ensemble de briques de la *Dauphine* correspond en tout ou en partie à un four d'équipage placé à l'avant du navire. Comme les briques retrouvées recouvraient partiellement le chargement de pelle et les futailles F3 et F5, ce four devait être situé en hauteur, soit sur l'entrepont, soit encore sur le pont principal. Mentionnons enfin que plusieurs nodules d'anhracite ont été découverts dans cette zone (NAT 1060, 1061, 1584, 1585, 1606).

2.6 Éclairage et accessoires

La catégorie fonctionnelle de l'éclairage ne compte que deux artefacts, soit une lampe à huile en étain et un chandelier vertical en laiton (Figure 50). NAT 274 est un petit récipient carré en étain de 19,5 centimètres dont les coins sont pincés en forme de bec tréflé pour recevoir quatre mèches. Ce type de lampe rudimentaire aurait été accroché à l'aide de deux trous percés de part et d'autre de l'objet. L'artefact en présence est cependant trop fragmentaire et détérioré pour pouvoir les y observer. Au contraire, le chandelier à pied NAT 1450 semble complet, bien qu'il soit en partie recouvert d'une épaisse concrétion rendant difficile son examen.

L'objet en laiton mouluré possède une base carrée à pans coupés et un fût décoré d'un bouton piriforme ou en losange mal visible. La douille de l'objet est cylindrique, avec une moulure en demi rond au-dessous. L'aspect général est assez simple comparé à celui des chandeliers anglais du *Machault* ou à NAT 933, retrouvé sur l'*Aimable Grenot*. Néanmoins, il s'agit d'un objet d'un certain luxe utilisé pour l'éclairage des quartiers des officiers, à table ou ailleurs. Ils étaient normalement utilisés par paire et confiés à la responsabilité du maître d'hôtel, au même titre que la vaisselle de bord (L'Hour et Veyrat, 2000: 78). La lampe à huile, plus modeste, aurait pu appartenir à l'un des artisans du bord plutôt qu'à un officier supérieur.

Ces artefacts étaient situés en H24, pour la lampe, et I24-1, pour le chandelier. Le second reposait par ailleurs en association avec une pile d'assiettes en étain, trois bouteilles

à vin et d'autres objets, dans cette zone où se trouvent les restes d'un placard pour le maître d'hôtel, ainsi que les vestiges de la cuisine. Il s'agit donc probablement d'un équipement de bord, mais peut-être aussi d'une possession personnelle. Malheureusement, sans poinçon, le pays et le lieu de fabrication de ce type d'objet sont impossibles à déterminer.

2.7 Loisirs

Deux dés et deux jetons de forme conventionnelle en bois forment la catégorie du loisir. Les dés sont parfaitement cubiques, bien qu'ils soient assez grossièrement exécutés. Les chiffres un à six sont figurés sur les faces par des groupes de petits trous hémisphériques, comme on le fait toujours. Les jetons NAT 1501 et 1740 portent tous deux un « X » sur une face, mais leur forme diffère. Le premier a des coins biseautés, alors que l'autre est carré.

Les dés ont été découverts ensemble dans une cavité aménagée dans une vaigre en H24-2. Ils y étaient peut-être cachés, car on sait que le jeu était souvent interdit à bord des navires. Quant aux jetons, ils proviennent respectivement de I20 et de I19-9, deux carrés adjacents. L'un d'eux provient d'un amas de lest où il a probablement été échappé avant le naufrage. Ces modestes objets devaient appartenir aux matelots du bord puisqu'ils n'ont que peu de valeur.

2.8 Objets symboliques et économiques

Les trois pièces de monnaie trouvées dans le lest de pierre sont les seuls objets économiques découverts sur l'épave de la *Dauphine*. Malheureusement, elles étaient toutes concrétionnées et leurs inscriptions étaient illisibles au moment de leur découverte, ce qui rend leur étude impossible pour l'heure. Elles ont été découvertes respectivement dans les carrés H23-1, G20-9 et H21-7. Elles n'ont donc pas de lien apparent et devaient appartenir à des individus à bord.

2.9 Outils, métiers et instruments

Au moins 260 outils de toutes sortes sont répertoriés dans la collection archéologique de la *Dauphine*. Cette catégorie comprend tout ce qui a trait à l'équipement

de bord du navire essentiel à son bon fonctionnement, excluant le gréement, les contenants et ustensiles divers, l'artillerie et l'armement. Les outils sont parfois associés à tel ou tel métier par défaut dans cette section, même s'ils pouvaient servir à un autre membre de l'équipage. En effet, il est difficile de déterminer à qui appartiennent les outils à l'étude dans la grande majorité des cas. Il faut également considérer qu'un individu pouvait cumuler plusieurs fonctions, surtout à bord des navires privés comme celui-ci. Par exemple, le tonnelier peut être à la fois arrimeur, le voilier cordonnier, etc.

Autre constat, il est difficile de déterminer si les outils d'un artisan du bord lui appartiennent ou s'ils lui sont plutôt fournis par l'armateur. À l'exception des outils qui sont personnalisés par leur propriétaire, ceux-ci sont donc considérés par défaut comme du matériel de bord. Les instruments de navigation et ceux de chirurgie constituent des exceptions, puisqu'il s'agit d'outils réservés à l'élite.

La catégorie fonctionnelle des outils, métiers et instruments est à la fois nombreuse et variée (Annexe 1). Hormis les outils du forgeron et les instruments liturgiques du prêtre, représentant ensemble bien peu d'objets, toute la gamme des activités à bord d'un navire sont représentés dans cet ensemble culturel matériel. La répartition des objets par métier montre une image où les instruments du charpentier menuisier sont importants en nombre et en variété, à l'image du cas du *Machault* (Figure 51). Cependant, ce sont les métiers de matelot et de calfat qui dominent en nombre, même s'ils sont peu diversifiés. Les outils de matelot, normalement en petit nombre et de nature modeste, sont ici fort nombreux, notamment à cause de la présence d'un ensemble de pelles et de balais. Le métier de calfat est quant à lui rehaussé en raison d'une grande quantité de plaques de plomb de calfatage.

Les articles regroupés sous la rubrique des outils du matelot sont essentiellement les pelles, les balais et les fauberts (serpillières), normalement sous la responsabilité du maître d'équipage (communément appelé le « bosco ») (Figure 52). Ils sont néanmoins utilisés par les matelots eux-mêmes lors des travaux. Au moins 31 pelles ont été retrouvées au centre de l'épave, placées dans l'axe du navire, la cuiller vers l'arrière (sud-ouest). Elles mesurent entre 1,0 et 1,15 mètre de longueur et sont toutes sculptées d'une seule pièce de hêtre. Malgré leur extrême fragilité et leur tendance à se fragmenter lors des prélèvements, leur forme apparaît relativement uniforme. Il s'agit de pelles à spatule rectangulaire, creuse et

légèrement plus large à leur extrémité distale. Celle-ci est d'ailleurs amincie mais non ferrée, ce qui a conduit à l'identification provisoire de ces pièces comme des pelles à sel (L'Hour et Veyrat, 2000: 33). Cette hypothèse renvoie aux activités de pêche à la morue verte que les Malouins pratiquaient abondamment (Lespagnol, 1997), mais les pelles pourraient avoir servi à bien d'autres usages et notamment au déplacement du lest en galets.

Les balais les mieux conservés sont formés d'un faisceau de brindilles ligaturées, avec l'extrémité utile taillée en pointe. Ces balais ne portent pas de manche, mais ils étaient faits pour être tenus en main. Il est possible que les exemplaires les plus dégradés de cet ensemble représentent des lots de brindilles destinés au feu, plutôt que des balais. Cet état de fait expliquerait le nombre plutôt élevé de ces fagots. Le nombre de balais s'explique probablement par leur utilité lors des carénages du navire.

Des quatre fragments de serpillière retrouvés, un seul (NAT 1841) conserve encore des bouts de cordage liés à l'extrémité de son manche. La forme de ces outils est simple mais caractéristique : il s'agit de longs manches avec une protubérance grossièrement taillée en pointe à l'extrémité distale. De vieux bouts de cordage étaient liés au-dessus de ce ressaut pour former la chevelure de cet outil aussi appelé « faubert ».

Les outils liés au travail du calfat sont tout aussi intéressants que ceux des marins (Figure 53). Ils comprennent quatre guipons, dont un complet (NAT 1653), utilisés pour goudronner la coque du navire. Bien que les manches des autres soient cassés, la forme reste la même, c'est-à-dire une petite brosse en coude fixée à l'extrémité d'un long manche. Avec ces guipons, les archéologues ont découvert un ensemble de grattes destinées à racler le vieil enduit, le brai ou l'étope qui recouvrait la coque. Les lames de ces objets sont concrétionnées et parfois absentes, mais le mode de fixation à l'extrémité des manches est typique. À ces quelques outils s'ajoutent un lot de plaques de plombs carrées, retrouvées en paquets de deux à quatre, entre lesquels se trouve de l'étope, du feutre ou un textile mélangé à de la matière goudronneuse (brai ou goudron). Ces plaques, à distinguer des couvre-lumières de canon, pouvaient être martelées contre la cloison interne du navire pour colmater une brèche. Certaines sont munies de trous percés à l'avance dans les coins. Elles servaient en conjonction avec les minces bandes de plomb percées de trous utilisées pour recouvrir un joint entre deux planches. Les deux feuilles de plomb (NAT 411, 2086)

roulées quant à elles ont pu servir de matériau pour toute sorte d'ouvrage, incluant le calfatage si nécessaire.

Les instruments du chirurgien apothicaire constituent un ensemble intéressant à maints égards (Figure 54). D'abord, ils incluent un clystère de lavement (NAT 1579), un objet relativement rare malgré sa grande notoriété durant tout le XVIII^e siècle. L'épave du galion *Conde de Tolosa* (1724) en a livré un similaire (Apestegui, 1996 : 107), de même que le *Machault* (2M19A1-57, 2M116C1-13, 2M99A5-197) (Sullivan, 1986: 87). Toutefois, ce dernier était entièrement en étain et pourvu d'une poignée en forme d'anneau. L'exemplaire de Saint-Malo est constitué d'un cylindre en étain muni d'une poignée en frêne et d'un piston métallique en fer. L'autre extrémité de l'objet, fermée par un bouchon vissé en étain, était conçue pour porter des embouts interchangeables dont l'un a été découvert à proximité. Ce clystère a été découvert à quelques centimètres d'un mortier en bronze (NAT 1587) avec son pilon (NAT 1593), formant un ensemble fonctionnel lié au métier de chirurgien de bord (F63).

Le mortier de la *Dauphine* est d'une forme évasée typique, mais il porte un décor mouluré élaboré. En effet, le corps de l'objet est divisé en quatre tableaux de largeurs différentes par des nervures verticales formées de trois protubérances unies par des cannelures. Chaque compartiment ainsi formé est décoré d'un masque central en ronde-bosse surmonté, soit de deux fleurs de lys, soit de deux rosettes. L'ensemble évoque un décor de théâtre (L'Hour et Veyrat, 2000: 47). Le bandeau supérieur de l'objet porte l'inscription « 4 μ 7 0 » gravée à froid, soit certainement 4 livres et 7 onces ou 2,17 kilogrammes. Le poids réel de l'objet est effectivement 1,990 kilogrammes. Ce mortier rappelle ceux du *Machault* et de l'*Alcide*, sauf que ces derniers ne comportent pas un décor aussi élaboré. Néanmoins, le mortier du *Machault* comporte lui aussi des nervures, au nombre de six. Ces mortiers sont à rapprocher de ceux retrouvés sur plusieurs épaves de la Compagnie des Indes hollandaises, dont le *Batavia* (Green, 1989: 95), le *Vergulde Draeck* (Green, 1973: 284-285), le *Mauritius* (L'Hour *et al.*, 1989: 289-290) et le *Hollandia* (Gawronski *et al.*, 1992: 443-444). Leur comparaison montre très peu de différences dans la forme générale et les proportions. Seuls les décors varient, et encore, selon des thèmes toujours très proches.

Les objets de la trousse du chirurgien apothicaire comprennent également un petit peson de plomb pesant 102 grammes, soit exactement quatre onces ou le tiers d'une livre médicinale de Montpellier (305,95 g). Ce système pondéral utilisé par les médecins a été aboli officiellement en 1732, mais il continue à être utilisé à Montpellier durant tous le XVIII^e siècle (L'Hour et Veyrat, 2004: 47-48). À cela s'ajoutent plusieurs contenants en céramique, notamment une petite fiole, deux flacons et des pots à pharmacie, dont il a été question dans la section 2.4.

Le groupe des instruments de navigation de la *Dauphine* est tout aussi remarquable, puisqu'il inclut un bâton de Jacob, un ou deux quartiers de Davis et un loch (Figure 55). Le bâton de Jacob, aussi nommé arbalète, est un instrument qui permet d'évaluer la longitude, au même titre que le quartier de Davis. Ils sont tous deux les ancêtres du sextant et ont été commercialisés en particulier par les Hollandais au XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Le bâton de Jacob est constitué d'un bâton en ébène (*Diospyros sp.*) gradué long de trois pieds (98 cm) avec une terminaison pyramidale (NAT 1064). Sur cet axe coulisse un ou deux marteaux (NAT 2182) permettant d'aligner le soleil à l'horizon et de trouver sa hauteur en degré. Ce type d'objet est connu par ailleurs, pour les épaves suivantes : les Poulins, la *Nuestra Senora de Atocha* (1622), le *Kronan* (1676), le *Hollandia* (1743) et l'*Alcide* (1747), (L'Hour et Veyrat, 2003b: 54).

Le ou les quartiers de Davis en bois précieux et dur (ébène?) ont été découverts en plusieurs fragments, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. NAT 1547 représente environ la moitié de l'un de ces objets, avec la verge principale et une partie du petit limbe. Par contre, le grand limbe et les deux alidades de visée ne sont pas conservés. Le petit limbe est gradué de 0 à 60 degrés sur ces deux faces et il porte trois fleurs de lys alignées. Il s'agit vraisemblablement du plus vieil exemplaire archéologique connu jusqu'à ce jour, sinon du seul. Enfin, l'ensemble des instruments de navigation se complète d'un fragment présumé de flotteur de loch (NAT 628).

Il convient également de mentionner la découverte d'un sifflet (NAT 1393) sculpté dans un os long de mammifère, dont l'extrémité a été bouchée avec de la cire (Figure 56). Cet objet évoque le rôle du maître d'équipage, qui l'utilisait lors des manoeuvres. Sa nature

hétéroclite, c'est-à-dire le fait qu'il soit fait de manière originale et en os, incite à le considérer comme un objet personnel.

Un autre objet tout aussi évocateur est une petite règle ou échelle de canonier (NAT 1265) de fabrication anglaise, servant à calculer la charge de poudre à utiliser en fonction d'un type de canon et d'un poids de boulet donné (Figure 56). L'objet porte la date « 1648 » et les initiales « IC », sans doute celles de John Chatfield, un fabricant anglais actif à Londres entre 1630 et 1650 (L'Hour et Veyrat, 2003b: 47-48). Cet instrument, très utile à un canonier français disposant de pièces anglaises à son bord, servait à l'usage de *falconet* (FN), *falcon* (FP), *minion* (M), *saker* (S), *demy-culvering* (DC) et *culvering* (C), comme il est écrit. En effet, même si le calibre des pièces d'artillerie françaises de la Marine royale est uniformisé par édits royaux dès la fin du XVIII^e siècle, les navires privés et à plus forte raison les corsaires portaient probablement des canons de calibres et d'origine hétérogènes récupérés au gré des prises. Ainsi, cette règle devait appartenir au maître canonier du bord et encore au début du XVIII^e siècle, plus de 50 ans après sa date de fabrication!

L'étude de la répartition spatiale des outils de la *Dauphine* offre des résultats significatifs à maints égards, surtout si nous les considérons par métier. Ainsi, les outils des matelots se concentrent essentiellement à l'avant du navire. Par exemple, les écarteurs de hamac et les épissoirs ont une répartition assez large contrairement à celle des balais et des pelles. Ces derniers outils sont en effet concentrés dans une zone restreinte bien définie. Les balais ont été découverts essentiellement dans les carrés H24 et H25, qui regroupent à eux seuls près de 80% du total. À n'en pas douter, ces artefacts assez légers devaient être rangés en fond de cale, probablement dans un coffre, pour être aussi peu dispersés. Le chargement du navire incluait également une trentaine (31) de pelles, bien rangées en fond de cale, comme l'ont observé les archéologues. Hormis deux exemplaires découverts en J18, ces artefacts proviennent d'une zone circonscrite aux opérations I23 et H23, avec quelques individus débordant sur les sous-opérations H24-7 (au nord-est) et I22-6 (au sud-ouest). Plus de 90% des pelles se trouvent donc dans cette zone de neuf mètres carrés dont le foyer se trouve à la limite de H23 et I23, au sud du tonneau F6. Elles étaient donc rangées ensemble au moment du naufrage (Figure 57).

Sans montrer une concentration aussi claire, les outils liés au métier de charpentier menuisier se situent un peu plus à l'avant que ceux mentionnés plus haut, dans les colonnes 23 à 25 en particulier (Figure 58). Les opérations G23, G24 et H24 sont les plus riches puisqu'elles ont livré 12 outils ou 50% du lot associé à la charpenterie. Plusieurs de ces objets proviennent de la faille dans la coque le long de la face nord de la carlingue. Cette observation pousse à envisager un éventuel réduit de charpentier à bâbord du navire, près du mât de misaine. Mais il ne s'agit là que d'une hypothèse difficile à étayer davantage.

La répartition des articles du calfat permet d'apprécier l'aire de répartition distincte de trois types d'objets (Figure 59). Les bandes de plomb à calfater déjà percées de trous de fixation, des éléments lourds et donc assez peu mobiles, proviennent à 70% des carrés H25 et H26. Ces deux opérations et G25 regroupent plus de 95% de ces artefacts. Toujours à l'avant du navire, mais plus à tribord arrière, les lourdes plaques de plomb de calfatage prêtes à l'usage se situent surtout en H23 et G23 (15 objets ou 71%). L'une d'elles provient toutefois de l'opération J18. En plus de ces matériaux bruts, les outils du calfat comptent 19 grattes fragmentaires, recueillies en G24-sud (11%) et H24 (89%). Ces instruments y étaient concentrés à un tel point qu'ils ont été retrouvés par paquets. Les guipons proviennent de la même zone (G22 et H24), ainsi que le seau NAT 1559 contenant du brai (I23-7).

Contrairement aux outils précédents, les coins d'arrimage sont répartis sur l'ensemble du navire, indiquant du fait même qu'ils étaient probablement utilisés en divers endroits de la cale pour maintenir les fûts en place. Cependant, le plus grand nombre se trouvant dans l'avant du navire, dans les opérations H23, H24 et G23, l'on peut conjecturer que s'y trouvaient quelques coins de réserve. Quant aux instruments du cuisinier, leur position correspond bien à leur fonction à bord. D'une part, les aiguilles à larder se situent en plein coeur de la zone des cuisines déjà identifiée, à l'avant en H24. D'autre part, la concrétion qui contenait l'écumoire NAT 1873 a été déplacée de son contexte original. Sa localisation en H20 est donc contestable et elle devrait provenir de la même zone que les aiguilles.

Les outils du cordonnier ont une aire de répartition semblable à celle des outils du charpentier, alors que ceux du voilier sont regroupés plus au centre du navire, comme on

pouvait s'y attendre (Boudriot, 1977). Néanmoins, ces derniers sont peut-être plutôt associés aux instruments de chirurgie.

En effet, les quartiers du chirurgien devraient se situer au centre du navire, là où le roulis a moins d'amplitude (Figure 61). Et c'est à cet endroit (il s'agit de l'opération H20 et autour) qu'ont été retrouvés le mortier et son pilon, le clystère, de même que plusieurs pots à pharmacie en faïence et de petits contenants de verre. Il s'agit vraisemblablement des restes d'un coffre en partie coincés sous le canon NAT 1500. Enfin, exception faite du marteau de bâton de Jacob (NAT 2182) trouvé en J18-8, les instruments de navigation proviennent tous de l'avant, chose assez surprenante. Vu la distance séparant le marteau (NAT 2182) de son bâton (NAT 1064), soit plus de 15 mètres, nous pouvons penser qu'il s'agit de deux instruments différents.

En définitive, la répartition des artefacts de la *Dauphine* liés à tel ou tel métier permet d'identifier des aires d'activités à bord (cuisine, chirurgie), de même que des zones de stockage (pelles, grattes, balais et plomb). À ce propos, il est édifiant de noter que les pelles et les autres outils stockés à bord n'étaient pas proprement essentiels à la bonne marche du navire au jour le jour. Au contraire, les pelles ne servaient qu'à des moments précis, c'est-à-dire lors du déplacement du lest ou encore de la mise en tonneau des vivres, etc. De même, les grattes servaient à l'occasion des carénages, de saison en saison. Il reste que ces outils font partie de l'équipement de bord des navires, puisqu'ils font partie de l'*armement* du navire sous la responsabilité du calfat et du maître d'équipage.

La grande majorité de ces outils provenait probablement d'ateliers locaux ou régionaux proche du port d'armement, alors que les outils spécialisés et les instruments de navigation font partie d'un réseau commercial spécialisé qui dépasse largement les frontières du royaume de France. L'échelle de canonier (NAT 1265) est donc l'oeuvre d'un fabricant de Londres. Enfin, les autres instruments de navigation peuvent provenir indifféremment de France, d'Angleterre ou de Hollande. Cette distinction entre les outils communs et les outils scientifiques sur la base des provenances sera discutée plus en détail dans la suite de notre étude.

3.0 ÉCOFACTS DIVERS

Parmi les quelques catégories restantes, les vestiges fauniques représentent un ensemble assez conséquent de 622 os ou fragments d'ossement dont l'étude préliminaire a d'ores et déjà apporté plusieurs informations intéressantes. De fait, l'épave de la *Dauphine* a livré plusieurs concentrations d'os de boeuf, de mouton et de porc, dans des contextes archéologiques très significatifs. Ainsi, les archéologues ont mis au jour trois ou quatre barils remplis d'ossements de boeuf dans les opérations J18 et J19, reposant sur le vaigrage du navire. L'ensemble le plus complet (F82), incluant un total de 230 os (NAT 1955 et 1984), correspond au contenu d'un tonneau dont seule la moitié inférieure a subsisté (NAT 1955). Fait intéressant à noter, cette concentration ne représente qu'un seul animal assez jeune, complet à l'exception des pattes et du crâne. Les deux autres lots d'ossements, NAT 1894 et 1896, sont liés respectivement aux barils NAT 1895 (F76) et NAT 1897 (F77), alors qu'une troisième concentration (NAT 1999) est associée aux vestiges d'un baril non inventorié. Enfin, deux os ont été retrouvés dans la marmite NAT 317 située en H23 et un dernier ensemble « en connexion » représentant des coupes bouchères (NAT 2085) provient de l'arrière du navire, en J17-4. Le dernier lot d'ossements encore attachés ensemble, NAT 1776, correspond peut-être à un cinquième baril de boeuf salé ou à une pièce de viande séchée.

Les restes de porc et de mouton sont moins nombreux que ceux de boeuf à bord de ce navire. En effet, cinq ossements de porc (NAT 419) proviennent du contenant culinaire métallique NAT 426, alors que plusieurs os de langues ont été découverts en H24 et I24. Il peut s'agir de langues de porc marinées et conservées en tonneau. Un crâne de jeune porc (NAT 1417) a également été identifié. Quant au mouton, des trois ossements en inventaire, l'un provenait d'une marmite culinaire (NAT 147). Deux arêtes de poisson (morue) et deux os d'oiseaux font également partie de ce dernier ensemble (BDD Natière, 2005). Un groupe de petits ossements représentant les restes d'un rat (NAT 1696) ont également été retrouvés. Sachant le rôle de l'économie maritime européenne dans l'expansion des populations de rat noir sur la planète, il est toujours intéressant de noter leur présence sur les épaves comme celle de la *Dauphine* (Braudel, 1979: t. 1).

Enfin, les restes en connexion d'un petit singe ont été trouvés en H24. Cette espèce de macaque est identifiée comme un magot (*Macaca sylvanus*) indigène de la région du détroit de Gibraltar. Même s'il a pu naître ailleurs, il est intéressant de constater que l'animal avait moins de six mois lorsqu'il a péri avec le naufrage du navire (L'Hour et Veyrat, 2000: annexe 2). Plus que l'évocation d'une image typique des récits corsaires, la découverte des restes d'un tel animal de compagnie sur un navire montre le goût de l'exotisme qu'on pu développer les marins au fil de leurs voyages sur les mers du Monde, d'un continent à l'autre. Ce goût distinctif fait même partie d'une identité maritime moderne intimement liée à la construction de l'« économie-monde » européenne.

LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE LA *DAUPHINE*

Les travaux archéologiques et archivistiques sur la *Dauphine* ne sont pas terminés à ce jour, mais l'étendue des travaux effectués sur l'épave de 1998 à 2005 offre une image assez détaillée de la frégate royale. Les fouilles permettent d'établir qu'il s'agit d'un navire de deux ponts datant du début du XVIII^e siècle, armé d'une vingtaine de canons au moins et quelques pierriers. Ce navire possède une quille d'environ 35 mètres (91 pieds français), un maître bau de 9,5 mètres et une creux proportionnel de 4,20 mètres, pour un port brut estimé à 350 tonneaux. Les analyses dendrochronologiques indiquent que le navire a été construit peu après 1702 (L'Hour et Veyrat, 2004).

Ces renseignements correspondent bien avec les données récoltées jusqu'à maintenant sur la frégate corsaire du Havre la *Dauphine*, coulée à Saint-Malo le 11 décembre 1704. Ce navire de 300 tonneaux (net) construit au port du Havre en 1703 possédait deux ponts, deux gaillards et trois mâts. Il portait à son bord un équipage de 182 hommes et 30 canons sur son unique pont-batterie. Cette frégate royale confiée au capitaine Du Boccage revenait vers Saint-Malo accompagné d'une prise anglaise lorsqu'elle s'est échouée sur la Natière. Seul l'équipage a pu être sauvé (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704; Bourgeois, 2007).

Ainsi, la frégate a touché l'une des roches de la Natière pour ensuite sombrer sur son côté tribord près de la tête de roche sud. La coque s'est peu à peu disloquée selon deux axes parallèles à la quille : une première faille située au niveau du bouchain à tribord et une

seconde le long de la carlingue à bâbord. Malgré la fracture tribord, les structures sont relativement bien conservées de ce côté, depuis la carlingue jusqu'au niveau du pont-batterie. Plusieurs canons de la batterie tribord reposaient d'ailleurs perpendiculairement au navire, le long du flanc de la coque, avec leurs sabords et des pièces d'affût à proximité. À l'inverse, le côté bâbord est désolidarisé en plusieurs pans de coque mal conservés, sauf pour une section à l'avant encore liée au gros des vestiges. La dizaine de canons en batterie de ce côté semble être tombé ça et là au centre du site et peut-être aussi plus au nord, selon une dynamique qui échappe à notre sagacité. La *Dauphine* transportait au moins neuf canons de lest placés en son centre-avant, perpendiculairement à la quille. Le lest se complétait de petits nodules de silex, retrouvés surtout au milieu du navire, soit dans les opérations I19/20 et J19/20, de même qu'au sud et dans la « faille » tribord.

L'étude de la collection et la distribution spatiale des artefacts permet de distinguer plusieurs espaces cohérents, notamment dans la moitié avant, là où l'accumulation de matériel était la plus importante. Le four de cuisine a été localisé à l'avant, sur le pont principal ou dans l'entrepont. Ses briques se sont dispersées principalement dans les opérations H23 et H24. La marmite de fonte NAT 1367 était probablement celle utilisée sur le four au moment du naufrage, puisqu'elle portait des traces de mortier. Les autres objets culinaires proviennent également de ce secteur, quoique de façon plus diffuse, en surface du site. Il s'agit notamment de marmites, de poêles et de couvercles, d'aiguilles à larder, puis d'une passoire contenant quelques restes osseux. Cette concentration dans l'espace suggère qu'il existât un espace de rangement pour le cuisinier, vraisemblablement à bâbord du four.

La vaisselle de table sous la responsabilité du maître d'hôtel provient d'un secteur plus au sud, dans les opérations H24-7/8 et I24-1/2, contre les structures architecturales, probablement sous le premier pont. La concentration distincte et bien marquée d'assiettes et de plats d'étain empilés démontre que cette vaisselle était rangée ensemble dans un placard séparé de la vaisselle culinaire, c'est-à-dire à tribord du four. Trois pots à eau et un taste-vin en faïence décorée, un pichet en grès, le chandelier et la lampe sont également associés à ce groupe. Il n'est pas certain que cet espace fonctionnel soit distinct du premier, car la passoire NAT 549 contenant les restes osseux d'un repas reposait à l'intérieur d'un plat de

service en étain avec une cuiller. Ainsi, une partie ou la totalité de la vaisselle culinaire se trouvaient peut-être dans le même placard que celle pour le service de table.

Un troisième ensemble d'objets liés aux précédents par leur appartenance au contexte alimentaire regroupe des contenants destinés à la conservation des aliments. En effet, plusieurs bouteilles à vin rangées dans deux cuves métalliques (Faits 1 et 12), un casier de flacons de verre (Fait 2) et une cruche bellarmine proviennent d'une zone à l'avant des concentrations précédentes, en surface des opérations H24, I24-1/2 et H25. Ces objets semblent provenir d'une soute ou d'un espace de rangement réservé aux vivres, situé un peu à l'avant du four, sinon dans un placard à l'intérieur de la soute des contenants culinaires.

Il est impossible de déterminer à quel niveau de pont se situaient les soutes du charpentier et du calfat, soit dans l'entrepont ou sous celui-ci. Toutefois, la répartition assez large des outils du premier suggère l'existence d'un réduit à l'avant du navire plutôt en hauteur et du côté bâbord. À l'inverse, les grattes et les plaques de calfatage se trouvaient vraisemblablement dans l'entrepont ou même en fond de cale, au centre-avant du navire. Les grattes ont été découvertes « en botte » dans les opérations H24 et G24-7/8/9, alors que les plaques ont une aire de répartition un peu plus vaste. Les bandes de calfatage proviennent d'une zone distincte des autres outils de calfat située à la proue du navire (H25, H26 et G25).

Les outils sous la responsabilité du maître d'équipage se trouvaient également à l'avant du navire, mais ils ne forment pas une concentration homogène. Le chargement de pelles se situait en cale à tribord des pipes d'eau, dans une zone de neuf mètres carrés à la limite de H23 et I23, alors que les balais proviennent plutôt des opérations H24, I24 et I25. Par ailleurs, ces objets relativement légers étaient probablement rangés en paquets, puisqu'ils sont assez concentrés dans l'espace, sans trace d'une caisse.

À l'arrière du pont principal et dans l'entrepont, la chambre et les logements des officiers ne sont représentés que par quelques artefacts épars, sans concentration évidente. Un flacon à casier et une fiole trouvés en J18, ainsi que deux pommeaux d'épée (NAT 2092 et 2108) forment un espace fonctionnel bien peu tangible. Au contraire, l'armement du bord était nombreux et comprenait au moins 16 fusils et 11 pistolets, trois tromblons démontés,

16 pierres à fusil, cinq cartouchières, environ six sabres ou épées fragmentaires et une douzaine de grenades. D'après la répartition de ces armes légères sur l'épave, la sainte-barbe était aménagée à l'extrémité arrière du navire, logiquement sous la chambre. Hormis quelques pistolets, les armes proviennent principalement d'une zone partiellement fouillée se limitant aux opérations J18-7/8/9, J19-7/8/9, K18 et K19. L'épave livrera encore d'autres armes lors des campagnes de fouille suivantes, puisque de nombreux fusils et quelques grenades ont été observées par les fouilleurs dans les carrés K18 et K19 en 2005.

Sous l'entrepont, la cale se divise elle aussi en plusieurs espaces fonctionnels distincts, de l'étrave à l'étambot. L'avant du chargement est occupé par des pipes cerclées de fer, un chargement de pelles et une grande quantité de bois de chauffage débités en tronçons de trois pieds. Les tonneaux F3, F5 et F6 étaient encore calés en place par des rondins, alors que les quatre autres fûts auraient bougé de leur emplacement d'origine à bâbord. Les pelles étaient disposées à tribord de F6, sur du bois de chauffage. En effet, l'espace de fond de cale délimité par la carlingue, le porque St-81 et les tonneaux F5 et F6 était couvert de bois de chauffage. En fait, le bois de chauffage devait occuper tous les vides laissés dans le chargement ailleurs sur le navire, car on le retrouve en grande quantité sur l'ensemble du site.

L'espace central de la cale était occupé par neuf canons de lest posés perpendiculairement à la carlingue, entre le porque St-81 et le puits à boulets. Les cinq canons de l'opération I21 sont présumément ceux de bâbord, faisant contrepoids à ceux de tribord en I22. Ils ont écrasé dans leur chute plusieurs tonneaux cerclés de fer dont le lieu d'arrimage exact est difficile à déterminer. Comme ceux de l'avant, ces fûts contenaient probablement un liquide comme de l'eau ou du vin.

Immédiatement à l'arrière des canons de lest, dans l'opération I20, se trouvait une quantité de boulets estimée à environ 200, provenant de l'effondrement du parc à boulets dans les sous-opérations I20-2/3 et H20-8/9. Il est ardu de déterminer si les trois pierriers découverts étaient chargés comme cargaison ou comme lest au moment du naufrage, mais ils proviennent tous de la même zone (I20) et n'étaient manifestement pas utilisés sur les gaillards. Malgré l'état délabré et fragmentaire des structures architecturales du centre-arrière du navire, la position de l'emplanture de mât est établie au niveau de I19-8/9, H20-7

et I20-1. D'ailleurs, le seul pied de pompe conservé se situait contre le puits à boulets, dans la sous-opération I20-1. Les autres pompes devaient se situer plus à l'arrière, de part et d'autre d'un massif d'emplanture aujourd'hui disparu.

Les outils du chirurgien proviennent également de ce secteur, au centre du navire, dans l'opération H20 et ses alentours. En effet, le mortier et son pilon, le clystère, plusieurs pots à pharmacie en faïence et quelques petits contenants de verre forment les restes présumés d'un coffre de chirurgien, dispersés suite au naufrage. Leur localisation au centre du navire est cohérente.

Enfin, la cale arrière de la frégate a livré trois ou quatre barils de boeuf salé encore alignés par rapport aux structures du navire, soit parce qu'il s'agit de leur emplacement d'origine, soit qu'ils ont roulé ensemble à cet endroit. On peut présumer que leur nombre était supérieur, sinon qu'ils avaient été consommés au cours de la campagne de course. Du même coup, l'absence des barils de poudre en cale arrière pourrait s'expliquer de la même façon, mais aussi à cause de la faible profondeur des sédiments protecteurs à cet endroit du site. En effet, le relèvement du substrat rocheux à l'approche de la roche sud de la Natière a eu pour effet de favoriser la dégradation du mobilier archéologique et des structures architecturales au-delà de la rangée 18.

LES PROVENANCES DES ARTEFACTS

Tout au long de ce chapitre, nous avons tenté de comprendre la nature des objets mobiliers retrouvés sur la *Dauphine*, ce corsaire royal du Havre perdu à Saint-Malo en 1704. L'analyse du contexte archéologique a permis de déterminer la fonction à bord de nombreux objets archéologiques retrouvés. Toutefois, nous cherchions en même temps à retracer la provenance des mêmes objets : forme, matériau, marque particulière, nous permettent alors de retracer l'origine d'une production donnée (Figure 62). Nous devons donc rappeler l'essentiel des données sur les fonctions et les provenances du matériel de la *Dauphine* en conclusion de ce chapitre.

La *Dauphine* ne transportait pas de cargaison *a priori*, contrairement au *Machault* et à l'*Aimable Grenot* dont il sera question plus loin. Par contre, la catégorie du matériel de bord compte une grande variété d'objets provenant de plusieurs régions européennes. Trois

grandes régions se dessinent sur la base de l'étude des provenances, au centre desquelles se trouvent des villes-centres d'importances inégales : Le Havre / Rouen, Bordeaux et Saint-Malo. Quelques faïences, des pièces de grès cérame et de la vaisselle en étain proviennent des deux villes de la Seine, alors que les productions en grès de Basse-Normandie peuvent également avoir transigé par ces ports ou celui de Saint-Malo. La région bordelaise et son arrière-pays toulousain ont livré de la vaisselle en terre commune (gargoulette, pot tripode, jatte) et peut-être une part des bouteilles à vin « façon d'Angleterre ». Enfin, même si l'épave n'a livré qu'une assiette en étain de Saint-Malo, il convient de rappeler que cette ville était aussi le port de destination de la *Dauphine* avant son naufrage. Il était prévu d'y vendre un navire anglais capturé quelques jours auparavant au large des côtes (*Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*, 1704).

Le mobilier de bord anglais est moins abondant, mais très présent malgré tout. Il met en lumière deux centres importants de l'économie anglaise du milieu du XVIII^e siècle, soit Londres et Bristol. En effet, au moins trois assiettes en étain et une cuiller portent des marques indubitablement anglaises. Les assiettes portent l'inscription « LONDON », ce qui laisse peu de doute. Quant à la cuiller, elle est marquée d'un poinçon de contrôle typiquement britannique. D'autres objets d'origine anglaise ne peuvent être rattachés à une région particulière, comme certaines bouteilles à vin « façon d'Angleterre » qui ont pu être effectivement fabriquées en Grande-Bretagne.

D'autres provenances doivent être soulevées. Les trois tromblons en bronze sont l'oeuvre d'un armurier de Londres. Les deux cruches bellarmines sont plutôt originaires de la vallée du Rhin, via les Provinces-Unies. Le mobilier de bord compte une jarre d'origine ibérique, ainsi qu'un couvercle en alliage cuivreux des Flandres. Enfin, un important lot de rondins de bois sub-tropicaux destiné au chauffage à bord provient de l'hémisphère sud, soit des Antilles, du Brésil ou d'Afrique.

Dans la catégorie des objets personnels, la seule pièce française est une assiette en terre vernissée décorée d'un symbole chrétien dont la facture est typique des ateliers de Sadirac (Bordeaux). Les autres objets personnels d'origine connue proviennent de l'étranger. L'ensemble des pipes portant l'inscription « TO » est plutôt attribué au pipier Thomas Owen, de Bristol. La règle de canonnière a été pour sa part fabriquée par John

Chatfield, de Londres, comme l'attestent ses initiales sur l'outil (« IC »). Plusieurs produits « exotiques » complètent le portrait des provenances archéologiques de la *Dauphine*, toujours parmi les objets personnels de marins. Ces derniers comptent des bols en noix de coco, puis les restes osseux d'un macaque originaire du détroit de Gibraltar.

Ainsi, à l'échelle internationale de l'économie-monde atlantique, la prédominance française s'observe en particulier au sein du mobilier de bord, alors que des artefacts d'origine anglaise forment une portion non négligeable de l'ensemble. Les produits anglais sont également bien représentés au sein des objets personnels. En France, les villes-centres identifiées sont Le Havre/Rouen d'une part, et Bordeaux d'autre part. Saint-Malo n'est en fin de compte visible qu'à travers une seule assiette. En somme, sont représentés le port d'armement de la *Dauphine* avec son arrière port et l'un des ports du littoral de la Manche atlantique où son armateur doit avoir un correspondant : Saint-Malo. Bordeaux représente soit une destination régulière du navire, soit une ville-centre dont l'important commerce de redistribution n'a pas manqué d'affecter l'avitaillement des navires normands.

III - L'ALCIDE, DE SAINT-MALO (1747)

L'histoire particulière de l'*Alcide* et la guerre à laquelle ce corsaire participait, les événements entourant son naufrage et ceux ayant conduit à sa fouille ont tous leur importance pour la compréhension de ce site archéologique et son interprétation adéquate. C'est pourquoi nous verrons d'abord à présenter cette épave de manière générale avant d'attaquer l'étude de la collection archéologique. Alors seulement, nous serons à même d'aborder l'ensemble des objets découverts sur l'*Alcide* selon notre classification, afin de tenter de déterminer les fonctions à bord des objets et leur origine, soit leur lieu de production exact ou leur provenance régionale au moins. La fonction à bord et la provenance constituent les éléments fondamentaux de ce chapitre, puisqu'elles permettront par la suite de faire une étude éclairée des réseaux d'échange atlantique en fonction des différentes classes fonctionnelles que nous avons définies : cargaison, équipement de bord et possessions personnelles.

Contexte historique

La courte histoire du corsaire l'*Alcide* de Saint-Malo se déroule durant la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). Cette corvette fait partie des quelques corsaires français de grand tonnage qui croisent en Atlantique et dans la Manche à la recherche de prises importantes. À cette époque, la majorité des armements corsaires étaient de petites unités de moins de 100 tonneaux taillées pour la vitesse (Villiers et Duteil, 1997).

La Guerre de Succession d'Autriche est un conflit européen qui prend des dimensions quasi planétaires par rapport aux conflits précédents. L'Angleterre prend la tête de la ligue de Worms, qui réunit l'Autriche, quelques États allemands, la Savoie, et bientôt les Provinces-Unies. La France, l'Espagne et la Bavière se retrouvent seules contre cette coalition, alors que la Prusse a une position toujours changeante (Lebrun, 1987: 281). Pendant que la France remporte un certain succès contre ses ennemis continentaux, notamment dans les Pays-Bas autrichiens, sa principale rivale s'attaque à son commerce et à ses colonies. La stratégie anglaise consiste à appliquer l'*open blocus* sur les mers tout en tentant de s'emparer des possessions coloniales françaises et espagnoles. Malgré sa

supériorité numérique incontestable, la *Royal Navy* est tenue en échec de 1744 à 1747 par les marines française et espagnole réunies (Villiers et Duteil, 1997: 81). La France réussit également un débarquement en Angleterre en 1745 et menace Londres, même si les renforts prévus n'arrivent pas à franchir la Manche (Lebrun, 1987; Villiers et Duteil, 1997: 83). Après 1747, l'Angleterre revoit sa stratégie navale et met en place le *Western Squadron*, qui se charge d'opérer un blocus désormais très efficace sur les côtes françaises.

Malgré les défaites françaises successives, l'organisation du commerce en convoi fonctionne relativement bien sous la protection des vaisseaux du roi. Sur la route du Canada, les pertes sont de 40% en 1744, 20% en 1745 et 1746, puis 33% en 1747 et seulement 18% en 1748 alors que les Anglais contrôlent Louisbourg et l'entrée du Saint-Laurent (Bosher, 1995). Le nombre des armements connus pour les ports de Nantes, de Bordeaux et de La Rochelle témoigne aussi de la poursuite des activités marchandes malgré le conflit. En fait, les bénéfices de la guerre de course compensent en partie les pertes en temps de guerre (Villiers et Duteil, 1997).

En effet, la course a occupé une grande place durant la Guerre de Succession d'Autriche, quoique le nombre de prises ait été moins important que lors des conflits précédents. Du fait de l'absence relative de la Marine française en Atlantique et en Manche, les corsaires se doivent d'affronter seuls les navires de la *Royal Navy* la plupart du temps, comme les histoires de l'*Alcide* et de l'*Aimable-Grenot* en témoignent (Appriou et Bozellec, 1997; L'Hour et Veyrat, 2002: 71-77; Villiers et Duteil, 1997: 88-89). Saint-Malo, Dunquerque et Bayonne, ports d'ordre économique secondaire, sont ceux qui arment le plus de corsaires. À l'inverse, les grands ports atlantiques comme Nantes, Lorient, Bordeaux et La Rochelle se concentrent sur le commerce de convoi (Villiers et Duteil, 1997: 89). D'après Villiers et Duteil (1997 : 87), l'investissement corsaire de l'ensemble des ports de la Manche et de l'Atlantique représente entre 30 et 35 millions de livres, de 1744 à 1748 seulement. Ces investissements rapportent beaucoup d'argent, soit chaque année l'équivalent de deux années de commerce colonial (Villiers et Duteil, 1997: 89)!

L'*Alcide* était un corsaire rentable, contrairement à beaucoup d'autres. Son armateur et propriétaire, Ambroise-Marie Bidault de Juttigny, l'a fait construire à Saint-Malo en 1746. Avant cela, il a armé *La Vestale*, de 140 tonneaux, qui fit deux prises avant d'être

capturée en 1745. Au même moment, *Le Lys*, de 260 tonneaux, appartenant au même armateur, fait une quinzaine de prises qui rapportent ensemble 395 360 livres (Appriou et Bozellec, 1997: 52). Juttigny faisait partie des rares armateurs malouins à avoir commissionné plus de cinq bâtiments pour la course entre 1744 et 1748.

Le commandement de l'*Alcide* est confié à Étienne Ribard, ancien capitaine du corsaire *Saint-Michel* de Saint-Malo, de 123 tonneaux, capturé en novembre 1746 et relâché huit mois plus tard. À peine rentré en France, Ribard s'engage au service de Juttigny et reçoit une commission en course pour quatre mois le 14 novembre 1746 (Appriou et Bozellec, 1997: 60-61). Cette première campagne permet de prendre quatre navires anglais, dont une galère de 200 tonneaux rentrant de la Jamaïque, et d'en rançonner un autre (Appriou et Bozellec, 1997: 78-79). La campagne qui suit en 1747 est aussi profitable dans ses débuts, puisque Ribard prend la *Charmante-Catherine*, 160 tonneaux et 10 canons, allant de Gibraltar vers Londres chargée de vins, puis l'*Industrie*, conjointement avec un autre corsaire malouin, *La Grande Biche* (Appriou et Bozellec, 1997: 92-94).

Les derniers moments de sa campagne de 1747 sont moins glorieux. En octobre, l'*Alcide* est prise en chasse par deux vaisseaux anglais et doit se défaire de « la chaloupe, la cabane à feu, la deuxième ancre, 4 canons avec leurs affûts, 8 avirons et plusieurs ustensiles » pour leur échapper de peine. Elle fait plus tard la prise du *Saint-George*, mais celle-ci lui est contestée par un autre corsaire malouin qui y avait déjà placé son équipage de prise. L'*Alcide* est de retour sans butin à Saint-Malo le 23 novembre pour un carénage. Le 19 décembre, Ribard appareille du cap Fréhel, près de Saint-Malo, pour les Sorlingues. Il y rencontre le 21 un navire de la Compagnie des Indes anglaise armé de 20 pièces, bientôt rejoint par une frégate de la *Navy*. L'*Alcide* n'arrive pas à prendre possession du navire de commerce qui se jette à la côte désarmé. Le soir du même jour, faisant route pour s'éloigner des côtes anglaises en forçant la voile, le capitaine Ribard est contraint de chercher refuge à Morlaix à cause du mauvais temps qui se lève.

C'est en tentant de pénétrer dans la rade du port à marée basse que l'*Alcide* s'échoue sur une roche en pleine tempête, à quelques centaines de mètres de la côte de Carantec, près du château du Taureau qui défend la baie (Figure 63). En « moins de deux minutes », le navire se remplit d'eau et bascule à tribord : tout ce qui se trouve alors sur le pont est jeté à

la mer, incluant de nombreux marins (Appriou et Bozellec, 1997: 107). La chaloupe elle-même coule au moment de la mise à l'eau parce qu'elle ne peut porter tous les marins qui tentent d'y monter. Lorsqu'enfin, le temps se calmant tard dans la nuit, des secours arrivent sur le lieu du naufrage, il ne reste que 46 marins accrochés aux restes du gréement de l'*Alcide* (Appriou et Bozellec, 1997: 109). Par chance, plusieurs ont nagé jusqu'au rivage malgré la fureur des vagues. En définitive, 107 des 194 hommes d'équipage périssent dans le naufrage, incluant le capitaine (Appriou et Bozellec, 1997: 111).

Rien n'indique une tentative de sauvetage sur l'*Alcide* après le naufrage. Selon toute vraisemblance, le navire a coulé près de la roche où il s'est échoué, à trop grande profondeur. L'*Alcide* est donc perdu jusqu'à sa découverte 133 ans plus tard. En 1880, l'épave est trouvée par des scaphandriers du ministère des Ponts et Chaussées, qui la décrivent comme « un vieux navire sombré, gisant sur le flanc » (Appriou et Bozellec, 1997: 115-116). Un aventurier nommé Jean-Marie Guérin et plusieurs autres plongeurs récupèrent de l'épave « seize canons en fonte, trois pierriers également en fonte, trois fortes ancres, deux saumons en fonte, une cloche, des boulets ainsi que des armes blanches et des pistolets ». Plusieurs objets sont ainsi ramenés au port de Morlaix, sans qu'on en connaisse également la nature ou le nombre (Appriou et Bozellec, 1997: 117-118). Seul un canon subsiste de cette collecte ancienne, en dépôt au Musée Maritime de Carantec.

Par la suite, Guérin obtient trois années de concession pour exploiter l'épave, à la recherche d'un présumé trésor pris sur un navire anglais avant le naufrage (Appriou et Bozellec, 1997: 117). Encore une fois, les objets remontés ne sont pas répertoriés. Cependant, il est permis de croire qu'à cette époque l'*Alcide* était encore en bon état, puisque *L'Écho du Finistère* publie le 3 mars 1906 un article qui la décrit ainsi :

« Sur sa poupe, aucun nom n'était plus lisible tant elle était rongée par les sels marins. Les plongeurs parvinrent à descendre dans ce qui fut la Sainte-Barbe et y découvrirent un amalgame de fusils, de sabres, de pistolets corrodés, agglutinés, empâtés de concrétions calcaires » (dans Appriou et Bozellec, 1997: 118).

Des années plus tard, en 1965 et 1966, le Groupe Subaquatique Morlaisien entreprend une nouvelle cueillette sur l'épave. Les plongeurs tentent alors de relever un canon, sans succès (Appriou et Bozellec, 1997: 120). Le groupe découvre tout de même en

surface du site des assiettes en étain, des plaques de plomb, des briques de four, des boulets, des rouets de poulie, etc. Ces objets, laissés sans traitement, n'ont jamais pu être accueillis par aucun laboratoire ou musée. Ils sont aujourd'hui introuvables (Appriou et Bozellec, 1997: 126).

Le navire

L'*Alcide* est décrit de la manière suivante dans le rôle d'armement dressé pour sa campagne de 1747 : « construit en ce port en 1746 du port de 180 tonneaux, de 20 canons percé pour 22, tirant d'eau chargé 11 pieds et non chargé 8 pieds, 2 ponts, 2 gaillards, appartenant au Sr Juttijny, armé à Saint-Malo... » (dans Appriou et Bozellec, 1997: 61). Les autres détails de son architecture ne sont pas connus. En plus de ses 20 canons, l'artillerie de l'*Alcide* compte également 12 pierriers lorsqu'elle se saisit de *La Charmante-Catherine* en septembre 1747. Plus tard cependant, en octobre de la même année, elle doit se délester de quatre pièces pour échapper à deux navires anglais (Appriou et Bozellec, 1997: 92, 99). Elle devait donc avoir seulement 16 canons en batterie au moment du naufrage, plus un certain nombre de pierriers.

L'avitaillement de l'*Alcide* pour sa seconde campagne se fait à Saint-Malo en septembre 1747, comme l'année précédente. Mais la corvette revient plusieurs fois à Fréhel et trois fois à Saint-Malo au cours de l'automne, notamment pour y porter ses prises (Appriou et Bozellec, 1997: 148-149). Peu de temps avant son naufrage, du 23 novembre jusqu'au début décembre 1747, elle s'y arrête même pour un carénage (Appriou et Bozellec, 1997: 98). Cette opération demande un délestage du navire et l'*Alcide* a peut-être reçu à cette occasion de nouveaux canons pour remplacer ceux perdus.

Comme le navire n'est pas armé en course et en marchandises, mais bien uniquement en course, il ne transporte pas de cargaison propre à vendre dans un port étranger. D'ailleurs, la corvette ne croise jamais loin de ses bases et reste en Atlantique. L'*Alcide* chasse aux Sorlingues et le long des côtes anglaises sans pour autant franchir le Pas-de-Calais ni le raz Blanchard. Ses prises sont ramenées, selon l'occasion, à Saint-Malo ou à Morlaix (Appriou et Bozellec, 1997: 148-149). Entre le moment de son carénage et celui du naufrage, le capitaine Ribard n'amarine aucune prise sur laquelle il aurait pu

prélever une partie de la cargaison. L'*Alcide* a dû fuir sans butin lors de son dernier combat contre un navire marchand de la Compagnie des Indes et une frégate de la *Royal Navy*, le 21 décembre 1747. En somme, le corsaire ne portait aucune cargaison au moment de sombrer dans la baie de Morlaix.

Grâce aux rôles d'équipage conservés pour les campagnes de l'*Alcide* de 1746 et 1747, les noms, l'âge et la qualité de chacun des marins embarqués sont connus. Les tableaux qui suivent en font le compte et le détail (Appriou et Bozellec, 1997: 87):

Équipages	1746	1747
Officiers	20	27
Officiers mariniers	57	53
Officiers non-mariniers	8	12
Matelots/Novices	98	100
Mousses	25	22
Total	208	214

Tableau 7. Composition des équipages lors des deux campagnes de l'*Alcide* (Source: Appriou et Bozellec, 1997: 87).

Lorsqu'on la compare à celle d'une frégate de la Marine royale, cette liste d'équipage de corsaire se distingue, entre autres, par l'absence de soldats de marine. Autre fait caractéristique, elle comprend également un grand nombre d'officiers supérieurs et de matelots pour constituer des équipages de prise le cas échéant : quatre premiers lieutenants et cinq lieutenants en second. La présence de deux interprètes est aussi conforme aux besoins des activités de course.

En général, les navires corsaires qui ont bonne réputation comme l'*Alcide* n'ont aucune difficulté à recruter un équipage puisque les hommes sont attirés par les parts de prise que chaque capture rapporte. Pourtant, seuls 31 marins engagés en 1746 participent aussi à la campagne de 1747, dont 21 officiers, 4 matelots ou novices et 6 mousses (Appriou et Bozellec, 1997: 88). La mort de quelques hommes ne peut expliquer à elle seule cette donnée. La dernière campagne voit même la désertion de 20 membres de

l'équipage... Cela dit, Saint-Malo ne manquait pas de navires corsaires à cette époque et donc les occasions de s'enrôler devaient être nombreuses.

Composition détaillée de l'équipage de l'Alcide en 1747

1	capitaine	1	maître-cannonier
2	2 ^e capitaine	1	2 ^e canonier
4	1 ^{er} lieutenant	16	aide-canonier
5	2 ^e lieutenant	1	maître-charpentier
2	1 ^e maître	2	2 ^e charpentier
2	2 ^e maître	1	charpentier
9	contre-maître	1	maître-tonnelier
2	quartier-maître	1	2 ^e tonnelier
6	bosseman	3	calfat
4	enseigne	2	capitaine d'armes
4	maître de prise	1	capitaine des matelots
2	pilotes	2	1 ^{er} armurier
2	pilotin	1	maître de chaloupe
1	pilote costier		
1	pilotin et commissaire aux vivres	49	matelots (2 trouvés à bord)
		50	novices
1	aumônier	22	mousses
1	écrivain	-----	
2	interprète	214	homme
1	chirurgien		
1	2 ^e chirurgien		
1	aide-chirurgien		
3	maître d'hôtel		
1	cuisinier		
1	2 ^e cuisinier		
1	cocq		

Tableau 8. Composition détaillée de l'équipage de l'Alcide en 1747 (Source: Appriou et Bozellec, 1997: 157-162).

Historique de la fouille et contexte archéologique général

Le 21 décembre 1747, l'*Alcide* s'échoue sur une roche dans la baie de Morlaix aujourd'hui connue comme « la Morlouine », près de la pierre Calhic, à une demi-lieue (2,8 km) au nord-nord-ouest du Taureau (Appriou et Bozellec, 1997: 104) (Figure 63). Calhic est aujourd'hui signalé aux navigateurs par une tourelle verte, c'est-à-dire qu'elle se situe du côté tribord du chenal en rentrant vers le port selon le système de navigation européen actuel⁶. L'*Alcide* a donc basculé sur tribord et coulé dans le tombant du chenal de Morlaix,

⁶ En Amérique, à l'inverse, la balise latérale verte doit être laissée à bâbord en rentrant au port.

entre 22 et 30 mètres à marée basse, avec son gouvernail au plus profond. Les restes se présentent maintenant comme un fond de carène reposant sur tribord et légèrement enfoncé dans les sédiments, couvert de sable, de pierres de lest et de concrétions ferreuses (Appriou et Bozellec, 1997: 130) (Figure 64). L'un des canons ou pierriers restant se situe au fond du chenal, un peu à l'écart du site. Il a probablement été déplacé lors de la tentative de levage en 1965 ou par l'action d'une drague de pêche (Appriou et Bozellec, 1997: 120). En fait, les deux « canons » encore présents sur le site sont probablement des pierriers.

Le site archéologique était peu protégé par le courant du chenal et beaucoup d'artefacts affleuraient en surface entre 1880 et 1985, car les plongées successives sur le site ont permis de récupérer un grand nombre d'objets sans instrument de fouille, dont les 16 canons. Au moment de sa (re)découverte en 1985, 18 couples étaient visibles sur bâbord et au moins 13 sur tribord. Les plongeurs ont localisé également « deux imposants pierriers » sur l'épave à ce moment (Appriou et Bozellec, 1997: 130). La coque du navire était apparemment conservée sur une longueur de 18 mètres sur environ 9 mètres, la proue orientée vers l'ouest. La quille et le massif d'implanture ont été observés en place, au centre du gisement (Appriou et Bozellec, 1997: 135).

Il semble que l'état de conservation du site n'ait rien à voir avec celui - d'ailleurs peut-être imaginaire - décrit dans les journaux de 1880 et 1910. Sans le couvert permanent des sédiments évacués par le courant de marée, les vestiges d'aujourd'hui ne sont conservés que grâce à la protection des concrétions ferreuses en surface et du lest qui recouvre les parties basses du navire. Encore faut-il présumer de nombreuses perturbations lors des sauvetages de 1880 et de 1965, surtout si les canons relevés étaient soudés en partie aux structures en bois. Au moment des sondages archéologiques de 1985 à 1987, le Drassm fait état de pillages répétés « depuis près de 20 ans » (Appriou et Bozellec, 1997: 127). Enfin, la proximité du chenal et les dragages récents ont probablement eu pour effet de dégraisser le site progressivement. Les fouilleurs font également état de membrures arrachées par des chaluts de pêche en 1986 (Appriou et Bozellec, 1997: 133).

Les conditions de plongée sur le site ne sont pas favorables aux travaux archéologiques. L'épave repose sur une pente prononcée qui descend jusqu'à 35 mètres à marée haute. À cet obstacle s'ajoute un courant assez fort même à l'étalement de marée. La

visibilité est troublée par les sédiments et les algues charriées par les flots, en fonction de la saison, des vents et des pluies (Appriou et Bozellec, 1997: 135). Les conditions de travail, en somme, n'ont rien d'idéales.

Hormis les opérations de sauvetage de 1880 et de 1965, dont il ne reste aucune documentation scientifique, une autorisation de sondage a été délivrée par le Drassm à un groupe de plongeurs amateurs en 1985, renouvelée en 1986 et 1987 (Appriou et Bozellec, 1997: 127). À la tête d'un groupe de plongeurs locaux, E. Bozellec, J.-C. Jégou et G. Derriennic ont effectué trois opérations successives sur le site. Les travaux somme toute assez limités visaient à « reconnaître l'extension maximale et la nature de ce gisement [...] ». L'étude portait « essentiellement sur l'importante structure d'architecture navale conservée » (Appriou et Bozellec, 1997: 127). Mais, « compte-tenu du manque de technicité des plongeurs bénévoles, il fut difficile de réaliser des relevés cohérents » (Appriou et Bozellec, 1997: 133).

Le premier sondage mené en 1985 visait surtout à déterminer l'étendue des vestiges. Au cours de cette première intervention, les plongeurs ont recueilli nombre d'objets affleurants, concentrés entre les couples de l'arrière de l'épave, qu'ils ont positionnés au fil des découvertes (Bozellec, 1985). Une partie du site à l'avant a été dégagée jusqu'au vaigrage à ce moment. Puis, plus tard la même année, un plongeur a profité d'une période de bonne visibilité pour prendre des images vidéo (Appriou et Bozellec, 1997: 130-131).

L'opération de sondage de 1986 a été apparemment mieux organisée. Elle a permis d'entreprendre le dégagement à la suceuse d'une plus grande partie de l'avant de l'épave, avec le retrait de nombreuses pierres de lest. Cependant, les plongeurs ont noté que plusieurs couples de tribord sont déplacés ou arrachés suite au passage d'une drague sur la zone (Appriou et Bozellec, 1997: 133). Ils découvrent tout de même un ensemble très intéressant d'artefacts qu'ils positionnent au mieux de leurs moyens. Un début de couverture photographique est entrepris la même année. Les travaux de 1987 se poursuivent sur toute la moitié avant de l'épave avec, cette fois, quelques relevés

architecturaux en complément. Les découvertes se multiplient et les plongeurs mettent aussi à jour le massif d'emplanture du grand mât (Appriou et Bozellec, 1997: 135)⁷.

La majorité des objets recueillis lors de ces trois sondages sont aujourd'hui au Musée Maritime de Carantec, incluant un canon et quelques objets supplémentaires ramassés par des plongeurs locaux au fil des ans. Chaque artefact a été positionné, inventorié et numéroté, mais ces données n'ont jamais été déposées au Drassm ou rendues publiques. Cependant, il existe une liste plus ou moins exhaustive des objets en dépôt au Musée Maritime de Carantec et nous avons pu photographier quelques artefacts de grand intérêt chez l'un des inventeurs du site, Erwan Bozellec, en 2004. Il semble donc assez évident que beaucoup d'objets reposent aujourd'hui sur les linteaux de foyer de quelques plongeurs locaux, en particulier ceux ayant participé au projet.

Seuls un plan sommaire des vestiges architecturaux où figurent des concentrations d'objets et une coupe longitudinale conservés dans les dossiers du Drassm permettent de saisir l'organisation spatiale du site. Ces données se complètent de quelques croquis des artefacts les plus importants accompagnés de mesures.

Il est difficile d'évaluer la qualité du contexte archéologique de l'épave de l'*Alcide* face au manque de documentation. Cependant, les conditions d'enfouissement, la courantologie du lieu et la proximité du chenal ont très certainement perturbé le contexte en favorisant l'érosion progressive du site et la détérioration des structures architecturales. Cependant, l'impact de ces facteurs environnementaux aurait été relativement limité sur la répartition des objets sans les dragages et les opérations de sauvetage de 1880. Ces facteurs anthropiques ont probablement bouleversé le site, soit en déplaçant des objets lourds sur le site (dragages), comme les canons et les pierriers, soit en arrachant des structures. Il est donc à craindre que la position des objets affleurant sur le site (les plus mobiles) soit plus l'effet de perturbations que d'une logique de répartition à l'intérieur du navire. Toutefois, la documentation de fouille disponible ne permet pas d'en juger autrement.

Pour la même raison, nous ne connaissons pas le système de localisation des objets ni celui guidant l'inventaire archéologique, s'il a jamais été effectué. La contribution de

⁷ Malheureusement, ni la mosaïque photographique du site ni aucun plan détaillé des structures n'a été remis au Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM).

cette collection à l'étude en cours est donc limitée par le manque d'information contextuelle et son peu de fiabilité, lorsqu'elle existe. Néanmoins, la présence (ou l'absence) de tel ou tel type de mobilier sur cette épave corsaire en elle-même est une donnée importante pour notre étude. Il faut rappeler que la collection de l'*Alcide* représente l'un des rares ensembles mobiliers du début du XVIII^e siècle accessible pour une étude comparative. Elle est donc précieuse malgré les nombreuses lacunes dans la documentation.

LA CULTURE MATÉRIELLE DE *L'ALCIDE* (1747)

La collection archéologique de l'épave de l'*Alcide* est moins importante que celles des autres épaves étudiées. Cela est dû au caractère relativement limité des sondages effectués. Elle est aussi la collection dont les objets sont dans un état de conservation déplorable, en partie à cause du milieu très exposé où gît l'épave, mais surtout par manque de restauration. Ainsi, plusieurs objets couverts de concrétion n'ont jamais été traités ni même stabilisés, notamment les objets ferreux, dont quelques fusils et un canon. Leur étude est donc difficile ou même impossible. Les quelques 286 artefacts de cette collection sont en dépôt au Musée maritime de Carantec, hormis les 22 objets conservés par l'un des inventeurs de l'épave à sa résidence (Annexe 1).

Comme il a été dit précédemment, les travaux effectués sur le site ont été conduits par des amateurs et s'assimilent davantage à des cueillettes d'objets qu'à des sondages archéologiques en bonne et due forme. En effet, les informations contextuelles sont pratiquement inexistantes et très peu d'objets ont été dessinés ou décrits correctement dans les différents rapports d'opération déposés au Drassm (Bozellec, 1985; Jegou et Bozellec, 1986; 1987). En conséquence, l'analyse qui suit se base essentiellement sur nos observations et photographies des objets et un inventaire de la collection consigné dans la base de données des épaves atlantiques du Drassm (BDD Drassm, 2005). Toutefois, cette base de données ayant été constituées pour des fins muséographiques, les informations y sont limitées. Enfin, la liste des artefacts mis en dépôt au Musée Maritime de Carantec fournit quelques dimensions d'objets inaccessibles ou disparus aujourd'hui (*Mise en dépôt des objets de l'Alcide...* 1990).

Les numéros d'inventaire qui apparaissent dans les pages suivantes correspondent aux fiches d'enregistrement de la base de donnée des épaves atlantiques du Drassm (2005), puisque la numérotation des objets effectuée par les fouilleurs comportait des manques importants. Plusieurs numéros ont été apparemment perdus et ceux indiqués dans les rapports ne correspondaient pas à la liste de *Mise en dépôt des objets de l'Alcide* (1990). Toutefois, nous avons créés les numéros ALC* 1 à ALC* 22 pour identifier les artefacts conservés chez E. Bozellec et non répertoriés dans la base de donnée du Drassm. Ces numéros se distinguent des autres par l'utilisation d'un astérisque.

1.0 NAVIRE

Les vestiges de l'épave de l'*Alcide* ont été pillés de manière extensive dès le XIX^e siècle avec pour conséquence le « sauvetage » des ancres et des canons au premier chef. Dès 1880, des scaphandriers ont récupéré sur le site seize canons, trois pierriers, trois ancres et deux saumons en fer et la cloche du navire (Appriou et Bozellec, 1997: 118). L'*Alcide* aurait porté trois ou quatre ancres, selon que celle jetée en mer au début de sa campagne de 1747 ait été remplacé ou pas au moment de son dernier carénage (Appriou et Bozellec, 1997: 98).

Le lest du navire tel qu'il apparaît actuellement recouvre les vestiges architecturaux et se compose essentiellement de galets de pierre. Le plan du site montre un monticule de ces pierres du côté bâbord du navire, peut-être l'oeuvre des chasseurs de trésor du passé. Cependant, les deux saumons de fer remontés en 1880 n'étaient probablement pas les seuls qui se trouvaient à bord. À l'image des épaves de la Natière, du *Machault* et beaucoup d'autres, l'*Alcide* s'est couché sur un flanc et disloqué le long de l'axe de la quille. Son lest se situait donc principalement sur le flanc tribord du navire. D'ailleurs, c'est cet amas de pierres qui a contribué à la conservation des vestiges jusqu'à aujourd'hui. L'état de conservation du mobilier archéologique n'est pas bon pour autant, qu'on en juge par le peu de poulies complètes retrouvées, seulement cinq. Pour les autres, seuls les rouets et les essieux en gaïac ont survécu.

Enfin, même si le dernier sondage a mis au jour l'emplanture du mât et les vestiges de l'archipompe, les plongeurs n'ont pas retrouvé de pièce de pompe, sauf deux fragments

présupposés d'un chaudron (crépine). Si la localisation de ces derniers artefacts n'est malheureusement pas connue, ils correspondent vraisemblablement à deux des quatre pans latéraux d'une crépine en plomb dont le fond et deux côtés ont disparu. Il s'agit de deux feuilles rectangulaires aux coins supérieurs tronqués. La partie basse est munie de perforations de 1 centimètre « en triangle » alors que la partie haute est munie d'un trou de fixation. Deux dalots de plomb complètent cette classe fonctionnelle. Eux non plus n'ont pas de localisation connue.

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires

La catégorie fonctionnelle des armes et des accessoires liés est l'une des plus intéressantes et des plus riches du site, avec celles des contenants et les outils. Elle compte 30 objets au minimum.

L'artillerie de l'*Alcide* comptait 20 canons et 12 pierriers lorsqu'elle s'est saisie de *La Charmante-Catherine* en septembre 1747 (Appriou et Bozellec, 1997: 92). La corvette a dû ensuite se débarrasser de quatre canons avec leurs affûts pour échapper à des frégates anglaises peu de temps avant son naufrage. Il est donc probable qu'elle fût armée de seulement 16 pièces à son retour à Morlaix en décembre (Appriou et Bozellec, 1997: 92, 99). Il semble que les « canons » indiqués sur le plan de sondage constituent en réalité des pierriers (Bozellec, 1985). Ainsi, le nombre de canons de l'*Alcide* est fixé à 16 et le nombre de ses pierriers devrait être supérieur à trois. Deux sont positionnés sur le site où, selon les plongeurs, « les diverses concrétions dispersées sur le fond laissent apparaître plusieurs petits canons (pierriers) en fer d'un mètre de longueur environ » (Appriou et Bozellec, 1997: 131). L'un d'eux se trouve à l'extérieur du site à l'arrière du navire, au pied du tombant; le second est situé à tribord arrière des vestiges (Bozellec, 1985).

Le seul outil du service des pièces retrouvés est une cuiller en bois et en alliage cuivreux (ALC 762) (Figure 65). Sa hampe est cassée, mais son diamètre est de 9,2 centimètre. Pareillement, les cinq boulets ramés et les sept boulets ronds en dépôt au Musée maritime de Carantec ont tous un diamètre de plus ou moins 9 centimètre, ce qui équivaut à

trois pouces et 4 lignes. Le calibre des pièces devrait donc être de 6 livres. L'épave a également livré un lot d'une trentaine de balles de plomb agglomérées qui pourrait correspondre à une cartouche de pierrier (Boudriot, 1977: t. 4, 178). Même si les boulets ne sont pas positionnés, le plan de 1985 place la cuiller à poudre et la charge de pierrier dans la zone arrière tribord du navire, entre les membrures (Bozellec, 1985).

Les armes portatives de l'*Alcide* sont assez nombreuses dans la collection du fait de la bonne conservation de leurs éléments en alliage cuivreux. Par contre, les éléments en fer des sept fusils et d'un pistolet retrouvés sont dans un état de dégradation avancé, pris dans des concrétions. Donc, il est impossible d'en faire l'étude dans leur état actuel. Au contraire, les trois calottes de pistolet (ALC 772 et ALC*3) sont en très bon état (Figure 65). Leur forme est parfaitement identique : hémisphérique avec une rainure décorative et percées au centre pour se fixer à la crosse d'un pistolet. Elles sont en tout point similaires à celles découvertes sur les épaves de l'*Aimable Grenot* (NAT 26) et du *Machault* (2M25C1-2 par exemple). Ces dernières sont d'ailleurs assimilés aux pistolets français de cavalerie modèle 1733-1734 ou de Marine (Bryce, 1984: 22), mais la forme semble quasi universelle au XVIII^e siècle (Gawronski et al., 1992).

Quatre gardes d'épée de style militaire français populaire au XVIII^e siècle forment un autre ensemble intéressant d'objets identiques (Figure 65). Il s'agit de gardes à pontet simple avec un seul quillon proéminent et une contre-garde à coquille extérieure peu courbée et sans décor (ALC 771, ALC*6 et 7). L'exemplaire ALC*6 conservé chez E. Bozellec représente une poignée complète de facture modeste. La fusée en bois de cerf est de section ovale sans pommeau, mais devait être pourvue d'un embout de laiton arrondi assez grossier (par exemple, voir Bryce, 1984: 31). Des gardes en tout point identiques ont été retrouvées sur le *Machault* (1760) et au fort Beauséjour (1751-1755) (Bryce, 1984: 31-32).

Fait intéressant, les gardes de cette épée et d'une seconde provenant du musée portent la marque d'un « R » surmonté d'une couronne ouverte à trois branches, identique à celle observée sur une calotte de pistolet de l'*Aimable Grenot* (NAT 26) (L'Hour et Veyrat, 2002). Il s'agit probablement d'armes réglementaires ou semi réglementaires, puisque cette marque était celle utilisée pour certifier les pièces éprouvées par un arsenal royal, soit à

Rochefort ou ailleurs (Brain, 1979: 215). Nous reviendrons en détail sur cette question du commerce des armes militaires au dernier chapitre de cette étude.

La documentation de fouille étant ce que l'on sait, il faut se garder de tirer des conclusions trop assurées à partir des rares données existantes quant à la localisation des artefacts sur le site. Pourtant, le plan de 1985 situe la majorité des armes portatives à l'arrière tribord du navire, dans deux zones assez restreintes. En toute logique, ces armes devaient faire partie de l'équipement de bord du navire. Leur position incite à penser qu'elles étaient rangées dans un espace à l'arrière du navire, c'est-à-dire probablement là où des plongeurs avaient découvert en 1906 un amalgame de fusils, de sabres, de pistolets corrodés (Appriou et Bozellec, 1997: 118).

2.2 Vêtements, parures et accessoires

Les divers sondages effectués sur l'*Alcide* ont amené la découverte d'au moins 31 artefacts vestimentaires, dont sept fragments de chaussure et un ensemble conséquent de boucles diverses (Figure 66). Douze cadres simples et trois langues sont comptabilisées au musée de Carantec, alors que sept autres cadres et deux langues se trouvent chez un particulier (Annexe 1). Ce groupe d'artefacts comprend deux boucles carrées, mais la plupart montrent des coins arrondis, voire une forme presque ovale. Plusieurs boucles portent des décors identiques. Toutefois, la collection n'ayant pas été restaurée, les exemplaires en étain sont difficiles à reconnaître.

Le premier type compte au moins six artefacts. Il s'agit d'une boucle en laiton de forme carrée arrondie simple, décorée de deux stries sur le pourtour du cadre, l'une à l'intérieur et l'autre à l'extérieur. Un cadre similaire provient du *Machault* (2M114A1-65). Le second type est représenté par au moins deux objets en étain ou en argent. Son cadre est carré très arrondi et montre des décors végétaux rayonnants au centre de chacun des ses cotés. L'un des cadres retrouvés sur l'*Auguste* (1761), près de Louisbourg, s'y apparente (Parcs Canada, 1992: 20). Enfin, le dernier type de décor n'est représenté que par un seul individu, un cadre ovale en étain décoré de lignes courbes. Les formes, de même que les quelques décors observables sont comparables à ce qui est connu par ailleurs sur les épaves de la *Natière*, de l'*Auguste* et du *Machault*. Toutefois, les exemplaires de l'*Alcide* sont très

simples et grossières par rapport aux exemplaires ouvragés les plus fins des collections de l'*Auguste* et du *Machault* (Davis, 1982: 59-66; Parcs Canada, 1992: 20).

Le nombre élevé de ces boucles à chaussure suggère que plusieurs marins aient péri lors du naufrage de l'*Alcide*. La caractéristique très hétéroclite de l'assemblage semble suggérer qu'il s'agisse de possessions personnelles. Par ailleurs, rappelons que le corsaire ne transportait aucune cargaison.

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

Les huit cuillers en métal de l'*Alcide* sont trop corrodées pour être étudiées dans le détail (Figure 67). Cependant, leur forme n'a rien d'inhabituelle au premier regard. Par contre, la fourchette ALC 826 est remarquable à plusieurs égards. En effet, cet objet en étain ou en argent porte quatre dents, ce qui est plutôt rare. Elle montre également un léger galbe en son centre et une extrémité de forme ovale pointue, décorée de motifs végétaux complexes partiellement effacés. Ces ustensiles de table sont probablement des possessions personnelles.

À cet effet, l'une des cuillers en bois de forme grossière appartenait probablement à l'un des matelots de l'équipage puisqu'elle porte les initiales « IB ». Cette inscription démontre sans ambiguïté le caractère personnel de l'objet. D'après le rôle d'équipage du navire à son arrivée à Morlaix en 1747 (Appriou et Bozellec, 1997: annexe), ces initiales pourraient désigner l'un des marins ou des officiers suivants :

Joashim Bessin, Saint-Malo, matelot, 21 ans, sauvé.
 Julien Brian, Louisbourg, matelot, 53 ans, noyé.
 Yves Brichon, Saint-Servan, novice, 19 ans, disparu.
 Jean Besre, Pleurtuit, aide-canonnière, 35 ans, noyé.
 Joseph Borlsec, Dinan, mousse, 15 ans, noyé.
 Jean-Baptiste Desager, Saint-Malo, 2^e lieutenant, 17 ans, noyé.
 Jean-Baptiste Le Roux, Saint-Malo, écrivain, 27 ans, sauvé.
 Jean-Baptiste Gaubert, Yffiniac, enseigne, 32 ans, noyé.

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

Cette classe fonctionnelle n'est formée que de trois fragments représentant chacun un fourneau de pipe avec son tuyau cassé. La première pipe découverte sur le site en 1985 (Bozellec, 1985: no 19) porte une marque de pipier sur son talon d'épsilon « Σ » arrondi ou un méandre (lot ALC 834). Leur origine est inconnue et elles ne montrent pas de trace d'utilisation. Toutefois, nous sommes en droit de croire qu'il s'agit de possessions personnelles, puisque ces pipes sont peu nombreuses et de formes distinctes.

2.4 Contenants

La collection de l'*Alcide* comporte assez peu de contenants par rapport aux autres épaves de cette étude, mais ce nombre est proportionnel au temps de travail investi sur l'épave. Ainsi, l'*Alcide* transportait des céramiques communes françaises de plusieurs types différents, quelques faïences françaises et des grès normands et allemands, mais aucune porcelaine. La collection des contenants compte également plusieurs bouteilles en verre au charbon, et plusieurs types de contenants en métal. Cette classe totalise plus de 53 artefacts.

2.4.1 Les contenants en terre cuite commune

Une seule production pourrait être identifiée parmi les divers contenants de terre cuite grossière (Figure 68). Il s'agit d'une marmite culinaire à fond rond munie de deux anses verticales et d'un bord à ressaut produit entre autres aux ateliers de Cox durant tout le courant du XVIII^e siècle (Picart, 1997). La pâte de cet exemplaire est rouge-chamois avec une apparence orangé en surface. Le fond de l'objet a disparu mais la glaçure partielle verdâtre est visible sur une portion d'un côté. À titre de comparaison, près d'une centaine de « pots à feu » de deux tailles différentes destinées au marché canadien proviennent des cales du *Machault*. Celle de l'*Alcide* s'apparente au petit modèle (forme 25) du *Machault* avec un diamètre d'ouverture de 16,5 centimètres (Gusset, 1979: 15-16).

La grande jarre globulaire à fond plat pourvue de deux anses verticales (ALC 790), dont le col est absent, n'a pas d'origine connue. L'objet solide et aux parois épaisses et de

grosses anses est tourné dans une pâte de couleur beige saumon tirant vers le gris en surface. La glaçure au plomb vert moucheté recouvre l'intérieur et déborde en longue coulées sur l'extérieur. Si la pâte rappelle les productions de Cox, aucune forme de ce type n'est connue pour Bordeaux, Sadirac ou le Midi toulousain (Picart, 1997; Régaldo-Saint Blancard, 1989d).

Le seul artefact en terre engobée et vernissée est une grande jatte à marli avec un fond rond presque complète dont le décor est difficile à reconnaître (ALC 790). Il s'agit d'un objet en terre rouge brique recouverte à l'intérieur d'un engobe blanc tirant sur le jaune à cause de la glaçure au plomb qui le couvrait (Figure 68). Il s'agit peut-être d'une production française de Giroussens dans le Midi toulousain, mais en l'absence de décor cette attribution est difficile à confirmer.

Les autres contenants en terre cuite n'ont pas d'origine déterminée. La collection comprend néanmoins un ensemble intéressant d'écuelles hémisphériques à oreilles triangulaires vaguement trilobées, très simples (ALC 807). Leur pâte est grise avec une teinte chamois pâle à certains endroits, sans grosse inclusion apparente. Ces objets de forme similaire sont couverts à l'intérieur d'une glaçure au plomb de couleur variable débordant sur l'extérieur : vert, jaune et violette, jaune verdâtre, vert et jaune ou simplement brun. Le dernier contenant en céramique vernissée est un petit pot ventru se resserrant au niveau du col pourvu d'un pied annulaire droit (ALC 794 et ALC*9). Sa lèvre assez large forme un bandeau sur le pourtour de la pièce. La pâte est blanc-gris de couleur chamois ou grise en surface à certains endroits. La glaçure à l'intérieur est vert orangé mouchetée.

Alors que la marmite globulaire et la jatte devaient être utilisées pour la cuisson et la préparation des aliments à bord, la jarre devait servir à entreposer des denrées. Quant aux écuelles, l'on peut croire qu'elles servaient à la consommation des aliments. Comme elles sont quasi identiques, nous sommes porté à les considérer comme faisant partie de la vaisselle de bord sous la responsabilité du maître d'hôtel, plutôt que comme des possessions personnelles de marins.

2.4.2 Les contenants en faïence

Les faïences se distinguent selon trois groupes, même si leurs lieux de production sont impossibles à déterminer. Toutes les faïences blanches sont des pots à pharmacie d'une seule forme, c'est-à-dire un pot cylindrique légèrement évasé vers le haut (Figure 69). La lèvre de ces « gobelets », épaissie et arrondie, déborde vers l'extérieur. Elle est également soulignée d'une cannelure pour ficeler un tissu ou un papier sur l'ouverture du contenant. Le pied plein est plus étroit que la base de l'objet. La pâte de ces faïences va du rouge-beige au rouge brique.

Le seul pot à pharmacie de la collection en faïence à décor bleu (ALC 808) est orné d'un motif d'écusson en ovale formé de feuilles esquissés à traits grossiers (Figure 73). Pourtant la portion centrale de ce décor est restée vide. Peut-être était-elle destinée à recevoir une étiquette ou la marque peinte de son propriétaire? L'objet a une forme cylindrique sans pied, alors que le bord est manquant. Le décor de la choppe ALC 803 est beaucoup plus fin et plus élaboré que celui du précédent. Cette tasse cylindrique à base plate élargie porte un décor formé d'un entrelacement de petites branches avec des feuilles par groupe de trois. Selon J. Rosen, il s'agit d'une production d'Angleterre (Rosen, 2006). La base de l'objet est décoré d'une bande formée d'une ligne triple sous laquelle se trouve une succession de feuilles stylisées. Le haut de l'objet porte un motif géométrique complexe incomplet dont la nature exacte nous échappe. Ces artefacts n'ont pas d'équivalent sur d'autres sites français à notre connaissance.

Le seul artefact en faïence brune est un couvercle de poêlon, de soupière ou d'un autre grand contenant. L'objet couvert d'un émail brun à l'extérieur est blanc grisâtre à l'intérieur. Il semble identique à l'un des couvercles du même matériau découverts à la place Royale de Québec (Genêt, 1980: 126-127). Nous sommes tenté de l'attribuer aux ateliers de Rouen spécialisés dans ce type de production au XVIII^e siècle, mais ces manufactures étaient copiées à maints endroits en France. Leur identification reste donc toujours incertaine.

En somme, les faïences de l'*Alcide*, même si elles comprennent plusieurs exemplaires hors du commun, ne permettent pas de parallèle avec les autres épaves. Au surplus, pour des raisons déjà évoquées, la localisation *in situ* de ces céramiques n'est pas assez précise pour soutenir une fonction à bord particulière à partir de leur contexte

archéologique. On peut tout au plus envisager que les pots à pharmacie servaient au chirurgien apothicaire, sans pouvoir en dire davantage. La choppe devait appartenir à l'un des officiers du bord : il s'agit d'un objet unique dans la collection et sa nature ostentatoire semble en accord avec cette attribution. Enfin, le couvercle, associé à la préparation des aliments, semble faire partie de l'équipement de bord fourni par l'armateur.

2.4.4 Les contenants en grès

Contrairement aux faïences et aux céramiques communes, les grès de l'*Alcide* sont relativement faciles à identifier. En effet, les huit premiers exemplaires sont caractéristiques des productions basses-normandes, alors que les deux autres correspondent à des types rhénan et anglais bien connus (Figure 69).

Les productions de Basse-Normandie sont des contenants utilitaires généralement faits d'une pâte très dure, sonnante et vitrifiée (Brassard et Leclerc, 2001: 99-100) et les exemplaires de l'*Alcide* sont conformes à cette description. Les bouteilles cylindriques (ALC 811 à 813) ont un corps beige rougeâtre uniforme pour l'une et marron-rouge pour une autre (la troisième bouteille est complète), avec une surface gris bleuté dans tous les cas. Sauf pour quelques imperfections, leur forme est identique : c'est-à-dire un corps cylindrique quelque peu arrondi avec un fond plat et une épaule étroite tombante. Le col présente un élargissement marqué au niveau du goulot, avec une lèvre aplatie et droite. En cela, les bouteilles de l'*Alcide* et de l'*Aimable Grenot* se rejoignent mais diffèrent de celles de la place Royale, munies d'une lèvre élargie en triangle à l'image des bouteilles à vin en verre (BDD Natière, 2005; Brassard et Leclerc, 2001: 99). Ce type de bouteille contenait normalement du cidre ou de l'eau de vie de Calvados, voire de la bière (Brassard et Leclerc, 2001: 99; Décarie, 1999: 41).

Les bouteilles contenant des liquides effervescents comme la bière et le cidre étaient peut-être munies d'une muselet. Si tel était le cas, le goulot à carnette triangulaire observé à la place Royale de Québec et à Louisbourg conviendrait mieux à cet usage. Ainsi, la forme des bouteilles des épaves peut indiquer qu'elles contenaient plutôt de l'eau de vie.

Les petites bouteilles ou fioles à panse globulaire dites « à pharmacie » de l'*Alcide* (ALC 791, 792 et ALC* 10) trouvent aussi leur équivalent sur l'épave de l'*Aimable Grenot*.

Leur pied annulaire est assez haut, d'abord plus étroit que la panse, mais s'élargissant vers le bas. L'épaule est arrondie jusqu'à l'horizontale, où elle rejoint un col court muni d'un goulot évasé à lèvre triangulaire. La surface de ces contenants a une apparence grise légèrement bleutée, alors que le corps est plutôt de couleur brun-beige. Seule la fiole ALC*10 est complète. Ces petites bouteilles contenaient habituellement des produits pharmaceutiques divers ou peut-être de l'encre (Dufournier et Flambart, 1987). Un exemplaire complet (MEL 850) provient de l'épave présumée du *Neptune* (1792) (L'Hour et Veyrat, 2005b: 55).

L'ensemble des grès normands se complète enfin de deux petits pots à pharmacie de forme typique (ALC 810 et ALC*11). Ces contenants sont cylindriques et quelque peu arrondis et évasés vers le haut. Ils s'appuient sur un pied plein, court et plus étroit que leur corps. Enfin, la lèvre est amincie, droite et évasée. Elle semble être finie en dessous avec un instrument creusant une cannelure en « v » bien marquée. Fait intéressant, même si le matériau est clairement reconnaissable par sa dureté et sa couleur, cette forme de pot commune aux faïences n'est pas répertoriée dans les ouvrages sur le grès que nous avons consultés (Brassard et Leclerc, 2001: 99; Chrestien et Dufournier, 1995; Genêt, 1980).

La position sur l'épave de ces artefacts en grès normand est inconnue. Même si le plan du site de 1985 indique des « poteries cassées », de la « vaisselle » et des « bouteilles », nous ne savons pas à quoi ces mots font référence. La mémoire maintenant lointaine des plongeurs n'est pas non plus considérée comme une donnée assez fiable pour être prise en compte. Toutefois, malgré le manque de données contextuelles, la fonction usuelle de ces quelques contenants utilitaires en grès normands suggère qu'il s'agissait d'équipement de bord plutôt que des possessions personnelles.

Deux contenants rhénan et anglais complètent la catégorie matérielle des grès. Le premier est une petite cruche à anse (ALC 793) en grès brun rhénan du type « bellarmine ». Sa forme est globulaire au centre et s'affine vers le haut comme le bas. Le goulot est décoré d'un large bourrelet au niveau de l'ouverture et la lèvre s'en trouve épaissie et arrondie par le fait même. Le pied de la cruche est droit et plein, sans moulure. Une anse cassée partait du milieu de la panse pour rejoindre le col de l'objet. Contrairement aux formes de cruches bellarmines plus grandes, ce récipient ne porte ni tampon ni barbu.

Le second contenant en grès de style rhénan a vraisemblablement été fabriqué en Angleterre, est une tasse ou choppe cylindrique munie d'une anse verticale (ALC 802). L'objet est décoré en relief d'un motif de damiers bleu et gris-bleu pâle souligné par deux lignes bleues. Son anse part du milieu de la paroi et monte jusqu'à la base de l'ouverture. La lèvre est droite et simple. Enfin, cette choppe porte un médaillon assez commun imprimé sur le côté en forme de corolle de fleur au centre duquel se trouvent les initiales « GR », référant au roi Georges d'Angleterre (*Georgius Rex*) (BDD Drassm, 2005: 802).

En somme, les pièces de ce groupe n'ont pas de provenance connue sur le site qui permette d'étayer nos hypothèses quant à leur fonction à bord. Néanmoins, puisqu'ils sont assez bien connus par ailleurs (Décarie, 1999), tous les grès de l'*Alcide* hormis la choppe (ALC 802) sont considérés comme des contenants utilitaires du bord plutôt que comme des objets appartenant à un seul homme.

2.4 5 Les contenants en verre

La catégorie des contenants en verre de l'*Alcide* comprend deux types de bouteilles en verre vert foncé, c'est-à-dire produit au four à charbon (Figure 70). Quatre bouteilles « à vin » identifiées par les numéros ALC 839 et ALC* 12 ont une forme de « pot de fleur » typique des verreries françaises du milieu du XVIII^e siècle (Lapointe et Lueger, 1997: 31; Sullivan, 1979: 51). Leur forme se caractérise par un long col et un corps soufflé dans un moule évasé vers la haut. L'épaule est tombante et la transition avec le col lisse. Les deux goulots complets portent des carnettes (bagues), de simples cordons de verre posés sans finition près du bord (Harris, 1979: 291). Les enfoncements sont coniques et portent la marque (pontil) de la canne à souffler. Malgré l'absence de traitement de conservation et le calcaire qui les recouvre en partie, le verre de ces bouteilles est relativement bien conservé.

Le second type de bouteilles à vin (ALC 838) en verre vert foncé est de forme cylindrique trapue avec un col plus court que les précédentes. L'épaule bien marqué et le cul concave en forme de cloche rappellent les productions anglaises des années 1740-1760 (Hume, 1969: 66-67; Sullivan, 1979: 6). La première bouteille (ALC 838a) n'a plus de goulot malgré son bel aspect, alors que celle (ALC 838b) à la surface irisée est complète et porte une carnette en « v » lissée vers le bas.

Les huit autres contenants en verres sont représentés par des fragments de flacons à panse carrée de deux formats distincts : le modèle le plus grand (26 cm) compte au moins cinq individus, dont un complet (ALC 836), alors que le plus petit (17 cm) compte trois exemplaires, dont deux complets (ALC 837 et ALC* 13). Toutefois, un doute subsiste quant à la couleur d'origine de leur pâte. En effet, le verre de ces bouteilles est tellement irisé et aminci qu'il paraît blanc laiteux à certains endroits, alors qu'ailleurs sa couleur est vert pâle ou vert foncé. En fait, le verre ne tient parfois que grâce au vernis dont on l'a enduit après séchage. Ce matériau dégradé fait penser à des productions françaises au charbon de mauvaise qualité, mais l'erreur est possible, d'autant que le temps alloué à l'observation des pièces était réduit. Toutefois, la forme des flacons à carnette est associable au verre foncé mais non pas au verre fougère (Lapointe et Lueger, 1997: 46-47; Smith, 1981: 143-144).

Le flacon ALC 836, le mieux conservé, a une forme carrée s'élargissant jusqu'à une épaule courte et arrondie à l'horizontale. Le col du contenant est court et monté d'une carnette non lissée très proche du bord. Son cul est légèrement concave avec une marque de pontil (BDD Drassm, 2005). Les autres exemplaires incomplets sont plus ou moins identiques à cette forme assez connue par ailleurs à Louisbourg et à Québec (Lapointe et Lueger, 1997: 46-47; Smith, 1981: 143-144). Les petits flacons montrent des caractéristiques similaires, sauf que leur corps n'est pas droit mais légèrement arrondi. La lèvre de ALC* 13 est finie de manière grossière et déformée par la chaleur lors de la pose de la carnette très près du bord.

La localisation des contenants en verre vert foncé n'est pas connue exactement, sauf que le plan de 1985 indique que des « bouteilles » proviennent du centre arrière de l'épave (Bozellec, 1985) (Figure 64). Comme plusieurs exemplaires proviennent des sondages précédents et que cette indication peut également convenir aux bouteilles en grès, elle ne permet pas de connaître la distribution réelle des bouteilles « à vin » ni des flacons « à casier » retrouvées sur l'épave. Connaissant la nature de l'armement de l'*Alcide*, le petit nombre de contenants en verre et l'hétérogénéité de l'ensemble incite tout de même à les considérer comme une part de l'équipement de bord.

Il semble donc que l'*Alcide* transportait des contenants en verre provenant d'Angleterre autant que de France, sans distinction de fonction à bord. En effet, plusieurs exemplaires de bouteilles à vin ont une forme typiquement anglaise et quelques flacons pourraient également provenir des verreries anglaises.

2.4.6 Les contenants en métal

Les contenants métalliques de l'*Alcide* se distinguent selon qu'ils soient destinés à la consommation ou à la préparation des aliments (Figure 71). La première sous-catégorie compte 14 artefacts en étain, incluant une pile d'assiettes plates à marli concrétionnées ensemble (ALC 780). Le reste de la vaisselle de table comprend une assiette à marli, un fragment d'écuelle ouvragée et trois gobelets, tous dans un état de dégradation avancé. Les assiettes plates concrétionnées ensemble sont impossibles à observer en détail, mais l'exemplaire retrouvé seul est une assiette plate à marli décorée de deux rainures près du bord. Les pièces empilées ont moins de 24 centimètre de diamètre, alors que l'autre mesure 28,5 centimètre. En l'absence de traitement de restauration et de conservation, il est impossible de savoir si ces objets portent des poinçons ou des marques. Toutefois, les assiettes du centre de la pile pourraient être mieux conservées que leurs voisines plus exposées. Ainsi, un traitement de conservation pourrait mettre au jour des marques intéressantes comme celles trouvées sur les assiettes de la *Natière*.

Les gobelets en étain (ALC 829) sont identiques mais couverts de concrétion et sévèrement affectés par la « lèpre » de l'étain. Deux d'entre eux sont complets malgré leurs parois amincies et purulentes, alors que le troisième est conservé à demi. Ces gobelets ou « timbales » ont des côtés droits et évasés vers le haut jusqu'à un bord droit et simple, à ce qu'il semble. Le fond se rétrécit pour former un pied annulaire assez fin et vertical. Aucune marque n'est visible.

Enfin, le fragment ALC 827 constitue la poignée d'une écuelle en étain avec une portion du bord dont le dessin est difficile à saisir tellement l'objet est oxydé. On devine toutefois une oreille plate aux contours lobés décorée de motifs perforés ressemblant fort à deux écuelles trouvées sur la *Dauphine* (NAT 293) et sur l'épave du *Elisabeth and Mary* (1690) (Bernier, 1997; L'Hour et Veyrat, 2000: 82). L'état de dégradation avancé de l'objet

ne permet pas de savoir s'il portait une marque. Cet artefact a été identifié en 1990, sans référence toutefois, comme une « anse de coupelle pour saignée » (*Mise en dépôt des objets de l'Alcide...* 1990).

Alors que la position des gobelets et de l'écuelle en étain n'est pas connue, celle de la pile d'assiettes (ALC 780) est conservée sur le plan de fouille de 1985, où elle est indiquée à côté du canon au plus bas du tombant du chenal, c'est-à-dire à l'arrière tribord de l'épave. Selon cette position, les assiettes ainsi que les autres contenants de cette catégorie servaient probablement à l'équipage gradé du navire. Elles devaient être rangées ensemble sous la supervision du maître d'hôtel au moment du naufrage.

La classe des contenants culinaires ne compte que deux objets en alliage cuivreux, soit une petite marmite en alliage cuivreux et un fragment de passoire. La marmite (ALC 750) correspond à une petite « bouilloire » de 21 centimètres dont la hauteur est de 9 centimètres. Cet objet non étamé est façonné d'une seule feuille de métal mise en forme et roulée pour former un rebord. Sa paroi est pourvue de trois ensembles de rivets en alliage cuivreux disposés à égale distance les uns des autres, à mi-hauteur du récipient. Ces rivets devaient permettre de suspendre la marmite à l'aide d'une chaîne ou d'une anse disparue. Deux des ensembles sont composés de trois rivets disposés en triangle, alors que le dernier en compte sept, probablement le signe d'une réparation de fortune. La passoire en alliage cuivreux ALC 751 est fragmentaire mais bien identifiable puisqu'elle est percée de trous en cercles et que son rebord est enroulé de la même façon que les marmites. Elle est peu profonde (environ 6 cm), mais son diamètre (plus de 25 cm) est trop grand pour un écumoire. Ces objets n'ont pas de position connue. Toutefois, ils sont clairement identifiés comme des contenants culinaires sous la responsabilité du cuisinier.

En l'absence de marques ou d'analyse chimique, il est impossible de déterminer le lieu de production de ces contenants métalliques. Ils peuvent donc provenir vraisemblablement de Bretagne, d'ailleurs en France ou peut-être d'Angleterre, comme on l'a observé pour la *Dauphine*. Puisque ce type de contenants, en particulier ceux de cuisine, semblent avoir été fabriqués dans toutes les grandes villes, ces pièces destinées à l'avitaillement des navires devaient provenir des marchés locaux ou régionaux vraisemblablement.

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur

Au total, 13 briques rouge-brun ont été récupérées par les plongeurs au cours des sondages effectués de 1985 à 1987. Bien qu'il s'agisse de briques réfractaires et donc probablement associées aux structures maçonnées d'un four, le manque de données de localisation empêche de reconnaître la position d'un tel aménagement sur la frégate corsaire. Le module des briques est relativement constant puisque leur longueur varie de 18 à 20 cm, alors que leur largeur se situe entre 9,5 et 10 centimètres, pour une épaisseur de 3 à 3,5 centimètres.

2.8 Objets symboliques et économiques

Selon les fouilleurs du site (Appriou et Bozellec, 1997: 139), une pièce de monnaie aurait été découverte lors du sondage de 1987, mais celle-ci est disparue de la collection. Elle n'apparaît pas dans la liste de mise en dépôt de 1990 et n'est jamais mentionnée dans les rapports de fouilles existants (Bozellec, 1985; Jegou et Bozellec, 1986; 1987).

2.9 Outils, métiers et instruments

La classe fonctionnelle des outils, métiers et instruments de l'*Alcide* regroupe au moins 40 artefacts associés notamment aux métiers de charpentier menuisier, de calfat, de chirurgien, de pilote et d'officier. Les outils de commis, de matelots, de maître d'équipage sont également représentés dans la collection, quoique par très peu d'artefacts. Enfin, la collection des outils de l'*Alcide* ne compte aucun outil d'arrimeur, de tonnelier ou d'armurier, ni aucun engin de pêche. De même, aucun objet liturgique n'a été découvert sur le site.

Les activités à bord les mieux représentées sont la menuiserie, la médecine et la navigation. La sous-catégorie des outils du charpentier représente environ 13% de l'assemblage (Figure 72). Elle inclut une tête de hache en fer forgé (ALC 775) marqué deux fois sur sa lame de l'inscription « IC » (ou peut-être « LC »). Bien que la signification de cette marque soit incertaine, il semble improbable d'y voir une marque de propriété. Elle correspond peut-être à un numéro de lot de production, sinon à la marque d'un atelier. Les deux règle-équerrés désignées ALC 778 sont de belle facture et identiques. Il s'agit dans les

deux cas d'une règle de bois de huit pouces avec une lame pivotante de quatre pouces à son extrémité. La portion en bois est graduée en pouces français (2,8 au lieu de 2,707 cm) par des séries de trois petites pointes alignés. Les demi pouces sont indiqués de deux pointes. La lame de métal cuivreux continue cette graduation par de minces lignes incisées accompagnées des chiffres « 9 », « 10 », « 11 » et « 12 ». L'extrémité métallique de ces règles d'environ un pied (32,7 au lieu de 32,5 cm) servait probablement aux mesures précises. Une règle provenant de l'épave du *Machault* (2M40A1-5) est identique à celles-ci (Ross, 1981: 184-185). D'autres proviennent du *Maidstone* (1747) et du *Hollandia* (1743).

Selon le plan de fouille de 1985, l'une des règle-équerres provient de l'avant du navire, dans l'axe de la quille, mais la meule et les autres outils du charpentier n'ont pas été positionnés. Il est donc malaisé de baser quelque interprétation que ce soit sur la localisation d'un seul artefact. Néanmoins, le métier de charpentier se trouve bien représenté sur cette épave malgré le caractère limité des interventions.

La seconde catégorie en importance est celle du chirurgien apothicaire (Figure 73), un métier également bien représenté par un mortier et un pilon, un clystère et plusieurs pots « à pharmacie » présumés (présentés dans la section 2.4.1). Le mortier ALC 777 est un contenant évasé dont les parois à peine arrondies forment un ressaut en haut, proche d'une lèvre elle-même épaissie et arrondie vers l'extérieure. Il est pourvu d'un pied plat élargi sous une cannelure en demi-cercle assez profonde. L'objet n'est décoré que de deux bandeaux en saillie (BDD Drassm, 2005). Le premier est juste au dessus de la cannelure, alors que l'autre est au centre de la paroi. La simplicité de cet objet en bronze sans inscription ou décor le distingue nettement du mortier du *Machault* et de celui de la *Dauphine* décorés de nervures verticales. Le pilon en bronze (ALC 2374), probablement utilisé conjointement avec le mortier, a une forme toute aussi simple (BDD Drassm, 2005) : l'instrument est symétrique, avec des extrémités élargies et arrondies comme des poires. Le centre porte une astragale soulignée de chaque côté par une ou deux moulures. À peu de choses près, ce pilon est identique à celui de la *Dauphine* (NAT 1593).

L'ensemble des instruments du chirurgien apothicaire de l'*Alcide* comporte également un clystère de lavement en étain du même style que celui découvert sur l'épave de l'*Alcide* (NAT 1578), quoique légèrement plus grand. L'exemplaire au Musée maritime

de Carantec est très oxydé et ne porte plus de poignée de piston, mais il est fermé d'un bouchon vissé comme celui de Saint-Malo. Alors que ces trois objets sont indubitablement liés au métier de chirurgien apothicaire, les pots « à pharmacie » n'étaient pas réservés au seul usage à bord. Il se peut qu'une partie ou la totalité de ces contenants aient appartenu au médecin du navire, mais cela n'a rien de certain. Ces pots pouvaient effectivement contenir des épices, des denrées rares ou encore des crèmes pour le soin du corps ayant appartenu aux officiers. Enfin, la position de ces objets est indéterminée.

Les trois pesons en plomb (ALC 735) de l'*Alcide* n'ont pas été attribués au chirurgien apothicaire mais au commis à cause de l'imprécision relative de leur poids. Ces poids de marc sont tronconiques et marqués de la même façon de traits cunéiformes, à l'instar de ceux retrouvés sur le *Machault*. Le plus grand (954 g) porte l'inscription « II » sur le dessus qui l'identifie comme un poids de deux livres de Paris (979 g) (Verdier et Heitzler, tome 1 : 219-223). Le second, pesant 482 grammes, soit près d'une livre (489,5 g) est marqué d'un « A » sur sa base. Enfin, le dernier ne porte aucune marque mais pèse 110 grammes, c'est-à-dire un peu moins de quatre onces (122,4 g). L'écart entre le poids réel et le poids théorique est donc du même ordre ici que celui observé pour les poids du *Machault*, soit de 5% (Ross, 1981: 253).

Enfin, les instruments de navigation sous la responsabilité du pilote et des officiers, dont le capitaine, forment le dernier groupe significatif mais non le moindre. Un compas de carte (ALC 788), des fragments érodés d'un bâton de Jacob (ALC 787), deux armatures de quartier de Davis en mauvais état et deux sondes de plomb font partie de cette classe. Le compas en bronze est un instrument fin relativement conventionnel (L'Hour et Veyrat, 2005b: 109). Par contre, les quartiers de Davis et les bâtons de Jacob utilisés pour le calcul des latitudes sont des pièces plus rarement rencontrées. Malheureusement, leur surface en ébène est altérée à tel point que la lecture des graduations est impossible. Leur forme générale s'apparente aux deux exemplaires découverts sur la *Dauphine* (1704).

Contrairement à la majorité des matériaux retrouvés sur les épaves, les artefacts en plomb se préservent relativement bien en milieu marin, malgré une perte de poids inévitable. Ainsi, les deux plombs de sonde de l'*Alcide* sont-ils en bon état de conservation (Figure 74). Le plus petit (ALC 783) pèse 7,7 Kg, soit exactement 15,7 livres française

(*Mise en dépôt des objets de l'Alcide...* 1990). L'instrument est d'ailleurs marqué « XV » pour 15 livres. Le second (ALC 784) est marqué du poids de « XXXV » (35) livres ou 17,13 kilogramme et pèse effectivement 18 kilogramme. Ces deux sondes ont une forme typique de cône plus ou moins octogonal au bout. L'une des extrémité est aplatie et percée pour être attachée, alors que l'autre est percé d'un trou pour y mettre du suif propre à prélever un échantillon du fond marin. Ce type d'objet est relativement commun sur les sites de naufrage. On en a retrouvé sur l'épaves du *Elisabeth and Mary* (1690), de même que sur celles du *Maidstone* (1747), du *Séduisant* (1796), de l'*Auguste* (1760), de l'*Ariane* et de l'*Andromaque* (1812), pour ne mentionner que celles-ci (BDD Drassm, 2005: 108; Émond, 2000; L'Hour et Veyrat, 2005b).

Enfin, même s'ils ne sont pas associés spécifiquement à une activité maritime, les manches d'outil en bois sculptés ALC 743, 747, 748 et 749 présentent des décors similaires intéressants. En effet, ces manches de forme tronconique portent des frises de carrés alternées avec des séries d'ondulation gravées, un motif apparemment très répandus au XVIII^e siècle (Figure 75). Nous les observons en effet sur les manches de couteaux retrouvés entre autres sur les épaves de la *Dauphine* (1704), du *Hollandia* (1743), du *Maidstone* (1747), mais aussi à la place Royale (1610-1760) de Québec et sur les chantiers de la VOC à Amsterdam (BDD Drassm, 2005; BDD Natière, 2005; De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991; Gawronski et al., 1992; Lapointe, 1994). L'extrémité distale de chaque objet est pourvue d'une encoche rectangulaire pour y insérer une lame plate. Ainsi, ces manches pourraient correspondre à un grand nombre d'outils tels que des planes, des gouges ou même des couteaux. Seuls les manches ALC 743 et 749 portent encore leur virole en alliage cuivreux, alors que les autres ont disparues. Au surplus, l'exemplaire ALC 743 porte un embout en laiton qui est absent des autres modèles.

La *Boussole* et l'*Astrolabe*, les deux navires de l'expédition de La Pérouse naufragés à Vanikoro (îles Salomons) en 1788 en transportaient plus d'une cinquantaine, sinon davantage (Association Salomon, 2008: 267). Un manche similaire en parfait état a également été trouvé sur l'épave du *Maidstone* (1747). La collection du *Hollandia* compte également une belle variété de manches identiques ou similaires (De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991: 160; Gawronski et al., 1992: 467-469).

3.0 ÉCOFACTS DIVERS

Les écofacts divers ne sont représentés que par quelques ossements et un amas de goudron. Les os comptent une demi mâchoire animale avec quelques dents non identifiées, puis plusieurs ossements humains : c'est-à-dire une vertèbre, un os crânien, plusieurs os long représentant au moins un individu. Leur position sur l'épave n'est pas connue.

LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE L'*ALCIDE*

Cette revue de la collection de l'*Alcide* a permis de relever quelques parallèles intéressants avec les collections des autres épaves atlantiques de la même période. Cependant, la documentation archéologique des travaux de sondage apporte malheureusement assez peu de données contextuelles pouvant aider à la compréhension du naufrage, de la formation du site ou de l'organisation interne du navire. Nous savons toutefois que l'*Alcide* faisait route vers Morlaix au moment de son naufrage et qu'elle était alors armée de 16 canons de petit calibre (probablement de 6 livres) et d'une douzaine de pierriers. Il est dit que le navire a chaviré à tribord peu après avoir échoué sur une pierre près de la « Calhic » (Appriou et Bozellec, 1997: 106-107). Selon toute vraisemblance, le navire a coulé rapidement et s'est couché sur son flanc tribord au pied du tombant. Cependant, les données archéologiques manquent pour préciser davantage le processus de formation du site. De manière similaire, la zone de déversement du lest est mal connue.

Le plan des vestiges architecturaux laisse voir une fracture longitudinale dans l'axe de la quille survenue lors de l'effondrement de la coque sur elle-même (Bozellec, 1985) (Figure 64). Le flanc tribord de la corvette est le mieux conservé, probablement parce qu'il se trouvait en dessous et qu'il a été recouvert de sédiments plus rapidement que le reste de l'épave. Cependant, l'extension du site est mal définie. Malgré les limites imposées par l'absence de documentation, le plan de fouille de 1985 indique quelques concentrations d'objets assimilables à des zones d'activité à bord. Toutefois, ce plan ne tient pas compte des découvertes de 1986 et 1987.

La concentration la plus évidente est située à l'arrière du navire où des pistolets, des fusils, des balles de plomb et des pierres à fusil ont été retrouvés avec la pelle à poudre. Ces armes ne sont pas mentionnées ailleurs sur le plan et l'on peut présumer sans trop risquer

qu'elles étaient rangées à l'arrière du navire dans la sainte-barbe au moment du naufrage. La pile de neuf assiettes en étain provient également de la zone arrière, près du canon le plus au sud du site. Toutefois, les cuillers en métal étaient localisées plutôt à l'avant du site, où on les a trouvées avec des boucles de chaussure. Il est donc difficile de conclure sur l'existence d'une soute pour le maître d'hôtel et encore moins sur son emplacement dans le navire.

Les quartiers du calfat et/ou du charpentier sont signalés au centre avant du navire par une règle équerre et un lot de feuilles de plomb, soit des plaques et des bandes perforées. Enfin, quelques briques se trouvaient à l'arrière au centre de l'épave, alors qu'un quartier de Davis a été découvert à l'arrière tribord. Les ossements humains proviennent d'une zone à l'avant tribord.

Ces quelques données, aussi incomplètes et imprécises qu'elles soient, constituent l'essentiel des informations contextuelles disponibles. En somme, seule la concentration d'armes à l'arrière du navire est assez importante pour désigner un espace fonctionnel à proprement parler.

LES PROVENANCES DES ARTEFACTS

Après avoir étudié les relations dans l'espace des différents artefacts sur l'épave de l'*Alcide*, il importe maintenant de faire un bilan sur la provenance des pièces « traçables » attestant de l'existence d'un lien commercial direct ou indirect avec les villes-centres de l'économie-monde européenne. Le nombre d'objets provenant de l'*Alcide* dont l'origine ou le lieu de production est connu reste faible, puisque la collection compte elle-même peu d'artefacts.

L'*Alcide*, corsaire du port de Saint-Malo, ne transportait pas de cargaison, à l'image de la *Dauphine*. La collection n'a pas non plus livré d'objets personnels dont nous avons pu déterminer l'origine, hormis la tasse en faïence anglaise, même si l'on peut imaginer que la majorité d'entre eux proviennent de France. Le mobilier de bord montre cependant une diversité intéressante. France, Angleterre et Pays-Bas sont ainsi représentés par un ou plusieurs objets, selon le cas.

Plusieurs bouteilles « à vin », de même qu'une tasse en faïence décorée proviennent d'Angleterre, sans qu'il soit possible de déterminer leur lieu de production exact. Seule une petite cruche en grès rhénan provient des Pays-Bas, puisque l'on suppose que ce type de produit était exporté par cette confédération. Deux céramiques sont identifiées aux productions françaises du Midi toulousain, dans l'arrière-pays bordelais, alors qu'un ensemble de grès utilitaires provient de Basse-Normandie, peut-être via Le Havre. Enfin, deux bols en faïence brune pourraient être associés aux productions du style de Rouen, sans certitude. Les villes-centres en cause sont donc Le Havre, Saint-Malo, Bordeaux et peut-être Rouen.

Quelques objets n'ont pas d'origine précise, bien qu'ils soient certainement français. C'est le cas notamment des bouteilles à vin en « pot de fleur », qui peuvent provenir virtuellement de toutes les grandes villes du royaume. C'est également vrai pour les gardes d'épée, qui peuvent provenir de l'un ou l'autre des arsenaux royaux de France, puisque le « R » couronné semble correspondre à une marque de contrôle.

Par ce jeu des provenances, les artefacts de l'*Alcide* offrent une image délavée et assez éclatée des liens économiques en cause dans l'histoire récente du corsaire. Malgré le peu d'objets inventoriés lors des différentes opérations sur le site, deux pays étrangers se trouvent représentés : l'Angleterre et les Pays-Bas. Faut-il s'en surprendre? De même, les produits exportés par Bordeaux apparaissent encore sur une épave bretonne, aux côtés de ceux attribuables au port d'attache du navire, Saint-Malo.

La collection de l'*Alcide* trouve également son importance dans la démarche comparative de l'étude inter sites qui nous occupe. En effet, la revue des artefacts des différentes catégories fonctionnelles a permis de relever l'existence de nombreux objets similaires à ceux découverts sur les épaves du *Machault* et de la Natière. En particulier, la marmite du Midi toulousain retrouvée sur l'*Alcide* est encore une autre preuve de sa grande utilité à bord des navires et, plus généralement, en contexte maritime. De fait, les productions à pâte rugueuse dans le style de celles de Cox se retrouvent sur la plupart des sites coloniaux canadiens, de même qu'à Saint-Malo (Chapelot, 1974), ainsi que sur un grand nombre d'épaves.

Les instruments du chirurgien et les poids de marchand renvoient aussi à un univers technique spécialisé et uniforme comme en témoignent leur découverte sur d'innombrables épaves françaises ou autres. Ce constat d'uniformité de forme pour les outils « scientifiques » dépasse donc largement le cadre français pour inclure aussi les navires d'Angleterre, des Provinces-Unies et d'ailleurs. Dans le cas des instruments de navigation et de médecine, il s'agit de productions vendues à travers l'Europe par des fabricants renommés des grandes villes comme Londres, Amsterdam, Paris, Namur ou Nuremberg.

À l'inverse, les épées et les pistolets de l'*Alcide* trouvent leur équivalent sur l'une ou l'autre des deux épaves de la Natière, sur le *Machault*, ainsi que sur d'autres sites archéologiques français, terrestres et sous-marins. Toutefois, ces produits devaient rester dans les limites du royaume où leur production était strictement contrôlée par l'État, du moins en théorie (Bouchard, 1999).

Enfin, un troisième niveau économique se dessine grâce à la présence constante de grès de Basse-Normandie et du Beauvais sur les épaves de la Manche, contrairement à ce qui s'observe sur le *Machault*. Il s'agit donc d'un circuit d'approvisionnement à caractère régional plutôt qu'à l'échelle du royaume. Au contraire, la diffusion des grès salins rhénans dépasse largement les limites des régions productrices (Provinces-Unies, Flandres, vallée du Rhin) puisqu'ils sont commercialisés dans l'ensemble de l'économie-monde atlantique. Le chapitre six traite spécifiquement de ces parallèles qui constituent autant d'indices sur la nature du commerce au long cours, sur les réseaux d'approvisionnement des navires ou encore sur l'économie des objets personnels.

IV - NATIÈRE 2 OU L'AIMABLE GRENOT, DE GRANVILLE (1749)

Après la *Dauphine* et l'*Alcide*, il est maintenant temps de tourner notre regard vers la seconde épave de la Natière, c'est-à-dire l'*Aimable Grenot*. Comme précédemment, ce chapitre vise à dresser un portrait complet du contexte archéologique et historique de site de l'*Aimable Grenot* avant l'étude de sa collection mobilière. L'objectif ultime de cette étude étant, rappelons-le, de mettre en lumière les réseaux économiques en cause à différents niveaux de l'économie-monde atlantique, cela en fonction des trois catégories de fonctions à bord. Une fois les données contextuelles du site prises en compte, l'ensemble des artefacts issus de la fouille de l'*Aimable* est décrit puis interprété de façon à déterminer les provenances et les lieux de production et de commercialisation des objets, tant que faire se peut.

Contexte historique

L'*Aimable Grenot* de Granville, une frégate marchande de 390 tonneaux, a fait naufrage à son départ de Saint-Malo en 1749 sur « les pierres Nommées les Rouvras [Ouvras] » (L'Hour et Veyrat, 2002: 62), l'année suivant la signature du traité d'Aix-la-Chapelle (1748) mettant un terme à la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). Comme l'*Alcide*, l'*Aimable Grenot* y a obtenu un certain succès, armé en course et en marchandise.

La découverte de saumons de fer avec des inscriptions de 1746 et 1747 correspond bien à cette identification, de même que la date d'abattage fournie par les analyses dendrochronologiques (1736). Par ailleurs, même s'il subsiste un doute quant à cette association, plusieurs autres détails concernant le naufrage de l'*Aimable Grenot* relevés dans les archives trouvent une résonance dans les vestiges. C'est le cas, notamment, du lest du navire, renversé du côté tribord lors du naufrage (L'Hour et Veyrat, 2002: 61).

Ainsi, le navire fait naufrage un an à peine après la fin de la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). L'*Aimable Grenot* quitte la rade de Dinard chargé de « toiles et autres marchandises dudit lieu » le 6 mai 1749 en direction de Cadix. Profitant du courant

de jusant pour appareiller, le capitaine Joseph Hudon, sieur du Prey, donne l'ordre de lever l'ancre. À peine parti, le navire s'échoue sur une pierre des Ouvras et la marée qui descend alors rapidement rend vaine toute tentative de relevage (L'Hour et Veyrat, 2002: 62). Deux semaines plus tard, le capitaine prend la décision irrémédiable de faire percer un sabord afin de sauver la cargaison du navire, en accord avec les armateurs. Ce choix est vivement contesté par les assureurs et les principaux intéressés dans cette affaire, qui croient que le navire peut être sauvé et remis à flot malgré l'avis des principaux membres de l'équipage. Une querelle juridique s'en suit qui oppose les armateurs du navire aux affréteurs et aux assureurs (L'Hour et Veyrat, 2002: 62). Cela mène en avril 1750 à l'ouverture par l'amirauté de Saint-Malo d'une enquête civile afin de déterminer les faits. En tout, une trentaine de témoins comparaissent devant le tribunal et fournissent aux archéologues des informations détaillées sur le naufrage (L'Hour et Veyrat, 2002: 63).

Selon plusieurs membres de l'équipage, le navire se coucha sur son flanc tribord au fur et à mesure que l'eau se retirait de la baie avec la marée descendante, quelques heures après son échouage. Le second du capitaine témoigne 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 la 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 nécessaires (ADIV, 9B303, 24 avril 1750) (dans L'Hour et Veyrat, 2002: 66).

Le maître charpentier du navire ajoute que :

[...] chacun regarda le navire Comme perdu Sans Resource 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 (ADIV, 9B303, 24 avril 1750) (d'après L'Hour et Veyrat, 2002: 63).

Grâce au percement d'un sabord, les hommes travaillent au sauvetage des toiles avec de longues gaffes. Ils affirment même toucher à la roche au travers du plancher de cale. Enfin, des équipes récupèrent les « canons », les « agrés », les « ustencille » et même les mâts et les espars (L'Hour et Veyrat, 2002: 68). En toute vraisemblance, la totalité de la

cargaison a pu être sauvée en peu de temps (L'Hour et Veyrat, 2002: 68). Le navire, une fois délesté de son artillerie et de son chargement, semble s'être dégagé avec les vagues et le courant de marée rentrant pour venir couler au pied de la roche, où il se trouve actuellement.

Le navire

Lancé en janvier 1747, l'*Aimable Grenot* est le troisième d'une lignée de frégates corsaires construites par Léonore Couraye Duparc, un armateur de Granville. Pendant la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), les Couraye Duparc ont armé successivement pour la course le *Charles Grenot* (18 canons, 1744-1745), le *Grand Grenot* (40 canons, 1745-1747), puis l'*Aimable Grenot* (40 canons, 1747-1749), tous naufragés. Le premier rôle d'armement de l'*Aimable Grenot* le décrit comme un navire de 390 tonneaux armé de 40 canons de 8 et 4 livres, 6 pierriers, 250 fusils, 150 sabres et 374 hommes. Cette frégate construite à Granville par un charpentier malouin bénéficie certainement des sauvetages effectués sur son prédécesseur, le *Grand Grenot*, naufragé à Morlaix peu avant (L'Hour et Veyrat, 2002: 69-71).

Chaque campagne de course des *Grenots* se révèle très rentable et incite les armateurs à réarmer une nouvelle frégate après chaque perte, jusqu'à la fin de la guerre en 1748. Le *Charles Grenot* capture trois navires anglais en 1744 avant sa perte l'année suivante (L'Hour et Veyrat, 2002: 70). Le *Grand Grenot*, quant à lui, prend ou reprend aux Anglais et aux Hollandais neuf navires au cours de ses campagnes de 1745 et 1746, dont un corsaire de 30 canons vendu pour 376 300 livres à Saint-Malo et un navire de la Compagnie des Indes Anglaise de 750 tonneaux rapportant 355 000 livres (L'Hour et Veyrat, 2002: 70).

L'*Aimable Grenot* lui-même a une carrière tout aussi exceptionnelle, puisqu'il capture ou reprend aux ennemis huit navires de mars à novembre 1747, avec comme capitaine Pierre La Houssaye. Les succès de cette frégate ne s'arrêtent pas là, puisqu'elle fait 13 nouvelles prises entre novembre 1747 et mai 1748, sous les ordres du capitaine Joseph Hudon du Prey (L'Hour et Veyrat, 2002: 73-75). Plusieurs de ces prises sont

vendues à Morlaix et à Saint-Malo par des « commissionnaires » ou des correspondants de confiance liés à Léonore Couraye Duparc.

Au moment de son naufrage en 1749, l'*Aimable Grenot* n'est plus un corsaire. Depuis la fin de la Guerre de Succession d'Autriche en 1748, la frégate est un simple navire marchand. Son artillerie en temps de paix est estimée à environ 12 canons de 8 livres et quelques pierriers (L'Hour et Veyrat, 2002: 73), en se basant sur un inventaire des biens de l'armateur en 1754. À cet effet, Léonore Couraye Duparc met à disposition des autorités de Granville les plus grosses pièces de l'*Aimable Grenot* (L'Hour et Veyrat, 2002: 72). En fait, le navire semble avoir été reconverti au commerce dès les premières trêves annonçant la fin de la guerre, puisqu'il n'est armé que de 28 canons en avril 1748, plusieurs mois avant la fin officielle de la guerre (L'Hour et Veyrat, 2002: 72).

Le lieu d'armement de l'*Aimable Grenot* pour sa dernière campagne n'est pas connu, mais il est raisonnable de penser que ce soit Granville, sinon Saint-Malo. Dans le cas premier, la frégate aurait fait escale à Saint-Malo pour y embarquer son chargement, ou une partie de celui-ci, à destination de Cadix. À cet effet, rappelons que Saint-Malo était un débouché privilégié pour les toiles bretonne produites principalement à Rennes et à Vitré (Tanguy, 1994). La nature exacte des « autres marchandises » dont il est question dans les archives n'est pas connue, mais l'on peut penser que ce navire transportait aussi du poisson, du sel, du beurre ou tout autre marchandise dont la région était productrice (Lespagnol, 1997).

L'équipage de l'*Aimable Grenot*, qui comptait jusqu'à 380 hommes pendant la guerre, s'est trouvé nécessairement diminué par la suite. Les rôles d'équipage de la frégate n'ont pas survécu jusqu'à aujourd'hui, mais le nombre d'hommes nécessaires à la manoeuvre d'un navire de 390 tonneaux et 12 canons en temps de paix se situe à environ 40 (Proulx, 1999: 109-111). L'enquête menée par l'Amirauté révèle les noms et les fonctions de quelques-uns d'entre eux, consignés dans le tableau qui suit (L'Hour et Veyrat, 2002: 63-68). Les autres membres de l'équipage sont ajoutés à la lumière des informations disponibles sur les équipages de frégates marchandes françaises de l'époque (Pâris, 1976; Proulx, 1999: 109-111).

Membres de l'équipage de l' <i>Aimable Grenot</i> (1749)		
1	Capitaine	Joseph Hudon, sieur du Prey
1	Capitaine en second	Jean Pierre Lamer
7-10	<i>Officier(s) autre(s)</i>	
1	Charpentier	Nicolas Gaubert
1	Maître tonnelier	Yves Nicolas
1	<i>Maître Calfat</i>	
1	<i>Pilote</i>	
1	<i>Maître voilier</i>	
1	<i>Cuisinier</i>	
12-15	<i>Matelots</i>	
5-10	<i>Novices</i>	
4-8	<i>Mousses</i>	

36 à 51 hommes		

Tableau 9. Membres de l'équipage de l'*Aimable Grenot* (1749) (Source: L'Hour et Veyrat, 2002: 61-68).

Historique de la fouille et contexte archéologique général

Des deux sites de la Natière, l'épave 2 est la plus proche du chenal, puisqu'elle s'est couchée au pied de la roche nord (Figure 77). Elle est apparue d'abord aux archéologues comme un amas de fer concrétionné couvert de laminaires, d'une hauteur de plus d'un mètre. L'ensemble s'est révélé être un chargement de saumons de fer occupant une surface de 35 à 40 mètres carrés au centre d'une épave de plus de 35 mètres orientée plus ou moins au nord-est. L'observation des vestiges architecturaux permet de restituer un navire de 200 à 400 tonnes, couché sur son flanc tribord et fracturé tout du long de sa quille du côté bâbord. Les structures de bois, plus ou moins disloquées autour du massif concrétionné, représentent une demie coque quasi complète, de la quille au nord jusqu'à proximité du plat-bord, vers le sud. Des entailles aménagées dans les vaigres du navire permettent de saisir la position des barreaux et des ponts qu'ils supportaient, en élévation, malgré l'aplatissement des structures au-delà de l'entrepont.

La partie nord des vestiges (lignes B, C, D et E) représentant le fond de carène est couverte en partie par l'amas de lingots, à l'ouest, et par une épaisse couche de pierres de

lest, à l'est. L'extrémité nord-est du site montre une concentration de briques mêlées au lest dans le carré B19 qui correspond positivement à la zone de cuisine. Cela identifie cette partie du navire comme l'avant, en toute logique (Bonnefoux et Pâris, 1999). La couche de fer solide et de pierre recouvrait des structures de bois conservées en connexion, malgré le poids du lest, jusqu'au niveau de ce qui doit être le faux-pont ou l'entrepont. Au sud, au-delà de l'amas concrétionné, se trouvent des vestiges architecturaux aplatis et médiocrement conservés sous une mince couche de sable coquillé assez mobile (lignes F, G et H). Le site est ponctué par la présence de quelque six ou sept canons tombés du côté sud du site.

L'*Aimable Grenot* a fait l'objet de sondages limités en 1996 et d'une fouille exploratoire dans sa partie arrière lors de la saison 2000 (Figure 77). L'individualisation des deux ensembles architecturaux Natière 1 et 2, grâce notamment à l'analyse dendrochronologique des échantillons prélevés en 2000, a conduit M. L'Hour et E. Veyrat à concentrer les travaux de 2001 presque exclusivement sur cette épave (L'Hour et Veyrat, 2002). L'aire totale fouillée comprend environ 35 carrés de 3 sur 3 mètres, dont la majorité n'a été que partiellement creusée ou simplement effleurée (en particulier dans les colonnes 15, 16 et 17), à cause des difficultés liées au dégagement des pierres de lest couvrant cette zone.

Les quelques carrés fouillés entièrement dans la partie nord montrent un contexte archéologique bien préservé sous le lest de pierre. Plusieurs céramiques entières et des objets organiques fragiles ont été découverts, associés à des zones d'activités bien marquées. Par contre, c'est le scénario inverse pour la partie arrière. On y trouve peu de mobilier, toujours fragmentaire, et ce, sans répartition claire des objets. Le contexte y apparaît donc perturbé et, surtout, effacé par le temps. La proportion du site fouillé jusqu'à maintenant peut s'évaluer à 50% en superficie, mais seulement à 30% en volume. Si les limites du site sont atteintes à l'arrière, une grande partie du centre du navire n'a pas été fouillée, de même que l'avant du bâtiment. Enfin, le système d'enregistrement des artefacts de l'épave de l'*Aimable Grenot* est le même que celui de la *Dauphine*.

LA CULTURE MATÉRIELLE DE NATIÈRE 2 ou L'AIMABLE GRENOT (1749)

L'*Aimable Grenot* de Granville ne peut être saisi dans son intégralité à cause du caractère parcellaire des fouilles archéologiques conduites jusqu'à présent. Quelques opérations à l'avant et à l'arrière de l'épave ont toutefois été investiguées en 2000 et 2001, avec pour résultat la localisation d'une zone de cuisine bien conservée à l'avant de l'épave. Il n'est pas question de discuter en détail tous les artefacts de chacune des catégories fonctionnelles, mais simplement d'en dégager quelques constats qui pourront être utiles à la suite de cette étude.

Ainsi, la distribution générale des artefacts de ce site ne peut pas représenter autre chose qu'une vision partielle des vestiges résultant de la logique de fouille. Il est également difficile, sauf pour le lest, de déterminer la nature exacte du chargement restant sur le navire. Hormis quelques commentaires sur les zones d'activités spécifiques au chirurgien et à la cuisine, l'avancement des fouilles sur l'*Aimable Grenot* ne permet pas de restituer l'aménagement interne du navire avec autant d'acuité que dans le cas de la *Dauphine* ou du *Machault*. Mais cette donnée n'est pas directement utile à notre analyse, qui vise plutôt à mettre en évidence l'origine et la fonction à bord des objets découverts lors des fouilles. Nous tentons par le fait même à faire des parallèles avec les collections de la *Dauphine*, de l'*Alcide* et du *Machault* pour la mise en évidence de réseaux commerciaux.

1.0 NAVIRE

La collection artefacts de l'*Aimable Grenot* est assez importante numériquement, en partie parce qu'elle comprend un chargement de saumons de fer estimé à entre 600 et 1000 lingots (L'Hour et Veyrat, 2002: 21). Elle comprend aussi quelques éléments architecturaux, plusieurs pièces de gréement, dont un collier de racage quasi complet, puis quelques pièces de pompe et de quincaillerie. La seule ancre connue de la frégate provient de l'arrière du site, en K11/J10. Elle est de taille modeste, en fonction de son usage à l'arrière du navire. Son jas s'est disloqué et repose parallèlement à l'axe des pattes, à plat.

Les maîtresses ancrs du navire pourraient se trouver à l'avant, dans la colonne 20 ou 21, puisqu'un câble d'ancre (NAT 986) a été observé en C18 et B18, se prolongeant vers le nord dans l'axe du navire.

Les ouvrages de gréement constituent la catégorie la plus importante des artefacts du navire. En effet, la classe comprend toutes les pièces les plus courantes, comme les poulies, caps de mouton, taquets, etc. Les bois identifiés selon les types de pièces montrent un approvisionnement assez hétérogène, comme dans le cas de la *Dauphine*. L'orme (*Ulmus sp.*) et le gaïac (*Gaiacum sp.*) ne sont pas systématiquement utilisés pour les caisses et les rouets, contrairement à ce qui est recommandé à l'époque. Ils sont souvent remplacés par le hêtre (*Fagus sylvatica*) ou le frêne (*Fraxinus sp.*) pour les caisses et les rouets, puis par le buis (*Buxus sempervirens.*) pour les axes.

Par ailleurs, il importe de mentionner la découverte d'un collier de racage presque complet (F28) dans l'opération C18, avec ses pommes et ses bigots encore en position sur le bâtard (NAT 871), un fait exceptionnel jamais documenté par ailleurs. Ce collier provient des parties hautes du navire, où il servait à faire coulisser un espar ou une vergue sur un mât, probablement celui de misaine.

L'*Aimable Grenot* transportait un lest composé de pierres et de saumons de fer. L'importance du chargement est telle que les lingots sont considérés comme une partie active de la cargaison, au même titre que les « toiles et autres marchandises » destinées à Cadix (L'Hour et Veyrat, 2002: 27-28). Fait très intéressant, ces lingots portent des marques qui ont permis de préciser la date du naufrage et, de fil en aiguille, d'identifier la frégate. En effet, sur la centaine de lingots prélevés lors d'un sondage au marteau piqueur effectué en E14, au travers de l'amas de lest concrétionné, plusieurs portaient un cartouche avec une marque de fonderie (Figure 78).

Numéro d'inventaire	Marque observée
NAT 768	« <i>Step.ⁿ. Onion</i> : 1746 »
NAT 884	« <i>Step.ⁿ. Onion...</i> »
NAT 975	« <i>Step.ⁿ. Onion</i> : 1746 »
NAT 976	[aucune]
NAT 977	« <i>Step.ⁿ. Onion</i> : 1746 »
NAT 978	« <i>Step.ⁿ. Onion</i> [...] »
NAT 979	« <i>Step.ⁿ. Onion</i> : 1746 »
NAT 980	« POTVXENT .: 1747 »
NAT 981	« POTVXENT [...] »
NAT 982	« POTVXENT 1746 »

Tableau 10. Liste des marques de fonderie observées sur les saumons de fer de l'*Aimable Grenot*.

Sur un lot de 24 saumons sélectionnés pour une analyse détaillée, seuls trois ne portaient pas de cartouche ou d'inscription. Les autres portent des marques de fonderies identifiées à la *Principio Company* du Maryland : « *Step.ⁿ. Onion* » et « POTVXENT ». Les saumons de la première fonderie sont datés de 1746, alors que ceux identifiés à la seconde sont marqués 1746 ou 1747. Des saumons portant les mêmes cartouches de fonderie ont été découverts sur l'épave du *Machault*.

Comment expliquer que des lingots identiques produits en Nouvelle-Angleterre se trouvent sur deux navires français, l'un perdu au Canada en 1760 en provenance de Bordeaux, l'autre perdu en France en 1749, naufragé à son départ de Saint-Malo ? Plus que le hasard des prises, l'existence d'un marché d'exportation en France pour le fer américain semble se révéler, qu'il soit interlope ou légal.

Les lingots sont concentrés dans les carrés D13/14 et E13/14, avec quelques saumons en limite ouest de E15. Il s'agit d'un chargement compact de lingots de fer brut placé à l'origine au centre du navire, de chaque côté du massif d'emplanture et de l'archipompe (en D13), ayant basculé sur tribord au moment du naufrage. Le nombre de lingots est évalué à entre 600 et 1000 pour un poids total de 30 à 50 tonnes (L'Hour et Veyrat, 2002: 28-29)

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires

Cette classe fonctionnelle comprend assez peu d'artefacts, si l'on en exclut les 1605 balles de fusil retrouvées. Six canons de fonte de fer (peut-être sept) sont répartis sur l'ensemble du site, mais aucun pierrier n'a encore été localisé. Il faut dire que la portion dégagée du site laisse encore l'espace nécessaire aux canons manquants, puisque l'artillerie de l'*Aimable Grenot* en 1749 est estimée à 12 canons de 8 livres et quelques pierriers (L'Hour et Veyrat, 2002: 72). Une partie de l'armement a pu être sauvé, toutefois. Seul un petit boulet de plomb (NAT 625) atteste l'existence de pierriers sur le pont. Les canons en fonte pourraient bien correspondre au calibre de 8 livres, mais ils sont tous couverts d'une épaisse couche de concrétion qui rend difficile leur étude.

Toutes les menues armes du bord proviennent de l'arrière du navire, sauf la grenade à main NAT 942. Il y a là les restes d'au moins deux pistolets et de quelques pièces associées, trois pierres à fusil et plus d'un millier de balles de plomb, retrouvés dans la maille des structures architecturales, en H12 ou alentour. L'une des calottes de pistolet en laiton (NAT 26) retrouvée porte un « R » surmonté d'une couronne à trois pics sur l'une de ses branches latérales (Figure 79). Cette même marque se trouve sur l'un des poids de pile à godet (NAT 2) attribué au métier de chirurgien ou de commis (c.f section 4), mais aussi sur deux gardes d'épée de l'*Alcide* (ALC 771 et ALC* 5). La marque constitue probablement le seau officiel apposé par un fonctionnaire du roi sur les objets calibrés ou fabriqués de manière réglementaire, sinon celle du contrôleur d'un arsenal royal (Brain, 1979: 215). Il joue donc le même rôle que les poinçons « FIN » et « X » des étains français et anglais certifiés.

2.2 Vêtements, parures et accessoires

La catégorie des vêtements compte 9 chaussures, une sangle et quatre boutons, auxquels il convient d'ajouter des accessoires de toilette que sont les trois peignes. Les archéologues n'ont retrouvé sur le site aucun tissu ou vêtement à proprement parler, et aucune parure. Quant aux souliers en cuir, ils sont tous en assez mauvais état. Il ne reste

pour la plupart d'entre eux que la semelle, voire seulement le talon. Les tailles et les modèles varient d'un spécimen à l'autre, mais il s'agit quand même de chaussures standard avec des talons de cuir ou de bois. L'une d'elles (NAT 870) porte une plaque de plomb en dessous, probablement pour éviter son usure trop rapide ou simplement par manque des moyens nécessaires à sa réparation en bonne et due forme. Cette plaque de plomb fait écho à celle en laiton retrouvée sur le *Machault*, décorée d'un coeur (2M38D1-2). Mais peut-être est-ce plutôt un clapet de heuse de pompe en cuir ?

Tous ces éléments de cuir, de même que la sangle, ont été trouvés dans l'opération C18, l'une des deux seules opérations de l'avant du site ayant été fouillées de manière extensive, avec B19. D'après les données disponibles, cette répartition est davantage le reflet de la conservation différentielle des objets organiques qu'une concentration significative. En effet, le dépôt archéologique est beaucoup plus épais à cet endroit que partout ailleurs sur le site.

Quatre boutons ont été mis au jour, tous de types et de matériaux différents, du plus simple en bois (NAT 914) jusqu'au plus raffiné en laiton moulé (NAT 920). Aucun de ces boutons n'est recouvert de fil comme l'étaient ceux des habits des officiers. Ils proviennent tous de la même opération que les chaussures, c'est-à-dire C18. La raison de cette localisation est inconnue, sauf que les boutons semblent avoir été trouvés en surface du vaigrage, au fond du carré. Quant aux trois peignes de la collection - l'un droit et les deux autres cintrés - ils portent tous deux rangées de dents. Les peignes NAT 31 et NAT 972 ont une rangée de dents fines pour une autre de dents plus larges. Selon Savary de Bruslons (1759-65 : III, col. 101), ces peignes à deux rangées étaient généralement portés par les femmes dans leur coiffure, mais ils servaient aussi à démêler et à peigner les cheveux des hommes. Deux des exemplaires sont en buis, alors que l'autre semblent en corne, avec une apparence d'écaille de tortue, en vogue au XVIII^e siècle (Woodhead, 1978: 36-37). Ces objets doivent avoir été perdus par des membres de l'équipage durant les quelques années d'existence de *l'Aimable Grenot*.

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

Les ustensiles de consommation se regroupent en deux sous-catégories. La première concerne la consommation des aliments, alors que la seconde celle du tabac. Concernant la conservation, la préparation et la consommation des aliments, les objets répertoriés provenant de l'*Aimable Grenot* sont des ustensiles de table. Aucun ustensile de cuisine (louche, écumoire, etc.) n'accompagnait les contenants culinaires dont il sera question plus loin dans cette classification. L'ensemble compte quatre couteaux, six cuillers et deux fourchettes. Trois des couteaux sont identiques (NAT 34, 443 et 578), pourvus de manches à soie plate et côtes en bois dense noir (gaïac?), de forme plate en croce (Figure 80). Les arrêtes des objets sont soigneusement chanfreinées. L'autre couteau (NAT 817) n'est représenté que par une écaille et la forme de son extrémité diffère légèrement. Toutes ces pièces sont typiques des couverts de table de la période 1720-1770 (Dunning, 2001: 39).

Les deux fourchettes (NAT 5 et 28) retrouvées ne font pas partie de même ensemble, car elles sont en étain (Figure 80). Chacune est munie de quatre dents et leur forme est assez simple, sans éperon et sans décor ni poinçon apparent. Le seul ustensile de service est une cuiller en étain longue de plus de 30 centimètres dont le manche est décoré d'une nervure centrale. Les deux autres cuillers de table, elles aussi en étain, sont similaires, bien que l'une d'elles ait son cuilleron brisé. La spatule est simple, de forme rectangulaire, la tige est amincie sur les côtés et sans éperon. Le cuilleron, en forme d'oeuf, est muni d'une nervure de renfort en forme de « queue de rat ». Enfin, les trois dernières cuillers sont des exemplaires assez grossiers en bois. Ils sont représentés par un fragment de cuilleron dégradé (NAT 905), un bout de cuilleron avec son départ du manche (NAT 791) et une forme complète (NAT 410). Cette dernière a un manche de section ovale, terminé en pointe, avec un cuilleron presque circulaire.

Comme on pourrait s'y attendre dans le cas d'objets à caractère personnel, leur distribution est assez diffuse. Les couteaux localisés proviennent de G14, I11 et K10, alors que les fourchettes et deux cuillers n'ont pas de localisation plus précises que l'arrière du navire. Par contre, la cuiller de service NAT 902 a été trouvée en C18-3, dans le même carré que les fragments de cuiller en bois NAT 791 et 905. La cuiller complète provient

quant à elle de l'opération H12-3. Ainsi, sauf pour la cuiller de service, qui doit être liée à la vaisselle d'étain du maître d'équipage, les autres artefacts devaient appartenir aux marins (cuillers en bois) ou aux membres plus aisés de l'équipage (couteaux en bois et ustensiles en étain).

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

La seconde sous-catégorie des ustensiles est celle de la conservation, de la préparation et de la consommation du tabac. Elle comprend les pipes à fumer en terre cuite fine argileuse blanche non vernissée, de même que tous les contenants à tabac (Figure 81). La collection de l'*Aimable Grenot* compte 3 pipes droites à talon, dont un fragment de tuyau (NAT 535) et deux pipes sans décor avec leur tuyau cassé (NAT 776, 868). La pipe NAT 868 porte les marques « B » et « W » de chaque côté de son talon cylindrique, probablement les initiales d'un fabricant. Deux boîtes ovales avec leur couvercle à anse, fabriqués à partir de feuilles de plomb soudées, sont identifiées comme des tabatières sur la base de leur taille et de leur forme. Même si cette attribution est incertaine, elle reste très probable puisque le plomb était souvent utilisé pour la conservation du tabac (L'Hour et Veyrat, 2002: 47). Il s'agit d'objets assez grossiers, mais tout de même relativement encombrant et dispendieux pour un simple matelot.

Les pipes NAT 535, 776 et 868 proviennent respectivement de H12-5, C18-6 et B18-5, alors que le couvercle NAT 418 provient de l'opération H12-2. Les deux boîtes NAT 6 et 21 et le couvercle NAT 70, remis aux archéologues par les inventeurs du site, ont été récupérés de la zone arrière du navire, autour de G13/H13. Malgré le peu d'artefacts de cette catégorie ne semblent pas particulièrement concentrés dans l'espace, ce qui suggère qu'il ne s'agit pas d'une marchandise. L'hétérogénéité des formes de pipes laisse croire à des objets personnels. Les deux boîtes similaires pourraient avoir appartenu à un même individu ou pas.

2.4 Contenants

Cette catégorie fonctionnelle est la plus volumineuse et la plus diversifiée de toutes, à l'image des contenants du *Machault*, sauf qu'elle compte beaucoup moins de céramiques

et aucune porcelaine. La vaisselle de bord de ce navire inclut un lot d'artefacts en grès normand très caractéristique et également un nombre important d'assiettes en étain, de même que plusieurs terres cuites et faïences liées aux activités du chirurgien ou de l'apothicaire. Comme précédemment, les artefacts dans cette grande classe fonctionnelle de contenants sont regroupés en sous-ensembles de matériau plutôt que selon des fonctions plus précises, de façon à mettre en évidence les productions et les réseaux commerciaux qu'ils sous-tendent (voir Annexe 1).

2.4.1 Les contenants en terre cuite commune

Le groupe des terres cuites compte une ensemble de céramique communes vernissées vertes sans engobe, mais ces dernières ne correspondent pas nécessairement à une seule et même production (Figure 82). La seule autre production identifiée est une jatte en terre rouge engobée et décorée dans le style des ateliers de Giroussens, dans le Midi toulousain (NAT 936).

Le corps des céramiques du premier groupe, de couleur chamois ou rouge-brun, comprend des bulles d'air assez grosses et des inclusions de mica et de particules grises. La couleur de la surface sous la glaçure tire davantage vers le gris. La glaçure au plomb verte, parfois épaisse et brillante (NAT 455), parfois délavée (NAT 463), toujours verte mouchetée, recouvre seulement l'intérieur et le bord des pièces en débordant légèrement sur les côtés. Il existe cinq formes différentes pour 12 objets au minimum⁸.

Les neuf petits pots globulaires tripodes de facture similaire correspondent à une même forme sans grande variation constituant un ensemble très intéressant (Figure 82). Il s'agit de petits contenants peu soignés à fond plat avec une panse arrondie plus ou moins anguleuse et un bord évasé avec un ressaut permettant d'y poser un couvercle. Les pots sont tous munis de petits pieds en « V » ajoutés, ainsi que d'une anse ovale aplatie fixée autour du bord et près du fond, même si plusieurs ne sont pas conservées. Selon E. Veyrat, cette production provient peut-être de la région de Saintonge (L'Hour et Veyrat, 2003b: 46).

⁸ Le nombre de céramiques et de pièces en verre est nécessairement supérieur à celui considéré dans cette étude, puisque la majorité des tessons retrouvés sur le site ne reçoit pas de numéro d'inventaire avant leur stabilisation et le remontage des pièces. Seuls les « individus minimum » (presque complets ou à demi complets) sont inventoriés au moment de la fouille.

Deux pots globulaires tripodes ressemblants attribués à la Chapelle-des-Pots proviennent de la maison Perthuis à Québec (Lapointe et Lueger, 1997: 181, 184 et figure 5). Toutefois, selon P. Régaldo, ces productions ne sont probablement ni de la Saintonge, ni de la région de Bordeaux, et certainement pas de Sadirac, l'un des plus importants centres potiers de l'arrière-pays bordelais (Régaldo-Saint Blancard, 2007: com. pers.).

L'oreille d'écuelle NAT 711 porte un signe moulé chrétien. La scène représente une grande croix centrale avec deux croix latérales plus petites, une croix sur une potence ou peut-être une ancre de marine, simplement. Ce type de symbole rappelle celui représenté au centre de l'assiette en terre cuite vernissée verte de Sadirac (NAT 1943). Toutefois, la pâte et la glaçure de cet objet ne sont pas similaires à aucun atelier connu. Par ailleurs, la forme de l'oreille de cette écuelle n'est pas typique du sud-ouest français, puisqu'elle est collée sous la lèvre du contenant (Régaldo-Saint Blancard, 2007).

La jatte ou le plat à marli (NAT936) attribuée au centre potier de Giroussens est tournée dans une pâte rouge assez dure, où s'observent des bulles d'air, quelques inclusions de mica et des particules grises ou noires. Elle porte un décor peint sur un enduit blanc, recouvert d'un vernis au plomb transparent. Un décor central en forme de spirale et une ligne simple sur le marli sont visibles malgré la fragmentation et la dégradation de la pièce, également noircie par son séjour sous l'eau ou les flammes. Des pièces à la forme et au décor similaire sont conservées dans les collections du Musée de Rabastens, près de Toulouse. Cette production est également attestée sur les épaves de la *Dauphine* (NAT 2020), du *Machault* et peut-être celle de l'*Alcide* (incertain, ALC 809), de même que sur de nombreux sites terrestres coloniaux en Amérique, notamment Louisbourg, la place Royale de Québec et d'autres sites importants (Ahlzell de Toulza, 2007; Barton, 1978: pate M2; 1981: types L9 et L12; Costes et Deschamps, 2001; L'Hour et Veyrat, 2004). Nous reviendrons en détail sur ces données dans la suite de cette étude.

De toute évidence, les petits pots tripode vert étaient utilisés pour réchauffer des préparations, puisque leur fond est noirci par les flammes. Comme ils proviennent tous des sous-opérations H12-1/2 et H12-4/5, dans la même zone que d'autres objets directement associés au métier de chirurgien apothicaire, ils devaient servir à la préparation des remèdes et des potions. L'un de ces pots a été découvert à l'intérieur du crachoir NAT 452, à

quelques centimètres des deux urinaux (NAT 460 et 73). Les deux écuelles, de facture similaire, pourraient bien avoir une même origine, mais il reste à compléter les observations à ce sujet (Figure 82). Ces céramiques peuvent être des productions locales de la région du Havre ou d'ailleurs en France, voire même à l'étranger. Enfin, la jatte du Midi toulousain (Nat 936), retrouvées dans la zone de la cuisine, servait probablement au service des aliments.

2.4.2 Les contenants en faïence

Les petits contenants en faïence blanche désignés sous le vocable de « pot à pharmacie » sont en fait des pots à onguents, des piluliers ou plus généralement des contenants médicaux (Genêt, 1980). Ils sont représentés ici en 18 exemplaires de tailles diverses, bien que leur forme varie assez peu (Figure 83). Ces pots sont toujours cylindriques, avec un fond plat ou légèrement concave et une lèvre simple inversée avec un creux à l'extérieur près de la lèvre. Cette forme caractéristique des pots à pharmacie devait permettre de les fermer à l'aide d'une toile ligaturée. La jonction du pied et du bord est parfois marquée par un enfoncement arrondi. Ces pièces possèdent une pâte tendre chamois rougeâtre complètement couverte de glaçure stannifère, sauf le dessous à l'occasion. Leur lieu de production n'est pas connu, car il s'agit d'objets communs produits dans plusieurs faïenceries. On les appelait autrefois « gobelets », bien qu'ils ne servaient en rien à boire les liquides. Les exemplaires de Natière 2 pourraient provenir des manufactures de Rouen ou de celles de Sinceny, entre Paris et Rouen (L'Hour et Veyrat, 2002: 45).

Tous ces pots sauf un seul ont été découverts à l'arrière du navire, dans le sondage 1 de 1996 et, par la suite, dans les opérations correspondantes G13 et H13. Le dernier provient de la sous-opération H11-9, à environ six mètres de la concentration principale. Ces objets prennent tous leur sens lorsqu'ils sont considérés avec les articles du chirurgien apothicaire.

Cette catégorie matérielle compte des artefacts ou fragments d'origine et de décors variés. Il s'agit à la fois de faïences décorées au bleu de cobalt ou polychrome vert et rouge. L'une des anses à décor tigré bleu de cobalt (NAT 579) appartenait probablement à une tasse ou une choppe en étain, puisque sa partie supérieure porte une concrétion où se

distinguent le poucier et le gond d'un couvercle à clapet aujourd'hui disparu. Deux autres tessons décorés de motifs floraux bleus appartenaient probablement à un même grand récipient creux à fond plat et à bord courbe inversé. La pâte est orangée et couverte d'un émail blanc décoré sur le bord de feuilles encadrées de deux lignes ondulées (NAT 766) et d'un motif central végétal partiellement conservé (NAT 22).

Faïence émaillée française – style de Nevers (M 1.2.1.1, type 3)

Le taste-vin NAT 494 est une pièce complète intéressante à maints égards. Il s'agit d'une petite tasse dont l'anse verticale est munie d'une oreille lobée en faïence blanche décorée en camaïeu bleu. Le bol est hémisphérique, mais sa lèvre est légèrement évasée. Il repose sur un pied annuaire droit. L'intérieur est orné d'un motif floral complexe composé d'une fleur entourée de feuilles et de petites fleurs stylisées, exécutées grossièrement. Le bord est orné d'un liseré surmonté d'une bande de courtes hachures diagonales. L'oreille, de forme lobée et plate, porte un décor rayonnant simple (demie marguerite), alors que l'extérieur montre une frise d'une « triple arcade inversée et surlignée d'un double liseré » (L'Hour et Veyrat, 2001: 45-46). Une dernière ligne orne l'extérieur de la tasse, près du pied. Même si le décor est différent, cette pièce se rapproche par la forme au taste-vin NAT 207, retrouvé sur l'épave de la *Dauphine* (Figure 31). Il existe également une tasse de même forme au décor floral central un peu plus près de celui de NAT 494 dans les collections du Musée de la vie bourguignonne P. de Puycousin à Dijon, en France (Rosen, 1995: 119). Bien que le décor soit différent, ce type de taste-vin rappelle ceux retrouvés sur la *Dauphine* et sur les épaves A/B et E de Saint-Vaast-la-Hougue (L'Hour et Veyrat, 2000: 37). Toutes ces pièces sont attribuables aux ateliers de Nevers (Rosen, 2006: com. pers.).

Faïence émaillée française – style de Rouen (Célat : M 1.2.1.1, type 1).

Enfin, mentionnons la découverte de deux salières en faïence à décor bleu grisâtre, rouge et vert, avec des décors presque identiques (Figure 84). Le récipient NAT 456 a une forme rectangulaire peu profonde à pans coupés, avec un pied assez haut et élargi à la base. Le motif floral central est encadré par « une broderie à festons à base d'oves autour du fond, et un galon de croisillons interrompu par des demi-marguerites sur le pied » (L'Hour

et Veyrat, 2001: 46) typique de Rouen. La seconde salière (NAT 61), bien que fragmentaire, semble identique ou très proche de la première. Elle provient donc également de Rouen probablement. Ces deux pièces devaient d'ailleurs faire partie d'un même ensemble destiné à la table.

L'étude de la distribution de la faïence sur le site, quoique fondée sur des résultats de fouilles très partiels, montre sans équivoque que ces pièces en faïence décorée proviennent de l'arrière du navire et reposent sur les structures architecturales comprises dans le quadrilatère formés des lignes G à I et des colonnes 11 à 13 (Figure 85). Leur position à l'arrière suggère qu'elles devaient soit appartenir aux officiers du bord, soit à l'armateur, sous la responsabilité du maître d'hôtel.

2.4.4 Les contenants en grès

L'épave de l'*Aimable Grenot* a fourni au moins 23 pièces en grès cérame provenant de Basse-Normandie (Figure 86). Les productions normandes, bien connues par ailleurs, sont des contenants utilitaires à pâte dure et sonnante (Brassard et Leclerc, 2001: 99-100; Chrestien et Dufournier, 1995). Les formes en présence sont lissées sommairement à l'extérieur et montrent souvent des défauts de cuisson. Leur corps contient de petites particules blanches en plus ou moins grande quantité, selon les pièces. La couleur de la pâte est brune ou brun rougeâtre à marron, alors que l'extérieur est de couleur plus variable, du gris au brun de façon générale, avec une teinte bleutée. La pâte montre souvent des couleurs différenciées (en « sandwich ») dans l'épaisseur, soit que l'extérieur ou l'intérieur tire davantage vers le gris (BDD Natière, 2005). Toutefois, les bouteilles de l'*Aimable Grenot* ont une couleur de pâte uniforme brun clair qui fait croire qu'elles étaient cuites à l'intérieur d'autres contenants (L'Hour et Veyrat, 2002: 36). Seules les jarres et les cruches portent une glaçure au sel.

Les jarres, parfois appelées « pots à beurre » en raison de leur association au commerce du beurre d'Isigny, sont munies d'une anse rubanée courte en « L » renversé, pincée sur la lèvre et appliquée sur le haut de la panse. Leur fond est légèrement concave, alors que les parois sont évasées et arrondies. Ces pots ont une lèvre débordante inclinée vers le bas qui permet de fermer l'ouverture. Comme leur nom l'indique, ils servaient

surtout à la conservation du beurre et des autres graisses (huile de baleine, hareng, noix, suif ou saindoux), mais aussi au stockage des salaisons et des laitages, notamment du lait aigre (Brassard et Leclerc, 2001: 99; Dufournier et Flambart, 1987: 145-146).

Les grandes bouteilles sont de forme cylindrique, avec une épaule penchée et un élargissement marqué au niveau du goulot, une caractéristique qui n'est pas commune à toutes les bouteilles de cette production (Décarie, 1999: 41-42). Le fond des pièces est plus ou moins plat, alors que le corps est parfois légèrement arrondi. L'une d'elles possède une section ovale inédite, le résultat vraisemblable de son écrasement involontaire lors de la cuisson. Ces bouteilles contenaient normalement du cidre ou de l'eau de vie de Calvados, voire de la bière (Brassard et Leclerc, 2001: 99; Décarie, 1999: 41).

Cinq petites bouteilles de forme variable viennent s'ajouter à cette production. Leur panse est globulaire, avec un pied élargi, bien que plat. L'épaule est arrondie jusqu'à l'horizontale, où elle rejoint un col court muni d'un goulot évasé à lèvre en forme de triangle. Deux exemplaires identiques étaient encore bouchés de liège lors de leur découverte (NAT 62/64 et 63/65). Ces petits contenants renfermaient peut-être de l'encre ou un produit pharmaceutique liquide (Brassard et Leclerc, 2001: 99; Décarie, 1999: 43).

Parmi les grès de Basse-Normandie représentés dans la collection, les grandes et les petites bouteilles, de même que les jarres semblent provenir du Domfrontais, c'est-à-dire des ateliers de Ger et de Domfront, dans l'arrière-pays des ports de Granville, de Cherbourg et de Saint-Malo. À l'inverse, par leur couleur brun rouge, les cruches et la pièce NAT 587 sont associées aux productions du Bessin (Dufournier et Flambart, 1987: 141). La couleur distinctive de cette production a été observée sur des cruches semblables de place Royale à Québec qui proviennent de Vindefontaine d'après des analyses chimiques (Décarie, 1999: 45). En fait, de nombreuses pièces en grès normand similaires à celles de l'*Aimable Grenot* peuvent être observées à Québec, dans les collections de la place Royale et de la maison des Jésuites à Sillery, notamment des bouteilles, des jarres et des cruches (Décarie, 1999: 27-51). Cette production est également bien attestée à Louisbourg (Nouvelle-Écosse) et à l'île Sainte-Croix (Maine), à Roma (Île-du-Prince-Édouard), ainsi qu'au Labrador sur plusieurs sites de pêche, dont celui de Red Bay, daté du troisième quart du XVI^e siècle

(Brassard et Leclerc, 2001: 99-100). Un exemplaire de « pot à beurre » provient des fouilles de l'épave ANB de Saint-Vaast-la-Hougue (BDD STVH, 2005: 450).

L'étude de la distribution de ces grès normands révèle une distinction marquée par rapport à celle des bouteilles à pharmacie et des autres formes (Figure 87). Alors que les petites fioles se retrouvent toutes dans les opérations H11, H12 et H13, à l'arrière du navire, les bouteilles et les jarres sont très largement majoritaires dans la zone avant du navire, en C18 surtout (BDD Natière, 2005). Au surplus, la zone avant a livré des centaines de tessons de bouteilles et de jarres encore non comptabilisés comme des objets. Les trois cruches proviennent elles aussi de l'avant du navire, en C18. Ainsi, les petites bouteilles faisaient probablement partie de la trousse de l'apothicaire, alors que les autres contenants servaient à la conservation des aliments à bord. Toutes ces dernières pièces faisaient probablement partie de l'équipement de bord.

En y regardant de plus près, il appert que la fouille de l'opération C18 a conduit à la découverte de plusieurs bouteilles, jarres et cruches, en particulier dans un secteur limité à l'avant (nord-est) du porque de C18-2. Le vaigrage de cette portion de la cale était couvert d'une feuille de cuir sur laquelle ont été trouvées intactes une bouteille (NAT 853) et une cruche (NAT 854), côte à côte. Il pourrait s'agir d'une soute à vivre aménagée à tribord avant du navire, dont les parois étaient couvertes de cuir pour empêcher l'infiltration de l'humidité. Cette hypothèse est d'autant plus vraisemblable que nous avons trouvé des graines de poivron ou du piment (genre *Capsicum*) au fond de la cruche NAT 854.

En somme, à l'exception des cruches, les contenants en grès de l'*Aimable Grenot* proviennent tous de la Basse-Normandie, soit à peu de distance dans l'arrière-pays de Granville. Il est donc légitime de trouver ces productions régionales au sein d'un navire armé à ce port, qui représente probablement l'un des principaux lieux d'embarquement de ces productions. Ces céramiques devaient contenir des produits destinés à l'alimentation des marins, puisque leur contexte archéologique suggère qu'ils faisaient partie des contenants utilitaires de bord.

2.4.5 Les contenants en verre

Les bouteilles de l'*Aimable Grenot* sont presque toutes soufflées en verre vert foncé caractéristique des fours au charbon (Sullivan, 1979: 2). Les bouteilles « à vin » sont de forme arrondie ou cylindrique, alors que les autres ont une panse carrée. Les flacons « à casier » étaient souvent transportées dans une caisse compartimentée, à l'image de celle retrouvée sur l'épave de la *Dauphine*, perdu en 1704 (NAT 142).

La collection de Natière 2 comprend au moins cinq bouteilles à vin « en oignon » (NAT 3, 8, 11, 13, 40), c'est-à-dire à panse globulaire aplatie, une forme qui serait caractéristique des productions anglaises et hollandaises du premier quart du XVIII^e (Hume, 1969: 60-67; Lapointe et Lueger, 1997: 23-24). Toutefois, cette association n'est pas automatique et la forme semble légèrement archaïque dans un contexte de 1749 (Figure 88). Elles pourraient bien être françaises, car plusieurs chercheurs considèrent que les bouteilles françaises du tournant du XVIII^e siècle sont similaires aux bouteilles anglaises (Brassard et Leclerc, 2001: 188-189). En fait, l'aspect très fragile et dégradé de plusieurs bouteilles du site pourrait inciter à les considérer comme françaises, depuis que l'on connaît la qualité inférieure des productions françaises, tel qu'observé sur les sites de la Natière, de *La Belle* et du *Machault* (Bruseth et Turner, 2005; Woodhead, 1978: 2-4).

À l'inverse, d'autres exemplaires de bouteilles montrent des formes en « pot de fleur » variables, toutes typiquement françaises du second quart du XVIII^e siècle (NAT 12, 18, 777, 816, 880) (Lapointe et Lueger, 1997: 35-39). Les bouteilles NAT 816 et 880 ont un corps cylindrique, une épaule tombante et un long col, une forme assez tardive, alors que NAT 667 constitue une production plus ancienne, proche des bouteilles globulaires. Le bas du corps est droit et évasé, alors que l'épaule est arrondie et somme toute assez marquée, comparée aux exemplaires plus tardifs. Enfin, huit bouteilles sont trop fragmentaires et difficiles à classer (NAT 14, 15, 16, 17, 565, 581, 704, 705). Il en est de même pour les flacons à casier, qui ne sont représentés que par des fonds impossibles à identifier.

Selon C. Losier, les formes NAT 12 et 880 que nous attribuons aux ateliers français sont possiblement d'origine flamande ou hollandaise (Losier, 2006: com. pers.). Ces deux exemplaires sont par ailleurs similaires à une bouteille provenant des latrines de la maison Perthuis à Québec (Lapointe et Lueger, 1997: 34).

La fonction première de ces bouteilles en verre vert foncé était la conservation des alcools. Les flacons à casier transportaient aussi des produits fins liquides divers, comme de l'huile d'olive. Les bouteilles rondes, quant à elles, servaient pour l'eau minérale ou l'alcool, mais surtout au transport, à la conservation et au service à table du vin (Lapointe et Lueger, 1997: 23).

Il est difficile d'établir avec certitude la fonction à bord de ces pièces, entre autres à cause de la superficie de fouille limitée, mais aussi parce que plus de la moitié d'entre elles ont été trouvées par les inventeurs du site en 1995 et 1996. Toutefois, l'on peut considérer qu'elles faisaient partie de l'équipement de bord des officiers ou du maître d'hôtel, puisqu'elles sont de formes assez diverses et en petit nombre. Tous les flacons « à casier » et la majorité des bouteilles « à vin » dont le contexte archéologique est connu proviennent de l'arrière du navire, en G11/12/13 et H12/13. Deux bouteilles en forme de « pot de fleur » typiquement française proviennent des sous-opérations C18-3/6, en surface de la zone identifiée provisoirement comme une soute à vivres. L'une d'elles était encore fermée par un bouchon de liège au moment de sa découverte. Toutefois, elle ne portait aucun muselet et le bouchon était enfoncé jusqu'au bord du goulot.

Verre teinté bleu-vert commun français (M 2.2.4)

La collection des verres de l'*Aimable Grenot* comprend aussi trois fioles de verre teinté bleu-vert commun français, cinq gobelets et un verre à vin en verre incolore sans plomb (Figure 89). Les deux petits flacons cylindriques sont représentés par un fond et deux goulots légèrement différents, leur hauteur n'étant pas connue. Le premier goulot est évasé et droit, avec une lèvre simple (NAT 41), alors que le second est évasé et courbe, avec une lèvre plus marquée (NAT 418). Une forme similaire a été répertoriée à la place Royale de Québec (Lapointe et Lueger, 1997: figure 28). La dernière fiole est complète et encore bouchée (NAT 49). Elle a été soufflée dans un moule carré, mais ses coins sont très arrondis. L'épaulement est court et verticale, alors que le goulot cylindrique se termine par une lèvre aplatie pour former un rebord horizontal plus large que le goulot. Par leur matériau, ces objets sont typiques des verreries au bois françaises.

Verre incolore sans plomb (M 2.1.1)

Un fragment de bord de gobelet (NAT 1993) très fin à décors incisés et d'une forme rappelant les productions allemandes ou bohémiennes (Lapointe et Lueger, 1997: 95). Le second (NAT 10), presque complet, évasé et concave, est décoré de cannelures verticales sur l'extérieur et la base. Ce verre, tout comme les deux autres à cavettes ou à palmettes sont probablement français (McNally, 1978). Enfin, le pied de verre à tige est d'une forme conique repliée simple (NAT 893). Dans l'état actuel des données, nous ne savons pas si ces objets en verre incolore contiennent du plomb comme fondant.

Les fioles contiennent normalement des produits alimentaires fins, sinon des médicaments. Quant aux gobelets et au verre à tige, ils servaient à la table de personnages aisés. Sauf le verre à tige, découvert en C18-3, ces artefacts proviennent tous de l'arrière du navire, en H11/12/13 et G12/13. Cette répartition confirme que leur fonction à bord était la même que leur fonction usuelle, soit le service de table. Ils auraient pu appartenir à l'armateur ou à certains des officiers du bord. Enfin, les flacons pourraient bien être associés au coffre du chirurgien apothicaire.

Ainsi, ces quelques contenants en verre proviennent essentiellement de France et d'Angleterre, puisque la première importait de grandes quantités de bouteilles en gros verre des fabriques anglaises au début du XVIII^e siècle pour répondre à la demande (Losier, 2005a: 33-35). Enfin, l'hétérogénéité des exemplaires et les quantités en cause suggèrent qu'ils faisaient partie de l'équipement de bord, plutôt que de la cargaison.

2.4.6 Les contenants en métal

Les 30 contenants en métal de l'*Aimable Grenot* sont en étain ou en alliage cuivreux, selon qu'ils soient destinés à servir à table ou à la cuisine. Ainsi, avec les quelques opérations fouillées, cette frégate livre déjà un minimum de 22 assiettes et deux plats en étain (Figure 90). Un tel étalage de luxe peut surprendre *a priori*, au vu du prix élevé de cette vaisselle. Toutefois, les inventaires de navires vendus au début du XVIII^e siècle dans les archives malouines montrent que le cas n'est pas isolé⁹. En effet, il n'est pas rare de compter 18, 30, voire 60 ou 72 assiettes et plats en étain de toutes grandeurs au titre des articles du maître d'hôtel de certains navires corsaires (L'Hour et Veyrat, 2002: 43).

⁹ Archives départementales d'Ille et Vilaine, Rennes.

Malheureusement, les assiettes et plats de l'*Aimable Grenot* en étain ne portent aucune marque de fabrique, ni même le tampon « FIN ». Si ce fait montre que ces pièces en étain étaient probablement de qualité commune, il est aussi impossible de connaître leur lieu de production. Dans tous les cas, la guerre de course menée par les Courage du Parc avec l'*Aimable Grenot* et d'autres navires pourrait expliquer la présence d'étain en grande quantité.

Ces pièces en étain se trouvaient pour la plupart à l'avant du navire, dans l'opération B19, certaines encore empilées au moment de leur découverte. L'une d'elles provient de la sous-opération limitrophe B18-9. Seules les assiettes NAT 19, 38, 464 et 471 sont de la zone arrière, en H12 et H13. Il s'agit vraisemblablement d'assiettes faisant partie de l'équipement de bord, dont la responsabilité incombait au maître d'hôtel. Leur concentration à l'avant du navire suggère l'existence d'un placard pour ranger la vaisselle de bord, situé en avant ou au-dessus de la soute aux vivres capitonnée de cuir déjà évoquée à propos des contenants en grès.

Les récipients culinaires en métal sont tous constitués de feuilles d'alliage cuivreux (Figure 91). Leur mode de fabrication est semblable à celui des marmites provenant du *Machault*. Chaque pièce est conçue à partir d'une feuille de métal pressée ou martelée en forme, avec un rebord enroulé autour d'un fil de fer aujourd'hui disparu. La marmite graduée NAT 962 en laiton non étamé est similaire aux marmites découvertes sur les autres navires à l'étude, sauf que ses poignées sont disposées différemment. Quatre rivets en laiton regroupés et alignés sur un côté témoignent de l'existence d'une anse horizontale en fer disparue. Les deux autres rivets situés de part et d'autre du contenant indiquent un système de suspension. Le poêlon NAT 857/858 est très intéressant. Il est formé de deux feuilles d'alliage cuivreux pressées ensemble pour former un poêlon pouvant s'insérer sur un autre contenant comme couvercle. Son fond est plat, à l'exception du décrochement près du bord, et les parois assez basses se referment nettement vers l'intérieur. Le dessous de l'objet porte la trace concrétionnée d'une poignée attachée par cinq rivets. Le couvercle NAT 866, malgré son état fragmentaire et un diamètre un peu plus grand, semble être conçu pour couvrir un poêlon similaire. Ce modèle de poêlon-couvercle se distingue nettement des poêlons trouvés sur le *Machault* (voir chapitre suivant), mais leur fonction reste sans doute la même.

L'objet en alliage cuivreux NAT 961 ressemble à une marmite sans fond à laquelle on a joint un tube percé en quatre endroits, puis fixé à un plateau. M. L'Hour et E. Veyrat (2002: 53-54) suggèrent qu'il s'agit d'un capot d'évacuation pour la cheminée de cuisine (Figure 91). Pourtant, les double rivets observés en quatre endroits près du bord enroulé de cette pièce suggèrent clairement l'existence de poignées disparues. Ainsi, il semble que cet objet correspondrait plus logiquement à un réchaud portatif. Les ouvertures à la base fourniraient de l'oxygène aux braises, alors que la partie supérieure pourrait accueillir un récipient culinaire creux ou plat. D'ailleurs, le poêlon-couvercle NAT 857/858 peut y reposer adéquatement.

Les deux derniers artefacts du groupe sont moins intéressants. Le plat creux concave NAT 890 pourrait aussi faire partie des articles de cuisine, mais il s'agit probablement d'une assiette ou d'un plat de service conventionnel déformé. À cet effet, ajoutons que l'objet a été trouvé entre les deux assiettes en étain (NAT 889 et 891). Quant au poêlon NAT 20, remonté en surface par des plongeurs amateurs, il n'a jamais été pleinement documenté (BDD Natière, 2005). À l'exception de ce poêlon (NAT 20), trouvé avant les fouilles et dont la localisation doit être remise en cause, tous les récipients de cuisine proviennent de l'opération B19, spécifiquement en B19-2, 4, 5 et 6, au travers des restes du four d'équipage en brique. Il s'agit évidemment de l'équipement de bord du cuisinier.

2.4.7 Les contenants en bois

Les contenants en bois de l'*Aimable Grenot* sont très peu nombreux au regard des quantités habituelle sur les épaves. Cette relative carence s'explique en grande partie par le peu d'ensablement des structures à l'arrière qui a eu pour conséquence la disparition des vestiges organiques. L'état détérioré des quelques fragments de fût retrouvés tend à confirmer cette explication. Cinq petits bols en hêtre, au moins trois tonneaux et deux seaux sont les seuls contenants en bois découverts sur le site (Figure 92)¹⁰. Les bols, de forme hémisphérique et munis d'un pied plein, correspondent au format individuel convenable à l'usage des matelots du bord. Les seaux pouvaient servir au service des aliments, mais aussi

¹⁰ Les derniers travaux de fouilles sur le site ont conduit à la découverte de quelques tonneaux, deux coffres et plusieurs autres contenants en bois.

à l'entretien du navire ou au transport de l'eau à bord. L'exemplaire désigné par le Fait 36 est complet et montre qu'il était muni d'une corde attachée aux deux douelles de préhension (L'Hour et Veyrat, 2002: 39). Le tonnelet NAT 876 est également entier ou presque. Fait d'épinette (*Picea sp.*) ou de mélèze (*Larix sp.*), il a une forme longue de 32 centimètres pour un diamètre de fond d'à peine 7,6 centimètres, cerclé de bois en quatre endroits. Son contenu devait être liquide ou périssable, dans tous les cas. L'épave n'a livré pour l'instant qu'une seule futaille (avec un fond barré). Les autres tonneaux sont trop fragmentaires pour fournir des informations utiles.

Tous ces contenants en bois proviennent de l'avant du navire, c'est-à-dire près de la zone de la cuisine et de la soute aux vivres déjà évoquée. Quatre des bols ont été découverts en association, empilés deux par deux en B19-1/5, alors que l'autre, à quelques centimètres de distance, provient de C18-2. Selon toute vraisemblance, cette vaisselle de table en bois était rangée au même endroit que celle en étain, dans un réduit ou un placard près de la cuisine. Les autres pièces de tonnellerie se trouvaient dispersées dans les carrés C18, B19 et B18 (sud-est), à l'intérieur des structures architecturales conservées. Le tonnelet F36 en particulier se trouvait en C18-3, en partie écrasé par les briques du four. Ce dernier provenait peut-être de la soute à vivre présumée.

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur

L'avant du navire a livré un ensemble de contenants pour le service et la cuisson des aliments associés à des briques de cuisine dans l'espace. Même si elles n'ont pas été comptées précisément, il y en avait au minimum 40 représentant les restes déstructurés d'un four (plus d'une centaine en vérité). Les exemplaires analysés montrent des dimensions relativement constantes : 22,5 à 23 centimètres sur 10,5 à 11 centimètres, pour une épaisseur de 5 centimètres (L'Hour et Veyrat, 2002: 35). Ces briques sont donc d'une taille uniforme plus épaisse que celles de la *Dauphine* et du *Machault*, respectivement de 3,5 centimètres et de 2,5 à 4 centimètres.

Les briques provenaient essentiellement du carré B19, au centre duquel elles formaient un petit monticule, plus quelques-unes en C18-9 et C18-3. Plusieurs ont dû basculer hors de la zone des structures architecturales, au sud-est, pour aller s'enfoncer

dans les sédiments, mais leur nombre est impossible à évaluer puisque cette zone le long de la coque n'a pas été fouillée intégralement. Enfin, dans l'état actuel des recherches, rien n'indique la présence d'un second four à bord. Comme l'*Aimable Grenot* s'est posé au fond sur tribord lors du naufrage, les structures du four se sont probablement déversées de ce côté avec la dégradation des composantes en bois de la boîte à feu. Au vu de la position actuelle des briques, le four semble avoir été posé dans l'entrepont plutôt que sur le pont principal, mais cela pourrait être dû à l'effondrement du pont principal où il reposait à l'origine.

Enfin, un objet inusité identifié comme un entonnoir à saucisse (NAT 814) a été découvert dans la zone de la cuisine (L'Hour et Veyrat, 2002: 53-54). Il s'agit d'un tube en étain de 2,2 centimètres de diamètre dont la longueur totale d'origine est d'au moins 15 centimètres et au bout duquel est soudé un entonnoir tronconique. La pièce a d'abord été identifiée à tort comme un tuyau d'aération de cuisine. Néanmoins, selon Philippe Boucaud, un spécialiste des pièces domestiques en étain, il s'agit d'un entonnoir pour fabriquer des saucisses (Veyrat, 2008 : com. pers.). Il provient du carré B18-7, à proximité immédiate des briques.

2.6 Éclairage et accessoires

La classe fonctionnelle de l'éclairage ne comprend que trois chandeliers verticaux, mais il s'agit de pièces de belle venue (Figure 93). NAT 943 est un chandelier droit en laiton à base octogonale moulurée assez simple peut-être coulé d'une seule pièce, avec un bouton également octogonal au bas du fût. Selon L'Hour et Veyrat (2002: 41), le style est français de la fin du règne de Louis XIV (vers 1680-1715). Les deux bases de chandeliers en étain NAT 485 et 933 ont une forme octogonale généralement similaire à NAT 943. Si le premier est couvert d'une concrétion qui empêche son observation complète, NAT 933 correspond à une base octogonale montrant une succession de creux et de ressauts complexes qui contraste avec la simplicité de NAT 943.

Ces objets relativement luxueux, utilisés pour l'éclairage des quartiers des officiers, à table ou ailleurs, étaient normalement sous la responsabilité du maître d'hôtel, au même titre que la vaisselle de bord. Les chandeliers NAT 933 et 943 ont d'ailleurs été retrouvés

parmi le lot d'assiettes en étain dans B19-2/5, NAT 943 posé dans le plat NAT 949. Tout porte à croire à leur rangement dans le même compartiment. Le chandelier NAT 485, retrouvé en 1995 à l'arrière du navire par les inventeurs du site, appartenait peut-être au chirurgien, vu sa position en H12-9, à proximité de plusieurs autres objets associés à ce métier (voir section 2.9). Mais il pourrait tout aussi bien avoir servi dans la chambre du capitaine.

2.8 Objets symboliques et économiques

Seul un crucifix (NAT 47) appartient indubitablement au groupe des objets de culte (Figure 94). Il est formé de deux éléments assemblés à mi-bois dont les extrémités sont sculptées en losange. L'une des faces porte la trace de cinq petites pointes en fer qui devaient fixer un christ crucifié. Cet objet ne semble pas assez fin pour avoir appartenu à la chapelle du bord, mais convient plutôt à un prêtre récollet ou un homme du bord. Pourtant, elle ne semble pas faite pour être portée sur le corps.

L'oreille d'écuelle NAT 711 listée dans la section sur les contenants de céramique porte un signe moulé assimilable à un symbole chrétien. Des décors similaires sont répertoriés sur beaucoup d'écuelles de cette période, notamment à Québec, à Sadirac près de Bordeaux et dans le Midi toulousain (Deschamps, 2000; Niellon et Moussette, 1985; Picart, 1997). Les symboles religieux utilisés ne semblent alors avoir une fonction essentiellement décorative.

Le trait évoque peut-être une grande croix centrale avec deux autres plus petites, de chaque côté, sinon une croix sur une potence. Tout comme la croix en bois, il s'agit certainement de la possession personnelle d'un homme du bord. Ces deux objets proviennent de l'arrière du navire : le crucifix provient vaguement de l'arrière, alors que l'écuelle se trouvait en H11, près des articles du chirurgien apothicaire.

2.9 Outils, métiers et instruments

La classe fonctionnelle des outils regroupe les objets associés directement aux métiers à bord du navire. Comme dans le cas des autres épaves étudiées, il existe plusieurs limites interprétatives qu'il importe de rappeler. Tout d'abord, certains artefacts traités dans

la section des contenants pourraient appartenir à l'un ou l'autre des corps de métier à bord. C'est le cas des assiettes en étain ne pouvant être attribuée au chirurgien avec certitude. Ainsi, l'ensemble de ces articles du maître d'hôtel se trouvent dans la catégorie des contenants et ne sont pas discutés ici. Il en est de même pour les seaux à fonction multiple et des couteaux. Il est également difficile de déterminer si les outils d'un artisan lui appartiennent en propre ou s'ils lui sont plutôt fournis par l'armateur. À l'exception des outils qui sont personnalisés par leur propriétaire, ceux-ci sont donc considérés par défaut comme du matériel de bord.

Sans entrer dans le détail de chacun des métiers présentés ici, il est évident que plusieurs métiers vus à travers les épaves du *Machault* et de la *Dauphine* ne sont pas représentés dans cet inventaire des outils de l'*Aimable Grenot* (Annexe 1). Les outils de navigation et de pêche, ainsi que ceux propres à l'armurier ou au forgeron, aux canonniers et aux matelots sont absents du groupe. La répartition inégale des objets par métier est le reflet d'une fouille archéologique encore incomplète, mais aussi d'une conservation différentielle liée à la nature du site, la majorité de l'équipement de bord ayant pu être sauvé avant que le navire ne sombre (L'Hour et Veyrat, 2002: 67-68). Seuls les métiers de charpentier, de chirurgien apothicaire, de voilier, de tonnelier et de calfat sont bien représentés. Enfin, la proportion des outils de charpentier trouvés est bien modeste par rapport à celle observée sur le *Machault* et la *Dauphine*.

L'ensemble le plus intéressant est sans conteste celui du chirurgien apothicaire (Figure 95). Les urinaux et le crachoir en étain retrouvés, renvoient à la fonction des soins prodigués aux malades pas le médecin. L'urinal (NAT 73) fragmentaire et son homologue complet (NAT 460) sont des contenants en étain triangulaires prolongés d'un tube en angle. Un objet à fonction complémentaire, le récipient en étain NAT 452, peut être considéré comme un crachoir ou un bassin de lit. Il s'agit d'un contenant plat circulaire aux bords arrondis recourbés vers l'intérieur, probablement pour éviter les dégâts. Le tube fileté soudé sur le côté du contenant est conçu pour recevoir un bouchon. Enfin, il convient d'ajouter à cette liste d'articles les neuf petits pots à cuire tripodes ainsi que la plupart ou la totalité des pots à pharmacie en faïence et des petites fioles et bouteilles médicinales en grès et en verre mentionnés plus haut. L'un des pots à cuire se trouvait justement à l'intérieur du crachoir NAT 452, lui-même recouvrant en partie l'urinal NAT 460, entre deux membrures du

navire (L'Hour et Veyrat, 2001: 44, 89, planche 6). L'ensemble est donc défini autant par la fonction usuelle de ces objets que par le contexte archéologique (Figure 96).

À ces quelques objets s'ajoutent deux poids de pile à godet en bronze (NAT 1 et 2) trouvés par les inventeurs du site en 1995 dans la zone arrière de l'épave, donc à proximité des autres instruments. Ces petits contenants circulaires possèdent un fond plat et des bords droits évasés. Le plus grand (NAT 2) pèse 27,24 grammes, soit exactement le double du plus petit (NAT 1). Il est la « boîte » d'un jeu de plusieurs poids conçus pour s'encaster les uns dans les autres, normalement muni d'un couvercle décoré fixé par les trous visibles sur NAT 2. De tels objets, fabriqués entre autres à Nuremberg, étaient exportés dans les divers pays européens, ajustés à l'échelle pondérale en vigueur, puis approuvés par les autorités locales. En France, cette responsabilité revenait au maître balancier de la Cour ou à la Juridiction des Monnaies, qui apposaient sa marque en garantie. C'est ce dont témoigne le « R » couronné et les fleurs de lys visibles sur les deux poids (Savary de Bruslons, 1723: Livre poids-de-marc). Selon M. L'Hour et E. Veyrat (2002 : 44), cette pile devait être basée sur la livre romaine de 327 grammes, comptant 12 onces de 27,25 grammes, puisque le poids d'une boîte de pile à godet est habituellement ajusté à quatre onces. Ce système pondéral était apparemment d'usage courant chez les apothicaires du XVIII^e siècle.

Les piles de pesées emboîtables en bronze faisaient souvent partie du mobilier de bord des navires du XVIII^e siècle. Des poids similaires ont été découverts entre autres sur les épaves du *Machault* (1760), du *Maidstone* (1747) et du *Hollandia* (1743) (BDD Drassm, 2005; De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991: 132-133; Gawronski *et al.*, 1992: 450; Ross, 1981: 248-249).

Hormis les articles du chirurgien, la majorité des outils proviennent de l'avant du navire, dans les opérations B18, C18, D18 et B19, dont plus de la moitié en C18 (Figure 96). Au regard de cette distribution, il ne faut pas conclure à l'existence d'un réduit à cet endroit, car il s'agit tout simplement des seuls carrés fouillés à l'avant de l'épave. Par ailleurs, l'une des meules (NAT 553) et le rabot (NAT 508) se situaient en G14, dans la zone prévisible de déversement du matériel, très peu fouillée par les archéologues. L'autre meule provient elle aussi du flanc tribord (sud-est) du site, dans le carré D18. Bien distincts des outils de l'avant, ceux de l'arrière sont situés dans les carrés H11 et H12 exclusivement.

Les articles du chirurgien apothicaire discutés plus haut étaient concentrés dans la sous-opération H12-5, mais les piluliers, les pots tripodes et les autres petites fioles et bouteilles avaient une aire de répartition plus vaste, incluant toute la zone d'architecture des opérations H11, H12, H13 et G13 et H13 (Figure 97).

Les artefacts de cette classe fonctionnelle liés à l'une ou l'autre des professions maritimes établies sont considérés comme l'équipement de bord et non pas des objets personnels, même si les artisans engagés à bord d'un navire apportaient parfois leurs propres outils.

2.10 Quincaillerie d'architecture

Cet ensemble est bien mince au regard des milliers de clous et autres ferrures découverts sur le *Machault*. Cela s'explique par la stratégie de fouille adoptée à la Natière qui ne tient pas compte des clous la plupart du temps, à moins qu'un ensemble hors du commun soit découvert. Ainsi, les deux clous remontés ne sont pas représentatifs des fixations de l'*Aimable Grenot*. Quant à la cheville à tête en anneau NAT 904, elle fait partie des nombreux anneaux dont devaient être grées les parois internes de l'*Aimable Grenot*. Sa localisation en D18-2, près du plat-bord et hors du navire, n'est pas surprenante. Au moins un anneau similaire provient du *Machault*.

3.0 ÉCOFACTS DIVERS

Les restes fauniques, botaniques et inorganiques comprennent un lot d'ossements dont l'étude préliminaire révèle l'existence de trois ensembles cohérents sur l'épave. Cinq côtes de bovin en connexion, d'une part, et trois vertèbres cervicales, d'autre part, proviennent de la zone de la cuisine, respectivement en C18 et B19. Ils correspondent sans doute respectivement à des coupes bouchères des côtes et du collier. Le dernier ensemble, retrouvé en J11, comprend sept ossements en partie assemblés d'un membre antérieur complet (incluant humérus, radius, ulna et carpe). La présence de porc et de mouton est également attestée (L'Hour et Veyrat, 2002: 38).

En plus de ces vestiges osseux, 38 fragments d'anthracite de tailles variées (NAT 782) ont été récupérés sur l'épave. Ils servaient probablement de combustible pour la « cabane à feu ». Ce charbon de terre, de même que les os retrouvés proviennent de la zone

de la cuisine, à l'avant de la frégate. Soixante-neuf pourcent (69%) des ossements ont été découverts en B19, alors que le charbon a été trouvé surtout dans les carrés B18 (15 nodules), B19 (10 nodules) et C18 (5 nodules) (L'Hour et Veyrat, 2001: 35). Ces écofacts faisaient partie du « consommable » du bord, au même titre que l'eau et le biscuit de mer.

LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DE L'*AIMABLE GRENOT*

Ainsi s'achève la revue de la collection archéologique de l'*Aimable Grenot*. Cette section visait à présenter le corpus matériel de l'épave à l'étude, mais surtout à dégager la provenance et la fonctions à bord des artefacts en vue des analyses plus avancées à venir. Ainsi, l'épave identifiée comme l'*Aimable Grenot* de Granville, une frégate marchande de 390 tonneaux, grée de trois mâts, deux ponts et deux gaillards, s'est échouée sur les roches de la Natière en faisant route pour Cadix, « chargée de toiles et autres marchandises » de Saint-Malo (L'Hour et Veyrat, 2002: 62). Avec la marée descendante, la frégate normande s'est couchée sur son côté tribord et son lest s'est déplacé de manière irréversible. Selon plusieurs témoins, le fond du navire était éventré lorsque la décision a été prise de percer un sabord pour sauver la cargaison et tout ce qui pouvait l'être (L'Hour et Veyrat, 2002: 67-68). Les vestiges archéologiques semblent corroborer cette description. L'épave est effectivement couchée sur tribord, contre le flanc de la roche nord de la Natière. Les structures sont conservées depuis la quille jusqu'au niveau des sabords. L'arrière du navire subsiste dans ses parties hautes, mais il est disloqué de l'ensemble principal et couché à plat. Au contraire, la charpente du centre et de l'avant est encore articulée, préservée plus ou moins « en forme », depuis la quille jusqu'à l'entrepont et le pont principal.

Même si les fouilles effectuées sur l'*Aimable Grenot* n'ont pas encore permis de dégager le tiers du volume du site, plusieurs ensembles fonctionnels ou zones d'activité paraissent déjà. Tout d'abord, le chargement de saumons de fer occupait l'essentiel du fond de la cale centrale. Le lest de pierre, situé à l'avant des lingots, recouvre aujourd'hui une partie de l'avant du site, de B15/E15 à A19. Dans l'entrepont ou plus probablement sur le pont principal, à l'avant du navire, la cuisine était placée derrière le mât de misaine. Les concentrations de briques et de contenants de cuisine en B19 sont assez probantes à cet égard.

Une remise ou un placard pour le maître d'hôtel était aménagé selon toute vraisemblance à proximité de la cuisine, près du mât ou contre la muraille tribord. Elle renfermait des bols en bois tourné, plusieurs assiettes en étain et des chandeliers, tous découverts dans l'opération B19 ou à proximité. Dans l'entrepont, derrière le four et à tribord, les archéologues ont mis au jour ce qui semble être un espace de stockage de vivres capitonné de cuir, peut-être comme protection contre l'humidité ou les insectes. Plusieurs contenants de conservation en grès, des ossements et quelques futailles ont été découverts dans cette zone. Bien sûr, l'absence de cloison physiquement observable pour ces deux espaces présumés empêche de garantir ces interprétations. Enfin, les articles de chirurgien apothicaire forment un ensemble fonctionnel cohérent en lui même, mais aussi dans l'espace. Ils devaient faire partie d'une trousse ou d'un coffre rangé à l'arrière du navire, peut-être dans une cabine aménagée dans l'entrepont ou près de la grand chambre.

LES PROVENANCES DES ARTEFACTS

Grâce à l'analyse de la collection de l'*Aimable Grenot*, nous avons réussi à déterminer l'origine de quelques-unes des différentes productions observées (Figure 98). Le chargement de toiles frété à Saint-Malo, provenant très probablement des fabriques de Rennes et de Vitré, suivaient un circuit commercial assez typique, de Saint-Malo vers Cadix (Lespagnol, 1997; Tanguy, 1994). Toutefois, il est possible d'ajouter à cette classe le chargement de saumons de fer du Maryland. La France et les colonies anglaises d'Amérique sont ainsi représentés.

La classe du mobilier de bord est la plus abondante de cette collection et aussi celle qui livre le plus d'objets d'origine connue. Elle inclut des objets de France, d'Angleterre et des Flandres. Ce mobilier comprend des pistolets français, dont l'un porte un « R » couronné déjà observé sur l'*Alcide* (testés par un arsenal?), plusieurs faïences de Rouen, une jatte du Midi toulousain (Bordeaux), une écuelle de Saintonge (La Rochelle), un ensemble important de grès utilitaires de Basse-Normandie (via Le Havre ou Saint-Malo?), puis quelques bouteilles à vin dont l'origine exacte est inconnue.

À ces objets français s'ajoutent des poids à godet probablement fabriqués à Nuremberg, en Bavière, et plusieurs bouteilles en verre foncé d'origine anglaise et

flammande. Enfin, les objets personnels ne comptent que des faïences rouennaises et des pipes à fumer, dont la marque « BW » fait plutôt penser à un producteur anglais ou hollandais.

Les liens ainsi tissés depuis ces différentes villes ou régions de production françaises et étrangères vers Granville et Saint-Malo forment un faisceau de liaisons, un espace économique assez vaste et diversifié. Au premier plan, nous remarquons l'importance des marchandises locales au sein de la catégorie du mobilier de bord et des objets personnels, hormis les pipes à fumer présumées étrangères. Les marchandises payantes à bord de l'*Aimable Grenot*, soit les toiles et les lingots de fer, relèvent des plus hautes sphères de l'économie-monde. Elles montrent la place importante du commerce de ces deux matières, l'une importée d'Amérique ou d'Angleterre, l'autre exportée vers l'Espagne. En définitive, la présence anglaise est marquée au sein de la cargaison, avec ces lingots du Maryland, puis dans celle du mobilier de bord avec quelques bouteilles à vin. Il est à parier que plusieurs assiettes en étain sans marque de contrôle proviennent également du royaume d'Angleterre, mais ces informations ne sont pas encore disponibles.

V - LE *MACHAULT* DE BORDEAUX (1760)

La dernière épave à l'étude est la plus tardive, mais elle est aussi la plus importante, par la quantité et la qualité des objets qu'elle a fournis. Comme dans les cas précédents, ce chapitre s'attarde d'abord à faire le point sur les connaissances historiques et archéologiques du navire et des opérations de fouilles, pour bien saisir le cadre de cette étude et permettre une interprétation nuancée des différentes sources mises à contribution. Il s'agit surtout de faire le point sur le carrière et le naufrage du navire à l'étude, puis son équipage, les récupérations éventuelles, et enfin, sur la nature des travaux archéologiques, de la collecte des données de terrain à l'analyse. Dans le cas du *Machault*, la masse des données historiques disponibles donne une importance considérable à cette première partie.

La seconde partie de ce chapitre fait la revue de la collection du *Machault* en suivant la même typologie que pour les autres sites, avec toujours ce double objectif complémentaire : remonter au lieu d'origine des productions à l'étude (le jeu des provenances) et cerner la fonction à bord des artefacts, c'est-à-dire leur fonction maritime. Ces deux éléments sont au coeur de l'étude comparative qui suit, visant à retracer des réseaux économiques aux différents niveaux de l'économie-monde moderne capitaliste. Cependant, avant d'en arriver à ce stade de notre démarche, il convient de comprendre ce que faisait la flotte du *Machault* dans la baie des Chaleurs au Canada au printemps 1760.

Contexte historique

L'histoire de la frégate corsaire le *Machault* se déroule en contexte de guerre, en l'occurrence durant la Guerre de Sept Ans (1756-1763), qui voit la France et l'Angleterre s'affronter une nouvelle fois en Europe et en Amérique, peu de temps après la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). Cette fois, le conflit connaît une extension aux colonies d'Amérique d'une ampleur jamais vue auparavant. En Amérique, elle a comme résultat l'annexion de l'ensemble des propriétés françaises d'Amérique du Nord à la couronne d'Angleterre, hormis la Louisiane (donnée à l'Espagne), les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon et un droit de pêche à Terre-Neuve. Le traité de Paris de 1763 confirme la fin de la guerre et la domination anglaise sur toutes les mers.

En Europe, la Guerre de Sept Ans voit la France, alliée à l'Autriche, la Saxe, la Suède et la plupart des États allemands affronter l'Angleterre et la Prusse. En mer, malgré leur dérouté à Minorque et la prise de Mahon par les Français en début de conflit, les flottes anglaises de la Manche et de la Méditerranée appliquent la tactique du *closed blocus* avec beaucoup d'efficacité. En 1759, la situation militaire maritime de la France devient rapidement intenable et commande que soit négociée la paix au plus vite (Villiers et Duteil, 1997: 103-104). Les conflits maritimes se résument bientôt à une suite de défaites françaises. Les navires de commerce français sont alors livrés à eux-mêmes, puisque le roi n'a pas assez de navires pour escorter les convois, sauf exception. Le *Machault* et d'autres frégates corsaires de l'époque sont armés par des intérêts privés pour palier cette lacune de la marine royale et pour protéger les intérêts des marchands qui risquaient beaucoup à chaque traversée. J. F. Bosher n'hésite pas à qualifier ce commerce colonial de loterie (Bosher, 1994d: 469)!

La situation est critique en Amérique pour les Français à partir de 1758. La forteresse de Louisbourg conquise, elle offre aux navires anglais une base navale stratégique d'où ils peuvent contrôler tout le golfe et l'entrée du fleuve Saint-Laurent. La ville de Québec tombe également en 1759, mais, à l'hiver 1760, les Britanniques n'ont pas encore eu le temps d'y consolider leurs forces. S'y trouvent 5 000 hommes, protégés des remparts, mais harcelés à l'extérieur par les troupes françaises campées à Sainte-Foy et à Montréal. L'armée française manque cependant de vivres et la famine est générale. La flotte anglaise quitte le fleuve Saint-Laurent pour Louisbourg et les autres ports de Nouvelle-Angleterre afin de ne pas être prise par les glaces, mais les Français ne peuvent rien tenter pour autant, sans ravitaillement.

Le sort de la Nouvelle-France dépend donc en grande partie des ressources que peuvent envoyer la France et l'Angleterre au cours de l'hiver 1760 et, surtout, du moment de l'arrivée des renforts. Si la flotte des Français menée par le *Machault* arrive avant celle des Anglais, il est possible que les premiers reprennent Québec. Sinon, la capitale ne peut être reprise et les troupes de Sainte-Foy doivent se replier pour défendre Montréal. C'est ce qui advint et Montréal capitula le 8 septembre 1760.

Après la chute de Québec, le gouverneur Vaudreuil adresse au roi de France un mémoire où il demande 4 000 hommes, des vivres, du matériel et des munitions pour en entretenir 8 000, soit assez pour les troupes déjà présentes et celles à venir, le cas échéant. Ces marchandises et ces troupes devraient être accompagnées de cinq ou six navires de guerre, le tout pour garantir le siège de Québec (Beattie et Pothier, 1977: 9). Cependant, la France est loin de consentir les efforts nécessaires à la reprise en main de la colonie. Contrairement à l'avis de Vaudreuil indiquant que « Si la France n'envoie pas un secours suffisant pour faire le siège de Québec, il est inutile d'y envoyer, et la colonie sera certainement perdue », 400 hommes sont envoyés sur quelques bâtiments escortés d'une seule frégate, le *Machault* (Beattie et Pothier, 1996: 10).

Les besoins de Vaudreuil sont évalués à environ 8 millions de livres par la métropole. Le ministre de la Marine Berryer dispose alors d'un budget de 30 millions de livres pour l'année 1760, mais 21 millions doivent être affectés à des obligations à payer. Il dispose donc, dans les faits d'un budget de 9 millions (Proulx, 1999: 11). La France ne pouvait tout simplement pas octroyer les ressources demandées par les autorités de la Nouvelle-France.

Plusieurs raisons expliquent cette incapacité d'agir de l'État français. D'abord, la France manque cruellement de navires de guerre face à l'écrasante supériorité maritime anglaise. Le blocus anglais a infligé de lourdes pertes aux marchands et à l'État. Cette situation a pour conséquence, entre autres, de hausser les tarifs d'assurance maritime jusqu'à des taux de 55 à 60%. Les compagnies marchandes rochelaises et bordelaises ont perdu beaucoup, surtout celles qui commerçaient avec la Nouvelle-France et les Antilles (Villiers et Duteil, 1997: 101). Au moment de préparer l'expédition de 1760, l'État français est techniquement en banqueroute et n'est plus à même d'assurer le financement de sa dette, encore moins celui d'une telle entreprise. Tout cela est en grande partie causé par le caractère profondément archaïque de son système financier (Bosher, 1994b: 357, 371) ayant résisté à plusieurs tentatives de réforme (Delâge, 1991: 27; Wallerstein, 1980: 385-387).

Le 30 novembre 1759, la confiance des marchés s'écroule et l'État n'est plus en mesure de rembourser ses dettes. Le pouvoir émet un arrêt de surséance qui interdit de

poursuivre les créanciers pour des remboursements, afin qu'il puisse rembourser selon de nouvelles conditions. Le paiement des lettres de change du Canada est suspendu au même moment (Bosher, 1994b: 369). Considérant ses finances, la France doit avoir recours à des investisseurs privés de confiance pour mener à bien l'expédition de 1760 : des marchands et des commerçants à qui le ministre de la Marine lui-même demande de l'aide. L'opération se doit d'être efficace sans pour autant générer aucune dépense immédiate :

Ces envois sont modiques eu égard à leur objet ; mais, comme mon intension est de ne pas dépenser au-delà de ce qu'on peut payer, et de préférer un secours prompt, quoique médiocre, à un secours puissant dont les préparatifs annonceraient l'objet et retarderaient l'expédition; j'ai cru ce parti favorable à tout autre » (Lettre de Berryer à Gradis, juillet-décembre 1762, dans Litalien, s.d.: 4-7)¹¹.

Pour cette entreprise, le ministre de la Marine Berryer sollicite l'aide d'Abraham Gradis, marchand, banquier et armateur juif de Bordeaux. Cependant, ce dernier a beaucoup perdu depuis le début de la guerre et refuse de participer à l'expédition de 1759, dont se charge finalement les Desclaux, Lamalétie et Latuilière, eux aussi de Bordeaux. Les Gradis, les Desclaux & fils et les Lamalétie, Latuilière & Cie sont tous liés au munitionnaire et à l'intendant du Canada par diverses associations commerciales. Desclaux représente d'ailleurs les intérêts de Joseph Cadet dans plusieurs transactions à Bordeaux, notamment l'achat du navire *Machault* en 1758 (Proulx, 1979 : 14).

Toutefois, ces marchands sont de plus en plus réticents à participer aux expéditions pour le Canada, puisque la Marine leur doit des millions de livres et que Versailles a suspendu le paiement des lettres de change du Canada, qui constitue une part importante de leur revenu de commerce colonial (Litalien, s.d.: 5). Cette situation difficile cause des retards importants dans l'armement de la flotte de 1760, en particulier celui du *Machault*, immobilisé et sans équipage parce que les lettres de change canadienne envoyées par son propriétaire se trouvent soudain sans valeur à leur arrivée en France (Litalien, s.d.: 5).

L'expédition de 1760 est formée d'une petite flotte de six navires réunis à Bordeaux, avec pour objectif d'aider à la reprise de Québec. Elle comprend le *Machault*, une frégate de 500 à 550 tonneaux armée de 20 canons, commandée par le capitaine Gérard

¹¹ L'envoi de cette lettre a été suspendu pour une raison inconnue.

Chénard de la Giraudais, et cinq navires marchands : le *Bienfaisant* (320 tonneaux), le *Marquis de Malauze* (354 tonneaux), l'*Aurore* (450 tonneaux), la *Fidélité* (450 tonneaux) et le *Soleil* (350 tonneaux). Ce corps expéditionnaire, comprenant les six navires, leur équipage et 400 soldats, une fois à destination, serait placé sous le commandement du capitaine d'infanterie Dangeac (Beattie et Pothier, 1996: 11-12).

Le *Machault*, le *Bienfaisant* et le *Marquis de Malauze* appartenaient à la flotte de Joseph Claude Cadet (composée de 32 navires en 1759), munitionnaire général du Canada chargé de la fourniture des vivres depuis 1756 (Côté, 1998: 124-126; Litalien, s.d.: 8). Les armateurs des bâtiments étaient également tous liés de près ou de loin au munitionnaire. Desclaux & fils et Benthmann, armant le *Fidélité*, le *Soleil* et le *Machault*, étaient les correspondants à Bordeaux de Joseph Cadet, alors que les Lamaletie et Latuillière, qui armaient l'*Aurore*, le *Bienfaisant* et le *Marquis de Malauze* étaient des marchands bordelais basés à Québec jusqu'en 1759 (Bosher, 1994c: 374-375; Proulx, G., 1979: 44)¹², eux-aussi des relations de Joseph Cadet (Côté, 1998: tableau 16).

Navire	Tx	Canons	Capitaine	Armateurs	Propriétaires	Farine
<i>Aurore</i>	450tx	[10]	François Demortier	Lamalétie, Latuillière et Co.	Lamalétie, Latuillière et Co.	1370 barils
<i>Bienfaisant</i>	320tx	22 [12]	Jean Gramon	Lamalétie, Latuillière et Co.	Joseph Cadet	1300 barils
<i>Fidélité</i>	450tx	[12]	Louis Kanon [fils]	Desclaux, Bethmann et Imbert		1900 barils
<i>Machault</i>	500tx [550tx]	28 [20]	François Chénard La Giraudais	Ravesies et Louis Cassan [Desclaux]	Joseph Cadet	néant
<i>Marquis de Malauze</i>	354tx	18 [8]	Antoine Lartigue	Lamalétie, Latuillière et Co.	[Joseph Cadet]	800 barils
<i>Soleil</i>	350tx	12 [12]	Paul Clémenceau	Desclaux, Bethmann et Imbert		1130 barils

Tableau 11. Les six navires de l'expédition de 1760 et leur chargement en farine, selon les *soumissions des capitaines de navires* (Archives départementales de la Gironde, 6B102*, fol. 131-134) (d'après Litalien, s.d.: 12).

Les notes entre crochets sont des ajouts de l'auteur, d'après les *Commission en guerre et marchandises* des navires à leur départ de Bordeaux (Archives départementale de la Gironde, 6B11, fol. 86 à 91).

¹² D'après les soumissions de capitaines de navires, l'armateur du *Machault* est le groupe Ravesies et Cassan, mais la correspondance officielle démontre que l'armateur est en fait Desclaux et fils. Des raisons administratives peuvent expliquer ce changement.

Le 10 avril 1760, l'expédition quitte Bordeaux avec deux mois de retard sur la date prévue et après plusieurs problèmes organisationnels. Le *Bienfaisant*, le *Marquis de Malauze*, le *Fidélité*, le *Soleil* et l'*Aurore* font route sous l'escorte du *Machault*. Contrairement à ce qui était convenu, le flotte accompagne d'autres navires pour reconnaître le cap Finistère et tombe ainsi sur les vaisseaux de Boscawen faisant blocus. Le *Soleil* et l'*Aurore* sont pris et amenés à Plymouth et Bristol respectivement, le *Fidélité* fait naufrage au large des Açores quelques jours plus tard (Proulx, 1981: 44).

Seuls le *Bienfaisant*, le *Marquis de Malauze* et le *Machault* échappent à l'ennemi et se retrouvent pour la traversée. La flotte réduite capture un navire anglais à l'Île aux Oiseaux, à l'entrée du golfe du Saint-Laurent, à la mi-mai, qui lui apprend que la flotte anglaise a déjà pénétré le Saint-Laurent jusqu'à Québec depuis longtemps. Le 16 mai, le *Machault* fait plusieurs prises près de Gaspé : l'*Augustus*, capitaine Wellman, mais aussi les navires des capitaines Banks, Campbell, Swinney et Maxwell, soit cinq prises de plus. Le lendemain, les Français prennent deux autres navires avant d'aller se réfugier dans la baie des Chaleurs, faute de pouvoir entrer dans le fleuve (Beattie et Pothier, 1996: 12-13).

Malgré des instructions enjoignant La Giraudais de trouver la Louisiane ou Saint-Domingue avec sa flotte au cas où les Anglais seraient parvenus à se rendre à Québec avant leur arrivée, les trois navires mouillent finalement à l'embouchure de la rivière Ristigouche, au fond de la baie des Chaleurs, avec pour objectif de créer une résistance locale et de prendre des ordres du marquis de Vaudreuil à Montréal. Il est vrai que l'expédition manquait d'eau potable et de biscuit de mer. Il fallait impérativement débarquer pour cuire du pain car il n'y avait aucun four à bord des navires (La Giraudais, 1760). Contrairement aux Anglais qui connaissaient mal la baie, plusieurs membres de l'expédition française venaient de Louisbourg et avaient une connaissance intime du lieu (Beattie et Pothier, 1996: 13-14). Ainsi, cette solution semblait la plus appropriée.

Les troupes ont été débarquées le 19 mai 1760 sur la rive nord de la Ristigouche, à la pointe à la Batterie, alors que les navires mouillaient un peu plus en amont, à la pointe de la Mission (Figure 99). La goélette *Augustus*, prise aux Anglais, fut déchargée et affectée à la surveillance de la baie, alors que La Giraudais et Dangeac établissaient un campement et un magasin à Ristigouche pour garder les vivres et les marchandises transportées pour le

compte du roi (La Giraudais, 1760). Ils trouvèrent à la mission de Ristigouche quelque 1 500 réfugiés Acadiens affamés, accueillis sur leur territoire par les Micmacs de la région (Proulx, 1982: 4-5).

Alors que les Français attendaient les ordres du marquis de Vaudreuil, se croyant en toute sécurité, les Anglais basés à Louisbourg eurent vent de la présence française et envoyèrent une escadre sous le commandement de Byron pour les trouver et les détruire. Celle-ci était composée de trois vaisseaux de ligne, le *Fame* (74 canons), l'*Achilles* (60 canons) et le *Dorsetshire* (70 canons), et de deux frégates, le *Scarborough* (20 canons) et le *Repulse* (32 canons) (Beattie et Pothier, 1996: 22). Considérées dans leur ensemble, les forces anglaises comptaient environ 700 hommes et 130 canons, dont plusieurs de 24 livres (Beattie et Pothier, 1996: 22; Proulx, 1981: 10).

Face à eux, les Français possédaient le *Machault*, armé de 11 canons à tribord et de 3 à bâbord¹³ au moment de la bataille, le *Bienfaisant* et le *Marquis de Malauze*, deux navires marchands avec respectivement 12 canons et 8 petits canons en batterie (*Commission en guerre et marchandises pour Le Marquis de Malauze et ... Le Bienfaisant*, 1760). Ces navires étaient appuyés par trois batteries construites à la hâte le long du chenal de navigation, grâce à 14 canons de petits calibres pris sur les navires (Figure 100). Au total, il y avait 200 soldats de marine, 250 matelots, 300 Acadiens volontaires et environ 250 Micmacs pour défendre les positions françaises, soit environ 1 000 hommes et 48 canons de 12 et 6 livres (Proulx, 1981: 10).

Après 14 jours d'escarmouches et contre toute attente, les Anglais atteignent finalement le *Machault* et les batteries qui le protègent le 8 juillet, par des chenaux qu'ils devaient reconnaître au fur et à mesure et malgré le peu de profondeur. Un combat inégal s'engage et les Français doivent rapidement abandonner et saborder le *Machault* et le *Bienfaisant*, après avoir débarqué tout ce qu'ils pouvaient. Le *Marquis de Malauze*, où se trouvaient les prisonniers anglais, est abandonné aux Anglais qui le brûlent après avoir jeté le « vin, brandy, ballots de marchandises et matériel de guerre » par dessus bord (Beattie et Pothier, 1996: 36). Enfin, l'amiral Bryon part sans tenter d'attaquer le retranchement

¹³ À son départ de Bordeaux, le *Machault* est armé de 20 pièces de 12 livres et de huit pièces de 6 livres (La Giraudais, 1760). Selon G. Proulx (1981 : 10), il était armé de 20 pièces de 12 livres et de six pièces de 6 livres.

français à terre, mais il détruit auparavant toutes les petites embarcations ennemies qu'il peut (Beattie et Pothier, 1996: 37).

Les Français, sous le commandement de Dangeac, restèrent dans la baie des Chaleurs malgré cette défaite, prenant quelques petits navires tout en harcelant les postes de traite anglais de la région. Deux navires, dont l'un commandé par La Giraudais, furent armés et passèrent en France avant l'hiver. Lors de la reddition de Montréal en septembre 1760, Dangeac était toujours actif à Ristigouche. Il reçut la nouvelle de la capitulation de la colonie par un officier envoyé par Vaudreuil avec une flotte anglaise partie de Québec comprenant les frégates *Repulse* et *Racehorse* et quelques schooners, portant au total 150 hommes de troupes.

Dangeac et ses hommes se rendirent sans combat à l'arrivée du contingent anglais. Les Français furent embarqués à bord du navire de transport *Good Intent* et renvoyés en France, selon les termes de la capitulation signée par Vaudreuil. Dans son compte-rendu à l'amirauté, le capitaine Macartney du *Racehorse* écrit que :

La paix étant conclue avec les indiens micmacs [...] 96 réguliers sous les ordres de monsieur Don Jaque [Dangeac], capitaine, et 80 matelots sous les ordres du capitaine Gramont se sont constitués prisonniers suivant les articles de la capitulation, et ont été placés à bord du *Good Intent* en vue de leur transport en France, conformément à la note figurant dans mes ordres. [...]

Nous avons encloué et détruit deux batteries de canons, une comprenant quatre pièces de 12 livres et une pièce de 6 livres, l'autre 3 petites pièces, que l'ennemi avait érigées sur deux pointes du côté du bassin dans le but d'empêcher nos navires de passer. Nous avons aussi trouvé à Restigouche un canon de 18 livres, un de 9 livres et un de 6 livres qui étaient aussi encloués.

Nous avons trouvé et emporté dans les schooners 320 barils de poudre, des chaussures et des vêtements. Nous avons fait brûler un schooner en radoub, et un sloop, et vendu un petit schooner aux Français. Nous avons amené le sloop *Polly* (de Boston, chargé de rhum) qui avait été pris par les Français. Le *Resolution* (de Piscaluway, chargé de sucre et de mélasse) a aussi été pris. Et un petit sloop qui était un corsaire appartenant à monsieur Ablong à Ristigouche. Nous avons aussi emmené des prisonniers anglais, 12 hommes, 7 femmes et 4 enfants (ANC, MG12, Adm. 1/2112, Macartney à l'Amirauté, 11 décembre 1760, dans Beattie et Pottier, 1977 : 29).

Le major Elliot, commandant des troupes anglaises de l'expédition, est plus précis dans sa description des marchandises trouvées dans les magasins de Restigouche. Il indique pour sa part que :

We were employed till the 5th Nov^r in getting on board the Stores from their Magazines, in which was 327 barrels powder, Muskett ball, small shot, Blankets, Coarse brown Cloth, Flour, Pork, Wine, Rhum, Brandy... the Powder was all brought away, the Shot I threw into the River, where it was impossible for them to get them out; the rest of the goods I desired the Capts. of Militia to divide equally amongst the inhabitants (ANC, MG1, CO5, vol. 61. pt. 2, Elliot à Amherst, 24 janvier 1761, p. 24) (Beattie et Pothier, 1977: 29-30).

Le navire

Le *Machault* est construit à Bayonne en 1758 par Jean Hargous, selon les plans de Geffroy, maître charpentier du roi de la même ville (Figure 159). Cette frégate, destinée à la guerre de course, est décrite de la manière suivante : elle a « cent-huit pieds de quille portant sur terre; trente-deux pieds de largeur, avec un faux-pont dans la cale; armée de vingt-quatre canons de 12 livres sur son pont, deux canons de 6 livres sur son gaillard, & autres menues armes à proportion; équipée de trois cens vingt-cinq homme ou environ » (*Compte de construction...* 1758). Le compte établi pour sa construction, son armement et sa *mise-hors* initiale totalise des frais de 368 583 livres et 8 sols.

Le même document précise l'éventail des travaux exécutés par divers artisans : mâture, cordier, « poulieur », voilier, forgeron, « ferblanquier », tonnelier, etc. Il fait aussi le compte exact de l'« Artillerie et Menues-Armes » achetées pour la campagne à venir : 24 canons de 12 livres, 2 canons de 6 livres, 6 pierriers, 1000 boulets, 120 grenades, 10 000 livres de poudre, etc. De même, ce document tient le compte du « Lest et autres articles », des ustensiles aux nappes de cuisine, en passant par les « ornements de la chapelle », les « Vivres » et les « Autres frais ». À noter, parmi les vivres, la mention de vaisselle de Biarritz, probablement du grès grossier de type béarnais:

A la veuve Lissonde, pour vieux linge, linceuls, serviettes, 85 conques de fèves grosses, 30 idem blanches, 14 conques de pois & lentilles, 70 idem de blé-d'Inde, frais de transport, vinaigre, sel, vaisselle de Biarrits, six quinteaux de morue fine, suivant son compte & reçu (*Compte de construction, armement et mise hors...*, 1758) (Annexe x).

Après une première campagne de course le long des côtes d'Afrique à l'hiver 1758 et la capture d'un négrier anglais valant 24 000 livres, les propriétaires du navire corsaire entrent en conflit et décident de vendre la frégate aux enchères pour la somme de 180 000 livres tournois à un marchand de Bayonne nommé Jean Lano Gueheneuc. Ce marchand est l'un des correspondants à Bayonne de Joseph Cadet et de Pierre Desclaux. Le 28 octobre 1758, Desclaux, agissant pour le compte de Cadet, se porte acquéreur de la frégate qu'il fait aussitôt armer à Bordeaux.

Dans les faits, Joseph Cadet avait demandé dès 1758 à ses associés de Bordeaux, Desclaux et Latuilière de lui procurer quatre frégates ou corsaires pour servir à l'escorte des convois qu'il organise pour le Canada. Le *Maréchal-de-Senneterre* et le *Machault*, tous deux construits à Bayonne par Jean Hargous selon les plans de M. Geffroy, sont achetés à cet usage (Proulx, 1999: 14). En 1758, Joseph Cadet engage comme capitaine Jacques Kanon, un lieutenant de frégate de Brest, pour commander et protéger ses opérations de ravitaillement. Selon son contrat d'engagement, Kanon obtient un gage de 200 livres par mois et dispose de 50 tonneaux de fret à répartir sur l'ensemble des navires de chaque expédition qu'il escorte (Proulx, 1999: 14).

Pour sa première expédition en mars 1759, le *Machault* appareille de Bordeaux sous le commandement de Jacques Kanon, de concert avec le *Maréchal-de-Seneterre*. Les frégates sont en charge de l'escorte d'un convoi d'approvisionnement de 16 navires armé par le munitionnaire Cadet, incluant la frégate *Chézine*, sur laquelle Louis-Henri de Bougainville effectue sa traversée (Deschênes, 1998: 21-22). Malgré la perte de trois navires, l'expédition permet de façon inespérée d'acheminer à Québec quelque 6 000 tonneaux de vivres quelques temps avant que la flotte anglaise n'assiège la ville. Le *Machault* mouille alors à Trois-Rivières et fournit une part de son équipage pour le service des canons des remparts de Québec. La frégate fait office de magasin à vivres et à munitions en même temps. Le 24 novembre 1759, une partie de la flotte conduite par le *Machault* réussit à repasser devant Québec malgré la présence des vaisseaux anglais, pour gagner la France (Proulx, 1999: 13-15).

Pendant son retour vers Brest, le *Machault* prend même deux navires anglais : le *Racehorse* (12 canons), près de Québec, puis la *Marthilla* (Litalien, s.d.: 13-15). Il

transporte également le chevalier Le Mercier, qui doit remettre le courrier officiel de la colonie et son « Mémoire relatif à la situation du Canada... », au nom du marquis de Vaudreuil, destiné à la cour de Versailles (Beattie et Pothier, 1996: 7).

Compte d'achat, Frais et Armement du Navire le Machault.

Un document détaillé intitulé *Compte d'achat, Frais et Armement du Navire le Machault au port d'environ 550 tonneaux armé de 24 canons de 12 lb. de balles, 2 de 6 lb 160 hommes d'Equipage environ Cap^{ne} M Kanon allant a Bordeaux fait, d'ordre et pour le compte de M. Pierre Desclaux & fils ainé dudit Lieu* donne une liste détaillée de ce qui était nécessaire à l'armement du *Machault* en vue de la campagne de 1759. Au-delà de l'intérêt général que l'archéologue peut porter à ce document, quelques éléments listés sont utiles à la compréhension des vestiges archéologiques. En effet, même si le rôle d'armement du *Machault* pour la campagne de 1760 n'a pas été conservé, ce compte de 1759 offre une image assez proche de ce qu'aurait pu être l'avitaillement de la frégate corsaire avant son voyage final.

Le document indique notamment que la frégate séjourne au Boucau, près de Bayonne, du 18 janvier au 13 février 1759, où elle est carénée, repeinte et réarmée en partie avant d'aller à Bordeaux. Son mât de beaupré est remplacé, de même qu'un jas d'ancre; ses chaloupes sont « raccomoder » et repeintes. Le compte mentionne l'achat d'articles variés, comme des avirons, un fanal de poupe, « 5 douzaines Serviettes, 6 napes et façon de coudre », « toile, couvertes », « sergette, Ecarlatte », deux « rouânes » de pompe et bien d'autres objets mobiliers de bord usuels. Plusieurs réparations sont effectuées, en particulier sur les « cuisines et four », mais aussi ailleurs, sans que l'on connaisse exactement la nature des travaux. Il est fait mention du travail d'un ferblantier, d'un forgeron, d'un menuisier, d'un armurier et d'un tonnelier... Cependant, les travaux ne semblent pas très importants compte tenu des montants engagés (Compte... Le Machault, 1759).

Dans le registre des vivres, le compte fait état de 38 941 livres de biscuit de mer embarqués à bord avec « 1 Baril Huille », « 12 jambons graisse et lard », « feves grosses et blanches, pois vert et bledinde », « 10 bouteilles vin rancis [vinaigre] pour la provision de la chambre » rangées dans deux caisses. Fait très intéressant, ces vivres comprennent

également « 100 bouteilles vin d'anglet.[erre] pour la chambre » pour 75 livres. À cela s'ajoute neuf barriques de vin pour l'équipage, trois barriques pour la chambre et une demi 1/2 barrique de cabreton [?] en bouteilles », « bouteilles, cuisses d'oye, fromage, langues fourrées, huiles vierge, huile d'olive, huile de lin, beurre, Saucisses, vinaigre pommes et autres », « Suif, Chandelles souffre bougie, thé caffé, sucre, cassonnade et autres articles », « 16 quintaux de moruë, 6 futailles lard mer [...] mathlas », « 1 3/4 lb. rhubarbe » acheté par le tonnelier de bord (Compte... Le Machault, 1759). Il convient d'ajouter à ces victuailles « 18 bouteilles Eau de vie de handaye et bouteilles » et « 1 caisse de chandelles » achetées au Boucau. L'armurier fournit aussi une quantité conséquente de munitions, soit 100 boulets ramés, 94 boulets de 12 livres, 200 de 6 livres, « 100 paquets de raisins de plomb & façons de fonte », avec 600 gargousses (Compte... Le Machault, 1759).

À Bordeaux, l'avitaillement du navire continue. Les vivres sont du même ordre que précédemment, mais plusieurs produits s'y ajoutent qui méritent d'être cités, tels que « 18 couverts d'argent, 3 grandes cuillers et 12 cuillers a café achetés pour l'usage du navire », « 50 boucaux de farine entière pesant net 28386 lb », des « Barrils boeuf de la partie que nous avons fait venir de Nantes demy barriques têtes et pieds de Cochon de la partie que nous avons acheté pour cargaison », « 40 ancres petit Sallé », « 30 caisses chandelles », « 19 barrils beurre », « un baril saumon sallé, 1 baril cabillau, 1/2 baril harang blancs 12 demy barriques sardines 1500 harangs secs et 1500 lb Rockfiset [?] », « un baril de ris », « 12 fromages & 10 planche lard », « 2 caisses bougies », « 12 barriques feves, 10 de mongettes, 4 de sel 2 barils pois verts et 2 de lantilles 5 quinteaux huile », « Sucre Caffé thé Confiture et Epiceries », « 8 Caisses vin Rouge et 4 de blanc vieux en Bouteilles », « 6 douzaines de langues fourrées [...] 30 jambons & 15 Barils cuisses d'oye », « 50 flacons Liqueur », etc. (Compte... Le Machault, 1759).

Quelques travaux mineurs de charpenterie navale indéterminés ont lieu au même moment, à Pauillac. Jacques Kanon, capitaine du *Machault*, fait rincer et remplir les 255 barriques d'eau du navire par un fontainier. Il se procure aussi 4 canons de 6 livres supplémentaires avec leurs affûts, « 300 boulets de 6 lb », 235 barils de poudre, dont « 200 [...] charger pour le compte du Roy dans led navire et dans l'Aimable Nanon », « 10 quintaux de poudre a canon » « plus 500 lb poudre fine » et « 1103 gargousses et 24 feuilles de parchemin » (Compte... Le Machault, 1759).

Ce compte offre donc l'occasion de saisir l'organisation de l'armement du navire l'année précédant sa dernière campagne. L'armement du *Machault* en 1760 ne devait pas beaucoup différer de celui de 1759, puisqu'il était effectué par le même armateur dans un contexte similaire. De même, il est fort probable que les officiers à bord de la frégate en 1759 aient participé à l'expédition de 1760, considérant le succès de cette première entreprise, bien que quelques-uns aient pu être affectés à l'un des navires marchands, comme Louis Kanon.

Concernant l'affrètement ou les marchandises embarqués, R. Litalien (s.d.) a dressé une liste des vivres et des fournitures répartis sur les six navires de l'expédition à partir de ses recherches en archives (Tableau 14). Les archives ont également livré un « État des vivres munitions et marchandises chargées pour le compte du Roy, en conséquence des ordres de M. de Rostan Commissaire General de la marine ordonnateur a Bordeaux... » (Proulx, G., 1979: Pièce III) (Annexes 2 et 4), pour l'Aurore, de même que pour le Soleil (Proulx, 1981: 55). Ces documents détaillés permettent d'évaluer la répartition des marchandises sur les autres navires de l'expédition, en particulier sur le *Machault*.

Commande du Canada	1 ^{er} projet de Versailles	Expédition probable	Coût	Provenance
Lard 3,640,000 lbs	400,000 lbs	300,000 lbs		200,000 lbs de petit salé, Intendance d'Auch
Saindoux 120,000 lbs	40,000lbs	20,000 lbs		
Farine 9,000,000 lbs	2,500,000lbs	700,000 lbs		A. Gradis, Bordeaux
Vin rouge 150 tx				
Vin blanc 100 quarts				
Eau-de-Vic				
2400 quarts de 16 veltes				
Eau-de-Vie				
4000 quarts de 3 3/4 veltes				
Vinaigre 100 quarts				
Huile d'olive				
100 barils de 50 lbs				
Riz 100 quarts				
Pruncs 100 quarts				
Pois 3000 quarts				
Bcurrc 10,000 lbs				
Fusils 10,000	3,000	2,000	18 l.	Manufacture de Charleville par M. Levi, Paris.
Boulets		6,000 de 4 à 12		Magasins de la Marine, Rochefort.
Bombes		500 de 6, 8, 12		Magasins de la Marine, Rochefort.
Pierres à fusil		2,000	8 l.	Bordeaux
Hamacs		400		Magasins de la Marine, Roehfort.
Couvertures		279	50s. ou 3d.	Ville de Bordeaux
Bas		181		Magasins de la Marine, Roehfort.
		400 paires		Intendance de Toulouse
Gilets		400		Manufacture Lejay et Magasins de la Marine, Rochefort.
Bonnets de laine		400		Magasins de la Marine, Manufacturier Lejay, Rochefort.
Souliers		10,500 paires	3 l. ou 10 sols	Manufacturier Lejay, Magasins de la Marine, Rochefort.
Havresacs		400 avec ceinture et boucle		5,500 Rochefort, Lejay
Effets pour les sauvages		400,000 lbs		5,500 Bordeaux
Couvertures				Lagarosse, marchand de Rochefort
Étoffes				
Toiles				
Divers				Magasins de la Marine, Rochefort

Tableau 12. Marchandises transportées par les navires de l'expédition de 1760 (Source : Litalien, R., s.d., *Bordeaux – Ristigouche 1760, une expédition peu connue*, travail de recherche classé, Ottawa, Parcs Canada, inédit, p. 22-23).

À cet effet, il apparaît qu'une partie de la poudre prévue pour l'expédition ait été remplacée par des marchandises qui profitaient davantage aux armateurs. Selon G. Proulx (1999: 18), 1104 barils de farine sont déchargés du *Soleil*, du *Fidélité* et du *Machault* par les armateurs à Bordeaux, pour des raisons inconnues. De même, une partie de la viande de boeuf et de cheval destinée à l'équipage et aux troupes de l'expédition était avariée et

immangeable, probablement parce que les armateurs ont voulu faire des économies d'approvisionnement.¹⁴

Etat des vivres munitions et marchandises chargées pour le compte du Roy

Les états des cargaisons conservés pour le *Soleil* et l'*Aurore*, les deux navires pris par les Anglais dont le chargement a été décrit par ceux-ci, établissent précisément leur encombrement respectif. L'*Aurore* (450 tonneaux) porte une cargaison comprenant 175 tonneaux de farine sur un chargement total de 380 tonneaux de vivres et autres marchandises sèches, soit un encombrement de 84%. Le *Soleil* (350 tonneaux) est chargé des mêmes marchandises dans des proportions identiques, avec 137 tonneaux de farine, pour un total de 295 tonneaux, soit 84% de sa capacité théorique (Proulx, 1999: 19). Ces données correspondent bien avec les *Soumissions des capitaines de navire* (1760) conservés à Bordeaux, qui donnent un chargement de 1370 barils de farine sur l'*Aurore* et de 1130 sur le *Soleil*, c'est-à-dire environ 171 et 141 tonneaux respectivement (à 8 barils le tonneau) (Tableau 14).

	Aurore (450 tonneaux)		Soleil (350 tonneaux)	
	tonnage	pourcentage	tonnage	pourcentage
Farine	175	46	137	46
Boissons	31	8	26	8
Viandes	63	17	69	24
Vivres (total)	269	71	232	78
Textiles	39	10	10	2
Habillement	11	3	8	2,5
Munitions	49	13	43	15
Outillage	4	1	1	0,5
Ustensiles	8	2	2	1
Marchandises sèches (total)	111	29	64	22
Vivres et marchandises sèches	380	100 (84)	295	100 (84)

Tableau 13. Encombrement des cargaisons de l'*Aurore* et du *Soleil* (Londres, Public Record Office, High Court of Admiralty 32, liasses 165 et 243) (d'après Proulx, 1999: 18).

Cet encombrement des cargaisons calculé pour deux navires affrétés par des armateurs différents laisse croire à une répartition proportionnellement des marchandises

¹⁴ Centre des archives d'outre-mer, France : C¹¹A 105/fol.139

sur chacun des navires de l'expédition. Le nombre de soldats embarqués est de 64 sur l'*Aurore* et 64 sur le *Soleil*. Selon les calculs de G. Proulx (1999: 18), les 2424 tonneaux de déplacement des six navires de l'expédition devaient permettre de transporter 2036 tonneaux de marchandises. En fait, l'encombrement prévu des marchandises à transporter pour le compte du roi était de 2000 tonneaux. Donc, le compte y est, à quelques quintaux près.

Selon cette même distribution des marchandises, la cargaison du *Machault* (550 tonneaux), devait s'élever à environ 460 tonneaux, avec près de 410 tonneaux seulement pour les vivres. Cependant la soumission du capitaine du *Machault*, Louis Kanon, indique qu'aucun baril de farine n'a été chargé pour le compte du roi, probablement parce que ces marchandises volumineuses de peu de valeur étaient réservées aux navires marchands de la flotte, lents et vulnérables (*Soumission pour le navire Le Machault*, 1760). Le *Machault*, contrairement aux navires marchands faiblement armés, devait aussi transporter une grande quantité de boulets et de poudre pour ses 20 canons. En somme, la frégate corsaire transportait probablement des marchandises dans les mêmes proportions que les autres navires, à l'exception des farines, vraisemblablement remplacées par des munitions de guerre.

Au total, les armateurs bénéficiaient d'environ 400 tonneaux pour leur commerce, soit 16% du volume disponible, ceci incluant la part des capitaines. Celle de Jacques Kanon s'élevait à 50 tonneaux en 1759 et il est raisonnable de croire que La Giraudais en possédait autant à bord des navires de 1760, en tant que commandant de la flotte. Les autres capitaines devaient également avoir droit à charger de la pacotille, c'est-à-dire généralement des articles à haute valeur ajoutée tels que des vêtements fins, de la vaisselle, des épices, de l'alcool et d'autres produits de luxe faciles à revendre.

La liste des marchandises saisies sur le *Soleil* et l'*Aurore* ne s'arrête pas aux vivres et aux marchandises transportées pour le compte du roi (Annexe 4). Elle tient également compte de tout le matériel de bord nécessaire à la bonne marche du navire, notamment l'étoffe, le brai, le feuillard, les outils, les voiles et les cordages de rechange. En plus de cela, les archives anglaises mentionnent une futaille de verres à boire sur le *Soleil* (Proulx, 1999: 20) et des cartes à jouer, des barils de riz, des souliers de femme et des mouchoirs

tissés à bord de l'*Aurore* (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Ces objets constituaient peut-être la pacotille des capitaines Clémenceau et Demortier, sinon une partie de celle du commandant La Giraudais ou simplement quelques articles transportés pour le compte des armateurs. À cet effet, les armateurs Lamalétie et Latuilière indiquent au capitaine Desmortiers de l'*Aurore* « de fournir à Monsieur Foucault [le beau-père de Lamalétie] premier Conseiller au Conseil Supérieur de cette Colonie, ce qui lui sera nécessaire pour sa provision en vin farine Lard & ce sur celles du navire qu'il commande » (Proulx, 1999: 11).

Enfin, l'étude des deux états des cargaisons du *Soleil* et de l'*Aurore* permet de connaître précisément les méthodes de conditionnement des marchandises listées. Ces informations peuvent être utiles, par analogie, à l'interprétation de la cargaison archéologique du *Machault*. Alors que les farines sont en baril et le vin en tonneau ou barrique, les alcools sont transportés dans des tierçons ou des ancrs, plus petits. L'état des marchandises de l'*Aurore* (1760) fait mention de jambon en « boucaud ». Les souliers, les bas et les gilets sont dans des futailles et des barriques, les toiles et tissus sont conditionnés en balles d'environ 400 aunes entourées d'une couverture. Alors que les fusils sont rangés dans des caisses de 33, les balles et la poudre se trouvent dans de petits quintaux. Seuls les boulets, les bombes à mortier, les marmites de métal et les chaudières ne sont pas emballées (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*).

Les hommes à bord

La frégate le *Machault* transportaient 150 hommes d'équipage selon le *Journal de la campagne du S. Giraudais...* (La Giraudais, 1760: 1), mais dont la composition exacte est inconnue. Il est raisonnable de penser que ce chiffre ne tient pas compte des troupes transportées par les navires de l'expédition, soit 400 hommes répartis sur les six navires.

Bien que le rôle d'équipage du *Machault* ne soit pas conservé dans les archives pour l'année 1760, celui de ses campagnes de 1758 et 1759 sont connus, de même que le rôle du *Maréchal-de-Senneterre*, une frégate du même type, pour l'année 1759. Les rôles des navires l'*Aurore* et le *Soleil* sont aussi conservés puisqu'ils font partie des papiers officiels des navires saisis par les Anglais. Le tableau suivant rend compte des équipages des deux frégates corsaires et des deux navires de commerce (Proulx, 1999: 111).

Grades/Navires	<i>Machault</i>		<i>Machault</i>		<i>Maréchal-de-Senneterre</i>		<i>Aurore</i>		<i>Soleil</i>	
	1758		1759		1759		1760		1760	
	Nbr	Age	Nbr	Age	Nbr	Age	Nbr	Age	Nbr	Age
Officiers major	17 (1)	27,4 (27)	7	27	8	31,5	4	34,8	4	33,5
Officiers surnuméraires	3	25,7	1	24	1	24	0		0	
Officiers mariniers	37 (31)	30 (29,5)	24 (1)	28 (25)	25 (1)	27 (33)	7	27,8	8	28
Officiers non mariniers	15	24,6	10	24,9	12	26,9	5	22,3	4	27,3
Matelots	95 (58)	20,8 (25,4)	80 (16)	24,7 (26,6)	80 (49)	22,5 (30,5)	14	24,8	12	25,3
Novices	7 (7)	(22,1)	33	19,8	28 (1)	21,1 (28)	7	19	10	21,4
Mousses	25 (1)	13,5 (14)	11	14,6	11	14,2	4	15,3	4	15,5
Volontaires	79 (18)	28,3 (27,2)	0	N/A	2 (2)	(41)	1	17	1	22
Total	278	278	166	166	167	167	42	N/A	43	N/A
Individus échantillonnés	N/A	228	N/A	163	N/A	162	N/A	38	N/A	43
Augmentation d'équipage	25	N/A	9	N/A	17	N/A	0	N/A	0	N/A
2° total	303	N/A	175	N/A	184	N/A	N/A	42	N/A	43
Total étrangers	(116)	N/A	(17)	N/A	(53)	N/A	0	N/A	0	N/A
Moyenne générale	N/A	25 ans	N/A	23,8 ans	N/A	24,9 ans	N/A	24,1	N/A	24,9

Tableau 14. L'équipage du *Machault* (1758-1759), du *Maréchal-de-Senneterre* (1759), de l'*Aurore* (1760) et du *Soleil* (1760) (d'après Proulx, 1999: 111).

L'équipage du *Machault* compte 303 hommes en 1758, alors qu'il n'est que de 175 pour l'expédition de 1759. Cette différence s'explique par la nature différente des deux campagnes. Sous le commandement de Bertrand Piquesarry en 1758, le *Machault* est armé spécialement pour la course. Il doit donc prendre un nombre d'hommes et d'officiers pour reconduire sa ou ses prises potentielles en France, sans pour cela menacer la bonne marche de son navire. C'est aussi ce qui explique le nombre élevé de volontaires, qui sont surtout intéressés par les parts de prise. Au contraire, la commission « en guerre et marchandises » du *Machault* en 1759 et en 1760 lui est octroyée avec pour mission de protéger un convoi de navires marchand. La même chose est vrai pour le *Maréchal-de-Senneterre*. Cela peut nous permettre d'estimer avec assez de précision la nature de l'équipage du *Machault* en 1760.

Selon E. H. Jenkins (1973: 43), une frégate royale du 5^e rang transportait normalement de 150 à 180 hommes d'équipage, incluant quelques soldats des compagnies franches de Marine. L'amiral Pâris (1976) porte ce nombre à entre 280 et 340 hommes pour la fin du XVIII^e siècle, soit peu de temps après 1760 (Tableau 16). Bien que le nombre d'hommes donné par La Giraudais soit inférieur à toutes les autres sources, les difficultés à verser les salaires de la campagne de 1759 et les risques élevés de la campagne de 1760 peuvent facilement le justifier (Litalien, s.d.: 16-17).

L'expédition de 1760 portait également 400 soldats répartis sur les six navires. Sur ce total, 200 hommes se trouvent à Ristigouche, portés par le *Bienfaisant*, le *Marquis de Malauze* et le *Machault* (Beattie et Pothier, 1996: 11-13). En considérant une répartition égale des soldats à bord des navires marchands sur la base de ce qui est connu sur les navires saisis, l'*Aurore* et le *Soleil*, le nombre de soldats peut être évalué à 64 par navire marchand et le reste pour le *Machault*, ce qui porte à 200 le nombre de soldats sur trois navires de Ristigouche. L'équipage du *Machault* comprendrait donc 150 hommes d'équipage et environ 80 soldats, pour un total de 240 hommes.

Concernant la composition même de cet équipage, il est utile de se référer une fois de plus à l'amiral Pâris (1976), qui fait le compte de l'équipage régulier d'une frégate royale française du 5^e rang dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Bien que le nombre des marins soient beaucoup plus important que celui du *Machault* en 1760, les métiers et les titres mentionnés devaient être plus ou moins les mêmes (Ross, 1981: 28). Le *Compte d'achat, frais et armement...* de 1759 mentionne déjà la présence de six officiers incluant La Giraudais, un chirurgien, un maître de chais, un (ou deux) tonnelier(s) anonyme(s) et un aumônier.

Une partie des marins du *Machault* sont aussi connus grâce à une liste des membres d'équipage de l'un des deux navires qui réussit à revenir en France en octobre 1760, sous le commandement de La Giraudais. Le capitaine ramène alors avec lui un chirurgien, deux apprentis pilotes, un maître calfat, un second calfat, un maître charpentier, un maître canonnier, un aide canonnier, un maître voilier, deux tonneliers, un boulanger volontaire et 41 matelots (Pothier et Beattie, 1971: 122-123; Ross, 1981: 29).

Le *Compte d'achat, Frais et Armement du Navire le Machault* de 1759 met en lumière la participation de quelques membres de l'équipage au moment de l'armement du navire et lors des campagnes à venir. Hormis les armateurs du *Machault*, le capitaine Jacques Kanon et son fils Louis, désigné comme pilote, semblent participer à toutes les opérations. Les Kanon, un certain M. de Grand Rivière, le lieutenant Labadie et un canonier sont aussi présents dès les premiers temps à Bayonne. Cependant, le lieutenant La Giraudais, capitaine en second et futur commandant de l'expédition de 1760, ainsi que les officiers Donat, capitaine de pavillon, et LeRoy, lieutenant, sont recrutés à Saint-Malo en 1759. Les noms de Lamire, capitaine en second, Lemeunier, premier lieutenant, et Du Buisson, lieutenant, apparaissent également pour gratification. Le chirurgien de bord, un dénommé Vigneau, fait plusieurs achats à Bayonne et à Bordeaux, pour le navire et pour garnir le coffre de chirurgie. M. Lourteau, « maître de chay », et un tonnelier de bord anonyme font également des achats de vivres et d'articles divers à Bordeaux. Enfin, il est fait mention de deux tonneliers de bord et d'un aumônier, sans que leur noms ne soient écrits.

Ces données, lorsqu'elles sont mises en relations avec le *Journal de la campagne du S. Giraudais sur la Nre Le Machault* (La Giraudais, 1760) et la liste des militaires français rescapés de la défaite de Ristigouche ajoutent à notre connaissance de l'équipage du *Machault* en fournissant les noms et les grades des officiers de bord, donc leur statut social. Le tableau qui suit fait le compte des membres embarqués sur le corsaire au moment de sa dernière campagne, d'après les sources disponibles (Tableau 15).

**Membres d'équipage avérés ou probables embarqués sur
la frégate Le *Machault* en 1760**

Membres de l'équipage du <i>Machault</i> avérés :		
1	Capitaine	François Chénard La Giraudais
1	Capitaine en second	Donat de la Garde
2	Premiers lieutenants	Lavarie le Roy et Reboul
1	Lieutenant	Gilbert
4	Officiers autres	Labadie, Lamire, Lemeunier, Dubuisson
1	Chirurgien	Vigneau
1	Aumônier	
2	Apprentis pilotes	
1	Maître de chais	Lourteau
1	Maître calfat	
1	Second calfat	
1	Maître charpentier	
1	Maître canonnier	
1	Aide canonnier	
1	Maître voilier	
2	Tonneliers	
1	Boulangier volontaire	
41	Matelots	
1	Commandant des troupes	Capitaine Dangeac
env. 80 Soldats		

142 hommes (sur environ 240)		
Autres membres indispensables de l'équipage du <i>Machault</i>:		
1	Cuisinier	
1	Aide cuisinier	
1	Commis	
1	Maître d'équipage	
2	Contre-maître	
2	Quartier-mâtres	
1	Pilote	
1	Timonier	
1	Aide Timonier	
1	Armurier	
1	Boulangier	
4	Valets (minimum)	
15	Mousses (minimum)	

174 hommes (sur environ 240)		

Tableau 15. Membres d'équipage avérés ou probables embarqués sur la frégate Le *Machault* en 1760.

Composition de l'équipage d'une frégate de 5^e rang

1 Capitaine (Captain)	1 Maître Voilier (Sailmaker)
1 Major de Vaisseau (Ship's major)	1 Second Voilier (Sailmaker's Mate)
3 Lieutenants de Vaisseau (Ship's lieutenants)	1-2 Aides Voilier (Sailmaker's Crew)
3 Sous-Lieutenants de Vaisseau (Ship's 2nd lieutenants)	1 Maître Charpentier (Carpenter)
1 1er maître (Master)	1 Second Charpentier (Carpenter's Mate)
4 Élèves en Volontaires (Midshipmen)	1-2 Aides-Charpentier (Carpenter's Crew)
1 Commis aux revues (Muster Master)	1 Maître Calfat (Caulker)
1 Aumônier (Chaplain)	1 Second Calfat (Caulker's Mate)
1 Officier de la garnison (Marine officer)	1-2 Aides-Calfats (Caulker's Crew)
35-45 Soldats de la garnison (Ship's marines)	1 Maître canonier (Gunner)
1 Chirurgien-Major (Surgeon)	3-4 Seconds canoniers (Gunner's Mate)
1 Second chirurgien (Surgeon's Mate)	25-32 Canoniers-Matelots (Gun Crew Chiefs)
1 Aide chirurgien (Surgeon's Crew)	1 Maître armurier (Armourer)
1 Apothicaire (Apothecary)	1 Premier Commis Munitionnaire (Clerk)
1 1er Pilote (Pilot)	1 Second Commis Munitionnaire (Clerk's Mate)
1 2e Pilote (Pilot's Mate)	1 Maître Valet (Steward)
2-3 Aides-Pilotes (Pilot's Crew)	1 Coq (Cook)
1 pilote Côtier (Coasting Pilot)	1 Boucher (Butcher)
1 Premier timonier (Helmsman)	1 Boulanger (Baker)
3 Seconds timoniers (Helmsman's Mates)	1 Tonnelier (Cooper)
1-2 2e Maîtres (Master's Mates)	6-7 Valets de officiers (Officer's Stewards)
2 Contre-Maîtres (Boatswains)	22-26 Mousses (Cabin boys)
8-9 Quartier-Maîtres (Leading Seamen)	
100-120 Matelots (Seamen)	
30-40 Novices (Apprentice Seamen)	

	278-337 hommes

Tableau 16. Composition de l'équipage d'une frégate de 5^e rang de la marine française à la fin du XVIII^e siècle (Pâris, 1976).

Historique de la fouille et contexte archéologique général

Le *Machault* a été fouillé entre 1967 et 1972 par la section d'archéologie subaquatique de Parcs Canada, sous la direction de Walter Zacharchuk. L'épave a fait l'objet d'un sondage diagnostique en 1967, puis l'ensemble de la baie a été prospectée à l'aide d'un magnétomètre à protons l'année suivante, en hiver, sur la glace (Wilson, 1970b). Les fouilles ont pris place entre 1969 et 1971 principalement. La dernière année de travaux sous-marins a été presque exclusivement consacrée au dégagement, au démontage et à la remontée des éléments architecturaux aujourd'hui exposés au centre d'interprétation du Lieu historique national du Canada de la Bataille-de-la-Ristigouche.

Le secteur de la rivière Ristigouche concerné par les travaux est vaste et comprend plusieurs anomalies relevées au magnétomètre en 1968 (Figure 99). La première cible (1M) correspond aux vestiges du *Bienfaisant*, sabordé en 1760. Le site recelait une grande quantité de faïences apparentes au moment de son expertise, avec une partie de la coque en place (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 10-11; Zacharchuk et Waddell, 1984: 24). La seconde anomalie (2M) correspond à l'épave du *Machault*, sabordé quelques minutes avant le *Bienfaisant*, un peu plus en aval. Cette épave a été fouillée car elle semblait être la mieux préservée de toutes. Une grande ancre de fer et une poulie double situées à 40 mètres à l'ouest du site du *Machault* ont été désignées comme la cible 3M. Ces objets appartenaient vraisemblablement à la frégate (Zacharchuk et Waddell, 1984: 25).

L'anomalie 4M, appelée « Site de délestage » (*Jetsam mass area*), est interprétée comme le site d'échouage et/ou de délestage d'un navire. On y trouve un monticule comprenant une grande quantité de boulets et de balles de fusil, des bombes à mortier, plusieurs saumons de fer brut marqués « PATVXENT. 1755 », de la noix de coco et des matières végétales prises dans les concrétions marines, ainsi que de nombreux tessons de terre cuite commune vernissée verte (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 11, 28). Les dernières anomalies magnétométriques, nommées consécutivement 5M à 10M, quoique possiblement liées à la bataille de la Restigouche, n'ont pas été observées en détail (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 11).

Malheureusement, nous n'avons pas pu consulter les relevés magnétométriques, ni aucune donnée plus précise concernant les différentes cibles. Parcs Canada n'a pas produit de carte de localisation des vestiges, hormis le schéma accompagnant l'historique de *La bataille de Ristigouche. 1760* (Beattie et Pothier, 1996: 29-30). Il est donc difficile de pouvoir s'avancer sur ce que représente chacune des cibles non identifiées. Cependant, le plan de la rivière Ristigouche dressé par Reboul en 1760 localise avec assez de précision les navires et embarcations coulées, sabordées ou perdues dans la baie (Beattie et Pothier, 1996: 29; Zacharchuk et Stobbard, 1970: 8). Cinq sloops et schooners (goélettes) ont été coulés au pied de la pointe à la Batterie, sous le feu de la « batterie à Donat » [de la Garde, capitaine en second du *Machault*], comme première barrière de protection contre les navires anglais (Figure 100). Le second barrage se composait lui aussi de 5 petits navires coulés en travers du chenal, sous le feu d'une seconde batterie installée à la pointe aux Sauvages, sous le commandement de Gilibert. La frégate le *Machault* se trouvait embossée un peu en retrait au moment de son sabordage, au pied de la pointe de la Mission, protégée par le feu de la « batterie à Reboul ». Quant au *Marquis de Malauze*, il mouillait plus en amont, à quelque distance en aval de la pointe à Bourdeau (ou « Bourbon »), tandis que le *Bienfaisant* était mouillé dans le chenal, entre le *Machault* et le *Marquis de Malauze*.

L'un de ces sites devrait correspondre aux quelques vestiges restants de l'épave du *Marquis de Malauze*. Selon les sources historiques, une certaine quantité de « vin, brandy, ballots de marchandises et matériel de guerre » ont été jetés par dessus bord par les Anglais lorsqu'ils ont brûlé le navire (Beattie et Pothier, 1996: 36). La coque présumée de cette épave a été dégagée et sortie de l'eau en 1939, à l'initiative du Père Pacifique de la Mission Sainte-Anne de Restigouche (Zacharchuk et Waddell, 1984: 21). Le fond de carène, une partie des cabines d'arrière et des ponts, ainsi que les mâts auraient été découverts à l'époque, avec 2 canons légers, des boulets, des balles, un tonneau de goudron et beaucoup de quincaillerie métallique (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 9-11). Depuis, la majorité des objets ont été dispersés parmi les habitants de Sainte-Anne de Restigouche et ailleurs, mais le fond de carène de l'épave est toujours visible à la Mission des Capucins (Figure 101). L'épave a été déclarée monument historique par la Province de Québec en 1966 (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 9-10). Cette « fouille archéologique à l'ancienne » doit

avoir laissé un grand nombre d'objets au fond de la rivière, formant certainement une concentration repérable au magnétomètre.

Il faut également préciser que les Anglais ont jeté à l'eau le reste des marchandises du magasin de Restigouche au moment de leur retour en 1760 et de la reddition de Dangeac : « la poudre a été emportée, j'ai jeté les balles/boulets dans la rivière, là où il leur était impossible de les récupérer » (ANC, MG1, CO5, vol. 61. pt. 2, Elliot à Amherst, 24 janvier 1761, p. 24. D'après Beattie et Pottier, 1977 : 29-30)¹⁵. Ainsi, les balles et les boulets saisis ont certainement été jetés non loin du magasin, c'est-à-dire à proximité de la pointe à Bourdeau. Cet événement pourrait peut-être correspondre à la cible 4M, le « *jettisoned artifacts area* », malgré l'avis de W. Zacharchuk (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 28). Mais les données manquent pour trancher sur cette question.

Enfin, les navires anglais ont peut-être délesté volontairement leurs navires afin de pouvoir atteindre les retranchements français, sinon pour franchir leurs barrages de bateaux en travers du chenal nord de la rivière. D'ailleurs, le *Fame* s'est défait de l'une de ses ancrs lorsqu'il s'est échoué dans les premiers jours de la bataille (Beattie et Pothier, 1996: 25). Cette ancre et d'autres objets lourds en métal doivent se trouver près de l'entrée de la rivière, au début du chenal sud, hors de portée des canons de la batterie à Donat. De même, les frégates *Scarborough* et *Repulse* se sont toutes deux échouées à deux reprises en progressant vers l'amont, les 26 et 28 juin. Elles ont d'abord touché le fond près de la pointe Miguasha, puis plus tard à la pointe à la batterie, dans le chenal central (Beattie et Pothier, 1996: 25-33). Les capitaines de ces navires ont dû tenter d'alléger leurs navires à ces moments.

Ainsi, sans parler des deux barrages constitués chacun de cinq petites embarcations, la rivière de Restigouche doit encore receler plusieurs concentrations d'objets lourds – des boulets ou des ancrs – jetés par-dessus bord et propres à faire fluctuer un champ magnétique de détection. L'ancre du *Fame* compte certainement pour l'une des anomalies non identifiées. Compte tenu du lieu d'échouage du vaisseau de ligne le 25 juin, cette ancre ne peut pas être confondue avec l'anomalie 3M, identifiée comme une ancre du *Machault*.

¹⁵ Notre traduction de: « the Powder was all brought away, the Shot I threw into the River, where it was impossible for them to get them out ».

L'épave

Les vestiges du *Machault* reposaient par 3 à 9 mètres de fond, face à la pointe de la Mission (Figure 102). Ils étaient complètement recouverts d'une épaisse couche de vase et de billes de bois de flottage entremêlés atteignant jusqu'à 2,3 mètres d'épaisseur à certains endroits (Anonyme, 1972: 3). Le dégagement de ces troncs a demandé un effort considérable à chaque saison de fouille (Zacharchuk et Waddell, 1984: 37-38). Les courants de flux et de jusant agissaient de sorte que l'eau était chargée de sédiments en permanence. La visibilité était donc généralement de l'ordre de 0 à 3 mètres ou parfois un peu plus, en fonction du moment dans l'année, de la marée et des précipitations récentes (Zacharchuk et Waddell, 1984: 31).

À sa découverte, l'épave gisait dans une orientation nord-sud, la poupe vers le rivage nord de la rivière. Quelques membrures dépassaient des sédiments de plus d'un mètre, au travers des billes de bois accumulées qu'elles avaient retenues en place. La carlingue et la quille étaient visibles dans la partie avant de l'épave, au sud. L'axe du navire a donc servi de référence à l'installation d'un carroyage rigide (Zacharchuk et Waddell, 1984: 38). La longueur de la quille conservée mesurait environ 32 mètres (105 ft.) ou 99 pieds français. En conséquence, la longueur hors-tout du bâtiment peut être estimée à entre 47 et 49 mètres, soit entre 145 et 150 pieds français (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 15). En comparaison, le devis de construction de 1757 reproduit à l'Annexe 3 mentionne 112 pieds de quille portant sur terre (*Devis d'une frégate... 1757*).

Lors de la fouille, les archéologues ont remarqué que la carène de la frégate était couchée dans les sédiments de rivière, un peu penchée sur son côté bâbord (est). La coque était encore cohérente, les varangues et les genoux bien en place sur presque toute la longueur de la quille (Figure 103). Seules les extrémités étaient brisées, puisque les massifs d'étrave et d'étambot, incluant le gouvernail, étaient complètement couchés sur bâbord. Sur le flanc tribord (ouest) du navire, la muraille de la frégate était conservée jusqu'à la hauteur du plat bord, malgré une fracture longitudinale au niveau des encastresments du pont. Cette section a d'ailleurs été prélevée et elle est actuellement en exposition au Centre d'interprétation du Lieu historique national du Canada de la Bataille-de-la-Ristigouche

(Zacharchuk et Waddell, 1984: 55, 66-68). Une plate-forme de haubans avec ses chaînes, un sabord et la plus grande partie du bordé ont également pu être reposés en place.

De façon générale, le site semblait bien conservé grâce au couvert des sédiments vaseux de la rivière et l'absence relative de lumière et d'oxygène. La zone des carrés 2M2, 4, 5, 16 et 17, correspondant à l'avant inférieur bâbord du navire était la mieux préservée (Wade, 1980: 3). Le côté tribord avant du site était beaucoup moins riche, alors que toute la zone arrière semble avoir souffert du courant et des glaces. La portion centrale de l'épave, soit les carrés 2M19 et 20, montrait moins d'artefacts et ses structures architecturales y étaient plus dégradées qu'à l'avant. La qualité de conservation du site diminuait en progressant vers l'arrière (Wade, 1980: 3). Nous évaluons la proportion du site fouillée à environ 60 ou 70%.

Le sabordage du *Machault* à l'ancre eut pour effet de le couler sur place, presque droit sur sa quille. Lors de l'explosion des charges destinées à détruire le navire, le pont arrière et la soute aux poudres ont certainement volé en éclats, propulsant ainsi des objets à une grande distance autour du *Machault*. À cet effet, les archéologues ont localisé une section de pont appartenant probablement au navire à environ 13 mètres de distance du site (Zacharchuk et Waddell, 1984: 70). S'il s'agit bien de structures ayant appartenu au *Machault*, cette donnée permet d'apprécier la force de la déflagration lors de l'explosion de la soute à poudre.

Il est donc compréhensible que les structures à l'arrière du navire soient moins bien conservées. Beaucoup d'objets, surtout ceux situés dans les hauteurs du navire, dont le gréement, ont brûlé ou ont été endommagés par les flammes avant que l'ensemble ne s'effondre dans l'eau. En conséquence, il est raisonnable de croire que les objets situés sur le pont, dans la chambre et même dans l'entrepont aient été davantage affectés par l'explosion du navire que ceux situés dans la cale. D'ailleurs, au moment du sabordage, La Giraudais témoigne qu'il y avait 8 pieds (2,60 m) d'eau dans le puisard. Ainsi la cargaison n'a pas du être affectée beaucoup par les flammes (La Giraudais, 1760). Il faut également rappeler que la plus grande part des vivres et des munitions de guerre du *Machault*, de même que tout ce qui pouvait servir à terre, avait été retiré du navire au préalable. Ce qui restait dans la frégate n'était d'aucune utilité pour les troupes à terre (comme des boulets ou

des bols en porcelaine) ou avait été laissé derrière dans l'urgence de la retraite (Ross, 1981: 335-337).

La drave du bois au cours du XIX^e et du XX^e siècle a sans doute contribué à la fois à protéger le site, en favorisant l'envasement de l'épave lorsque les billes s'y coinçaient, et à le bouleverser, lorsque ces mêmes billes se trouvaient parfois emportées par le courant. Dans tous les cas, l'enlèvement des billes lors des fouilles a causé quelques perturbations en surface du site. Le courant de flux et de jusant, assez intense et toujours présent, semble avoir eu pour effet de déplacer constamment des bancs de vase d'une masse considérable, comme les archéologues de Parcs Canada ont pu l'observer d'une année à l'autre (Zacharchuk et Waddell, 1984: 43). Des parties de l'épave, notamment l'arrière, doivent s'être trouvées complètement à nu à quelques reprises au cours de la longue histoire du site. En définitive, l'hétérogénéité de l'état de préservation des objets et des structures selon le secteur de l'épave considéré rend compte de cette dynamique (Blanchette, 1977: 1; Gusset, 1979: 23-24; Ross, 1981: 315-316).

Eileen Woodhead (1978: 2) considère même que « la stratigraphie du site est impossible à appréhender et que la relation entre la provenance des objets sur le site et leur position à bord est douteuse »¹⁶. D. Bryce ajoute que :

Dans certains cas, nos conclusions diffèrent de celles qu'on peut tirer de la répartition des artefacts, qui révèle que la grande majorité des armes portatives proviennent de la partie du navire où l'on met habituellement la cargaison. Toutefois, l'abondance, près de la proue, d'artefacts appartenant à plusieurs catégories peut être quelque peu trompeuse et peut s'expliquer davantage par la façon dont le navire a été coulé et par la suite soumis à l'action des marées plutôt que par la disposition originale de la cargaison (Bryce, 1984: 37).

Toutefois, selon l'avis de la plupart des archéologues de terrain, le site est relativement intact, peu perturbé ou mélangé, malgré la conservation imparfaite de certaines zones (Waddell, 1972; Waddell, 1995; Zacharchuk et Stobbard, 1970: 9), contrairement à ce qu'en pense Blanchette (1977: 1) et quelques analystes en culture matérielle.

¹⁶ Traduction de « Thus, the stratigraphy was indeterminable and the relationship of the artifact proveniences to their original location on board ship was dubious ».

Système d'enregistrement

La fouille archéologique de l'épave du *Machault* a été menée de 1969 à 1972, suite aux prospections magnétométriques, la dernière saison ayant été employée presque exclusivement au prélèvement des structures d'architecture navale en vue de leur exposition. L'aire de fouille, d'une superficie de 10 200 pieds carrés (environ 1 100 m²), a été divisée en carrés de 5 pieds de côté, avec comme axe central la quille du navire, soit : 34 carrés en longueur, dans l'axe l'épave, par 12 carrés de largeur.

Année	Surface (pieds carrés)	Surface (mètres carrés)
1969	875	80
1970	1950	180
1971	4 500	410
1972*	env. 2 200	env. 200

Tableau 17. Aires fouillées chaque saison. Pour 1972, il convient d'ajouter à cette superficie celle dégagée au *prop-wash* à l'arrière et pour une partie du côté tribord de l'épave (Zacharchuk et Waddell, 1984).

Les travaux ont débuté dans la zone jugée comme étant la mieux conservée, à l'avant bâbord du site, c'est-à-dire dans les carrés 2M1, 2, 4 et 5. Une fouille systématique et méticuleuse du site à la suceuse à eau, carré par carré, s'est poursuivie tout autour, puis vers l'arrière et le côté tribord. Cependant, la zone fouillée ne s'étendait pas beaucoup au-delà du massif d'emplanture du grand mât à la fin de la saison 1971. Ainsi, lors de l'été 1972, une bonne portion de l'arrière et du flanc tribord de l'épave a été dégagé à l'aide d'un « propulseur vertical » (*prop-wash*), c'est-à-dire un moteur à hélice de bateau « soufflant » les sédiments recouvrant le site (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 9-10). Cet instrument a également servi à dégager rapidement une section architecturale complète au centre de l'épave, de même que l'étambot et le gouvernail (Zacharchuk et Waddell, 1984: 48-50). Lors de cette opération, les objets n'ont ni été répertoriés ni positionnés, notamment de nombreux boulets et bombes à mortier situés près du mât et le long de la quille qui ont été enlevées afin de découper et relever une section du navire au niveau au maître (Wadell, pers. com., 2004) (Zacharchuk et Stobbard, 1970: 8-9).

Du côté bâbord, les carrés de 10 sur 10 pieds portent un numéro attribué successivement au moment où a débuté leur fouille, sans égard à leur position relative. Les carrés 2M1 et 2M2 ont été les premiers fouillés, et ainsi de suite. C'est ce qui explique l'aspect aléatoire de leur numérotation. Chacune de ces opérations est divisée en quatre sous-opérations, désignées A, B, C et D, dans le sens horaire, en débutant par la sous-opération sud-ouest (A). À tribord, seul le carré 53 est identifié selon le même système de carroyage. Les autres sont de grandes opérations de 5 sur 30 pieds, orientées perpendiculairement à l'axe du navire et subdivisées en six sous-opérations de 5 sur 5 pieds. Ces tranchées de fouille sont nommées, de l'avant vers l'arrière, 100, 101 et 102, jusqu'à 133. Leurs sous-opérations désignent par les lettres A à F, de la quille vers l'extérieur du site (Zacharchuk et Waddell, 1984: 38-39).

Le site a également été divisé en lots stratigraphiques, de 1 à 5, qui devaient théoriquement correspondre aux années de fouilles, mais ce système n'a jamais été respecté. L'attribution des lots est jugée arbitraire par les archéologues de Parcs Canada eux-mêmes, donc sans utilité pour l'analyse stratigraphique (Waddell, 1995: com. pers.).

Au sein d'une sous-opération donnée, les objets découverts se sont vus attribuer des numéros consécutifs, au fur et à mesure de la fouille. Ainsi, chaque numéro d'inventaire est précédé par l'identifiant du site (2M), le numéro d'opération (3), la sous-opération (C) et le lot (1) dans lequel il se trouvait. De cette manière, le numéro d'un objet donne aussi son lieu de provenance : 2M2C1-31 ou 2M104A1-5. Les objets dont la provenance est inconnue sont identifiés par les numéros 2M99A1 (1969), 2M99A2 (1970), 2M99A3 (1971), 2M99A4 (1972) ou 2M99A5, si l'année de découverte est inconnue (Ross, 1981: 14).

Sauf peut-être pour les zones du site à l'arrière et à tribord dégagée au *prop-wash* en 1972, la majorité des artefacts trouvés lors de la fouilles archéologique du *Machault* ont été identifiés consciencieusement par les archéologues. Malheureusement toutefois, les étiquettes de buanderie (*laundry tags*) utilisées pour identifier les objets se sont révélées trop fragiles avec les années. Une grande quantité d'attaches ont rouillé puis se sont brisées, en particulier lors du traitement de conservation des objets organiques et métalliques (Waddell, com. pers., 2004). De nombreux objets ou parties d'objets composites ont perdu

ainsi leur numéro - et leur localisation -, sans qu'il soit possible de leur réattribuer. Ils portent désormais le numéro trop fréquent 2M99A5.

Pire que cela, des erreurs de numérotation ont été introduites lorsque des artefacts ont vu leurs numéros « corrigés » par des personnes bien intentionnées. L. Ross rend compte de la confusion qui règne désormais dans la documentation de fouille du *Machault* à Parcs Canada (Ross, 1981: 15-16). Apparemment, plusieurs objets du *Bienfaisant* (1M), du site de l'ancre (3M) et de la zone de délestage (4M) portent ce numéro hors contexte (2M99A5) pour les mêmes raisons (Ross, 1981: 14-15). En effet, plusieurs lingots de fer marqués « PATUXENT » sont identifiés par ce numéro, alors qu'ils proviennent certainement du site 4M (Waddell, com. pers., 2004).

Évidemment, cette confusion a eu pour effet de nuire considérablement au potentiel explicatif des collections du *Machault*, en brouillant les localisations, donc le contexte archéologique de découverte des objets. Il faut s'y résoudre : quelques erreurs pourront s'être glissées dans la documentation et conduire à de fausses interprétations...

LA CULTURE MATÉRIELLE DU *MACHAULT* (1760)

Les fouilles de l'épave du *Machault* ont généré une quantité impressionnante de mobilier archéologique dans un état de conservation souvent remarquable. Plus de 20 000 artefacts et combien de fragments font partie de cette collection d'une valeur inestimable qui fait encore aujourd'hui référence pour la connaissance de la culture matérielle française du XVIII^e siècle. Quelques documents historiques fondamentaux viennent guider les interprétations des chercheurs. Il s'agit des récits de campagne de La Giraudais (1760) et d'un officier anglais (Beattie et Pothier, 1996), et surtout de l'inventaire général des marchandises transportées par les navires de l'expédition, dont ceux très précis des navires *l'Aurore* et le *Soleil* pris par les Anglais en Manche au départ de l'expédition (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore...* 1760; Litalien, s.d.). Il existe également deux comptes d'armement pour le *Machault*, datant respectivement de 1758 et 1759, qui offrent des bases de comparaison pour certaines catégories d'objets (*Compte de construction...* ; *Compte... Le Machault*).

Les inventaires de l'*Aurore* et du *Soleil* permettent d'estimer avec justesse le chargement du *Machault*. Selon G. Proulx (1999: 17-20), les navires de l'expédition transportaient les mêmes marchandises réparties en fonction de leur tonnage, une façon commune à l'époque de répartir les risques de prise par l'ennemi. Cette répartition proportionnelle est observée pour tous les types de marchandises transportées entre l'*Aurore* et le *Soleil*. Ces données sont également cohérentes avec le nombre d'hommes de troupe et de tonneaux de farines connus pour le *Machault* (*Soumission pour le navire Le Machault*, 1760; La Giraudais, 1760). En somme, l'analyse du chargement et de l'équipement de bord du *Machault* implique le recours quasi systématique à ces documents de première importance. L'étude qui suit y fera référence à plusieurs reprises.

Pour chaque catégorie d'artefact que nous discuterons, il importe pour notre propos de déterminer l'usage et le lieu de production des objets. Ainsi, les artefacts seront décrits et analysés selon leur matériau et leur forme, à la lumière des connaissances tirées de la littérature et des sources d'archives. Enfin, en fonction de ces données et de la distribution spatiale des artefacts sur l'épave, il est possible de déterminer leur fonction à bord : objet personnel, équipement de bord ou cargaison.

1.0 LE NAVIRE

La première catégorie regroupe les artefacts directement liés au fonctionnement du navire. Il s'agit de considérer le navire avec tout ce qui s'y rattache comme un moyen de transport. Ainsi, comprend-elle les ancres, le lest, tout le gréement, allant des chaînes de hauban aux têtes de mât, ainsi que les pompes et les câbles.

La seule ancre provenant du site a été retrouvée lors des prospections de 1969 et remontée en 1972. Elle est actuellement exposée au centre d'interprétation du Lieu historique national du Canada de la Bataille-de-la-Ristigouche. La pièce massive est en fer forgé, munie d'un organeau mobile à l'extrémité de sa tige et d'un jas fixe en chêne perpendiculaire à l'axe de ses pales. Sa taille l'identifie comme l'ancre principale du navire. Elle était en position de mouillage à 40 mètres à l'ouest de l'épave au moment de sa découverte (Zacharchuk et Waddell, 1984: 25). Toujours attaché à son organeau, le câble de l'ancre se prolongeait sous le sable, en direction du navire (Wilson, 1970a: 92).

Le nombre d'ancre à bord au moment du naufrage est inconnu. Néanmoins, le compte de construction du *Machault* indique que la frégate portait cinq ancres au moment de son armement initial en 1758. Le compte d'armement de 1759 fait ensuite état de l'achat d'un jas d'ancre lors du réarmement du navire à Bayonne par Desclaux et fils. Selon toute vraisemblance, celle retrouvée est l'une des ancres de l'avant du navire puisque la frégate était embossée le nez au sud pour le combat, en travers du chenal de la rivière, afin d'accueillir sur bâbord les vaisseaux ennemis, comme le montre le plan du lieutenant Reboul (Plan de la rivière Ristigouche...1760) (Figure 100). En toute logique, une autre ancre devait se trouver en aval du bossoir tribord et deux autres à l'arrière, plus près du rivage, afin de maintenir le *Machault* dans son alignement malgré le courant de marée. Cependant, aucune autre ancre n'a été retrouvée.

Le lest du navire

Dix-neuf saumons de fer portant des marques de fonderie ont été remontés du site, parmi un ensemble de lest beaucoup plus vaste non comptabilisé (BD Machault, 2005). Pour une raison inconnue, seuls sept d'entre eux subsistent dans les réserves de Parcs Canada aujourd'hui (Figure 104). De ce lot, trois saumons possèdent un numéro d'inventaire, mais sans provenance (2M99A5). Selon P. Waddell (1995: com. pers.), certains lingots ont été récupéré sur le site de délestage 3M. Plusieurs lingots portent le cartouche « PATVXENT .1755 » (Patuxent), quelques-uns « S^{te}pⁿ Onion : 1746 » (Stephen Onion), alors qu'un dernier est marqué « 1755 York » (Ross, s.d.).

Les marques « Patuxent » et « Stephen Onion » réfèrent à la fonderie *Patuxent Iron Works* de la *Principio Company* établie par un groupe d'hommes d'affaire britanniques au Maryland au XVIII^e siècle. Cette compagnie s'est installée dans la baie de Chesapeake dès 1715, où elle produisait du fer en saumon et en barre (Mulholland, 1975: 144). La marque « YORK » désigne peut-être un autre fourneau moins connu situé dans le comté de York, où se trouvaient d'autres fonderies le long de la rivière Susquehannah (L'Hour et Veyrat, 2002: 31).

No d'inventaire	Marques observées
-----------------	-------------------

2M99A5-55	« S ^l ep ⁿ Onion : 1746 »
2M99A5-132	« PATVXENT .1755 »
2M99A5-198	« 1755 YORK »

Tableau 18. Liste des différentes marques de fonderies observées sur les saumons de fer du *Machault*.

Malgré l'incertitude concernant la localisation de certains des lingots retrouvés, les observations de terrain confirment la présence de plusieurs saumons de fer le long de la carlingue (Wade, 1980). Il en est ainsi des trois seuls saumons qui ont conservé leur numéro d'inventaire et proviennent des sous-opérations 2M112A, 2M113A et 2M19A1 (Ross, s.d.). Leur position permet de les identifier comme du lest, mais ils étaient probablement aussi destinés à la vente, au même titre que les sacs de boulets et de balles retrouvés dans le même contexte (Wade, 1980: 8). Si la découverte de saumons de fer de Nouvelle-Angleterre sur une frégate française a de quoi surprendre, elle rappelle toutefois l'existence d'un commerce interlope entre les colonies d'Amérique dont l'ampleur est inconnue. Ces lingots pourraient également provenir d'une prise désarmée à Bordeaux et dont on aurait récupéré le lest ou le chargement, sinon plus simplement d'un chargement de fer acheté en Angleterre par des marchands français.

En effet, des lingots similaires portant les marques « POTVXENT .1746 », « POTVXENT .: 1747 » et « S^lepⁿ Onion : 1746 » ont été retrouvés sur l'*Aimable Grenot* (1749). Toutefois, ils constituaient sur ce navire un important chargement de 600 à 1000 saumons avec un poids réel évalué à entre 30 et 50 tonnes, certainement destiné à la vente en tout ou en partie (L'Hour et Veyrat, 2002: 29-32). Plus que l'effet du hasard des prises, la découverte de lingots identiques sur des épaves françaises sans lien apparent et coulées à plus de 10 ans d'intervalle suggère l'existence d'un commerce du fer entre les colonies anglaises d'Amérique et la France autrement inconnu. Force est de constater l'ambiguïté qui existe entre cargaison pondéreuse, en cale, et lest pur, qui prend la place de marchandises payantes (Knoppers, 1975).

Selon L. Ross, le lest du *Machault* comprenait un lot de saumons et de barres de fer (2M25A-B, 2M28A-B) disposées autour de l'emplanture du mât et des pieds des pompes. Cette masse stabilisatrice était complétée par des munitions de guerre, c'est-à-dire des sacs de boulets de canon (2M22A-B, 2M25A-B) et de balles de plomb (2M4A-B, 2M16A-B),

placés dans l'axe de la quille du navire (Ross, 1981: 324-328). En effet, aucune pierre de lest n'a été découverte en cours des fouilles. Les armateurs auraient donc voulu utiliser la capacité de charge du navire au maximum en ne prenant à bord que des marchandises utiles.

C'est probablement pour cette raison qu'entre le 19 janvier et le 3 février 1760, le *Machault* fut vidé de quelque 180 tonneaux de pierres de lest en vue du carénage pour sa dernière campagne (Proulx, G., 1979). Il est possible qu'on ait voulu remplacer ce lest par des boulets. Par le fait même, l'armement de la frégate est passé de 24 pièces de 12 et 6 pièces de 6 livres à seulement 20 pièces de 12 et 8 pièces de 6 livres (Deschênes, 1998; La Giraudais, 1760). Il s'agit là d'un allègement significatif qui a probablement permis d'augmenter de quelques tonneaux la capacité de charge du navire.

1.3 Le gréement

L'important groupe des objets de gréement compte au moins 209 artefacts (265 selon C. Bradley, 1981), incluant entre autres près d'une centaine de poulies diverses, 15 caps de mouton et 20 taquets (Annexe 1). La majorité de ces objets sont en bois, hormis quelques estropes et chaînes de hauban, deux taquets et des bandes de renfort de mât ou d'espar en fer. Les cordages, représentant 336 fragments de taille et de facture variées, ne sont pas considérés dans cette étude, pour des raisons déjà évoquées. L'ensemble des ouvrages de gréement comprend toutes les pièces habituellement présentes sur les épaves. Beaucoup des pièces portent des traces de l'incendie du navire, surtout celles en bois des parties hautes du gréement, au centre du navire (Bradley, 1981: 235). L'état avancé de carbonisation d'une pomme de haut-mât est éloquent à cet égard (Bradley, 1981: 38-39). Le nombre de poulies simples est assez élevé en proportion des autres formes de poulies. Cependant, il convient de rappeler que plusieurs d'entre-elles entraient dans la composition des bragues des affûts de canon, alors que d'autres étaient gardées en réserve dans la cabine du contremaître.

Le choix des essences pour la fabrication des poulies de tous types est d'une régularité remarquable. Toutes les caisses de poulies sont en orme (*Ulmus sp.*), sauf une seule en hêtre (*Fagus sp.*), alors que les rouets sont systématiquement en gaïac (*Guaiacum*

spp.). La plupart des essieux sont en gaïac aussi, sauf quelques exemples en chêne (Bradley, 1981: 241-242). Le gaïac, un bois brésilien très dur, résistant et autolubrifiant, était souvent utilisé pour les essieux et les réas de poulie. Sa présence est le signe d'un approvisionnement de qualité. De la même manière, tous les caps de mouton sont en orme, le bois européen le plus approprié à cet usage.

L'analyse des pièces du gréement dormant permet de comprendre que le *Machault* était gréé de chaînes de hauban dans le style marchand (Figure 105) (Bradley, 1981: 50). De fait, les chaînes de la frégate se composent d'une ferrure de cap de mouton à maille longue lié à deux chaînons. De plus, le dernier maillon se termine en forme de crochet fixé à la muraille par un étrier (un maillon évoquant la forme d'un « 8 ») épousant la forme du navire. Normalement, les vaisseaux de guerre portent un maillon terminal conventionnel fermé (Bradley, 1981: 64).

La distribution des pièces de gréement ne peut être étudiée de manière concluante, car la plupart ont malheureusement perdu leur numéro de provenance au cours des traitements de conservation (Figure 106). C'est ainsi que plus de 50 pourcent des poulies ou fragments de poulie sont sans provenance (BDD Machault, 2005). Le nombre de provenances inconnues est le même pour les caps de mouton (28 sur 44) et les taquets (10 sur 20). En réalité, la proportion d'objets sans provenance est encore plus forte, puisque plusieurs objets sans numéro ne sont pas répertoriés dans la base de données. Malgré cet inconvénient, l'image offerte par la répartition des poulies de toutes sortes est assez uniforme, sans concentration évidente, bien qu'elles soient plus nombreuses dans les carrés 2M2, 2M111, 2M7, 2M110 et 2M17, et généralement à l'avant bâbord du navire. Ainsi, les poulies sont moins éparpillées qu'on pourrait s'y attendre, compte tenu de leur nombre et de leur position dans le gréement. Mais peut-être est-ce simplement le reflet des des aires privilégiées par la stratégie de fouille (Zacharchuk et Waddell, 1984: 55-56, 70-72) ?

Les caps de mouton se rencontrent également sur une zone assez vaste allant de 2M9 à 2M30. Ceux de l'avant du navire, sur les côtés (2M105D/E et 2M3, 2M15) et au centre de l'épave (en 2M9), pourraient faire partie des haubans de misaine. De même, le cap de mouton découvert en 2M30 ferait partie des haubans du grand mât. Cependant, il n'y a pas de concentration probante, même si la position normale de ces pièces sur un

navire est bien circonscrite. Les quelques maillons de chaîne et étriers retrouvés ne proviennent pas des côtés de l'épave, mais de l'intérieur (2M2, 5 et 25). Les taquets se trouvent aussi dans la moitié avant de l'épave, à bâbord, entre 2M2 et 2M22. Ainsi, leurs positions se conforment à la répartition générale des objets issus de cette fouille (Zacharchuk et Waddell, 1984).

1.4 Les pompes de cale

Dès le premier regard porté sur les pièces de pompe, ce qui étonne est le grand nombre de chopines par rapport aux autres composantes (Annexe 1). Comme il n'y avait pas plus de quatre pompes de cale en usage sur le *Machault* (Boyer, 2008 73-100), il paraît évident que plusieurs heuses et chopines étaient gardées en réserve. C'était d'ailleurs un usage courant sur les navires, car ces pièces essentielles au bon fonctionnement de tout navire avaient tendance à briser souvent (Bradley, 1981: 236).

Les pièces de pompes se trouvaient en deux endroits distincts de l'épave. La majorité se situait à l'avant bâbord, surtout en 2M2 et 2M5, alors que deux chopines se trouvaient près des deux corps des pompes principaux, dans l'opération 2M20. Aucune pièce ne provient directement de la zone du grand mât, même si l'on rangeait souvent les pièces de rechange dans un compartiment aménagé dans le haut de l'archipompe (Boudriot, 1977: t2, 56; Boyer, 2008). Les composantes de rechange en 2M2 et 2M5 étaient donc probablement entreposées dans la cabine du contremaître à l'avant du navire, comme c'est le cas pour beaucoup d'autres outils du bord. Il sera d'ailleurs question de ce réduit de contremaître dans la section concernant les outils (c.f. : section 2.9).

Les tubes de pompe n'ont pas été retrouvés dans leur position habituelle (Figure 107). Leur déplacement est peut-être le résultat de facteurs comme l'effondrement des ponts et l'action des glaces, ajoutées à celle du temps et de l'explosion du navire. Ces longues pièces étaient particulièrement vulnérables à ces facteurs perturbateurs, du fait de leur orientation verticale, au centre d'un navire en voie de désolidarisation. Toutefois, les deux pompes situées au centre du site avaient leur trou d'évacuation bouché et ne portaient pas de piston en place (Boyer, 2008). Elles n'étaient donc apparemment pas en place et prêtes à l'utilisation, mais plutôt chargées en cale comme pompes de secours. Le troisième

tube de pompe, retrouvé en 2M38 et 2M42, était peut-être en position à l'arrière de la frégate. De fait, il contenait encore sa heuse et sa chopine en place (2M38A1-2). Cette dernière pompe était peut-être la seule ayant servi à bord avant le naufrage.

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires

Cette catégorie très vaste comprend les pièces d'artillerie du navire, les boulets et les bombes. Malheureusement, il nous a été impossible de retrouver les numéros d'inventaire de chaque composantes des objets les plus complexes. Au surplus, plusieurs artefacts comme les boulets ne portent aucun numéro d'inventaire. L'analyse qui suit pâtit donc de cette lacune et, en conséquence, ne fournit que des informations plutôt générales sur la distribution des objets.

2.1.1 Artillerie et accessoires

Les artefacts qui entrent dans cette catégorie sont nombreux, mais ils se résument à trois groupes d'objets, soit l'artillerie, les accessoires nécessaires au service des pièces, puis les munitions. Il n'est ni indispensable ni très utile de faire la description détaillée de tous ces objets puisqu'ils appartiennent logiquement à l'armement de tous les navires de guerre. Cependant, nous traiterons spécifiquement des objets de cet ensemble qui permettent de comprendre l'avitaillement du *Machault* et sa cargaison destinée au Canada. La liste complète de cette classe se trouve à l'Annexe 1 (Bryce, 1984: 42-61; Ross, 1981: 215-225).

Le *Machault* était armé à l'origine de 24 canons de 12 livres en batterie, plus deux pièces de six livres et quelques pierriers sur son gaillard en 1758 (*Compte de construction... 1758*). Son armement fut augmenté lors de sa campagne de 1759 de quatre nouveaux canons de 6 livres, ce qui porte alors le nombre de pièces à 26. Cependant, en 1760, la frégate ne porte plus que 20 pièces de 12 livres et huit pièces de 6 livres (La Giraudais, 1760).

D'après le capitaine La Giraudais (1760), le *Machault* n'est plus armé que de 14 pièces pour se défendre lors de la bataille du 8 juillet 1760. Ainsi, la frégate ne possédait

pour sa défense que 3 canons de 12 livres en batterie à tribord et 11 à bâbord, du côté d'où venait l'ennemi (La Giraudais, 1760). Les autres pièces avaient été retirées pour l'érection des batteries côtières qui devaient constituer l'essentiel du système de défense français. En plus de ces grosses pièces, le navire devait probablement porter les 6 pierriers dont il était armé initialement (*Compte de construction...* 1758). Pourtant, seuls trois canons de 12 livres (ceux de tribord?) et deux pierriers ont été trouvés sur le site. D'ailleurs, l'un des canons est gravé de flèches qui rappellent une facture anglaise (Anonyme, 1980-1981), bien que son calibre corresponde plutôt au système français (Bryce, 1984: 47). Dans tous les cas, le nombre de canons retrouvés est nettement inférieur à celui attendu. Donc, il se peut que plusieurs d'entre eux soient toujours sur le site, probablement le long du flanc est, hors de la zone des vestiges architecturaux. Enfin, tous faisaient partie de l'artillerie du navire et, donc, de l'équipement de bord, au même titre que tous les outils qui y étaient rattachés.

Une portion des projectiles embarqués sur la *Machault* était destinée à la colonie, sans qu'il soit possible d'en déterminer le nombre exact. R. Litalien mentionne en effet l'envoi de 6 000 boulets de 4 à 12 livres et de 500 bombes à mortier de 6, 8 et 12 livres, fournis par les magasins de la Marine à Rochefort et répartis sur les cinq navires de l'expédition (Litalien, s.d.: 22-23). Pour sa part, l'*Aurore* transportait « 80 bombes de 8 pouces », 15 000 balles de plomb, 800 boulets de 8 livres et 200 de 4 livres (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore...* 1760). On peut donc estimer en proportion que le *Machault* transportait une centaine de bombes à mortier, un millier de boulets de 12 livres et un demi millier de 6 et de 4 livres.

Dans les faits, les fouilles ont permis la découverte de 304 boulets de 12 et de 48 boulets de 6 livres, correspondant aux calibres des canons du *Machault*, dont 27 étaient marqués de la fleur de lys (Bryce, 1984: 51-53) (Figure 108). Les 186 boulets de 4 livres découverts étaient sans doute destinés à Montréal, puisque la frégate ne portait pas de canon de ce calibre. De la même manière, les 58 bombes à mortier devaient faire partie de la cargaison (Bryce, 1984: 51-54). Toutes ces munitions étaient concentrées - les bombes en étaient l'exemple le plus marqué - dans la zone qui correspondrait au parc à boulet (opérations 2M25 et 2M22B/C).

En plus de ces munitions françaises, 15 boulets de 9 et 12 *pounds* - dont deux marqués d'une flèche, ont été retrouvés un peu partout sur l'épave, sans concentration apparente (Bryce, 1984: 54) (Figure 108). Ils doivent provenir des canons ennemis du *Repulse* (32 pièces) et du *Scaborough* (20 pièces) (Beattie et Pothier, 1996: 34). Parmi les boulets ramés, deux correspondent à un calibre de 9 *pounds* et devraient aussi provenir des tirs ennemis. Tous les autres projectiles anti-gréement sont considérés comme étant français (Bryce, 1984: 58). Leur répartition très diffuse par rapport à celle des autres boulets mène à penser qu'ils aient été laissés près des canons en batterie sur le *Machault* lors de la retraite générale. Si tel était le cas, le Français tirait pour démâter lors de son dernier combat.

Par contre, il faut spécifier que la grande majorité des boulets n'a pas été inventoriée ou même comptée lors de la fouille, en particulier tous ceux situés au centre et à l'arrière du navire. Comme l'indique P. Waddell, ceux-ci ont simplement été déplacés ailleurs sur le site au moment des travaux de renflouage d'une partie de la carène en 1972 :

Following this initial step both the stern section and the central section of the ship were downthrust to expose the lower hull timber, thereby facilitating the cutting and raising operations. Thousands of pounds of mortar bombs, cannonballs, bar shot and other munitions were located on these sections, especially the starboard hull. To enable the wood to be cut, this material was transferred to a storage section of the ship's hull which was not to be raised (Waddell, 1972: 2).

La grande majorité des boulets ronds remontés n'ont pas de numéro de provenance, puisque la base de donnée du *Machault* n'en compte que 70 en inventaire (13 seulement dans la version révisée) et que D. Bryce recense 553 boulets au total dans son étude (Bryce, 1984). Il est donc nécessaire de nuancer la validité des études de distribution des projectiles de canon fondées sur la base de données de Parcs Canada (BDD Machault, 2005). Le peu d'importance archéologique accordée à ces objets lors de la fouille explique cette situation. Mais aussi, ils ont été comptés lors de leur analyse seulement, pour des raisons pratiques. Un décompte complet augmenterait éventuellement le nombre de boulets à tribord, à l'arrière et autour du puits. Les boulets ramés, au contraire, ont été répertoriés de façon complète et leur nombre correspond bien avec la base de données (Bryce, 1984).

Enfin, les fouilleurs ont rapporté l'existence de sacs de boulets et de balles de plomb provenant des opérations 2M2, 2M3, 2M4, 2M16, 2M19, 2M22. Il s'agirait d'une

cargaison faisant aussi office de lest, réparti le long de la carlingue dans le fond du navire (Wade, 1980). Il semble que ces boulets soient comptabilisés dans l'analyse de D. Bryce (1984). Selon L. Ross, le lest était constitué des saumons et des barres de fer (2M25A-B, 2M28A-B) autour de l'emplanture du mât et des pieds de pompes. À l'avant du grand mât se trouvaient des boulets de canon (2M22A-B, 2M25A-B) et des sacs de balles de plomb (2M4A-B, 2M16A-B) (Ross, 1981: 324-328).

Assez peu de balles de mousquet semblent avoir été retrouvées sur l'épave, mais les données manquent sur ce type d'objets. Cependant, nous savons que la fouille a livré plusieurs milliers de grains de plomb de 2,5 à 5 mm de diamètre contenu dans neuf tonnelets cerclés de fer d'une capacité d'environ 7 litres chacun (voir section 2.4.7). Ils étaient placés en cale, à l'avant bâbord du navire, d'après la localisation de la mitraille, des douelles et des fonçailles, dans les opérations 2M4, 2M2 et 2M1 surtout (Bradley, 1983b: 9-11; Bryce, 1984: 55). La présence de ces tonneaux de mitraille concorde d'ailleurs avec ce qui est connu du chargement de *l'Aurore* (Annexe 2).

2.1.2 Armes et accessoires

Cette classe d'objet comprend toutes les armes portatives du *Machault* par opposition aux armes lourdes précédentes. Il s'agit essentiellement de 20 fusils, 10 pistolets, un tromblon, 10 sabres, 7 épées et une hache d'abordage (Anonyme, 1980-1981: 27-25; Bryce, 1984: 9-37; Ross, 1981: 42-45). Cependant, il a été impossible de retrouver les numéros d'inventaire de chacune des pièces appartenant aux objets composites les plus complexes. Plusieurs objets ne portent aucun numéro d'ailleurs.

Au moins 20 fusils ont été découverts sur l'épave du *Machault*, soit 11 fusils grenadiers, deux fusils de Marine ou d'infanterie du modèle 1728, deux fusils anglais *Long Land* et cinq canons non identifiables. Les premiers correspondent à un type de fusil appelé « grenadier » du fait qu'ils sont munis d'une boucle grenadière permettant de les porter en bandoulière (Figure 109). Ils ressemblent au fusil d'infanterie réglementaire de 1717 ou à celui de cavalerie et dragons de 1733-1734 (Bouchard, 1999: 119-125; Bryce, 1984: 10). L'un des exemplaires porte l'inscription « LE MACHAULT » sur sa crosse, ce qui permet d'associer logiquement ce groupe à l'armement de bord du navire. À cet effet, le compte de

construction, armement et mise-hors initial de la frégate mentionnait l'achat de « fusils, pistolets, sabres, couteaux de chasse & outils pour l'armurier » de la manufacture royale de Saint-Étienne (*Compte de construction...* 1758). Il s'agit probablement de ces mêmes armes.

Deux autres fusils du modèle réglementaire d'infanterie de 1728 ou semi-réglementaire de Marine devaient plutôt appartenir aux troupes régulières à bord (Bouchard, 1999: 125-127; Bryce, 1984: 15). Elles peuvent avoir été laissées là par des soldats au cours de la retraite, peut-être parce qu'elles étaient inopérantes. Elles pouvaient cependant tout aussi bien faire partie de l'armement de bord du *Machault*, puisqu'il n'y avait pas de norme stricte à cet égard dans les armements privés.

Enfin, les deux armes britanniques sont des fusils militaires *Long Land Pattern* de la série *Brown Bess*, des modèles très estimés pour leur fiabilité et leur solidité (Bouchard, 1999: 28-29) (Figure 109). L'un d'eux est marqué « 50.th R.^t », ce qui l'identifie au 50^e régiment de l'armée de terre anglaise. Ces deux armes auraient vraisemblablement été saisies par les Français lors de la prise du fort Oswego en 1756, puisque ce régiment s'y trouvait cantonné (Bryce, 1984: 19). En effet, plusieurs soldats à bord du *Machault* avaient participé auparavant aux combats en sol américain. Même s'il était en théorie interdit d'acheter des armes britanniques, la pénurie constante de fusil en Nouvelle-France a généré une certaine tolérance, surtout lors des conflits (Bouchard, 1999: 29). Enfin, dans l'ensemble, toutes ces armes auraient été utilisées par des troupes régulières françaises en Nouvelle-France ou encore servir d'arme de marine à bord des navires. Les autres fusils sont trop concrétionnés pour être identifiables. Cependant, l'un d'eux était chargé de trois balles et de la bourre (Bryce, 1984: 27).

Les 10 pistolets retrouvés correspondent à un type de cavalerie du modèle de 1733-1734, le premier pistolet français jusqu'à l'introduction du modèle de 1763 (Figure 110). Ce pourrait aussi être un pistolet semi réglementaire produit pour la Marine à la manufacture royale de Tulle, similaire au premier mais moins bien connu. Ces pistolets, comme les fusils grenadiers, appartenaient vraisemblablement à l'armement de bord du *Machault* et non pas à sa cargaison marchande. Deux d'entre eux portent d'ailleurs le nom de la frégate sur leur fût (Bryce, 1984: 23).

Au moins 10 sabres et une hache d'abordage devaient constituer une part de l'équipement de bord nécessaire en cas de combat naval rapproché (Figure 109). Un sabre d'abordage similaire à ceux du *Machault* a été découvert dans les niveaux d'occupation français du fort Beauséjour (1751-1755) (Bryce, 1984: 31). Il s'agit d'un type d'arme très populaire au XVIII^e siècle. Enfin, les épées dites « à la mousquetaire », également très fréquentes en 1760, étaient utilisées par plusieurs corps, dont les Compagnies franches de la Marine, à la fin du XVII^e siècle et au XVIII^e siècle (Bryce, 1984: 31-32). La fourniture des armes blanches de la Marine française était assurée depuis 1730 par la manufacture de Klingenthal, mais les armateurs privés n'étaient pas tenus de s'y approvisionner. Les sabres du *Machault* sont vraisemblablement ceux achetés en 1758 à Saint-Étienne avec les fusils grenadiers mentionnés plus haut (*Compte de construction... 1758*).

Selon le compte de construction de 1758, l'armement du *Machault* comprenait 300 fusils de Saint-Étienne, plus des pistolets, des sabres, des couteaux de chasse et des haches d'abordage en proportion (*Compte de construction... 1758*: 1; Ross, 1981: 44). Une bonne partie de cet armement aurait donc été retirée du navire avant le sabordage. Sur les 10 000 mousquets demandés par la colonie, il semble que le roi en ait envoyé 2 000 répartis sur les navires, avec autant de silex (Litalien, s.d.: 22-23, 26), dont 330 fusils de Charleville sur l'*Aurore* (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Il devait donc y en avoir autant sinon davantage à bord du *Machault*. Elles auraient été débarquées avec les autres effets du roi avant la bataille (La Giraudais, 1760).

L'étude de la distribution des armes portatives montre une répartition très vaste sur le site, sans concentration apparente (BDD Machault, 2005). Malgré la perte des données de localisation pour près de 20 pourcent des artefacts du groupe, en particulier pour les pièces complètes, il est clair que les fusils, les pistolets, les épées et les autres fragments qui leur sont associés se trouvaient sur toute l'aire du site, à tribord comme à bâbord (Figure 111). Il est donc aisé de conclure qu'il s'agit de l'armement du bord laissé derrière par les militaires français lors de leur retraite et non pas, par exemple, d'armes transportées en caisses, dans une portion circonscrite de la soute, comme c'était le cas pour les épaves de la *Dauphine* et de *La Belle* (Loewen, 1999a).

2.2 Vêtements, parures et accessoires

Les vêtements et tous les accessoires retrouvés sur le *Machault* constituent une catégorie assez importante numériquement, avec au moins 966 artefacts. Elle comprend des boutons, des agrafes et des boucles diverses, ainsi que plusieurs tissus et tricots – avec une majorité non identifiable –, puis un grand nombre de chaussures. À cela s’ajoutent trois bijoux associées au costume au même titre que les rubans et quelques peignes (Davis, 1982; 1997; Wade, 1980). Les chaussures représentent plus de 80 pourcent de la collection. Les autres artefacts de cette catégorie sont des agrafes, des boutons, des boucles, des bijoux, puis des textiles et des tricots divers (Davis, 1982: 16, 25).

Tous ces objets ont comme fonction usuelle l’habillement, qu’il s’agisse de vêtements, d’attaches, d’accessoires vestimentaires ou de parures. Toutefois, à quelques exceptions près, la majorité fait partie de la cargaison du navire et non pas des objets personnels ou de l’équipement de bord. La quasi totalité des chaussures et des textiles étaient destinées à la colonie, de même qu’une partie des boucles et des boutons. Les 726 chaussures, soit 56 fines, 648 de facture ordinaire et 22 grossières, ne portent aucune trace d’usure et étaient manifestement destinées aux troupes de la Nouvelle-France. L’analyse de leur répartition montre qu’elles étaient distribuées sur toute l’épave, mais avec une nette prédominance dans la zone avant bâbord. Le foyer d’origine de cette répartition est situé dans le carré 2M5, où non moins de 150 chaussures ont été découvertes ensemble, empaquetées dans des barriques (Wade, 1980: 11).

À cet effet, selon l’inventaire d’armement de l’escadre du *Machault*, nous savons que 11 000 paires de chaussures avaient été réparties sur les cinq navires de l’expédition. La moitié provenait de la manufacture Lejay à Rochefort et l’autre moitié de Bordeaux (Litalien, s.d.: 23). L’*Aurore*, un navire de 450 tonneaux, en transportait 1194 paires dans 9 barriques (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l’Aurore... 1760*). En proportion, le *Machault* devait donc avoir 11 barriques à son bord, contenant 1450 paires de chaussures, à raison de 132 paires par barrique. Toutefois, puisque l’épave a livré entre 362 et 378 paires de souliers, le *Machault* devait être chargé d’au moins 3 barriques pleines au moment du sabordage, soit de 396 paires. On peut penser que les autres barriques avaient été retirées du navire avant le combat, sinon qu’elles n’ont pas survécu au temps.

Inventaire des vêtements et accessoires embarqués sur les navires de l'expédition du <i>Machault</i>	
279	Couvertures de Bordeaux et des magasins de la Marine, Rochefort.
181	Paires de bas de l'Intendance de Toulouse.
400	Paires de bas de la manufacture Lejay et des magasins de la Marine, Rochefort.
400	Gilets du manufacturier Lejay et des magasins de la Marine, Rochefort.
400	Bonnets de laine du manufacturier Lejay et des magasins de la Marine, Rochefort.
5,500	Souliers de la manufacture Lejay, Rochefort.
5,500	Souliers de Bordeaux.
400	Havresacs avec ceinture et boucle de Lagarosse, marchand de Rochefort.
400,000	Livres d'effets pour les sauvages (couvertures, étoffes, toiles et divers) des magasins de la Marine, Rochefort.

Tableau 19. Inventaire des vêtements et accessoires chargés sur les navires de l'expédition du *Machault* (source : Litalien, s.d. : 22-23).

Seules sept paires de chaussures montrent des traces d'usure qui permettent de les identifier comme des possessions personnelles des individus à bord, incluant une paire de bottes du style « *Full Wellington* ». Ces bottes anglaises appartenaient peut-être à un officier français du bord, sinon à l'un des prisonniers anglais transféré sur le *Marquis de Malauze* avant le combat final (Beattie et Pothier, 1996: 28).

Le chargement du *Machault*, à l'image de celui de l'*Aurore*, comprenait également des bas, des gilets et des chapeaux empaquetés en barriques, des couvertures, du tissu et de la toile en ballot, ainsi que beaucoup d'autres menus articles, comme des plumets et de la dentelle (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Ces matériaux, organiques pour la plupart, se conservent généralement mal sur les sites d'épave. Ils flottent au moment du naufrage et sont sujet à une décomposition rapide. Ainsi, la présence d'au moins sept bas et deux bonnets ne peut-elle pas vraiment constituer un indice quant au volume initial transporté.

Par contre, il n'est mention dans aucun document de boucles de pantalon ou de chaussure, cela même si ces dernières devaient nécessairement accompagner les milliers de chaussures transportées. Seules des boucles de havresacs sont mentionnées dans l'État

général du chargement (Litalien, s.d.) et aucune n'apparaît dans l'état des marchandises de l'*Aurore*, autrement très détaillé (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Pourtant, au moins 48 boucles diverses ont été trouvées en cours de fouille. De ce nombre, 31 possèdent un numéro de provenance, ce qui permet d'observer une distribution peu précise, localisée à l'avant du navire. Contrairement aux chaussures, elles ne sont pas fortement concentrées dans l'opération 2M5, mais plutôt répartie de façon plus diffuse dans les opérations 2M17, 2M16, 2M19, 2M5, 2M4, 2M110 et 2M11 et aux alentours. Les deux opérations 2M16 et 2M17 comptent tout de même 10 boucles, soit 32 pourcent des boucles de provenance connue.

Le lieu de fabrication de ces boucles n'est pas connu, sauf que nous pouvons penser à juste titre qu'elles sont françaises (Figure 112). Deux boucles de jarretières fines en argent portent les inscriptions « PARIS » et « ACHARD » accompagnée d'une fleur de lys (2M5A1-13); probablement la marque de commerce d'un artisan parisien (Davis, 1982: 10-11).

Un tel nombre de boucles (n= 48) ne pouvait logiquement appartenir aux membres de l'équipage qui avaient quitté le navire. Il est plus aisé, au regard du petit nombre d'autres objets personnels retrouvés par ailleurs (par exemple, les couteaux pliants), de la quantité des boucles et de l'existence de plusieurs petits groupes de boucles identiques, de les identifier comme des éléments de la cargaison. En fait, ces boucles devaient déjà orner les chaussures les plus fines au moment du chargement (Davis, 1982: 8-13). En ce qui concerne les boucles de genoux, il est possible qu'il s'agisse d'un lot de pacotille commercé à des fins personnelles par un officier.

Une partie des boutons et des agrafes faisait probablement partie du chargement du *Machault*, au même titre que les boucles. Quoique moins nombreux, ces objets devaient être associés à certaines pièces de vêtement ou d'uniforme. Les boutons de métal retrouvés servaient aux habits et aux uniformes relativement communs, alors que le seul bouton en bois en forme d'ogive servait pour les uniformes plus somptueux (Davis, 1982: 7-8,30). Ils ont été retrouvés principalement dans les opérations 2M2, 2M5 et 2M7, et plus généralement dans la moitié avant de l'épave. L'un des boutons à manchette (sans numéro)

est semblable à un autre trouvé sur la *Dauphine* (1704). Il s'agit d'un petit bouton dont la surface concave est facettée en forme d'étoile.

Bijoux et parures

Plusieurs bijoux ou parures se distinguent du caractère généralement utilitaire du lot d'objets de ce groupe (Figure 113). Il s'agit d'une bague du type jésuite portant les lettres « FI » entourées de motifs, d'une médaille religieuse décorée d'une croix, d'une plaque de talon ornée d'un coeur, de pincettes d'uniforme et d'un petit boîtier circulaire. Les deux premiers bijoux sont des objets de troc relativement communs en Amérique, au même titre que les perles de verre. Les autres sont plus inusités.

On retrouve communément des bagues dites « de Jésuite » et des médailles religieuses sur un grand nombre de sites archéologiques coloniaux français. L'épave de *La Belle* (1686) en transportait à elle seule plus d'un millier avec quelques médailles (Bruseth et Turner, 2005: 89-90). Dans le cas qui nous occupe, il devrait s'agir d'une cargaison dont la plus grande part aurait été débarquée avant le naufrage ou d'un objet de pacotille. À l'inverse, la plaque de talon du *Machault* est un objet rare. Elle devait prévenir l'usure du talon haut d'une dame ou d'un monsieur distingué (Sullivan, 1986: 80). Il s'agit certainement d'une possession personnelle et sa position à l'arrière du navire (2M38) suggère qu'elle ait été perdue au moment de la bataille ou laissée derrière par un officier. De la même manière, les pincettes ornaient probablement l'uniforme d'un officier de la marine ou des troupes avant d'être perdues.

La petite boîte circulaire en laiton ressemble à un demi boîtier de montre vide. Il s'agit d'une bonbonnière, c'est-à-dire une imitation de montre destinée à contenir des dragées ou des pastilles. Elle se portait en association avec une véritable montre de poche identique, disposée symétriquement sur le corps (Woodhead, 1978: 46-47). Ce type d'objet appartenait nécessairement à un homme à la mode, soit un riche civil soit un officier. Sa localisation à l'arrière du navire, la zone des quartiers plus cossus, incite à le considérer comme une possession personnelle.

Peignes

Les autres sites d'épave à l'étude livrent souvent des peignes, des flacons de parfum, des rasoirs et d'autres objets de toilette qui sont pourtant absents de la collection du

Machault. Il est toutefois compréhensible de n'y retrouver que quelques objets perdus, puisque le navire a été évacué dans l'ordre avant le naufrage. Dans le cas présent, la collection du *Machault* compte 19 peignes destinés à la vente (Figure 114). Onze d'entre eux sont des peignes identiques conventionnels à une rangée, avec des dents assez longues et un manche large. Ils sont réalisés en corne et en os, traités pour avoir l'apparence de l'écaille de tortue, un matériau plus noble. Quatre autres sont faits de la même façon, mais leur forme est cintrée. Enfin, les quatre derniers peignes du lot sont en buis et possèdent deux rangées de dents fines opposées (Woodhead, 1978: 36-37).

Les deux premiers types de peigne pouvaient convenir aussi bien aux hommes qu'aux femmes, puisqu'ils servaient à peigner et à démêler les cheveux longs. Les peignes à deux rangs, ou « peignes cintrés à chignon » (Savary de Bruslons 1759-65 : t3 101) étaient théoriquement portés par des femmes dans leur coiffure, mais nous avons déjà constaté que cet usage n'est pas exclusif (Woodhead, 1978: 37). Bien qu'il s'agisse d'objets à usage personnel, cet assemblage de peignes identiques a été découvert dans une zone limitée aux opérations 2M111 à 2M114, près de la carlingue, et 2M19 et 2M22. Seul un peigne provient de l'extérieur de cette concentration, en 2M4. La provenance des trois autres n'est pas connue.

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

Les ustensiles de table

Les ustensiles de table du *Machault* comprennent huit couteaux, une fourchette et 18 ou 19 cuillers diverses (Figure 115). Les sept couteaux pliants ne sont représentés que par les paires d'écailles de cinq exemplaires et deux autres écailles seules, en bois et en corne, le fer de ces objets ayant complètement oxydé. Le même phénomène est observable pour un manche de couteau octogonal conventionnel et un manche courbe de fourchette. L'une des écailles d'un couteau pliant porte l'inscription marquée au fer « ANTOINE ROCH... », probablement le nom de son propriétaire (Woodhead, 1978: 21). En plus de servir à consommer la nourriture à table, les couteaux pliants avaient une multitude d'autres usages, un peu comme aujourd'hui. Le petit nombre de ces artefacts et

leur distribution diffuse permet de conclure qu'il s'agit de possessions personnelles, comme en témoigne le couteau identifié par son propriétaire.

Avec ces couteaux et cette fourchette, huit cuillers de table en bois et en étain ont été trouvées (Figure 115). Parmi celles d'étain, l'une porte une marque dont le motif central est invisible, mais dont une lettre à sa gauche est un « W ». La même cuiller porte le tampon « [F]IN » dans un rectangle qui certifie la qualité du métal (Duroff, 1973). À cet effet, une analyse a montré que l'alliage en présence est composé à 85-95% d'étain et à 5-10% de cuivre, en plus de quelques traces de plomb et d'antimoine (Woodhead, 1978: 25). Ces cuillers sont toutes différentes et distribuées sur l'ensemble de l'épave et elles sont donc considérées, au même titre que les couteaux, comme des possessions personnelles.

Au contraire, un ensemble de 10 ou 11 cuillers à thé fabriquées à partir d'un même moule semble correspondre plutôt à l'équipement de bord. En effet, ces pièces correspondent très certainement aux « 12 cuillers a café achetés l'usage du navire... » à un orfèvre de Bordeaux (*Compte... Le Machault*, 1759). Quatre d'entre-elles portent au revers du manche la marque d'un « X » couronné anglais attestant de la qualité de l'alliage, au même titre que la marque « FIN » française, et désignait les pièces contenant 91% d'étain (Cotterell 1963 : 49, fig. 20). Ces cuillers proviennent d'un secteur très restreint, puisque huit exemplaires ont été découverts dans les sous-opérations 2M5A/B, deux dans 2M2 et un dernier dans 2M19. Elles étaient donc très certainement rangées ensemble au moment du naufrage. La présence d'une si grande quantité de matériel anglais sur le navire peut surprendre, mais nous croyons qu'elle ne provient pas des prises du *Machault*, comme nous le verrons au fur et à mesure de ce chapitre.

Les ustensiles de cuisine

Plusieurs instruments de cuisine ont été découverts sur l'épave (Figure 116). Deux louches en cuivre sans manche, un écumoire en cuivre forgé et une broche à viande en fer forment ce petit regroupement fonctionnel d'artefacts. À cela s'ajoutent trois manches ou poignées de cuivre liés aux louches ou à d'autres objets. Les louches, l'écumoire ou la broche pourraient avoir servi en tout ou partie dans la zone de la cuisine, puisqu'ils proviennent tous du tiers avant du navire. En fait, rien n'indique qu'ils soient spécifiquement associés à la cuisson des aliments. Même si ces objets sont tous

généralement associés aux activités alimentaires, à bord d'un navire ou non, il est difficile de préciser davantage leur fonction à bord.

Les cannelles anglaises

Quatre cannelles en cuivre fondu sont présentes sur le *Machault*, dont une avec sa clef encore en place (Figure 116). Ces objets d'aspect soigné sont identiques en tous points et ne portent pas de traces d'usure. L'une d'elles est marquée « SPENSER » ou « G. SPENCER », probablement du nom d'un marchand ou d'un fabricant anglais. Ce type de cannelles était enfoncé au travers du fond d'un tonneau pour en extraire son contenu liquide. Elles existaient en bois, en cuivre et en laiton et se trouvaient communément sur tous les navires (Gawronski *et al.*, 1992: 359). Les cannelles de bidon en bois sont également assez fréquentes (BDD Machault, 2005: Natière 1; BDD STVH, 2005: épaves A/B et E)

Les cannelles du *Machault*, aussi appelées chantepleures, étaient situées à proximité les unes des autres, au centre du navire, en 2M110A et 2M116C, dans le même secteur que les deux chandeliers, les mouchettes et le porte-mouchettes en laiton de style anglais (2M116C). L'association contextuelle de ces quelques objets anglais en métal relativement précieux incite à croire qu'ils étaient rangés ensemble. L'hypothèse émise par Ross (1981: 69-70) et Wade (1980: 7) est celle du butin caché en cale ou de pacotilles achetée à titre personnel pour une revente profitable. Dans tous les cas, ces objets neufs pour la plupart n'étaient pas utilisés à bord. L'hypothèse du butin de prise de guerre n'est pas la plus probable, bien qu'elle ait été évoquée par plusieurs chercheurs de Parcs Canada à propos des diverses productions anglaises à bord du *Machault*.

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

Cette classe d'artefact comprend une boîte à tabac et quelques centaines de pipes à fumer. Il s'agit d'objets diagnostiques intéressants à plusieurs égards. La boîte à tabac en laiton a une forme ovale d'environ 16,7 centimètres de longueur. Elle est formée d'un couvercle et d'une boîte gravés sur toutes les faces (Figure 117). Le dessus et le revers de la boîte montrent des scènes du Nouveau Testament accompagnées de texte hollandais, alors que les côtés portent d'autres inscriptions avec des symboles (Woodhead, 1978: 45-46). La

signification de ces gravures n'est pas connue, mais ce type de boîte est typique des productions des Pays-Bas du XVIII^e siècle. Par ailleurs, des boîtes similaires se retrouvent fréquemment sur les navires de la VOC (Gawronski *et al.*, 1992: 370-371). Toutefois, ces mêmes objets étaient également fabriqués en Allemagne. Ils étaient généralement en argent ou en alliage cuivreux et portent des scènes maritimes, domestiques ou le plus souvent religieuses, comme dans le cas présent (Woodhead, 1978: 47).

La boîte a été découverte dans l'opération 2M2, à l'avant du navire et elle appartenait très probablement à un membre de l'équipage, peut-être un marin. Ce type de boîte servait normalement au tabac à priser ou à fumer. Dans ce cas, il semble évident qu'il s'agit d'un objet personnel appartenant à un officier ou un soldat du bord. Plusieurs autres boîtes semblables ont été trouvées sur les épaves de l'*Amsterdam* (1749) et du *Hollandia* (1743) (Cowan, 1975: 294; Mardsen, 1972: 92).

Les pipes à fumer, pour leur part, sont fabriquées à partir d'une terre raffinée blanche particulière qui la distingue des autres terres cuites. Leur fonction usuelle, liée spécifiquement à l'usage du tabac, est également bien distincte et c'est pourquoi ces objets sont traités à part des autres terres. Les pâtes de celles retrouvées sur le *Machault* n'ont pas de caractéristiques particulières qui méritent d'être soulignées. Ce groupe d'artefacts compte quelque 5368 fragments, pour un nombre minimal d'individus calculé à 915 pipes (Wade, 1980: 10). Sur ce lot, 348 fragments sont identifiables à trois types distincts, grâce à leur forme, un décor ou une marque. La grande majorité de ceux-ci, soit 328 pipes sur 348 (94,25%), sans trace d'usure, portent un cartouche circulaire sur le côté droit du fourneau dans lequel sont imprimées les lettres « R », « TIP » et « PET » superposées (Figure 117). Cette marque désigne une piperie anglaise de Bristol, propriété de Robert Tippet et sa famille, dont l'activité est documentée depuis 1660 jusque vers 1720. La production semble toutefois se poursuivre, puisque ces pipes se retrouvent sur de nombreux sites archéologiques anglais et français en Amérique jusqu'en 1760 (Bradley, 1983a: 4).

À l'intérieur du lot des pipes de R. Tippet, il existe trois styles distincts selon la forme du cartouche et le décor du fourneau. Les deux premiers sont sans décor, mais le cartouche du style 1 est plus grand et mieux appliqué que celui de style 2 (Bradley, 1983a: 4). Le dernier modèle de pipe possède un fourneau avec des décors floraux symétriques

composés, à l'arrière, d'une grande feuille nervurée et, à l'avant, d'un motif de paires de feuilles et de fleurs « en cloche » (Bradley, 1983a: 4). Ces pipes sont légèrement plus droites et avec un fourneau plus petit que la forme typique très populaire au XVIII^e siècle appelée *West Country*. La longueur des tuyaux, en accord avec les règlements de l'époque concernant l'exportation en Amérique, ne dépasse pas 8 pouces anglais (20,3 cm) (Bradley, 1983a: 3).

La plus grande part des pipes R. Tippet a été retrouvée dans l'opération 2M110 et autour, dans les carrés 2M4, 2M2 et 2M17 (BDD Machault, 2005: Tbl Assemble; Wade, 1980: 10-11). Les données sur lesquelles C. Bradley (1983a: 6) fonde son analyse offrent cependant une distribution beaucoup plus éclatée (Figure 118). Il apparaît ainsi que la distribution des pipes va du milieu tribord (2M110 et 2M111) jusqu'à l'avant bâbord (2M1, 2M5 et 2M7), en demi-cercle. Au-delà de cette zone, le nombre de fragments diminue rapidement. Plutôt que d'être le reflet de la position des pipes à bord avant le naufrage, cette configuration semble être la résultante d'une dynamique de site liée à de multiples facteurs environnementaux : glaces, vents, courant et marées. Cette distribution particulière s'explique probablement par la légèreté relative des pipes et par leur position élevée dans le chargement.

Malgré cela, le grand nombre de pipes « R. Tippet » démontre qu'il s'agit bien d'une cargaison destinée à la vente. Contrairement à ce qu'affirme B. Wade (1980: 11), C. Bradley (1983a: 6) indique qu'elles ne présentent pas d'indice d'utilisation. Dans tous les cas, au vu de l'homogénéité de l'ensemble et de leur concentration spatiale, il est probable que ces pipes se trouvaient dans une seule caisse, située au milieu du navire, dans la cale ou l'entrepont.

Enfin, la collection comprend également au moins sept pipes à effigie, une pipe marquée « TD » et un tuyau décoré à la molette. Les pipes à effigie sont attribuées à Gotfried Aust, un pipier d'origine morave en activité à Bethabara, en Caroline du Nord, entre 1755 et 1771 (Bradley, 1983a: 5). Deux des sept exemplaires montrent des traces claires d'utilisation. Quant au type « TD », il n'est représenté que par un fragment de fourneau de forme typique anglaise (Bradley, 1983a: 5). Cet exemplaire pourrait être une production de Thomas Domer de Londres, actif de 1755 à la fin du XVIII^e siècle (Drouin et

Savard, 1990 137). Ce type aussi porte des traces d'utilisation. Enfin, la dernière pipe est un tuyau décoré à la molette qui semble être d'inspiration hollandaise, sans certitude.

Ces trois derniers types, contrairement au premier, ne constituent pas une portion du chargement, mais plutôt des possessions personnelles. Les exemplaires des Carolines peuvent avoir été achetés par des marins à Louisbourg ou Québec, où on les a trouvés en quantité. Hormis le fourneau « TD », découvert dans la sous-opération 2M115B, ces pipes étaient localisées dans le même secteur que celles de marque « R. Tippet » (Bradley, 1983a: 6).

2.4 Contenants

La classe fonctionnelle des contenants regroupe tous les objets destinés à renfermer diverses matières à consommer, à transporter ou à conserver. Elle comprend donc la vaisselle de table aussi bien que les récipients culinaires, les tonneaux et beaucoup d'autres contenants utilitaires. Même si cette classe des contenants ne réfère pas à une fonction aussi précise que celles des outils et des ustensiles de consommation, elle a l'avantage d'éviter le piège des identifications douteuses de contenants souvent multifonctionnels (bouteilles « à vin », tonneaux, etc.) que seul un examen détaillé permet d'appréhender.

Suivant les travaux de J. Gawronski (1992), elle se fonde sur des critères essentiellement physiques. Donc, au sein de cette classe très large, les artefacts sont catégorisés d'abord selon leur matériau, soit en céramique commune, en faïence, en porcelaine, en grès, en verre, en métal ou en bois. Enfin, chacune de ces sous-classes de matériau se trouve encore divisée en fonction de critères plus précis (Annexe 1). L'objectif en est de considérer ces ensembles d'objets comme des productions provenant d'un atelier ou d'une région productrice précise. Notre démarche permet ainsi de faciliter l'interprétation des ensembles archéologiques et aussi la mise en évidence des espaces commerciaux.

2.4.1 Les contenants en terre cuite commune

Terre cuite blanchâtre à glaçure plombifère verte – style de Sadirac (M 1.1.2.4 ; Gusset : t.c.g. 11.1 ; Barton : pâte M1)

Ce type de céramique commune est le second en importance dans la collection du *Machault*, toutefois il s'agit du groupe avec la plus grande diversité de formes (Figure 120). Cette production à une pâte de couleur chamois crème ou rosée assez fine, sans chamotte ajoutée, mais avec quelques petites particules rouges (ferrugineuses). Elle est douce comme de la craie au toucher. Les formes sont tournées de manière peu soignée et détachées du tour avec un fil métallique. Sur les pichets, les anses sont pressées dans un moule et appliquées à la lèvre et au bas du corps des contenants (Barton, 1978: 47).

Toutes les pièces de ce type sont couvertes d'une glaçure au plomb épaisse de couleur vert pomme à vert olive, sans autre décor, sauf quelques taches provoquées à la cuisson par des impuretés de fer dans la pâte. La glaçure d'aspect souvent mouchetée a été appliquée par trempage et elle couvre entièrement chaque objet, hormis la base. Dans certains cas, elle tire davantage vers le jaune, probablement à cause de conditions de cuisson particulières (Barton, 1978: 49). Quelques pièces montrent qu'elles en touchaient d'autres au moment de la cuisson, par l'absence de glaçure à tel ou tel endroit (Barton, 1978: 48).

Ce groupe de terre cuite vernissée verte comprend un ensemble de pichets de cinq tailles différentes (formes 1 à 5), les plus grands servant peut-être au stockage, les autres au service des liquides (Figure 119). Une cruche (forme 6) complète cet ensemble de formes destinées aux liquides (forme 6) et Un grand nombre d'écuelles sans oreille dites « à rebord épais » (forme 12) et une seule avec oreille (forme 8) ont aussi été découverts (Gusset, 1979: 10, 13-14). Ces vaisselles sont très répandues en Europe au XVIII^e siècle et servaient comme récipient individuel lors des repas. Les poêlons (forme 10), les terrines avec ou sans anses (formes 9, 11), et les huguenotes avec leur couvercles (formes 13 et 14) sont normalement associées à la préparation des aliments (Figure 120). Enfin, différentes jarres (formes 15 à 17) de stockage complètent l'ensemble des terres vernissées vertes, avec quelques plats à barbe (forme 7) (Gusset, 1979: 15-18).

Ce type de vaisselle très répandu sur les sites coloniaux français est originaire de la commune de Sadirac, située à quelques 25 kilomètres de Bordeaux, dans une région rurale appelée l'Entre-deux-Mers pour ce qu'elle est enserrée par les estuaires de la Dordogne et de la Gironde. Malgré l'incertitude qui planait sur l'origine du type il y a encore quelques

années (Brassard et Leclerc, 2001: 28-29), les pièces en présence sont facilement identifiables aux ateliers du groupe de Sadirac par le matériau (pâte et glaçure) aussi bien que les formes (Régaldo-Saint Blancard, 2005). Les pichets « à bec dégagé » munis d'une lèvre en double bourrelet et la « cruche à anneau » du *Machault* en particulier sont identiques à ceux découverts sur les différents sites potiers sadiracais (Régaldo-Saint Blancard, 1989a: 94-95, 98-99). La lèvre repliée avec un vide dessous observée sur certaines terrines est également une caractéristique bien typique des productions bordelaises (Régaldo-Saint Blancard, 2005).

Cette production totalise 310 objets au moins sur 3022 tessons identifiables, pour un poids total de 296,24 kg. L'ensemble, bien qu'il soit important et varié, a donc un poids très inférieur à celui du type céramique suivant. Les formes des terres vernissées vertes les plus fréquentes sont les écuelles à rebord épais (forme 12) et les pichets considérés ensembles (formes 1 à 5), comptant chacune un nombre minimal d'individus proche de la centaine. La troisième forme en importance est celle des poêlons (forme 10) avec 20 individus (Gusset, 1979: 4-6).

Les pichets et les écuelles sont fortement concentrés à l'avant du côté bâbord, dans la sous-opération 2M3, puis plus faiblement en 2M2, sauf le pichet unique de taille 5 (forme 5), situé en 2M23 (Figure 122). Les terrines et les poêlons ont une distribution similaire, même si les seconds sont plus nombreux dans le carré 2M2 que dans le carré 2M3. Les autres formes ne répondent pas nécessairement à la même logique de distribution. Les cruches et les jarres se retrouvent davantage en 2M6, 2M9 et 2M16, c'est-à-dire en avant et en arrière du foyer principal des céramiques communes, alors que les fragments de plats à barbe ont été retrouvés surtout en 2M4 et 2M19. Par rapport au type précédent, très peu de tessons ont été retrouvés du côté tribord de l'épave, dans les sous-opérations 104 à 112 (Gusset, 1979: tableau 4).

Au regard de l'uniformité de la production et de la concentration du matériel à l'avant bâbord de l'épave, il appert que ces céramiques faisaient partie de la cargaison du navire (Gusset, 1979: 26). Si rien n'indique que les assiettes ou les jattes étaient empilées, il semble que le caractère plutôt imprécis des notes de fouilles puisse être mis en cause. Il est

donc raisonnable de croire que ces céramiques étaient emballées à l'origine dans des tonneaux ou des caisses.

Terre cuite rouge, engobée de blanc, à glaçure plombifère transparente décorée vert et brun – style du Midi Toulousain (Giroussens) (MJ.1.3.3 ; Gusset : T.C.G. 102.1; Barton : pâte M2).

Le type de céramique commune le plus important en quantité sur l'épave du *Machault* est une production en terre cuite recouverte d'engobe blanc, décorée et vernissée (Figure 122). Son corps, de couleur rouge brique et légèrement sableux, contient de gros cristaux de quartz irréguliers, quoique peu nombreux. Il s'y trouve aussi des éclats de mica répartis de façon régulière dans la pâte. Les objets sont tournés avec beaucoup de soin pour des pièces de terre cuite commune. Elles sont couvertes d'un engobe blanc à l'intérieur débordant légèrement sur l'extérieur et décoré à la come en vert et brun (Barton, 1978: 55).

Les pièces sont finalement recouvertes d'une glaçure plombifère transparente, à l'intérieur seulement ou le plus souvent jusque sur le bord extérieur. L'incendie du *Machault* a eu pour effet de noircir la surface de la majorité des pièces, masquant ainsi le détail des motifs. Les couleurs sont altérées ou effacées, alors que la glaçure est noircie ou simplement écaillée (Barton, 1978: 55). Les motifs varient assez peu dans l'ensemble, même s'ils n'ont pu être observés que sur quelques pièces. La spirale est le décor central le plus commun à cet ensemble. Il orne, entre autres, le centre de presque toutes les petites formes (assiettes et bols) (Barton, 1978: 55-57). Des oiseaux ou d'autres symboles non identifiables ont aussi été observés. De façon générale, cette production montre un motif central entouré d'une frise de points, de hachures ou de vaguelettes encadrées de deux lignes. Le marli est décoré d'une ligne en zigzag plus ou moins serrée et encadrée de deux lignes épaisses (Barton, 1978: 55-57).

Les formes représentées sont limitées au regard des quantités présentes, bien que chaque forme comprenne des exemples de tailles variables (Figure 123). Il d'agit principalement d'assiettes basses (forme 23a-g) ou profondes (forme 22), de jattes décorées de deux formats (formes 20 et 21) et de grandes jattes dites « à la tulipe » (forme 19). Il faut

également compter un exemplaire unique d'un plat de service dit « à l'oiseau » (forme 36) (Gusset, 1979: 6-7, 9-12).

Du fait de leur apparence soignée, ces pièces devaient coûter relativement cher pour de la vaisselle en simple terre cuite, même si la glaçure est fragile. Il est intéressant de constater que les plats, les assiettes et les jattes forment des ensembles vaisseliers, comme on en retrouve pour les faïences à la même époque. Normalement, les céramiques communes des sites archéologiques terrestres ne forment pas de service complet. Elles sont plutôt achetées à la pièce, puisque les consommateurs de ces produits ont souvent des revenus modestes (Gusset, 1979: 28). Dans le cas présent, on aurait pu offrir au client plusieurs pièces du même style ou bien les vendre à l'unité.

L'origine de ces pièces n'était pas connue avec exactitude jusqu'à récemment, même si elles se retrouvaient sur tous les sites archéologiques canadiens de référence, notamment à Louisbourg (Barton, 1981: type L9). Des recherches récentes permettent maintenant d'identifier ce type aux productions du Midi toulousain de la première moitié du XVIII^e siècle (Figure 124). Le matériau, la forme et les décors des assiettes sont à rattacher plus précisément aux ateliers de Giroussens, près de Toulouse, dans l'arrière-pays bordelais (Ahlseil de Toulza, 2007; Cognet et Arcangeli-Pourraz, 2000; Costes et Deschamps, 2001). Nous avons pu observer des pièces exactement identiques et d'autres similaires au Musée de Rabastens, tout près de Giroussens (Ahlseil de Toulza, 2007).

Des assiettes similaires proviennent de plusieurs épaves et de sites maritimes et terrestres en France et au Canada (Barton, 1981: type L11; Lapointe et Lueger, 1997: 192).. Les productions peintes de qualité du Midi toulousain ont eu une diffusion très large au XVII^e et XVIII^e siècle, comme le démontre leur forte présence en Aquitaine et en Amérique française (Costes et Deschamps, 2001: 33-35). Elles se trouvent à Louisbourg (1720-1760), dans les latrines de la maison Estèbe et Boisseaux, puis celles de la maison Perthuis (1683-1701) à Québec (Moussette, 1996: type 4.2.7.4, p. 52) (Lapointe et Lueger, 1997: type 4 et 10, p. 187-188, 193) (Barton, 1981: types L9 et L12; Costes et Deschamps, 2001). Les productions de Giroussens se retrouvent jusqu'au fort Chambly et même à Michilimackinac, aux confins continentaux de la Nouvelle-France (Jefferson Miller II et

Stone, 1970: type C, p. 56). Il semble au surplus que ces productions se retrouvent à Belle-Île, en Nouvelle-Écosse, et au monastère des Récollets à Québec (Arcangeli, 2006).

La collection du *Machault* est sans conteste le plus important ensemble connu, puisqu'il comprend 113 objets complets ou partiellement complets et quelques 8197 tessons identifiables représentant au minimum 504 objets¹⁷. De ce nombre, plus de la moitié (soit 314 individus) correspond à des assiettes basses de la forme 23. Le poids total des tessons de ce type de céramique est de 423,69 kg, ce qui en fait de loin la catégorie de céramique la plus importante de la collection du *Machault* (Gusset, 1979: tableau 3). Ces terres cuites grossières décorées vert et brun de Giroussens sont concentrées principalement dans la sous-opération 2M3 et les carrés l'entourant (Figure 125). Les assiettes basses destinées à la table (forme 23) étaient concentrées dans ce même carré, à l'avant bâbord du navire, mais aussi dans les carrés 2M1 et 2M105. Les assiettes profondes (forme 22) sont réparties sur le site de manière plus diffuse que les autres formes, mais toujours dans le même secteur. Elles ont été retrouvées surtout dans les carrés 2M1, 2M6, 2M103 et 2M3 (Gusset, 1979: tableau 3).

D'après le témoignage des fouilleurs, les assiettes basses (forme 23) étaient encore empilées au moment de leur découverte. Des restants de paille et d'une autre matière végétale les entouraient, ce qui indique que ces pièces étaient conditionnées dans des tonneaux ou des caisses (Barton, 1978: 55; Gusset, 1979: 7). Ces assiettes se trouvaient plus bas dans la stratigraphie que les autres pièces du même type et c'est pourquoi elles sont moins dispersées que, par exemple, les assiettes de forme 22. Le caractère uniforme de cette production ainsi que son emballage pour le transport démontre de façon convaincante qu'il s'agissait d'objets de cargaison et non pas de vaisselle de bord. Bien que la fonction usuelle de ces plats et assiettes soit réservée aux usages de la table, leur fonction effective à bord du *Machault* était celle de cargaison payante.

¹⁷ Le nombre minimal d'individu calculé par G. Gusset (1979) est fondé sur le décompte des rebords appartenant à une forme reconnaissable donnée. Il ne s'agit pas d'un estimé en fonction du poids ou du nombre de fragments, mais bien d'un nombre minimum.

Terre cuite rouge à glaçure plombifère transparente décorée de pastillage à l'engobe blanc – style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.3 ; Gusset : t.c.g. 101.1 ; Barton : type divers 1)

Cette production ne comprend qu'une seule forme : il s'agit d'assiettes basses (forme 28) engobée avec des décors à pois blancs sous la glaçure (Figure 126). Le pâte est rouge brique, grossière et poreuse, avec des particules fines de quartz (Barton, 1978: 61). Les pièces semblent être tournées sur un tour concave afin de créer un enfoncement sous l'objet. Le travail est grossier et les pièces ont cuit debout dans le four. Elles sont presque toutes décorées à l'engobe blanc de points ou de cercles formés de points (motif « *circles of dots* ») sur un fond brun uni. Ce dernier décor était peut-être exécuté à l'aide d'un outil, considérant qu'il est de facture très régulière. La majorité des pièces ont vu leur forme et leur couleur affectées par l'incendie du navire. Plusieurs sont gauchies et déformées, puis complètement noircies. Ces pièces étaient couvertes d'une glaçure au plomb transparente à l'origine, mais l'incendie a grandement endommagé le vernis (Barton, 1978: 62).

G. Gusset (1979: 5) considère que le décor « à pois » et la pâte de ces céramiques les identifient aux produits de Saintonge, en particuliers à ceux bien connus de La Chapelle-des-Pots. Si nous avons pu observer ces décors à *La maison du potier* du village de La Chapelle-des-Pots en Charente-Maritime, des recherches récentes démontrent que ce décor était aussi utilisé par les potiers du Midi toulousain. Ainsi, selon A. Costes et L. Deschamps, ces assiettes proviennent probablement de Giroussens ou de Lomagne, sinon de Cox ou de Saint-Thomas (Costes et Deschamps, 2001: 35).

Trois cent cinquante sept tessons identifiables (3,87 kg) ont été découverts sur l'épave, dont aucun objet complet ou partiel (Figure 127). Par contre, le nombre d'individu minimal est de 27 assiettes. Cette céramique est distribuée de façon plus diffuse que les autres, puisque les cinq sous-opérations les plus riches, 2M1 et 2M105, 2M106, 2M107 et 2M110, ne contiennent que 60% du poids total des tessons et qu'aucune d'entre-elles ne concentre plus de 14% du poids (Gusset, 1979: tableaux 3 et 4).

Ces assiettes sont toutes identiques et d'un seul module, de 4 cm de hauteur et 11 cm de largeur. Bien que leur répartition soit plus diffuse que celle des productions précédentes, la découverte d'un ensemble aussi homogène concentré à l'avant du navire

permet de les identifier à coup sur comme une marchandise. Nous expliquons la répartition diffuse des pièces par le fait qu'elles étaient plus exposées que les autres, c'est-à-dire situées au dessus du chargement dans la cale ou du côté tribord, lorsque le navire s'est désintégrer.

Terre cuite rouge à glaçure incolore rudimentaire - style du Midi toulousain (Lomagne) (M 1.1.2.8 ; Gusset : t.c.g. 12.1 ; Barton : pâte M3)

Cette production, bien qu'elle soit assez importante en quantité et en poids, n'est représentée que par deux types de contenant : des marmites globulaires et quelques grandes jarres (Figure 128). La pâte des récipients est dure, légèrement sableuse et elle contient de petits cristaux de quartz et des particules de mica. Selon Barton, ce caractère la rapproche des productions précédentes (Gusset t.c.g. 102.1, Barton M2), attribuées aux officines de Giroussens, dans le Midi toulousain. Le corps des présentes céramiques est de couleur rouge brique ou chamois foncé, selon la cuisson (Barton, 1978: 58-59).

Les marmites globulaires retrouvées en grand nombre sont de deux tailles (formes 24 et 25 de Barton), mais de forme identique. Elles portent deux anses fixées au rebord et à la panse de manière soignée ; leur fond est concave, mais légèrement aplati. Les bords présentent un ressaut intérieur caractéristique, cependant aucun couvercle correspondant n'a été découvert. L'utilisation de couvercles métalliques est peu probable, même si le *Machault* en a livré plusieurs dans le même secteur (2M3) (Gusset, 1979: 15-16; Woodhead, 1978). À Louisbourg, ces « oules » étaient accompagnées de leur couvercle en terre (Barton, 1981: 22-23). Ces objets ne portent aucun décor, sauf une glaçure au plomb très mince autour du bord à l'intérieur et aussi un peu à l'extérieur. La glaçure est transparente, avec une teinte jaunâtre ou verdâtre. Quelques pièces sont également vernissées très sommairement dans le fond. Ayant été cuites les unes sur les autres, ces marmites montrent parfois une couche de glaçure volatilisée sur leur base (Barton, 1978: 59).

Les jarres (formes 26 et 27) sont de grands récipients tournés auxquels on a ajouté un pied taillé. La pâte est identique à celle des marmites, sauf qu'elle est plus vitrifiée et sans glaçure ou décor (Barton, 1978: 60). Des marques ont été retrouvées sur quatre

d'entre-elles : trois d'un style et une seule d'un autre. Dans le premier style, la marque est un « B » stylisé appliqué à l'envers, alors que dans le second il s'agit d'un « B » suivi d'un symbole assimilable à un « 4 », un « A » ou un « X », à l'envers toujours (Barton, 1978: 60). Comme les pièces devaient être séchées et cuites tête en bas, ces lettres pourraient correspondre à une marque de potier. Toutefois, « B », « BA » et « B4 » ou « BX » font aussi penser à la ville de Bordeaux, par laquelle ces jarres auraient nécessairement transité. Elles devaient servir au stockage des denrées sèches ou semi-liquides, comme les fruits secs, les viandes salées ou marinées, etc. (Gusset, 1979: 19).

Ce type de productions est attribuée depuis peu aux ateliers du Midi toulousain, dans le sud-ouest de la France, où plusieurs sites potiers ont été fouillés et inventoriés récemment (Cognet et Arcangeli-Pourraz, 2000; Deschamps, 2000; Picart, 1997; 1999). Des marmites similaires proviennent de plusieurs épaves et de sites maritimes et terrestres en France et au Canada (Barton, 1981: type L11; Lapointe et Lueger, 1997: 192). Cependant, la collection du *Machault* constitue le plus important ensemble connu, dépassant en nombre la collection issue de la fouille des sites potiers eux-mêmes (Picart, 1997: 83). Alain Costes et Liliane Deschamps identifient ces oules ou marmites au centre potier de Lomagne plutôt que Cox, par leur forme (Costes et Deschamps, 2001), même si Joseph Picart croit qu'elles proviennent des ateliers de Cox (Picart, 2007: com. pers.). Contrairement aux marmites culinaires, les grandes jarres ne sont pas des formes connues à Cox ni ailleurs dans le Midi toulousain (Picart, 1997), cela même si elles ont aussi été retrouvées sur d'autres sites canadiens (Gusset, 1979: 19). Elles étaient peut-être produites à Bordeaux même, sinon à Toulouse, à des endroits jamais fouillés.

Le *Machault* a livré quelque 1714 fragments assimilables à la production des ateliers de la Lomagne, pour un poids total de 124,64 kg. Seuls trois objets ont été retrouvés partiellement complets, cependant les formes des jarres et des marmites sont bien définies. Les « pots à cuire » (Gusset, 1979: 16) ou marmites culinaires existent en deux modules. Le plus grand (forme 24) compte au minimum 43 individus, alors que le plus petit (forme 25) en compte au moins 40. Les jarres sont beaucoup moins nombreuses et ne comportent que quelques individus. Bien que quatre marques aient été dénombrées, le nombre minimal d'individus est de trois, ainsi plusieurs marques pourraient apparaître sur une même jarre.

Ces trois formes se trouvaient à l'avant bâbord du navire. Les marmites de grande taille (forme 24) se concentrent en 2M2, puis en 2M17, 2M3, 2M16 et 2M18, alors que les plus petites (forme 25), se retrouvent surtout en 2M2, puis en 2M3, 2M15 et 2M18 (Gusset, 1979: tableau 4) (Figure 129). Leurs aires de répartition diffèrent donc à peine, mais la forme 24 est plus concentrée en 2M2 (42%) que la forme 25 (35%). Cette différence de répartition peut s'expliquer par le fait que les premières se trouvaient sous les secondes au moment du naufrage. Les jarres (formes 26 et 27) ont une distribution bien distincte des marmites. Elles ont été découvertes presque exclusivement dans la sous-opération 2M9 (92%), à l'avant centre du navire (Gusset, 1979: tableau 3).

Terre cuite rouge engobée de blanc et vernissée à décor à la corne vert – style du Midi toulousain (Lomagne) (M 1.1.3.3 ; Gusset : t.c.g. 105.1 ; Barton : type divers 3)

La production de terre cuite engobée de blanc et décorée est la troisième en importance sur le site en termes de nombre minimal d'individus (NMI) et la quatrième en termes de poids. Cependant, elle n'est représentée que par une seule forme : une assiette basse (Figure 130, forme 30) creuse à marli d'aspect similaire à la forme 23 (Gusset : t.c.g. 102.1). Elle est aussi au second rang d'importance à la suite de cette dernière, avec un poids de 26,26 kg et un minimum de 101 individus. Ces pièces étaient couvertes à l'origine d'une glaçure transparente au plomb endommagée dans presque tous les cas par l'incendie du bord (Barton, 1978: type divers 3).

Ces assiettes basses ont un corps dur et de couleur rose/rouge pâle, légèrement vacuolaire, avec aucune inclusion visible. La surface est de couleur chamois riche ou saumon. Ces assiettes creuses montrent un creux central prononcé à l'intérieur et un léger enfoncement à l'extérieur. Les bords sont presque droits et évasés et le rebord est épais et marqué à l'extérieur par un fort ressaut. Les dimensions des assiettes sont peu variables en hauteur (entre 3,5 et 4,5 cm), avec un diamètre constant de 10,5 cm (Barton, 1978: 62).

Les pièces sont décorées de motifs en vert sur un fond d'engobe blanc préalablement badigeonné à l'intérieur des pièces. Deux décors sont observables autour d'un motif central formé de hachures évoquant un « bouquet étoilé de feuilles de fougère très schématisées cernées par des lignes de tirets » (Morlat *et al.*, 2001: 16). Pour quelques

uns, le côté intérieur du plat est décoré d'une bande formée de deux lignes entre lesquelles se trouvent un quadrillage de lignes obliques vert et brun. Pour les autres, la même bande formée de deux lignes est vide, sauf que des hachures radiales sont apposées côte à côte, en groupes de quatre ou cinq, en quelques endroits autour du centre (Barton, 1978: 62-64). Des pièces similaires sont connues à la place Royale de Québec (Lapointe et Lueger, 1997: 204) et à Louisbourg (Barton, 1978: 64). Leur lieu de production à Lomagne, près de Toulouse, n'a été déterminé que dernièrement grâce aux travaux dans la région toulousaine (Arcangeli, 2006; Costes et Deschamps, 2001).

Les ateliers de Cox produisaient une céramique de table de matériau et de forme similaire à aux assiettes du *Machault*, en plus des marmites culinaires (formes 24 et 25) et des grandes jarres de stockage (formes 26 et 27) dont il déjà été question plus haut. Toutefois, le répertoire des motifs de Cox comprend surtout des décors floraux stylisés (souvent rayonnants, zoomorphes ou anthropomorphes) qui disparaissent complètement au début du XVIII^e siècle. Les quelques motifs géométriques répertoriés ne comprennent pas de décors de hachures (Picart, 1997: 52-55). À l'inverse, les ateliers de Lomagne situés à quelques kilomètres de Cox produisaient des assiettes avec des motifs rigoureusement identiques à ceux observables sur le *Machault* (Costes et Deschamps, 2001; Morlat et al., 2001). Cet ensemble d'assiettes est donc attribué aux productions du Midi toulousain et plus précisément à celles de Lomagne (Deschamps, 2007: com. pers.).

Les assiettes basses de forme 30 sont concentrées légèrement en retrait de l'ensemble des céramiques communes du *Machault* (Figure 131). La concentration principale (54%) de cette production est au-dessus de la quille du navire, près de l'avant, dans les trois sous-opérations suivantes : 2M105, 2M1 et 2M107 (Gusset, 1979: 7, tableaux 3 et 4). Cette vaisselle n'a pas été observée empilée, mais il est clair qu'elle faisait partie de la cargaison, vu sa concentration et son grand nombre.

Terre cuite rouge à décor à l'engobe blanc et glaçure plombifère transparente – style l'Huveaune (Marseille) (M 1.1.2.6 ; Gusset : T.C.G. 103.1 ; Barton : type divers 2)

Ce type correspond à un bol unique ou plutôt à une jatte (forme 29) en terre cuite à décor marbré blanc recouvert d'une glaçure transparente au plomb. Sa pâte rouge foncé est

dure, dense et légèrement sableuse. Il s'agit d'un plat creux aux parois évasées concave, avec une lèvre de forme triangulaire soulignée d'un ressaut à l'extérieur (Figure 132). Il est décoré à l'engobe blanc alors que l'argile est encore humide, puis secoué légèrement pour créer le décor marbré. L'effet obtenu est un décor blanc ou blanc jaunâtre sur un fond rouge foncé (Barton, 1978: 62).

De belle apparence, la jatte provient sans conteste des ateliers de l'Huveaune, dans le Midi de la France, entre Aubagne et Marseille. Elle devait servir au service des aliments plutôt que de récipient individuel, vu sa taille. Trois fragments identifiables (1,65 kg) forment cette seule jatte au profil complet. Ils proviennent du carré 2M37, bien loin de la concentration du chargement de céramiques, à l'arrière du navire (Gusset, 1979: tableau 3). Cette donnée et l'unicité de la pièce incite à la considérer comme la propriété personnelle d'un membre de l'équipage assez aisé, sinon comme une pièce de vaisselle du navire.

Terre cuite rouge engobée de blanc et vernissée à décor à sgraffito – style d'Huveaune (Marseille) (M 1.1.3.6 ; Gusset : T.C.G. 103.2)

Cette production comprend seulement deux fragments identifiables pour un seul individu minimal. Cependant la forme n'est pas connue. K. Barton (1978) ne considère pas cette production dans son analyse des terre cuites grossières du *Machault* alors que G. Gusset (1979: 5) ne fait que mentionner son existence dans un tableau de synthèse.

Il s'agit d'une terre rouge engobée de blanc et décorée de vert et de brun avec des incisions dans le style des productions des abords de l'Huveaune en Provence, à quelques kilomètres de Marseille (Brassard et Leclerc, 2001: 53-54). Cependant, ces pièces pourraient aussi bien provenir de l'un des ateliers du Midi toulousain, puisque quelques décors à *sgraffite* y ont été découverts notamment à Cox et en Lomagne, où nous avons pu observer quelques exemplaires au sein des tessonniers (Deschamps, 2007: com. pers.; Picart, 2007: com. pers.).

Terre cuite grossière rosée à glaçure incolore tachetée - style de Vallauris (M 1.1.2.3 ; Gusset : T.C.G. 13.1 ; Barton : type divers 5)

Ce type de céramique commune du *Machault* comprend quelques tessons représentant seulement deux marmites globulaires à fond plat portant une seule anse plate piriforme attachée à la panse en deux endroits (Barton, 1978: 65). Cette production bien connue a une pâte souvent qualifiée de grossière, tendre et peu homogène, avec des inclusions de sable de quartz, de mica et des particules blanches et rouges plus grosses (Brassard et Leclerc, 2001: 26). Il s'agit de marmites utilisées pour la cuisson des aliments sur un feu lent ou des braises (Brassard et Leclerc, 2001: 26; Petrucci, 1999: 525).

Dix-sept fragments de ces marmites ou « pots à cuir » (forme 35) ont été découverts sur la *Machault*, pour un poids total de 0,46 kg. Aucun objet n'est complet ni même partiel, mais les quelques tessons retrouvés permettent d'établir le diamètre des rebords à entre 8 et 10 centimètres (Gusset, 1979: 16). La forme des objets est connue grâce à des marmites de même facture trouvées à Louisbourg et au fort Beauséjour (Brassard et Leclerc, 2001: 26). Les quelques rares fragments sont répartis dans dix carrés dans la moitié avant du navire, de 2M1 à 2M114, bien que la proportion la plus importante provienne de 2M4.

La rareté des marmites de Vallauris sur le site ainsi que la diffusion relativement grande des tessons malgré leur petit nombre incite à considérer cette forme comme faisant partie de l'équipement de bord du navire. En effet, sur l'ensemble des épaves à l'étude, ce type d'objet est généralement d'usage collectif. Toutefois, il est d'un usage assez peu logique à bord d'un navire, alors que les chaudrons en métal de grande taille seraient beaucoup plus appropriés. Ces marmites se trouvaient peut-être à proximité du four, sur le pont principal à l'avant, au moment du sabordage.

Terre cuite rouge à glaçure brune au manganèse – style de Ligurie (M 1.1.2.1 ; Gusset : t.c.g. 107.1 ; Barton : type divers 4)

Le dernier type de céramique commune retrouvé sur le *Machault* est le seul groupe « étranger ». Cette production en terre rouge fine s'apparentant à de la faïence brune provient de Ligurie en Italie du Nord, dans l'arrière-pays de Gênes (Figure 133). Elle est couverte d'une glaçure brune de belle qualité décorée de traînées noires au manganèse. Ces objets sont d'une pâte raffinée dure et sans inclusion, de belle facture (Barton, 1978: 64-65). L'ensemble comprend des assiettes (forme 32) avec un ressaut interne probablement

conçu pour recevoir un couvercle (forme 31). Il inclut aussi des assiettes basses (forme 33) très évasées et deux fragments d'oreilles d'écuelle (forme 34) (Gusset, 1979: 8-11).

Ces céramiques servaient ordinairement au service et à la consommation des aliments à table. L'assiette avec son couvercle devaient permettre de garder chaud les aliments servis. Sans doute cette vaisselle représente-t-elle la plus raffinée et la plus chère des productions en terre cuite retrouvée sur l'épave (Gusset, 1979: 8-9). Il s'agit d'une production d'Italie du Nord bien connue sous le nom de « terre cuite d'Albisola ».

Un total de 766 fragments de ce type ont été répertoriés (107.1) pour un poids total de 7,54 kg. Bien qu'aucune forme complète ne subsiste, ce groupe compte au minimum 40 assiettes basses à couvercle (formes 31-32), 13 assiettes basses (forme 33) et une écuelle « à oreilles » (forme 34) (Gusset, 1979: 8-9). Les terres d'Albisola se concentrent à l'avant bâbord du navire, mais les formes ne sont pas toutes distribuées de la même façon (Figure 134). L'assiette basse et son couvercle, dont certains exemplaires ont été retrouvés empilés lors de la fouille, se concentrent en 2M1 et 2M105, alors que l'assiette basse (forme 33) se situe surtout dans les sous-opérations 2M105 et 2M110. Seuls deux tessons d'écuelle (forme 34) ont survécu. Ils se trouvaient dans les carrés 2M25 et 2M105 (Gusset, 1979: tableaux 3 et 4).

Cette production est considérée comme une part de la cargaison, puisque des assiettes étaient empilées, mais aussi à cause de sa concentration dans l'espace de quelques carrés, sauf l'écuelle. Cette dernière forme pourrait tout aussi bien faire partie du mobilier de bord, puisqu'elle est la seule écuelle d'Albisola retrouvée, au milieu du navire, en 2M25.

Au terme de cette analyse des contenants en céramique commune provenant du *Machault*, il est déjà possible de remarquer quelques tendances évidentes. On remarque premièrement que la grande majorité des terres communes est associée à la catégorie fonctionnelle de la cargaison. La collection comprend en effet des séries d'objets identiques en grande quantité, parfois observé *in situ* rangés en piles dans les restes de caisses bourrées de paille. En second, l'identification de ces céramiques permet de voir d'ores et déjà des liens économiques qui convergent vers Bordeaux d'aussi loin que le Provence et la Ligurie. Dans l'ordre, Bordeaux et Toulouse, La Rochelle, Marseille et Gêne sont représentés dans cet assemblage.

2.4.2 Les contenants en faïence

Faïence émaillée anglaise décorée bleue et rouge, à motif de dragon et à sgraffito - de Bow, Lambeth ou Liverpool (M 1.2.1.2).

Le *Machault* a livré un ensemble exceptionnel de 156 bols à décor de dragons en faïence anglaise, qui constituent le groupe de faïence de loin le plus important. Il s'agit de contenants hémisphériques munis d'un pied annulaire droit et court, une forme typiquement chinoise (Figure 135). Ces pièces produites au tour ont une pâte fine chamois, recouverte d'un émail stannifère légèrement bleuté (Long, 1973: 3). Elles ont été cuites à l'envers, comme en témoignent des marques sur leur pied (Blanchette, 1977: 6).

La glaçure et les couleurs des pièces sont très altérées à cause du feu à bord, mais plusieurs demeurent lisibles. Elles sont décorées de motifs d'inspiration chinoise bleu foncé et rouge : des dragons accompagnés de fleurs, de branches et de nuages stylisés. Deux dragons sont peints en bleu et rouge sur les parois extérieures opposées et un autre au fond de chaque bol, avec de nuages. Les branches peintes en bleu sont mises en relief en grattant la couleur bleu foncé pour laisser paraître l'émail dessous (Long, 1973: 3). Ces bols proviennent vraisemblablement des fabriques de Lambeth, de Liverpool ou de Bow (Londres), en Angleterre. Leur style les rapproche de la porcelaine de Bow et de Liverpool des environs de 1755. Par contre, si les *sgraffite* étaient communs à Liverpool et à Lambeth, il semble que la cuisson à l'envers ait été davantage pratiquée à Lambeth qu'ailleurs en Angleterre (Blanchette, 1977: figure 7; Long, 1973: 3-4).

J.-F. Blanchette distingue cinq tailles de bol sur la base des diamètres de pied. Un minimum de 156 individus est répertorié, mais le poids total des tessons est inconnu. Le plus petit exemple reconstruit et mesuré a un pied de 7 centimètres, un bord de 14 centimètres et une hauteur de 6,5 centimètres, alors que l'un des plus grands possède un diamètre de 11 centimètres au pied et de 22 centimètres sur le bord. Il mesure 10 centimètres de hauteur (Blanchette, 1977). Ce rapport de proportion entre le diamètre du pied, celui du bord et la hauteur semble assez constant, quelle que soit la taille de l'objet.

Lors de leur découverte, ces bols étaient empilés les uns sur les autres à l'extrémité avant du navire (Blanchette, 1977: 1), dans seulement deux carrés : 87 dans l'opération

2M9 et 69 dans l'opération 2M6 (Wade, 1980: 6) (Figure 135). Bien que la méthode de conditionnement des pièces ne soit pas connue, il appert qu'il s'agit d'une cargaison laissée en cale lors du sabordage du navire. La concentration en 2M6 et 2M9 des pièces de ce groupe, à la proue du navire, les distingue nettement des céramiques communes aussi embarquées comme marchandises. En effet, ces faïences anglaises devaient être stockées presque contre l'étrave, au centre du navire. Elles auraient glissé vers le sud et l'est lorsque le navire s'est couché sur bâbord.

La séparation très nette entre ces faïences et les terres cuites communes est peut-être l'indice de l'existence d'une cloison entre les deux chargements, disparue au moment des fouilles archéologiques. Toutefois, aucun indice architectural ne permet d'étayer cette hypothèse.

Faïence émaillée française (M 1.2.1.1)

Quarante-trois objets fragmentaires en faïence française ou présumée française, de nature et d'origine diverse, ont été découverts sur le *Machault*. Toutes se présentent selon des formes relativement communes et par conséquent difficiles à identifier avec précision, puisque les faïenceries françaises se copiaient les unes les autres (Rosen, 1995; Rosen, 2006). Au moins 14 formes plates, des assiettes ou des plats de service, ont été dénombrées, contre 28 formes creuses. Ce dernier groupe comprend six bols, cinq soupières et couvercles, un pichet, une soucoupe, un pot à pharmacie, deux pots de chambre, deux bassins ou pots de chambre et deux pots indéterminés (Figure 137). Enfin, sept fragments non comptabilisés sont de forme indéterminée (Blanchette, 1977: 11-21).

À l'inverse du chargement de faïences anglaise, la collection des faïences françaises du *Machault* est hétéroclite, fragmentaire et très disparate. C'est d'ailleurs ce qui nous conduit à l'identifier comme de la vaisselle de bord. Parmi cet ensemble, dont une part pourrait ne pas être française, quelques pièces se rattachent à des productions d'un style connu, voire à des manufactures précises. Nous les traitons en détail dans les lignes qui suivent.

Faïence émaillée française – style de Rouen (Célat : M 1.2.1.1, type 1).

Un seul objet appartient au style de Rouen. Il s'agit de plusieurs fragments d'un plat quadrangulaire ou d'une soucoupe incomplète en faïence polychrome avec des côtés en volutes. L'intérieur est orné de deux traits noirs séparés par des hachures en rouge, des points verts et des motifs comme des éventails rouges (2M113A1-1). Ce type de décors géométriques en frise et l'usage du rouge sont généralement considérés comme rouennais, même s'ils ont été imités par ailleurs (Genêt, 1980; Waselkov et Wathall, 2002).

Faïence émaillée française du sud de la France (M 1.2.1.1) ou du style de Moustier (M 1.2.1.1, type 2).

Un récipient à fond plat en faïence blanche et bleue, au bord ondulé et avec un marli concave provient de Montpellier, de Montauban ou de la région de Moustier. Son corps est crème ou chamois clair et son émail est blanc. Il s'agit d'un objet décoré de lambrequin tracé épais avec quatre lignes parallèles au bord (2M99A4-1). Un autre plat en faïence blanche et bleue un peu similaire, mais au rebord non ondulé, porte un décor de lambrequin avec deux lignes parallèles. Il proviendrait lui aussi du sud-ouest, peut-être de Moustier (2M113A1-3) (Blanchette, 1977: 17-18; Waselkov et Wathall, 2002).

Les fouilles ont également livré un pichet en faïence blanche à décor jaune orangé (Figure 137). L'objet a un bord simple, un col cylindrique, une panse arrondie et un pied annulaire vertical évasé vers l'extérieur. Une anse est présente. Le décor jaune orangé comprend une ligne simple près de la lèvre, des motifs floraux fins sur le col et des lignes verticales sur la panse. D'autres motifs stylisés ornent également l'anse. Ce pichet (2M7B1-7) provient du sud de la France, probablement de Montauban dans le Midi toulousain. Trois plats similaires ont été découverts au fort de Chartres (Brown, 1975: 105, pl. 111).

Un autre fragment décoré en jaune proviendrait lui aussi de la région de Moustier ou plus généralement du sud de la France. Il s'agit d'un plat creux au bord ondulé et évasé, décoré d'une ligne double jaune sur le bord extérieur et de motifs floraux à l'intérieur du bord et au centre. Son diamètre total est évalué à 24 cm (2M45A1-1). Un fragment de couvercle de soupière est décoré en bleu dans le style de Moustier. Son bord est évasé et ondulé. Il porte un motif en lambrequin caractéristique. Peut-être a-t-il même été fait à Moustier même (2M105D1-1) (Blanchette, 1977).

Faïence émaillée du sud-ouest de la France (M 1.2.1.1).

Deux assiettes à fond plat en faïence blanche et bleue (2M9B1-2; 2M102D1-1) sont décorées d'une ligne ondulée à l'intérieur d'un trait double sur le bord. Elles portent un petit décor géométrique central en forme de « X » ou d'étoile, formé de points et de hachures. Ces objets ont un corps de couleur chamois et sont émaillés en entier. Leurs dimensions sont identiques : 23 cm de diamètre au bord et 16,5 cm à la base. Ces pièces proviennent probablement de Montauban, car le motif qui les orne rappelle ceux que nous retrouvons sur la vaisselle de terre cuite commune décorée de la Lomagne, tout près de Montauban (Blanchette, 1977: 17; Costes et Deschamps, 2001; Long, 1973: type B2).

Les deux plats de service (2M5B1-1) en faïence blanche et bleu portent un décor semblable à celui de faïences brunes produites à Sadirac, près de Bordeaux, selon L. Valensi, du Musée d'Aquitaine de Bordeaux (d'après Blanchette, 1977: 13-14). Des pièces identiques proviennent des fouilles du fort de Chartres (Brown, 1975). Les plats ont un rebord ondulé (*shell edge*) concave et un fond plat. Ils sont décorés de lambrequins sur le rebord et d'un motif géométrique floral au centre. Leur pâte a une couleur chamois ou chamois rougeâtre et l'émail est blanc verdâtre. Leur diamètre est évalué à 39 centimètres chacun.

Faïence émaillée française de provenance indéterminée (M 1.2.1.1).

La majorité des autres artefacts en faïence blanche n'a pas de provenance déterminée, parce qu'il s'agit de pièces fabriquées à plusieurs endroits en France. C'est le cas notamment d'un pot à onguent (2M22A3-1) sans décor ou de deux assiettes plates conventionnelles décorées, l'une d'une simple bande bleue (2M21B1-1), l'autre d'une large bande bleu foncé ondulé vers l'intérieur, appliquée sur le marli (2M23B1-1) (Blanchette, 1977).

Il en est de même pour un fragment de pot de chambre circulaire à fond plat, en faïence blanche grisâtre, ne portant aucun décor apparent (2M99A4-4). D'autres tessons étaient trop calcinés pour pouvoir être identifiés d'aucune manière.

Faïence brune française (M 1.2.1.6).

La collection compte enfin également plusieurs objets en faïence brune. La plupart du temps, les pièces de ce type sont représentées par fragments couverts d'une glaçure brune à l'extérieur et d'un émail stannifère à l'intérieur qui déborde un peu sur l'extérieur. Fait inédit donc, le *Machault* a livré des fragments d'une soupière et de trois couvercles entièrement vernissés brun. Ils sont pourtant d'une forme similaire à celles des faïences françaises plus typiques. Des exemples similaires, mais émaillés à l'intérieur, sont connus à Roma à l'Île-du-Prince-Édouard (1732-1745) et au fort Beauséjour (1751-1755) (Blanchette, 1977: 17; Waselkov et Wathall, 2002). Ces pièces sont généralement attribuées aux manufactures de Rouen, qui constituaient le principal pôle de production de faïences brunes. Toutefois, des pièces similaires ont été produites dans la plupart des grandes faïenceries de France.

Considérant le nombre total restreint des faïences françaises sur le *Machault*, il est apparu pertinent de regrouper l'étude de leur répartition afin de dégager un constat d'ensemble significatif. En effet, la grande majorité des productions ne sont représentées que par un tesson, parfois deux, et il serait inutile de tenter de trouver un sens à leur position individuelle. Ainsi, dans l'ensemble, la répartition des faïences françaises apparaît plus diffuse que celles des autres types de céramique considérés jusqu'alors. Toutes proportions gardées, les faïences françaises étaient représentées dans plusieurs carrés à l'arrière et au centre du navire, comme en 2M41, 2M23, 2M102, même si l'avant du navire concentre le plus gros des fragments.

Cependant, il importe de rappeler que la répartition des faïences n'est observable qu'à l'aide de la base de données de Parcs Canada (BDD Machault, 2005). Le poids-céramique des terres émaillées n'y est pas consigné. La seule donnée disponible est donc le nombre de tessons retrouvés au moment de la fouille. Cela implique nécessairement un certain biais dans l'analyse, mais l'exercice se révèle non moins édifiant. Puisque la moitié arrière de l'épave n'a pas été fouillée de manière aussi systématique que l'avant, ces résultats semblent aussi le reflet d'une stratégie de fouille, pressée en fin de projet d'en finir avec le relèvement des structures architecturales (Parcs Canada, 1972: 4; Sullivan, 1979: 1; Zacharchuk et Waddell, 1984: 55-56, 70-72).

Ainsi, si la distribution des faïences française n'est pas entièrement probante, l'hétérogénéité de ces productions et leur petit nombre relatif permettent de les identifier comme de la vaisselle de bord. De par leur nature, ces éléments du service de table coûteux devaient appartenir aux officiers du bord ou à l'armateur du navire. Logiquement, ces céramiques fines devraient être concentrées davantage vers l'arrière des épaves, là où se situaient les quartiers de officiers. La fragmentation des pièces, souvent représentées par un ou deux tessons, de même que leur concentration à l'avant, comme les autres céramiques, amènent J.-F. Blanchette à mettre en doute l'intégrité du site et la validité de toute analyse spatiale. Selon lui, cette distribution reflèterait simplement une dynamique favorisant l'accumulation des objets à l'avant bâbord du navire (Blanchette, 1977: 1).

Cependant, de l'avis des archéologues subaquatiques de Parcs Canada (Waddell, 1995 com. pers.), le cas des faïences françaises n'est pas représentatif de l'ensemble des objets retrouvés sur le *Machault*. Selon nous, les faïences de bord ont pu se trouver dans une chambre à l'arrière du navire au moment de l'explosion des soutes à poudre. Plusieurs d'entre-elles se trouvaient peut-être rangées dans un réduit près des cuisines, au moment de l'abandon du navire.

2.4.3 Les contenants en porcelaine

Porcelaine fine européenne à pâte tendre (M 1.5.2.1)

Porcelaine fine anglaise à pâte tendre de Bow, Londres

Un petit ensemble d'au moins 86 objets en porcelaine anglaise à pâte tendre a été retrouvé à la proue du *Machault*, à quelque distance en avant du lot de porcelaine chinoise dont il sera question dans les paragraphes suivants (Whate, 1979b: 6; 1981). Cette porcelaine présente un corps un peu granuleux et poreux, sans inclusion visible, de couleur blanc crème. Malgré sa porosité apparente, la pâte est dure et dense, ce qui la rend plus lourde qu'il ne paraît. La majorité des pièces ont été souillées par l'incendie à bord du navire et par leur séjour dans l'eau. Elles sont noircies et tachées de concrétions ferreuses, ce qui rend leur observation difficile. À quelques exception près, les fragments de céramique sont tous affectés par les flammes à tel point que les glaçures et les décors en ont totalement disparu (Whate, 1979b: 7-8; 1981).

Les pièces sont décorées de bleu sous la glaçure ou de motifs polychromes (noir, rouge) sur la glaçure. Bien qu'elle soit disparue sur la majorité des pièces, la glaçure préservée en quelques endroits est d'apparence vitreuse. Elle a eu tendance à s'accumuler sur le pied annulaire et des bulles et de petits trous sont visibles sur les pieds, ce qui indique que les objets étaient cuits à l'envers (Whate, 1979b: 19). Les formes représentées sont limitées à des bols de tailles diverses, des pots à café, des théières avec leurs couvercles, 3 types de sucriers avec leurs couvercles, une soucoupe et un petit pichet (Whate, 1979b: 9-19) (Figure 139). Ces formes sont d'inspiration typiquement chinoise (bols, sucriers et soucoupes) et allemande, en particulier de Mayence (théières, pots à café).

Le tout représente au moins 9 lots de vaisselle distincts et plusieurs objets présumés uniques. Notons que les formes en présence sont en quantité bien réglée, par déduction : 15 pots à café, 15 sucriers, 5 théières, 45 bols, etc. Ils étaient destinés aux consommateurs moyens, pour la table et plus précisément le service du thé. Il ne s'agit pas de services complets à proprement parler, mais plutôt d'une sélection, peut-être aléatoire, de formes limitées.

Même si l'état des tessons empêche de restituer les décors en entier, il est possible de distinguer ceux en bleu monochrome de grand feu (posés avant l'application de la glaçure) des motifs polychromes (peints sur la glaçure et recuit à petit feu). L'un des décors en bleu et blanc parmi les plus significatifs est présent sur une douzaine de bols. Il représente un dragon central avec sa queue sortant sur le rebord et s'enroulant autour de l'extérieur. Les autres motifs en blanc et bleu sont à prédominance florale et comprennent notamment un motif d'immortelle (Whate, 1979b: 20-22). Les porcelaines polychromes comptent une majorité de décors de la famille rose, d'inspiration chinoise, où l'élément floral est dominant. Toutefois, les sucriers et leurs couvercles portent un décor principal inconnu. Seules des bandes de motifs géométriques sur leurs rebords ont pu être observées (Whate, 1979b: 23-27).

Ces vaisselles sont des productions typiques de la fabrique de Bow, près de Londres. Bien que les formes des théières du lot aient été produites à Bow à partir de 1753, la majorité des pièces semble dater de la période 1755-1760. Les bols à dragon en particulier sont caractéristiques de cette fabrique à partir de 1755 (Whate, 1979b: 39).

Considérant la quantité de porcelaines anglaises transportées par le *Machault*, il devrait s'agir d'un affrètement bordelais plutôt que d'une part de prise d'une cargaison anglaise. En effet, la porcelaine de Bow a été exportée en grande quantité en Amérique, et le témoignage du *Machault* est le premier indice de l'existence d'un commerce d'exportation vers la France et le Canada. Par ailleurs, selon R. E. Whate, la prédominance anormale des motifs floraux sur ces porcelaines pourrait être le reflet du goût particulier français pour ce décor (Whate, 1979b: 40-41).

La porcelaine anglaise à pâte tendre se trouvait en grande majorité dans un secteur de moins d'un mètre carré situé dans la sous-opération 2M9 et un peu dans 2M8, à la proue du *Machault* (Figure 141). Il s'agit d'une zone du côté bâbord, tout près de la quille, à peu de distance devant la concentration des porcelaines chinoises. Sans aucun doute, la fonction à bord de cette porcelaine est celle de cargaison. Si rien n'indique que les pièces étaient emballées, leur similitude, leur localisation à l'avant du navire (loin des quartiers des officiers) et leur concentration laissent peu de doute quant à cette interprétation.

Puisque ces pièces ont été profondément altérées par l'incendie du navire, elles devaient se trouver plus haut que les porcelaines de Chine à l'intérieur du navire, donc plus exposées aux flammes (Whate, 1979b: 37). Cependant, la diffusion très limitée de cette céramique incite à ne pas considérer aveuglément cette hypothèse, surtout si l'on compare sa distribution avec celle des terres cuites communes, beaucoup plus vaste. Malheureusement, les entrées dans la base de données de Parcs Canada pouvant servir à nos études de distribution ne distinguent pas la porcelaine chinoise d'exportation de la porcelaine anglaise (BDD *Machault*, 2005).

Porcelaine fine chinoise à pâte dure (M 1.5.2.5)

Le *Machault* transportait une cargaison de porcelaines chinoises qui constitue le plus important groupe céramique de la collection, à 1479 objets au minimum (Figure 140). L'ensemble représente des productions bien connues par ailleurs. Ce groupe compte 48 formes et motifs distincts, surtout des bols (642), tous typiques de la porcelaine chinoise exportée en Europe au XVIII^e siècle. L'ensemble date du règne de l'empereur Qianlong (1736-1795) de la dynastie Qing (Whate, 1979a: 11-15).

La pâte de cette porcelaine est dure, sans inclusion et légèrement granuleuse. Sa couleur va du blanc au blanc gris et blanc bleuté, en fonction de la couleur du décor en surface. Seules les pièces du type « coquille d'oeuf » sont vraiment translucides (Whate, 1979a: 16). La glaçure est toujours la même : brillante, dure et parfaitement fusionnée avec la pâte. Dans tous les cas, elle est absente du dessous des pieds annulaires. À cet endroit, la pâte apparaît comme crème très pale ou blanc, allant jusqu'au orange (Whate, 1979a: 16).

Soixante-dix pourcent de cet ensemble est constitué de vaisselles peintes en bleu sous glaçure d'une facture chinoise très typique. Les décors floraux représentent plus de la moitié du lot, alors que le reste porte divers motifs de paysage, souvent floraux (Whate, 1979a: 77). Les 30 pourcent restants sont les porcelaines à décor polychrome sur glaçure, elles aussi typiques des productions chinoises. On retrouve plusieurs pièces de la famille rose, or et rouge et aussi d'autres de style « Imari ». À la différence des productions bleues et blanches, seules huit pièces portent un paysage comme décor. Le dessin polychrome est également plus délicat, surtout sur les grosses pièces et sur celles qualifiées de « coquille d'oeuf », les plus raffinées. Ce groupe précis de porcelaines est typique du troisième quart du XVIII^e siècle (Whate, 1979a: 78).

Les porcelaines chinoises du *Machault* étaient destinées au service du thé et à la table des personnages les plus nantis de la colonie (Whate, 1979a: 79). Les négociants importants, les officiers civils haut placés, les officiers militaires et les nobles qui constituaient l'élite locale étaient les seuls à pouvoir se payer de tels produits. Toutefois, certains personnages de moindre importance pouvaient aussi, à l'occasion, acheter une belle pièce comme objet de décor prestigieux.

Le contexte archéologique de ce groupe de céramique est bien défini, même si un seul objet demeure intact (Figure 141). Les pièces ont été retrouvées en très grande majorité dans la sous-opération 5 (plus de 80%), à l'intérieur d'une aire d'environ un mètre carré. Comme les porcelaines anglaises et chinoises ne sont pas différenciées dans la base de données (BDD Machault, 2005) et que le nombre total des entrées ne correspond pas aux informations disponibles à la lecture des rapports d'analyse, il est difficile de connaître leur répartition exacte. Cela dit, certaines pièces étaient empilées au moment de leur découverte, avec de la paille et des petites branches de myrte tout autour (Wade, 1980 5). Ainsi, selon

W. Zacharchuk, les quelques 1473 objets proviendraient d'au moins deux tonneaux placés en fond de cale à l'avant bâbord du navire. Plusieurs douelles de tonneau ont été retrouvées dans ce même contexte (Whate, 1979a: 8).

Malgré leur fragmentation, ces pièces ne portent aucune trace d'utilisation et les lots de vaisselle avec un même décor étaient emballés ensemble. Entre autres, la collection comprend un lot de 25 coupes de « style batave » avec leurs soucoupes associées. Un autre ensemble compte 94 tasses et soucoupes blanc et bleu identiques. Toutefois, l'existence de plusieurs lots incomplets suggère que cette cargaison n'aurait pas été fouillée totalement (Whate, 1979a: 9). En outre, pareillement au cas des porcelaines de Bow, ces pièces n'étaient pas destinées à être vendues en service complet. Comme l'indique R. E. Whate : « [Europeans] did not place any emphasis on having matching sets in porcelain and [...] a "make do" attitude prevailed » (Whate, 1979a: 9-10).

2.4.5 Les contenants en verre

Le groupe des contenants en verre du *Machault* comprend surtout des bouteilles, comme des bouteilles globulaires dites « à vin » et des flacons carrés « à casier », mais aussi un grand nombre de verres à pied pour le service du vin et d'autres alcools. Ces objets sont distingués selon qu'ils soient en verre vert foncé provenant d'un four au charbon, en verre incolore avec ou sans fondant au plomb, ou encore en verre commun français teinté bleu-vert (ou verre fougère).

Verre de couleur vert foncé de type « britannique » (M 2.3.1.2) et de type « français » (M 2.3.1.1)

Les objets en verre vert foncé constituent l'un des matériaux les plus abondants du site. Au total, 186 bouteilles « à vin » de type anglais ont été recensées. Il s'agit d'objets en verre lourd produits par des verreries utilisant des fours au charbon. Le corps de ces artefacts est vert foncé translucide, paraissant presque noir en lumière réfléchissante. Pour cette raison, ce matériau est souvent nommé « *black glass* » en anglais. Les bouteilles ont une surface peu irisée relativement aux bouteilles du même matériau produites en France.

Ces dernières sont d'ailleurs généralement considérées de qualité inférieure (Sullivan, 1979: 3).

Les bouteilles anglaises ont une forme variable : certaines sont soufflées sans moule, d'aspect légèrement conique et en forme de « maillet », alors que d'autres ont leur corps soufflé dans un moule cylindrique. Le col et le goulot sont finis manuellement de quatre façons : le rebord du goulot est soit en « v », soit évasé vers l'extérieur ou encore laissé plat. De la même manière, la bague peut aussi être aplatie, lissée vers le bas ou façonnée en « v ». Il n'y a pas de correspondance connue entre la forme du corps et celles des goulots et des bagues, car les cols sont retrouvés séparément du corps, sauf pour quatre objets complets. Il arrive souvent que la bague soit détachée (Sullivan, 1979: 13). Par ailleurs, malgré la grande variabilité des formes, les bouteilles ont des dimensions uniformes, soit une hauteur de 19,5 à 20,6 cm et une largeur maximale allant de 11,4 à 12,2 cm (Figure 142) (Sullivan, 1979: 8).

Ces bouteilles ont un col court et un petit goulot. Leur lèvre est cassée, puis polie au feu et façonnée plate ou arrondie. L'ajout d'une bague a parfois rétréci le goulot, ce qui a eu pour effet de rendre le haut du col légèrement évasé. Quelques exemplaires montrent des retouches sous la bague. Le cou est cylindrique et évasé vers des épaules arrondies, sinon horizontales puis arrondies. Le corps est toujours un peu plus large à la base qu'à l'épaule. Enfin, l'enfoncement à la base est de hauteur très variable, selon le cas (Sullivan, 1979: 8).

La variabilité des formes de cols, de bagues et de rebords des bouteilles en gros verre associées à une forme de base relativement standardisée est probablement l'indice d'une organisation du travail où chaque artisan se spécialise dans une étape de la fabrication des bouteilles. Ainsi, les bouteilleries du XVIII^e siècle seraient organisées comme des manufactures mi-mécanisées, avec une rationalisation du travail par la spécialisation, à l'image de ce qui a été observé par John D. Light (1992) pour la production des clous aux Pays Basques au XVI^e siècle.

Sur l'ensemble, au moins 83 exemplaires ont été trouvés avec un bouchon de liège partiellement enfoncé et un muselet d'alliage cuivreux en place. Selon C. Sullivan (1979: 17), la méthode de fermeture observée sur les bouteilles est anglaise puisque la méthode française était semblable à celle utilisée aujourd'hui pour les bouteilles de champagne. Au

surplus, comme en témoignent des bouteilles de vin liquoreux français trouvées sans muselet sur l'épave de l'*Indiaman* hollandais *Amsterdam*, les Français réservaient généralement cet usage aux liquides effervescents, comme l'eau minérale. En l'absence de muselet, ils enfonçaient les bouchons de liège jusqu'au bord du goulot (Sullivan, 1979: 15-17, 78).

L'étude des fragments permet de compter quatre bouteilles complètes, quatre autres sans bague, au moins 178 fonds, 228 goulots fragmentaires, dont 83 bouchés, puis quelques 8000 tessons divers. Sur la base des culs et des goulots en présence, l'on peut compter un minimum de 186 bouteilles, mais leur nombre peut être estimé à 200 à l'origine (Sullivan, 1979: 3). Elles sont réparties sur l'épave sur une zone moyennement diffuse (Figure 142), à travers les carrés 2M4, 2M16, 2M17, 2M19, 2M20 à bâbord, et 2M11, 2M113, 2M114 et 2M115 à tribord, avec une concentration marquée le long de la quille et en particulier en 2M16B, 2M19A et B, puis 2M113A (Sullivan, 1979: tableaux annexes; Wade, 1980: 10).

Cet ensemble de bouteilles anglaises représente sans doute un chargement destiné à la vente. Sa fonction à bord est donc celle de cargaison. La présence d'exemplaires bouchés, l'absence de marque d'usure, l'homogénéité des formes et le nombre d'individus représentés ne laissent aucun doute possible sur cette fonction. La question est plutôt de savoir s'il s'agit d'un chargement en provenance de Bordeaux ou d'une marchandise récupérée sur l'une des prises du *Machault*. En effet, au regard de l'ensemble du chargement, l'hypothèse d'une prise aléatoire est de moins en moins viable puisque le mobilier anglais représente une portion importante du chargement. La qualité du verre interdit d'y voir des bouteilles françaises dans le style d'Angleterre...¹⁸

Face aux 186 exemples de style britannique, les restes de seulement quatre bouteilles à vin françaises ont été trouvées. Ces quelques objets se distinguent des autres par leur qualité et leur forme (Figure 143). En effet, le verre au charbon français n'est pas d'aussi bonne qualité que celui d'Angleterre, probablement dû aux différents fondants utilisés. Par conséquent, sa surface est nacrée et s'écaille facilement. Les exemples français présentent également une forme de « pot à fleur » bien distincte, caractéristique des

¹⁸ Nous avons pu observer personnellement que les bouteilles françaises retrouvées sur les épaves de la *Dauphine*, de l'*Aimable Grenot*, de l'*Alcide* et de la *Belle* se conservent beaucoup moins bien que leurs homologues anglaises sur les mêmes sites.

productions d'après 1730, assimilée parfois à la forme d'une bouteille de bénédictine. Leur corps est soufflé dans un moule cylindrique allongé et évasée vers le haut, avec une épaule inclinée arrondie. Le col, fait à la main, est long et étroit, avec une bague rapportée (Sullivan, 1979: 48-49).

La collection ne compte que deux cols et quatre fonds et l'étude de leur répartition n'est pas très instructive. Le seul fragment de bouteille française dont la localisation est connue provient du carré 2M2A (2M2A3-36). Un fond a une origine non déterminée (2M99A4-24). Il est impossible de savoir si ces bouteilles étaient neuves ou pas au moment du naufrage, à cause de leur surface trop dégradée. Néanmoins, leur fonction à bord devait être la même que leur fonction usuelle. Ces pièces semblent correspondre à la catégorie fonctionnelle de l'équipement de bord, sinon celle des objets personnels. À vrai dire, ce type d'artefact devait vraisemblablement appartenir aux officiers de bord ou au navire, non seulement à cause de la cherté du produit, mais aussi à cause de l'encombrement qu'il génère, peu compatible avec l'économie d'espace demandée aux marins et aux soldats embarqués (Sullivan, 1979: 48-49).

La bouteille « à vin », bien que son nom usuel ait tendance à nous le faire oublier, était un contenant multifonctionnel utilisé pour les liquides de toutes sortes, c'est-à-dire surtout du vin, de l'eau-de-vie et de l'eau minérale (Sullivan, 1979: 48-49), mais également utilisées pour l'huile (Lapointe et Lueger, 1997: 42). Selon toute vraisemblance, en France, seules les bouteilles d'eau minérale étaient systématiquement muselées (Sullivan, 1979: 3). Contrairement aux pays importateurs, la France a eu tendance à commercialiser le vin et les autres alcools en barrique, en velte et en quart, plutôt qu'en bouteille, pour des raisons pratiques de transport. D'ailleurs, selon l'état des vivres embarqués sur l'*Aurore*, le vin et l'eau-de-vie destinées à la colonie sont transportés en fûts (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*).

Cependant, nous savons de façon générale que la demande pour embouteiller les meilleurs vins grandit au XVIII^e siècle, d'après un intendant de Bordeaux (Scoville, 1968 : 110). Ainsi, Savary de Bruslons mentionne dans plusieurs verreries « on ne fabrique que des bouteilles de gros verre dont l'usage et la consommation sont devenus considérables depuis que l'on a crû que les plus excellents vins se conservent mieux dans ces bouteilles

que sur leur lie » (Savary de Bruslons, 1741: « verre »). À cet effet, le *Compte d'achat, frais et armement du navire le Machault* de 1758 mentionne l'achat à Bordeaux de « 10 bouteilles vin rancis [vinaigre] pour la provision de la chambre », « 18 bouteilles Eau de vie de handaye et bouteilles », puis « 8 Caisses vin Rouge et 4 de blanc vieux en Bouteilles » à divers étapes du réarmement de la frégate. Ce même compte mentionne également l'achat de « 100 bouteilles vin d'anglet. pour la chambre ». Donc, la présence de bouteilles anglaises autant que françaises dans les cales du *Machault* ne doit pas surprendre.

Verre de couleur vert foncé d'origine inconnue (M 2.3.1)

Au moins quatre bouteilles carrées dont l'origine est inconnue ont été retrouvées sur le *Machault*. Ces contenants de section carrée, très communs au XVIII^e siècle, se retrouvent sur plusieurs sites terrestres et subaquatiques en Amérique coloniale et en Europe. Selon Camille Lapointe, cette forme de contenant est communément appelée « flacon » au XVIII^e siècle (Lapointe et Lueger, 1997: 43-44).

Les exemplaires du *Machault* sont de couleur vert foncé, presque noir, et caractéristiques des productions de fours à charbon. La forme montre des coins bien marqués et des côtés plats et droits. L'épaule forme un coude prononcé légèrement arrondi (Figure 144). Le col est court, cylindrique et porte une bague rapportée. L'enfoncement est peu prononcé. La facture est d'aspect grossier, mais plus solide que les exemplaires similaires en verre bleu-vert français.

Ces flacons contenaient probablement des conserves, des marinades ou encore de l'alcool, comme les « 18 bouteilles Eau de vie de handaye et bouteilles » embarquées sur le *Machault* en 1759 (*Compte... Le Machault*, 1759). Selon P. Mardsen (1974 : 35-7, 261), chaque officier du navire hollandais l'*Amsterdam* apportait avec lui quatre ou cinq caisses de 12 bouteilles au départ d'une expédition. Le goulot de ce type de bouteille est souvent serti d'une bague d'étain filetée sur laquelle un bouchon du même métal vient se visser (Gawronski *et al.*, 1992: 292-295; L'Hour et Veyrat, 2000: 32-33, 84; Lapointe et Lueger, 1997: 45-63). D'ailleurs, plusieurs de ces bouchons portent des tampons accompagnés d'initiales. Enfin, nous savons que des bouteilles de forme similaire étaient aussi bouchées de liège (Sullivan, 1979: 57).

Selon C. Sullivan toujours (1979: 59), seuls trois cols et quatre culs de flacons carrés ont été retrouvés sur le site, dans les carrés 2M5, 2M1 et 2M16, bien que la base de données en compte 11 (BDD Machault, 2005). Sans pouvoir rien déduire de la répartition de si peu d'objets, les marques d'usures observées sur les culs suffisent à identifier ces flacons comme la possession de plusieurs officiers. Malgré leur similitude, ces formes sont d'ailleurs assez variées pour correspondre à des productions distinctes.

Les « flacons à casier » en verre incolore au plomb anglais (M 2.1.1.2)

Parallèlement au chargement de bouteilles en verre vert foncé, un ensemble plus restreint d'objets en verre transparent à fondant au plomb et d'origine anglaise a également été découvert. Il s'agit de petits flacons carrés faits d'une pâte transparente incolore contenant très peu d'impuretés et de bulles (Figure 145). Les objets ont été soufflés dans un moule carré ouvert, mais les coins sont arrondis. La forme est plus haute que large, les épaules sont arrondies et le goulot présente une large ouverture avec une lèvre très évasée, jusqu'à l'horizontale. La facture est un peu grossière et sans décor, même s'il s'agit d'un verre de bonne qualité.

Les objets ont une base mesurant entre 3,6 et 4,0 cm de côté, alors que leur corps est légèrement plus étroit (3,8 à 3,9 cm). La hauteur exacte est inconnue mais nécessairement supérieure à 4,2 cm, pour une contenance évaluée à 150 ml (Sullivan, 1979: 21). D'après leur taille et le type de goulot, il s'agit probablement de petits contenants à fonction multiple, transportés dans un coffret en bois. Ils sont destinés à contenir un solide broyé ou un onguent, comme une épice, un produit de toilette ou un médicament. En effet, la forme des flacons ne permet pas de le fermer de manière hermétique convenable à un liquide ou un parfum (Sullivan, 1979: 22).

L'origine britannique de ces flacons fait peu de doute puisque ce type de verre est inventé en Angleterre en 1674 et qu'il reste une spécialité anglaise tout au long du XVIII^e siècle (Brassard et Leclerc, 2001: 172). Ce verre sert surtout à la production des verres à tige, mais la production de « fioles médicinales » est aussi attestée durant le troisième quart du XVIII^e siècle (Brassard et Leclerc, 2001: 172). La répartition de cette production n'est pas connue exactement, bien que la plus grande part provienne des opérations 2M16 et

2M17 (Wade, 1980: 10). Les objets ne présentent aucune trace d'usure, et donc il pourrait s'agir d'un chargement en cargaison, d'une partie de la trousse du chirurgien de bord ou encore des effets personnels d'un des officiers du bord. Leur fonction à bord reste donc incertaine.

Les verres à vin en verre incolore au plomb anglais (M 2.1.1.2)

Un petit lot de huit verres à pied au plomb provenant d'Angleterre se distingue du millier des verres à vin sans plomb français retrouvés sur l'épave du *Machault* (Figure 146). Les sept premiers, identiques et d'excellente qualité, possèdent une longue tige unie, avec une coupe en trompette, alors qu'un dernier est muni d'une tige à double torsade opaque avec une coupe ronde en entonnoir (McNally, 1978: 38-39). Leur pâte est incolore, sans inclusion ou bulle apparente. Ils sont indubitablement anglais, autant par leur forme que par l'utilisation du plomb comme fondant. La période de production de verres à tige longue comme ceux du *Machault* est limitée à l'intervalle entre 1735 et 1760. Quant au huitième verre, il possède une tige torsadée surtout à la mode entre 1750 et 1780 (McNally, 1978: 38-39).

Des fragments de verre anglais au plomb ont été retrouvés dans les opérations 2M6, 2M9, 2M7, 2M8, 2M2, 2M105 et ailleurs sur l'épave (Wade, 1980: 10). Leur présence à bord d'un navire français reflète la grande popularité des produits anglais à travers l'Europe et dans les colonies après 1745. Cette popularité est observable aussi sur les sites de Louisbourg et du fort Beauséjour (McNally, 1978: 123). Les verres à pied servaient normalement à boire du vin ou un autre alcool et leur fonction à bord devait être identique. L'hypothèse la plus plausible et la plus simple est qu'il s'agit de verres achetés en France par un officier ou par l'armateur.

Le cristal anglais, de haute qualité, durable et avec peu d'impuretés, se vendait en France et ailleurs en Europe, où il faisait concurrence aux cristaux allemand, bohémien et français (McNally, 1978: 41-42). Un contemporain écrivait en 1760 qu'il « n'est point de pays où les Anglois ne trouvent moyen d'introduire leurs ouvrages de cristal et de verre », puis que « L'étranger consomme les quatre cinquième des glaces angloises [...] aujourd'hui ils nous fournissent des lustres, des lanternes, des verres à boire, des verres d'optique de

toute grandeur, &c. » (Paul Bosc d'Antic, 1780 : 59, d'après McNally, 1978: 40-42). Ainsi, les verres anglais du *Machault* confirment l'existence d'un commerce d'exportation de l'Angleterre vers la France, même en temps de guerre. Selon McNally (1978: 43), il s'agit là d'une indication de la supériorité de l'industrie du verre anglais face à sa rivale française. Nous y voyons plutôt l'indice de l'extension précoce du capitalisme marchand anglais dans le domaine des produits de consommation domestique, comme l'a démontré M. Johnson (1996) par ailleurs.

Verre incolore sans plomb français (M 2.1.1)

Entre 855 et 1000 verres à vin identiques de fabrication française ont été découverts dans la cale du *Machault*. Il s'agit de verres à tige creuse hexagonale moulée dits « à bouton carré » fabriqués en trois parties (Figure 147). La coupe est en forme d'entonnoir à fond épais, alors que le pied est plié et de forme évasée simple. La forme varie légèrement à cause des déformations induites lors de l'assemblage à chaud des parties. L'absence de plomb comme fondant permet à P. McNally (1978) d'identifier ces pièces comme françaises. Du reste, elles sont typiques des années 1750-1760. La tige creuse en particulier est caractéristique des verres à pied français de 1760. Plusieurs exemples similaires sont connus à Louisbourg (McNally, 1978: 37).

Les fragments de verre à pied incolore sans plomb étaient dispersés sur toute l'épave, bien qu'ils soient prépondérants à l'avant du navire, surtout le long de la carlingue (Wade, 1980: 9). Leur répartition exacte n'est pas connue, car la base de données de Parcs Canada ne permet pas de distinguer ce verre des autres variétés et leur identification y est rare (BDD Machault, 2005). Néanmoins, considérant le grand nombre de ces objets et leur état, ils semblent être une part de la cargaison du *Machault* (McNally, 1978: 37-38). Ils étaient probablement emballés dans une caisse en cale à l'avant du navire, située quelque part entre les opérations 2M19 et 2M6, sans certitude. Peut-être cette caisse était-elle rangée du côté tribord ou plus haut que d'autres marchandises, ce qui expliquerait la fragmentation et la dispersion de ces fragiles objets.

Le seul autre objet en verre transparent sans plomb est un gobelet cannelé moulé avec un fond épais en verre craquelé ou « gercé » (*M 2.1.1.1*). Cette forme de verre à boire

est bien connue sur les sites canadiens, notamment à Louisbourg, au fort Beauséjour et à Beaubassin. Il s'agit d'une production courante du sud-ouest et du centre de la France au milieu du XVIII^e siècle (de Bordeaux?) (McNally, 1978: 37). Cet artefact unique sur le *Machault* provient de l'opération 2M2B2 et devait appartenir à l'un des membres de l'équipage.

Verre teinté bleu-vert commun français (M 2.2.4)

La collection de verre du *Machault* comprend enfin plusieurs contenants français utilitaires en verre teinté bleu-vert (Figure 148). Il s'agit d'un matériau qui entre dans la catégorie générale du verre teinté « de fougère » produit par les verreries forestières françaises du Moyen-Age à la fin du XVIII^e siècle (Brassard et Leclerc, 2001: 179-182). Les contenants ainsi produits ont des parois assez minces et fragiles de couleur bleu-vert, avec de nombreuses bulles. Ils sont soufflés dans des moules ouverts et les cols sont façonnés manuellement (Sullivan, 1979).

Plus de 2000 fragments ont été intégrés à ce groupe. Les formes cylindriques comptent pour environ 70 pourcent, alors que les formes carrées ou rectangulaires représentent 30 pourcent du lot (Sullivan, 1979: 24). L'observation générale de la collection qu'a effectuée C. Sullivan indique qu'il existe plusieurs formes de col (fait à la main) pour un nombre restreint de corps moulés (Annexe 1). Seuls 21 individus ont été identifiés et le nombre minimal d'individus n'a pas été calculé. Sullivan indique toutefois que les formes semblent se répéter (Sullivan, 1979: 24).

Les diverses formes répertoriées sont présentes sur les principaux sites archéologiques français d'Amérique du Nord, comme Louisbourg, Michilimakinac et Tunica, en Louisiane (Sullivan, 1979: 26, 30, 33, 45). Elles ont toutes une fonction utilitaire, mais ne contiennent pas les mêmes produits. Alors que le grand carafon était probablement destiné à l'entreposage d'un liquide ou utilisé comme décanteur, les petits flacons cylindriques devaient contenir des produits de toilette, de l'huile fine ou une liqueur. Les flacons « à casier » carrés servaient probablement à la conservation des produits liquides, de la même manière que les exemples cylindriques (Sullivan, 1979: 79). Quant aux bouteilles à large goulot, elles servaient plutôt pour des condiments ou des

marinades, telles des olives, des câpres ou des fruits dans le brandy. Enfin, d'après J. Harris (1979: 95), les petites fioles sont surtout utilisées par les apothicaires, mais pas uniquement par ceux-ci. Elles servaient également pour toutes sortes de produits fins en petite quantité.

Si ces contenants en verre sont assurément français, leur lieu de production exact est impossible à déterminer dans l'état actuel des recherches. Selon Scoville (1958), les verreries forestières, très gourmandes en combustible, avaient tendance à déménager car elles épuisaient l'environnement sylvicole immédiat à court terme, ce qui forçait la délocalisation de la production. Cela aurait eu pour conséquence d'empêcher la formation d'ateliers avec une signature particulière reconnue et de favoriser les migrations (Scoville, 1958 : 11, 58, 104).

Toutefois, la mobilité des artisans n'est pas une caractéristique particulière à cette proto-industrie morcelée du verre. Elle est commune à l'ensemble des systèmes de production du XVIII^e siècle et s'accroît avec la salarisation des travailleurs au sein des « nouvelles » faïenceries et bouteilleries, organisées comme des manufactures-proprétaires. Ce qui empêche vraiment de déterminer l'origine des bouteilles en verre fougère, de même que celles en gros verre, est l'absence d'étude sérieuse sur le sujet. Avant l'apparition des formes régionales dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la discrimination des types de fondant (fougère, goémon, algue, plomb, etc.) utilisés dans la fabrication des bouteilles pourrait permettre de les distinguer selon leur région de production.

L'analyse de la distribution du verre bleu-vert français est possible puisque ce matériau était facilement distingué des autres types de verre au moment de la fouille. La base de données compte 194 entrées d'objets de verre bleu-vert ou vert présumés français largement distribués dans l'espace du site (BDD Machault, 2005: Tble Assemblage no-update). Les plus fortes quantités de ce matériau se retrouvent dans les opérations 2M6, 2M106, 2M103 et 2M111, mais elles ne représentent ensemble que 22 pourcent du nombre (Figure 149). Les objets sont éparpillés sur l'ensemble du site, même s'ils sont plus nombreux dans la partie avant.

Il semble assez clair que la distribution très large des tessons et leur fragmentation élevée démontre qu'il s'agit d'objets personnels ou d'équipements de bord commun

(trousse du chirurgien?) qui se trouvaient sur un pont au moment du naufrage et non pas en cale. Hormis le lot de dix flacons cylindriques identiques sans trace d'utilisation qui pourraient appartenir à la cargaison, toutes les autres bouteilles de ce matériau peuvent être considérées comme des objets personnels appartenant aux officiers du bord, sinon comme équipement de bord sous la responsabilité du maître d'hôtel. En particulier, les deux petites fioles d'« apothicaire » cylindriques sont associées à la trousse du chirurgien de bord.

2.4.6 Les contenants en métal

Les marmites en alliage cuivreux (M 3.1.2)

Au moins 11 marmites en laiton non étamées et trois de cuivre étamées ont été découvertes sur le *Machault*. Celles non étamées en laiton ou « cuivre jaune » sont de deux tailles différentes et évasées de manière à pouvoir s'emboîter l'une dans l'autre (Figure 150). La première taille a moins de 14 cm au rebord et la seconde a un diamètre de plus de 32 cm. Elles sont manufacturées à partir d'une seule feuille de métal pressée à la machine ou martelée dans une forme. Leur rebord est enroulé autour d'un fil de fer qui renforce le pourtour de la marmite, en particulier parce qu'elle était conçue pour être suspendue sur le feu (Woodhead, 1978: 5-6). Ces contenants devaient être grésés d'une anse mobile en arche qui est absente, mais qui serait normalement fixée à deux oreilles verticales opposées formées de bandes de laiton repliées et rivetées. Les deux autres marmites de cuivre rouge sont fabriquées à partir de deux feuilles et leurs oreilles rivetées ont disparu (Woodhead, 1978: 8-9).

À la différence des premiers, les deux contenants en cuivre rouge ont un fond étamé, c'est-à-dire recouvert d'une mince couche d'étain qui protège contre la corrosion et donc de l'empoisonnement alimentaire. De fait, les marmites étaient suspendues au-dessus des flammes pour la cuisson des aliments. Plus légers que leurs homologues en céramique, ces contenants culinaires étaient probablement destinés au marché colonial amérindien et européen (Woodhead, 1978: 8-9). Plusieurs exemples sont connus sur des sites archéologiques amérindiens ou des lieux de traite (Fitzgerald *et al.*, 1993; Turgeon, 1996; 2003; Turgeon *et al.*, 1992; Wheeler, 1975: 57).

Au XVIII^e siècle, ces marmites sont appelées « bassines » ou « chaudières ». Elles sont produites à plusieurs endroits en France, notamment à Ville-Dieu en Normandie, où on les exporte « en pyramide », l'une dans l'autre, dans des paniers de saule, souvent « non bordées et à demi-façonnées » (Savary de Bruslons 1759-65: t.1, 426 et 535). Plusieurs marmites ont d'ailleurs été retrouvées emboîtées ainsi à bord de l'épave de *La Belle* (Bruseth et Turner, 2005: 101). À cet effet, l'*Aurore* transportait 226 « marmittes à chaudière de cuivre rouge étamées de 10 à 12 pots » et 32 « petites chaudières », ainsi que d'autres en fer battu (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore...* 1760).

Puisqu'un pot français ancien varie de 1,4 à 2,26 litres selon le système utilisé, les « chaudières » de l'*Aurore* contenaient entre 14 et 23 pots (Savary de Bruslons, 1741). La contenance des marmites du *Machault* étant évaluée grossièrement à 0,5 litres pour les plus petites et 7 litres pour les plus grandes, elles doivent plutôt correspondre aux « petites chaudières » mentionnées. Autrement, il est possible que les marmites ou chaudières du *Machault* soient simplement plus petites que celles de l'*Aurore*.

Enfin, les marmites de laitton sont distribuées dans six opérations au centre du site, légèrement du côté bâbord, avec un seul objet par carré, sauf les deux en 2M23. Trois d'entre elles ont une provenance inconnue. Quant aux marmites en cuivre, elles se trouvaient uniquement en 2M2 et 2M23 et l'une d'elles n'a pas de provenance connue. Malgré une répartition générale diffuse, ces contenants faisaient partie de la cargaison du navire, simplement parce qu'ils ne pouvaient pas logiquement tous servir à bord, hormis un ou deux en cuisine.

Les couvercles ou poêles à frire en alliage cuivreux

Cinq couvercles ou contenants en laitton (2) et en cuivre (3) étamés ont été découverts sur l'épave (Figure 150). Ils étaient probablement utilisés en association avec les marmites précédentes. Ils sont d'ailleurs fabriqués de manière semblable, à partir d'une seule feuille et avec un rebord enroulé autour d'un fil de fer. Seulement, ces contenants peu profonds possédaient une poignée longue fixée perpendiculairement à un côté par trois rivets (Woodhead, 1978: 9-10).

D'après leur forme, ces objets devaient être utilisés aussi bien comme couvercle que comme poêlon, puisque leur fond est étamé. Cette double fonction usuelle est confirmée

par un contenant similaire retrouvé en association avec une marmite à Tunica (Brain, 1979). La lecture de l'état du chargement de l'*Aurore* nous apprend que les marmites de cuivre transportées venaient « avec leur casseroles en couvercles » (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Quoi de plus explicite!

L'association de ces couvercles aux marmites est encore confirmée par des aires de répartition analogues, sauf qu'ils semblent plutôt liés aux marmites de cuivre jaune. En effet, les couvercles de laiton et de cuivre proviennent du centre de l'épave, c'est-à-dire des opérations 2M17, 2M20, 2M26 et 2M116, comme les marmites en laiton non étamées (Woodhead, 1978: appendice II). Ainsi, ces objets font partie de la cargaison destinée aux Français et aux Indiens d'Amérique.

Les couvercles en alliage cuivreux

D'après le décompte minimal de leurs boutons de préhension, au moins 23 couvercles en cuivre se trouvaient à bord du navire au moment du sabordage (Figure 150). Ces objets sont formés d'une feuille de cuivre pliée à la machine et munie d'un ressaut annulaire près du bord destiné à retenir le couvercle en place sur un récipient. Le bouton en laiton coulé est riveté au centre du couvercle (Woodhead, 1978: 9-10). Ces couvercles conviennent à des contenants de 12,5 à 14 cm de diamètre. Ils étaient peut-être associés aux marmites en cuivre étamé précédentes. Par contre, leur distribution suggère qu'ils peuvent être associés autant aux marmites de laiton qu'à celles de cuivre, voire même aux poêlons à frire. Les boutons et autres fragments de ces couvercles ont été trouvés surtout en 2M5, 2M2 et dans les opérations limitrophes, mais aussi en 2M21, 2M23, 2M110 et 2M116 (Woodhead, 1978: appendice II).

Les marmites de fonte de fer (M 3.1.1.3)

Trois marmites de fonte complètent l'ensemble des récipients de cuisson du *Machault*. Ces récipients cylindriques tripodes sont munis de deux oreilles de préhension ou anses horizontales, placées juste au dessous du rebord. Ils sont plus solides et durables que celles en alliage cuivreux et ne présentent pas de risque d'empoisonnement. Ainsi, les marmites en fonte remplacent-elles peu à peu les autres sur le marché à partir de 1750 (Woodhead, 1978: 12, d'après Quennel, 1961: 44). Ce contenant culinaire était normalement utilisé directement sur le feu ou à côté, dans l'âtre. S'il était muni d'une anse,

il pouvait également se suspendre. Même si ces objets sont mal connus historiquement, les archéologues en ont retrouvé des exemplaires identiques à Louisbourg (1B16E1-132 et 46L4R-1) et à Coteau-du-Lac (9G 1B40-12) (Woodhead, 1978: 11). Les deux exemplaires découverts sur l'épave de la *Dauphine* semblent être fabriqués de façon assez similaire.

Le seul de ces objets dont le numéro de catalogue est connu (2M15A1-18) provient de l'opération 2M15. Les trois pourraient faire partie de la cuisine du navire ou du chargement. D'après la valeur supérieure de ces marmites et leur forme, elles devaient être faites pour le marché français colonial.

La vaisselle de table métallique du Machault

Cette classe d'artefacts ne comprend que trois assiettes en étain, deux écuelles et une timbale du même alliage (Figure 151). Deux des assiettes en étain sont de style français. Elles ont un marli large et horizontal décoré d'une ligne près du bord. Les deux sont marquées d'un ovale entourant une rose couronnée. Les lettres « L » et « N » figurent de chaque côté, avec l'inscription « FIN » dessous (Woodhead, 1978: 17). Cette marque de potier n'est pas identifiée, mais la mention « fin » indique qu'il s'agit d'un matériau de qualité, théoriquement composé d'étain pur à 90 pourcent. L'autre assiette à marli est elle aussi décorée d'une ligne proche du bord, mais elle correspond plutôt à un modèle anglais populaire entre 1700 et 1750. Comme son tampon l'indique, cette pièce a été produite par Thomas Ellis, un potier d'étain de Londres en activité entre 1721 et 1765 (Woodhead, 1978: 18).

Les deux écuelles (2M16A1-32, 20B1-6 et 22C1-4) en étain sont de forme et de taille identiques, sauf qu'on a modifié l'une d'elles pour créer un bec verseur sur un côté. Elles sont simples, peu profondes, avec des côtés verticaux munis de deux oreilles horizontales et plates, aux bords lobés. Une écuelle porte plusieurs incisions sur ses oreilles, dont des signes interprétés comme les lettres « C » et « R ». Le symbole sur l'autre oreille est impossible à discerner. L'écuelle modifiée ne possède pas de marque distinctive, mais l'une de ces oreilles est percée, probablement pour être suspendue. Le gobelet en étain coulé est de facture très simple. Il possède un pied court décoré de stries et une coupe légèrement évasée et courbe (Woodhead, 1978: 20). Cet objet ne porte aucune marque de potier et il n'est pas non plus individualisé d'aucune manière.

La vaisselle de table métallique du *Machault* appartenait soit à des officiers, soit à l'armateur du navire. La fonction à bord de ces objets est la même que celle usuelle, c'est-à-dire qu'elles font partie de l'équipement du bord destiné à l'usage des marins. Du fait de leur faible nombre, leur position sur l'épave n'est guère significative. La présence d'une assiette anglaise sur un navire français n'indique pas nécessairement qu'elle provienne de l'une des prises faites en 1760 par le *Machault*. Cette assiette a pu être achetée en temps de paix en Europe ou en Amérique ou être saisie lors d'une campagne précédente par le *Machault* ou un autre navire. Plusieurs assiettes anglaises ont ainsi été découvertes sur l'épave Natière 1 à Saint-Malo (NAT 1007, 1009, 1409) en association avec des assiettes françaises.

Selon E. Woodhead, les gobelets à boire comme celui retrouvé sur le *Machault* sont assez peu communs en Europe, par contre cette forme est parfois utilisée comme calice. Une pièce similaire du Musée de Louisbourg est reconnue avoir appartenu à un prêtre itinérant. Toutefois, les objets liturgiques sont plus souvent en argent (Woodhead, 1978: 20). Selon nous, il semble fort peu probable qu'un prêtre ait laissé sur le navire un objet sacré connaissant l'imminence de la bataille.

Ces contenants en métal se trouvaient dans une zone circonscrite aux sous-opérations 2M17, 19, 20, 22 et 110, soit au centre du navire et à l'avant du grand-mât. Malgré leur regroupement dans l'espace et leur proximité avec les contenants métalliques culinaires, leur nombre et les marques personnelles observées sur l'un des objets du groupe nous incitent à les considérer comme des objets personnels ou de l'équipement de bord non religieux.

2.4.7 Les contenants en bois

Tous les contenants en bois sont des pièces de tonnellerie, à l'exception d'une caisse. Cette classe fonctionnelle compte ainsi au moins 16 fûts de quatre tailles différentes, ainsi que deux bidons, deux seaux, quatre baquets, un baril à poudre et un contenant non identifié. En règle générale, la morphologie des douelles utilisées pour ces ouvrages permet de distinguer facilement les bidons, les baquets et les seaux des autres contenants ouverts. De même, pour les tonneaux, il est possible d'évaluer leur contenance approximative en

fonction de la dimension des douelles et des fonds, même si l'objet est fragmentaire. Hormis quelques éléments en hêtre, la grande majorité des ouvrages de tonnellerie est en chêne, comme à l'accoutumé. Les cercles sont soit en aulne (*Alnus sp.*), en noyer (*Juglans sp.*) ou parfois en hêtre (*Fagus sylvatica*), mais leurs ligatures soient toujours en saule (*Salix sp.*) (Bradley, 1983b: 1).

De fait, l'analyse de la collection de tonnellerie du *Machault* effectuée permet de comptabiliser plusieurs types de fûts selon leur taille et de leur contenu. Les plus nombreux sont des tonneaux de mitraille de plomb de moins d'un pied de long, avec une longueur utile interne de 24 cm, et dont le volume est estimé à environ 7 litres. Ces fûts étaient pourvus de barres de renfort et l'un d'eux était percé d'un trou bouché sur un fond, pour être rempli et vidé rapidement (Bradley, 1983b: 9-11). Les vestiges des tonnelets étaient situés grossièrement à l'avant bâbord de l'épave (2M2A), quoique leur position exacte n'est pas connue, sauf pour un seul (Wade, 1980).

La taille supérieure de tonnelet correspond à un fût de 53 cm de longueur utile et de 82 litres de contenance (Bradley, 1983b: 13-14). Un ensemble d'une dizaine de milliers de clous de quatre pouces a été découvert à l'intérieur de ce contenant originellement muni de barres de renfort et de cercles cloués en place (Priess, 1977: 23). Les douelles et les fonçailles de ce type portent plusieurs marques : deux fois « 86 » (ou « 98 ») et une fois « XX » sur deux douelles contiguës, « VI » et « XI » sur des pièces de fond et « 86 » (ou « 98 ») sur une dernière douelle. La signification des marques n'est pas connue. Le *Machault* a également livré deux tonneaux identifiés comme un quintal (75-3521-2M) et un baril (2M99A5-690). Le premier, complet et encore bouché d'une bonde enfoncée avec un textile, conservait du porc salé, alors que le second était rempli de balles de fusil en plomb. Leur capacité est estimée à 24 et 21 litres respectivement (Bradley, 1983b: 14-19). Malheureusement, leur localisation n'est pas connue.

**Contenance des tonneaux au XVIII^e siècle
d'après le *Dictionnaire universel du commerce***

1 tonneau de Bordeaux	= 4 barriques de Bordeaux = 3 muids de Paris = 864 pintes de Paris = 108 sétiers de Paris (1 setier = 8 pintes)	= env. 821 litres
1 pipe (Poitou & Anjou)	= 432 pintes de Paris ou 54 setiers	= env. 411 litres
1 muid de Paris	= 288 pintes de Paris ou 36 setiers	= env. 274 litres
1 barrique de Bordeaux	= 216 pintes de Paris ou 27 setiers	= env. 205 litres
1 setier de Paris	= 7,61 litres (Hocquet, 1995 : 73-75)	

Tableau 20. Contenance des tonneaux au XVIII^e siècle (Source : Hocquet, 1995: 73-75; Savary de Bruslons, 1762).

L'ensemble de douelles suivant représente au moins deux grandes demie barrique, sinon davantage. Il s'agit de fûts de 67 à 70 cm de hauteur, d'une capacité variable de 81 à 85 litres (Bradley, 1983b: 14-16). Les contenants possèdent des fonds assemblés avec des tenons probablement destinés au transport des liquides comme le vin ou l'eau. Les deux pièces les plus complètes portent la marque « XIX » en travers de leur bouge, mais la seconde portent en plus un « IX », deux « B » ailleurs sur son bouge. D'autres marques ont également été observées sur des fonçailles éparées, c'est-à-dire trois « LR » et trois signes formés des lettres « BM » superposés, puis un « LR » associé à un autre signe « BM » superposé (Bradley, 1983b: 14-19). Enfin, deux autres fonçailles portent les inscriptions incomplètes « []MONE[] » associé au nombre « 12 », puis « []HOLMS... » avec « []ONE[] » (Bradley, 1983b: 13-14).

Même si nous bénéficions de l'*État des vivres, munitions et marchandises de l'Aurore* (1760) et d'un aperçu global des fournisseurs et armateurs officiels de la flotte guidée par le *Machault*, l'interprétation de ces marques n'est pas aisée. On peut tout au plus associer les « B » et les « BM » à Bordeaux, sans certitude, et le « LR » à La Rochelle. Cependant l'implication des Rochelais dans l'approvisionnement en vin des navires est discutable. En effet, les données historiques disponibles ne mentionnent que des sociétés bordelaises dans cette campagne. De plus, il est difficile de croire qu'un même tonneau soit

marqué au nom des deux villes. Quant aux marques « []MONE[] », « []HOLMS... » et « []ONE[] ». Charles Bradley y voit les noms de marchands ou de producteurs « L. HOLMES » et « B. MONE[Y] » (Bradley, 1983b: 13-14).

Le dernier ensemble analysé par C. Bradley comprend 26 pièces de tonneau représentant au moins deux barriques de grande taille. Leur longueur utile interne (jable à jable) est de 78 à 80 cm, pour un volume interne d'environ 235 litres (Bradley, 1983b: 19, 22). Ces barriques massives étaient munies de barres de renfort au travers de leurs fonds et cerclées aux deux extrémités. Elles sont marquées, pour la première, d'un cercle tracé au compas, et pour l'autre, de deux cercles et d'un « R » (Rochefort?). Ces contenants devaient probablement contenir de l'eau ou du vin à l'origine, sinon peut-être des marchandises tels que des souliers, comme en font état les documents officiels de l'*Aurore* (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*). Toutefois, nous ne savons pas si la localisation de ces barriques correspond à la concentration des chaussures, faute de données suffisantes.

L'inventaire de cette classe fonctionnelle s'enrichit encore de plusieurs formes ouvertes, mais ici encore les données de localisation sont perdues. Au moins deux bidons d'environ 5 litres destinés au service du vin et de l'eau ont été découverts, de même que deux seaux fragmentaires et quatre baquets ou gamelles, tous cerclés de fer. L'ensemble se complète enfin d'un grand tonneau cerclé de fer dont la partie supérieure a été scié (75-1674-2M) et des fragments présumé de la bourse en cuir d'un baril à poudre. Le dernier artefact en bois est une grande planche de caisse ou de cageot (2M5C2-245) de 130,6 cm de long par 53,5 cm de large portant les empreintes de deux bandes de renfort en fer. Elle provient de l'opération 5C2, c'est-à-dire de l'endroit le plus dense en artefacts du site (Bradley, 1983b: 34).

Ce matériel correspond principalement à de la cargaison, hormis les bidons, les seaux et les gamelles. Ainsi, peu d'objets de vie à bord en bois ont été découverts : aucun bol ou ustensile de table, hormis un tranchoir. Toutefois, cette situation est conforme aux conditions du naufrage, car ils ont du être débarqués avant le sabordage. Les quelques objets utilitaires découverts peuvent représenter les objets déjà brisés. Le reste constitue une cargaison inutile à terre, comme les clous et la mitraille qui n'étaient d'aucune utilité

pour les troupes, vu leurs positions. Connaissant le besoin en nourriture des populations locales à l'arrivée des Français dans la baie des Chaleurs, nous sommes tentés de considérer les tonneaux de porc salé restés à bord comme faisant partie de ceux avariés (Beattie et Pothier, 1996: 13-14; La Giraudais, 1760; Proulx, 1982).

L'étude de la distribution des contenants de bois du *Machault* est impossible à cause de l'état lacunaire des données. La majorité des pièces ne portent pas de numéro d'inventaire ou sinon un numéro d'isolation général (2M99). C. Bradley (1983b: 37-38) mentionne également que le contexte archéologique est très perturbé et que de nombreuses pièces portent des marques de feu lorsqu'elles ne sont pas carbonisées. Nous savons toutefois que les tonnelets de mitrilles se situaient à l'avant bâbord. Il est difficile de savoir s'ils se trouvaient sur le gaillard avant ou en cale. Le tonnelet de clous reposait en cale (2M5A) et constitue sans doute une partie de la cargaison, un si grand nombre de clous n'étant d'aucune utilité à bord (Priess, 1977: 23).

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur

Les briques du *Machault*

Les briques du *Machault*, bien qu'elles fassent partie de la catégorie des céramiques grossières sans glaçure constitue un groupe distinct. Il s'agit avant tout d'un matériau de construction, normalement utilisé pour les fours de cuisine et, sur les très grands navires, pour les parements de mur de la sainte-barbe.

La collection du *Machault* comprend 479 briques réparties selon quatre types différents, établis en fonction de leurs dimensions (longueur, largeur et épaisseur), de leur forme et de leur pâte (Myles, 1980: 3-11). Les types A, B et C sont de tailles variables, mais possèdent un corps et une surface très similaires. Leur pâte est orange-rouge, de clair à foncé. Leur surface va du chamois (à cause du mortier) à une couleur orange-rouge causée par une cuisson oxydante. Les briques du type B sont légèrement plus pâles, dans l'ensemble. Plusieurs exemplaires sont noircis par le feu de cuisine (Myles, 1980: 4-6). D'autres portent encore des traces de mortier sur leurs faces, parfois hautement vitrifiées à cause du feu ou de l'explosion. Cinq briques du type A étaient encore soudées ensemble par du mortier au moment de leur découverte (Myles, 1980: 4).

Type A: 24 x 12 x 2,5 cm - 309 NMI, 63% du poids
 Type B: 21,5 x 10 x 3 cm - 66 NMI, 15,3% du poids
 Type C: ? x ? x 3,5 - 4,0 cm - 8 NMI 1,5%
 Type A, B ou C: 53 NMI - 11% du poids
 Type D: 18 x 8,5 x 4 cm - 43 NMI, 9% du poids

Le type D correspond à une brique plus petite et plus épaisse que les autres, mais aussi plus dure et vitrifiée. Elle contient des bulles et des inclusions d'argile qui la distingue nettement des autres types. La couleur de la pâte est rouge-orange avec une tendance variable vers le pourpre et le noir. La plupart des tessons sont noircis à l'extérieur. Toutes les briques sont fabriquées à la main avec un moule de bois sablé, rempli de terre, puis nivelé à l'aide d'une palette laissant des stries caractéristiques sur la face inférieure des objets. Une fois moulées, les briques sont retournées et démoulées pour sécher avant la cuisson (Myles, 1980: 4).

L'ensemble des 479 briques appartenant au *Machault* peut être réduit à deux sous-groupes. Le premier, réunissant les types A, B et C, représente près de 93 pourcent du poids total, si l'on exclut les briques intrusives. Elles sont toutes concentrées à l'avant bâbord du navire, principalement dans les opérations 2M1, 2M2, 2M4 et 2M5. Face à ce premier sous-groupe, le type D ne compte que 43 fragments et neuf pourcent du poids total et se retrouvaient légèrement plus en avant (Myles, 1980: 12). Cette zone correspond à l'emplacement habituel de la cuisine d'équipage sur les frégaes du XVIII^e siècle. En général (mais pas toujours), le four d'équipage était posé sur le pont principal, à l'arrière du mât de misaine, parfois avec un four pour la table du capitaine. D'ailleurs, le devis de 1757 d'une frégate de Bayonne similaire au *Machault* spécifie que « entre le premier & second sabord de l'avant on placera de chaque côté une cuisine l'une pour le capitaine & l'autre pour l'Equipe » (*Devis d'une frégate... 1757*).

D'après diverses sources, les cuisines étaient montées dans un coffrage en bois renforcé reposant sur des solives, dans lequel était aménagé un four en briques liées au mortier (Boudriot, 1977). En cas de problème grave, elle pouvait être jetée à la mer pour alléger le navire, comme l'a fait l'*Alcide* pour échapper à un ennemi plus puissant (Appriou et Bozellec, 1997: 95). Une ouverture sur le côté permettait d'alimenter le feu alors qu'un chaudron était suspendu au dessus des flammes (Myles, 1980: 14-15). Une cheminée de

métal pour l'évacuation était aménagée au dessus et traversait le plancher du gaillard avant (Boudriot, 1977).

La distribution distincte des briques de type D par rapport aux autres pourrait indiquer l'existence d'un petit four à pain attenant au four principal. Cependant, le récit de l'expédition de 1760 du *Machault* nous apprend que cet équipement n'était pas à bord, puisque la flotte décide justement de faire escale pour cuire du pain (La Giraudais, 1760). Dans ce cas, ce pourrait être les restes d'un four portatif pour le capitaine (s'il n'y avait qu'un seul four). Enfin, il se pourrait que ces briques représentent seulement une partie du four d'équipage. Dans tous les cas, cet aménagement massif de briques fait partie de l'équipement de bord hors de tout doute.

2.6 Éclairage et accessoires

Ce petit ensemble d'artefacts liés à la fonction d'éclairage comprend trois chandeliers, une paire de mouchettes, deux porte-mouchettes et huit chandelles (Figure 152). Les deux chandeliers à pied en laiton coulé faisant la paire sont formés de quatre pièces assemblées avec un mécanisme interne pour ajuster la hauteur de la bougie dans la douille. Ce type de pièce de belle apparence constitue une innovation britannique des années 1750 (Woodhead *et al.*, 1984: 34). Au même moment, les fabriques européennes continentales produisaient des chandeliers à pied coulés d'une seule pièce. Les mouchettes et leurs porte-mouchettes en laiton ont été trouvés en association. Le porte-mouchettes est formé de trois parties assemblées et il ressemble un peu aux chandeliers précédents (Woodhead, 1978: 31-34; Woodhead *et al.*, 1984: 25-34).

Ces objets fins sont probablement d'origine anglaise, au même titre que les chandeliers. D'ailleurs, ils représentent un ensemble archéologique cohérent puisqu'ils ont été découverts ensemble, dans la sous opération 2M116C, avec quatre cannelles en laiton, considérées elles aussi comme britanniques. Il s'agit peut-être d'un butin pris sur un navire ennemi et caché en cale, mais plus probablement d'une pacotille ou encore d'un ensemble réservé à la table du capitaine (Ross, 1981: 69-70; Wade, 1980: 7).

À côté de cet ensemble homogène, le chandelier à poignée et le porte-mouchettes en feuille de laiton sont français. Le premier est un chandelier commun circulaire à fond plat et

creux, avec un rebord enroulé. La douille centrale est formée d'une feuille de laiton roulée et rivetée en place. La poignée est fixée sur le bord du chandelier par deux rivets et son extrémité est percée d'un trou de suspension. L'objet semble avoir été réparé grossièrement, car les rivets sont tous en cuivre brut et la poignée a été renforcée par une plaque du même matériau (Woodhead *et al.*, 1984: 28). Le porte-mouchettes est un plateau rectangulaire aux bords enroulés munis de quatre petits pieds soudés et d'une poignée cassée. Ce plateau était également muni d'un support pour les mouchettes aujourd'hui disparu (Woodhead *et al.*, 1984: 24). Les deux objets sont assez communs et probablement français (Woodhead, 1978: 32-33). La position originale du chandelier n'est pas connue, mais nous savons que le porte-mouchettes provient du carré 2M35B, c'est-à-dire à l'arrière du navire. Ces types d'objets, même s'ils sont moins raffinés que ceux d'Angleterre, appartenaient tout de même à des gens aisés du bord ou au navire.

Huit chandelles en gras animal avec des mèches de coton complètent cet assemblage. Elles ont été découvertes emballées ensemble dans l'opération 2M8B, à l'exception de celle retrouvée en 2M16A. Ces bougies étaient peut-être destinées à servir à bord de la frégate, mais il pourrait tout aussi bien s'agir d'une marchandise. Il s'agit d'objets assez communs, même si leur usage était strictement contrôlé à bord des navires, afin de limiter les risques d'incendie (Woodhead, 1978: 30-31). Les comptes des dépenses pour l'armement du *Machault* en 1758 et 1759 mentionnent tous les deux l'achat de bougies (*Compte de construction... 1758; Compte... Le Machault, 1759*).

2.7 Loisirs

Les objets de loisir sont très peu nombreux dans la collection du *Machault* (Figure 153). Puisque fumer est aussi un loisir, les pipes en terre et la boîte à priser auraient pu enrichir cette catégorie, mais le tabac est plus communément considéré comme un aliment ou un excitant consommable (Gawronski et al., 1992; Parcs Canada, 1998).

Les deux jetons en bois sont circulaires et plats. Ils portent chacun un « X » sur une face et un « + » sur l'autre et faisaient peut-être partie d'un jeu de plateau quelconque. Leur forme assez grossière incite à les considérer comme la possession d'un marin ou d'un

officier marinier. De tels jetons sont communément retrouvés sur les épaves de toutes origines (Gawronski *et al.*, 1992: 433-434; L'Hour et Veyrat, 2004: 124).

2.8 Objets symboliques et économiques

Les artefacts à fonction religieuse comprennent normalement les articles de la chapelle du navire regroupés avec les instruments potentiels du prêtre dans la section 2.9 de ce chapitre. Cette classe compte également les parures avec des signes religieux distinctifs, de même que les objets personnels à fonction purement religieuse, comme les crucifix (Figure 153). La coupe, les deux chandeliers, la mouchette et son support, de même que les chandelles pourraient théoriquement faire partie des objets liturgiques de la chapelle du navire. Si le prêtre se trouvait à bord au moment du combat, il aurait certainement cherché à emporter ces objets bénis avec lui lors de la retraite. C'est pourquoi ces artefacts ne sont pas considérés comme des objets religieux, mais comme des instruments d'éclairage et de la vaisselle de table. En fait, les objets d'éclairage en laiton coulé sont considérés comme une pacotille ou du matériel de bord réservé à la table du capitaine (Ross, 1981: 69-70; Wade, 1980: 7)

La bague de jésuite et la boîte à tabac portent des motifs clairement religieux, mais cette fonction reste de deuxième ou de troisième ordre seulement, puisque les décors sont essentiellement esthétiques. En effet, le répertoire iconographique européen de l'époque moderne est déterminé par des critères sociaux où la religion est omniprésente, parfois de façon inconsciente. C'est pourquoi il importe de ne pas attribuer à ces objets plus de religiosité qu'ils n'en possèdent en réalité. Par ailleurs, ils n'étaient probablement pas bénis puisqu'ils servaient respectivement au troc et à la consommation du tabac. Ils sont donc considérés dans les autres classes fonctionnelles, comme des accessoires esthétiques et utilitaires.

À l'inverse, la médaille en laiton est un objet directement lié à la pratique du culte catholique romain. En fait, il s'agit du seul objet vraiment religieux retrouvé sur le *Machault*. Ce pendentif plat et oval avec un oeillet est toujours lié à deux maillons d'une chaîne fine en laiton. La médaille est ornée d'une scène de crucifixion, d'un côté, et de

deux anges encadrant un ostensor, de l'autre (Woodhead, 1978: 44). Il s'agit certainement d'un objet personnel, peut-être même un chapelet béni (Sullivan, 1986: 91).

2.9 Outils, métiers et instruments

Au moins 222 outils de toutes sortes sont répertoriés dans la collection archéologique du *Machault* (153 sans ceux liés à l'artillerie et l'armement). Cette catégorie comprend tout ce qui a trait à l'équipement de bord du navire essentiel à son bon fonctionnement. Pour des raisons pratiques, nous avons préféré les traiter séparément de l'artillerie, de l'armement et du grément, même si ces catégories comptent des objets directement liés aux métiers de canonier, de soldat et de matelot. Le nombre peu important d'objets cache une grande diversité d'outils, liés à toute la panoplie des activités qui se déroulaient à bord des navires du XVIII^e siècle. Ainsi, les artefacts de cette catégorie se rattachent à un métier particulier pour la plupart, sinon potentiellement à plusieurs d'entre eux (Annexe 1).

L'espace disponible à l'intérieur des navires de l'époque moderne forçait à restreindre au minimum les effets embarqués par chacun. Cela était d'autant plus vrai sur les navires affectés par la Marine royale, chargés d'un grand nombre de matelots pour accélérer les manoeuvres et de soldats de marine pour les combats rapprochés. Sur chaque navire, le nombre de marins, les vivres, l'artillerie et les munitions représentaient un « poids-moteur » contraignant la durée et la distance des voyages (Chaunu, 1974: 274, 280). En conséquence, chaque homme à bord se devait d'apporter le strict nécessaire à l'exercice de son métier à bord.

Pour les novices, matelots et gabiers, les outils professionnels se résumaient à peu de choses, mais les officiers, le chirurgien, le charpentier de bord et les autres artisans se devaient d'avoir avec eux les instruments de leur profession et de leur grade. Les outils nécessaires à chaque métier représenté sur une frégate comme le *Machault* constitue une liste finie assez bien connue (voir entre autres : Boudriot, 1977; Pâris, 1976; Savary de Bruslons, 1762). Les outils trouvés lors des fouilles du *Machault* ont donc été classés selon leur association avec tel ou tel métier à bord, indépendamment du fait qu'ils soient la propriété corporative ou individuelle. Cette association est facilitée par la découverte des

rôles d'équipage pour les campagnes du *Machault* en 1758 et 1759 (Proulx, 1999: 111, tableau 7), mais aussi par des compte-rendus de la bataille de Ristigouche (Beattie et Pothier, 1996; La Giraudais, 1760) (Tableau 17, p. 177).

Sans entrer dans le détail de chacune de ces catégories définies en fonction des métiers et des activités à bord du navire, il appert au premier coup d'oeil que quelques métiers ne sont pas représentés dans cet inventaire. En particulier, aucun instrument spécifique au travail du chirurgien n'a été découvert, cela même s'il existe plusieurs objets témoignant des activités d'un apothicaire à bord. De la même façon, d'autres catégories sont sous-représentées, comme celles des matelots, des soldats et des canonniers, présents en grand nombre à bord d'une frégate. À l'inverse, 65 pourcent des objets retrouvés concernent les activités du tonnelier, du calfat et surtout du charpentier (Ross, 1981 : 112-114, 199, 302-304). On remarque aussi qu'une grande part de ces outils servent au travail du bois (Figure 154).

Cette asymétrie dans la représentation des métiers s'explique aisément, car la plupart des objets utiles à terre ont été débarqués du navire avant la bataille ou en dernière extrémité. En effet, les « effets du roy » ont été transférés dans un « deposit » fait à la hâte après l'annonce de l'arrivée de la flotte anglaise (La Giraudais, 1760) : c'est-à-dire les armes, les munitions, les vivres et tout le reste. La composition de la collection d'artefacts du *Machault* est donc nécessairement le reflet de cette évacuation.

Enfin, les quelques 70 hommes de l'équipage (surtout des matelots) et 45 soldats restés à bord du *Machault* durant le combat ont pu apporter avec eux leurs maigres possessions lors de la retraite (La Giraudais, 1760). Tout ce qui n'était pas d'une utilité immédiate aurait été abandonné sur le navire, c'est-à-dire les outils non essentiels ou en surplus, les objets trop lourds et les marchandises autre que les effets du roi destinés la colonie (Ross, 1981: 1-2). Les outils de charpentier, de calfat et de tonnelier retrouvés sur l'épave, ainsi que ceux de l'armurier forgeron et du voilier font partie de cet ensemble d'objets inutiles à terre.

Dans cette optique, il est logique de ne trouver que très peu d'objets liés aux activités des matelots et des soldats. Seuls sept couteaux pliants et un étui sont liés précisément au travail ou à l'alimentation des marins et il s'agit certainement de

possessions personnelles. D'ailleurs, l'un des manches en bois est marqué du nom de son propriétaire présumé, « ANTOINE ROCH [...] » (Ross, 1981: 91). Les engins de pêche faisaient partie du matériel corporatif appartenant au navire qu'utilisaient les matelots pour pêcher. Cette activité était généralement sous la responsabilité d'un des pilotes du bord (Ross, 1981: 286). Enfin, les marins devaient utiliser des outils collectifs essentiels au fonctionnement du navire, par exemple des grappins, des gaffes et de petites ancres, des balais jamais retrouvés.

Malgré l'importance de la catégorie des objets militaires traités précédemment, les armes et les articles de soldats sont peu nombreux, au regard du nombre des troupes à bord (entre 80 et 100 hommes) et du chargement de plusieurs centaines de fusils que transportait le *Machault*. En fait, l'armement retrouvé est considéré comme une part des menues armes du navire, utilisées lors du combat rapproché. Un fusil et deux pistolets marqués « LE MACHAULT » font parti de ce lot à caractère corporatif. Les outils du canonnier sont également assez peu nombreux, mais l'absence notamment d'écouvillon, de tire-bourre, de refouloir et d'autres instruments s'expliquent de deux raisons. D'une part, le nécessaire au service des six canons de 12 livres et des deux de 6 livres du *Machault* placés dans les trois batteries de défense terrestres a été retiré du navire avant le combat. D'autre part, les outils restant à bord ont été laissés sur le pont ou jeté par-dessus bord après le combat et donc probablement dispersés ou détruits par l'explosion et l'action des éléments au cours du temps (Ross, 1981: 225). Il en est de même pour tous les balais, brosses, seaux et les autres outils communs d'entretien ménager.

En ce qui concerne le peu d'objets retrouvés de la profession de chirurgien du navire, il se peut que cette personne ait choisi d'opérer sur la terre ferme plutôt que de rester confiné dans un navire au combat sur l'eau, pour des raisons pratiques. Ainsi, même s'il y avait une caisse d'instruments à bord du *Machault* dès 1758 et qu'on ait rafraîchi le « coffre de chirurgie » en 1759, ces outils devaient se trouver à terre bien avant l'explosion du navire (*Compte de construction... 1758; Compte... Le Machault, 1759*).

Néanmoins, deux mortiers pharmaceutiques ont été retrouvés sur l'épave, dont l'un en bronze avec son pilon (Figure 155). Ils étaient accompagnés d'un clystère de lavement en étain (Ross, 1981: 50-61). Le premier mortier est en marbre et fragmentaire. Par contre,

le second est complet, de forme légèrement évasée. Son pied est élargi avec un petit marli convexe. Le fond et les parois internes sont lissés afin de permettre de broyer des solides. L'extérieur porte six nervures verticales agrémentées d'encoches qui déterminent autant de panneaux sans décor. Quant au pilon de bronze l'accompagnant, il possède des extrémités arrondies, symétriques et élargies avec une bande de renfort centrale soulignée de moulures. Ce type de mortier « à nervure » n'est pas sans rappeler celui découvert sur l'épave de la *Dauphine* (L'Hour et Veyrat, 2004: 47), alors que le pilon est identique à celui de l'*Alcide* (Appriou et Bozellec, 1997). Ces artefacts sont aussi à comparer aux découvertes provenant du *Batavia* (Green, 1989: 95), du *Vergulde Draeck* (Green, 1973: 284-285), du *Mauritius* (L'Hour *et al.*, 1989: 289-290) et du *Hollandia* (Gawronski *et al.*, 1992: 443-444), tous d'origine hollandaise.

Une seringue de lavement en étain (Figure 155) a également été retrouvée (2M116C1-13 / 2M19A1-57) en plusieurs parties étendues sur quelques mètres de distance, comprenant le corps cylindrique de l'instrument, un embout et un bouchon vissé (2M116C1-13) que traverse un axe muni d'un piston à son extrémité, à l'intérieur. La poignée du piston (2M19A1-57) en forme d'anneau est également en étain. L'objet est identique à une seringue illustrée dans les livres d'équipements des navires de la Compagnie des Indes orientales hollandaises (Gawronski *et al.*, 1992: 241).

Pour une raison inconnue, le médecin du *Machault* aurait laissé ces instruments dans le navire, alors même qu'il risquait d'en avoir besoin à terre. Alors, s'agit-il d'articles en réserve ou des instruments d'un apothicaire au sens stricte du terme? Dans tous les cas, ces artefacts sont peut-être liés fonctionnellement aux quelques contenants « médicaux » de céramique et de verre retrouvés. Sept plats à barbe en céramique, deux pots à pharmacie en faïence et trois fioles en verre complètent ce qui pourrait constituer les reliquats d'un coffre de chirurgie. Cependant, puisque les plats à barbe faisaient peut-être partie de la cargaison et que les autres contenants pouvaient servir à maints égards à bord du navire, ce regroupement est très discutable. Au surplus, ni les instruments avérés ni les contenants médicaux potentiels ne se concentrent très clairement au centre du navire comme on pourrait s'y attendre. En fait, l'étude de la distribution des artefacts de cette catégorie n'est pas très significative (Ross, 1981: 62-63).

La classe d'objets du commis souvent mal représentée par l'archéologie et donc moins connue, est ici riche de quelques artefacts intéressants. Les tailles-plumes y sont intégrés, bien qu'ils aient pu appartenir aux autres membres instruits de l'équipage. Toutefois, le coeur de cet ensemble est constitué de trois plateaux de balance en laiton et de plusieurs pesées, dont un lot de 16 poids de plomb correspondant au système pondéral du marc de Troyes, un poids de pile à godet et un poids d'ajustement.

Deux des trois plateaux de balance en laiton constituent une paire identique, d'un diamètre de 15,8 cm (2M2B2-54 et 2M16D1-25) (Figure 156). Chacun est formé d'une feuille circulaire martelée dans un moule concave, dont les bords ont été roulés autour d'un fil de fer. Ils sont également percés de trois trous de suspension. Le troisième (2M113B1-24) n'est représenté que par un fragment qui ne semble cependant pas avoir été martelé. Selon L. Ross (1981: 246), ces plateaux conviendraient normalement à une balance légère pour des poids ne dépassant pas 3 livres (1356 g).

Un poids de pile à godet retrouvé sur le *Machault* semble être aujourd'hui absent des collections (Figure 155). L. Ross (1981: 250) évalue son poids à une livre d'après une photographie (RA-302X), mais cette évaluation semble excessive au regard de la taille de l'objet (2 cm de diamètre). Cette pesée de précision faisait partie d'un jeu de petits poids conçus pour s'encastrent les uns dans les autres. Le plus grand d'entre eux constituait la « boîte », munie d'un couvercle amovible.

Le lot de poids communs ou « de marchand » du *Machault* comprend 17 plombs allant de deux onces jusqu'à 10 livres. À l'exception des deux poids, dont l'un semble avoir été bricolé, tous portent une inscription gravée en chiffres romains désignant leur poids. Plusieurs possèdent également une marque, soit un « A » soit une fleur de lys, selon le cas (Figure 156). Le « A » était normalement la marque réservée de l'hôtel des monnaies de Paris (Kisch, 1965: 162-163), alors que la fleur de lys était utilisée à la fois par le maître balancier de la cour et par la Juridiction des Monnaies (Kisch, 1965: 162-163; L'Hour et Veyrat, 2002: 44). Dans les deux cas, ces marques attestent de l'exactitude des pesées, mais elles pourraient aussi distinguer deux ensembles de poids achetés séparément, d'où des marques différentes. Quant aux deux poids de deux onces, les plus petits du groupe, ils sont marqués de deux armoiries sur le dessus et d'une troisième au revers, pour l'heure non

identifiées. Elles représentent probablement des marques de fabricant ou de contrôle officiel. La pile à godet en bronze convenait au dosage des produits pharmaceutiques alors que la pesée en plomb n'était pas ajustée de façon assez précise et servait plutôt pour les choses de peu de valeur (Ross, 1981: 249; Savary de Bruslons, 1723).

Sur la base de ce constat, nous associons ces pesées aux articles du commis plutôt qu'à ceux du chirurgien. L'étude de la répartition spatiale des outils offre des résultats peu significatifs pour la plupart des métiers, en partie à cause du peu d'objets liés à chacun. Sauf exception, les artefacts se situent vaguement dans la partie avant du navire, surtout à bâbord, le secteur le plus riche en mobilier archéologique du site. Il y a toutefois quelques distributions plus significatives, à commencer par la répartition éclatée des quelques couteaux personnels de marins (Ross, 1981: 92), retrouvés en 2M5, 2M6 et 2M114.

Toutefois, la concentration la plus intéressante est sans conteste celle des outils du charpentier, du calfat, du tonnelier et de l'armurier, dans la zone avant bâbord du navire (Figure 157). Ceux du charpentier en particulier, représentant toute la panoplie des instruments de cette profession, étaient rassemblés dans les sous-opérations 2M2A/B et 2M5A/B. La position de ces objets, certains neufs et d'autres usés, concentrés avec les quelques articles de calfatage et de tonnellerie, suggère l'existence d'un coffre ou d'un réduit de charpentier à bord (Ross, 1981: 96, 193). Pour leur part, les outils de forgeron ou d'armurier proviennent d'une zone légèrement plus au nord (bâbord) que ceux de l'ensemble précédent, dans le secteur limité aux sous-opérations 2M2A et 2M4C/D. Des objets assez lourds, comme un étau, devaient être rangés à proximité des autres, dans un coffre ou encore dans une cabine. Par ailleurs, d'après le compte d'armement du *Machault* datant de 1758, les outils de l'armurier provenaient de la manufacture royale de Saint-Étienne (*Compte de construction... 1758*).

En somme, la répartition de l'ensemble suggère l'existence d'un magasin ou d'un réduit de contremaître où se trouvaient le nécessaire à l'entretien et la réparation du navire. S'y concentraient également des poulies neuves, des pièces de quincaillerie et des pièces de pompe de rechange. Ce magasin se trouvait près du mât de misaine, dans l'entrepont ou bien dans un espace aménagé dans la partie haute de la cale, sous l'entrepont, juste au-dessus de la cargaison en cale (Figure 159) (Ross, 1981: 96). Par ailleurs, plusieurs objets

appartenant au commis aux vivres, comme le lot de poids de mesure en plomb du système du marc de Troyes, pourraient aussi avoir été rangés à cet endroit ou dans une cabine connexe (Ross, 1981: 253).

Le groupe d'objets en laiton représente lui aussi un groupe d'objets bien localisés dans l'espace, au milieu tribord du navire (2M115C/D/E et 2M116C/D/E). Enfin, si les outils de cuisinier ne sont pas concentrés particulièrement à cet endroit, probablement à cause de leur position élevée sur le navire, la localisation de la cuisine est attestée à l'avant du navire par la présence de nombreuses briques en 2M1, 2M2, 2M4 et 2M5 (Myles, 1980: 12). Selon toute vraisemblance, le four d'équipage se situait sur le pont principal, à l'arrière du grand mât (Figure 159). Le four du capitaine était peut-être attenant à celui-ci, d'après ce qu'on sait des habitudes de l'époque (*Devis d'une frégate... 1757*).

2.10 Quincaillerie d'architecture

Ce groupe d'objets en fer compte près d'une centaine de clous et des chevilles diverses, ainsi que des anneaux, des charnières, des crochets et deux bandes de jas d'ancre, tous liés au fonctionnement du navire d'une manière ou d'une autre (Bradley, 1983a: 163-192; Priess, 1977). Plusieurs artefacts sont liés à des usages spécifiques, comme les organeaux et les crochets « à épaupe » qui servaient aux bragues d'affût de canon ou encore, comme les crochets autrefois liés à une poulie par une estrope végétale disparue. Au contraire, les clous et les charnières ont pour leur part des applications tellement variées qu'il est impossible de déterminer avec précision leur fonction à bord.

Leur répartition plutôt diffuse nous indique clairement qu'il ne s'agit pas d'une cargaison emballée dans la cale. Toutefois, si l'on fait exception des 10 000 clous identiques, la majorité de ces objets provient de l'avant du navire, à bâbord, avec une concentration très nette dans et autour de l'opération 2M5. À cet effet, le grand nombre de clous découverts dans cette opération, ainsi que d'autres pièces de rechange, pourrait provenir de la soute du charpentier déjà identifiés. Le charpentier ou le contremaître devait garder quelques clous en réserve pour les réparations sur le navire.

Face à ces quelques éléments ferreux disparates, les 10 000 clous identiques retrouvés en deux concentrations adjacentes près de la carlingue, essentiellement dans le

carré 2M114A, constituent un lot bien distinct. Ces clous ont tous une tête rosacée et une tige de section carrée d'environ quatre pouces ou 11 centimètres (Priess, 1977: 13). À l'origine, ils étaient contenus dans un seul tonnelet dont les pièces disloquées ont été découvertes à proximité (Bradley, 1983b: 13-14). Le contenant porte plusieurs inscriptions énigmatiques, telles que « COAN » gravée grossièrement, puis des chiffres arabes (« 86 » ou « 98 ») et romains (« XX », « VI »), sur les douelles comme sur les fonds (voir la section 2.4.7). Le fût de chêne, d'une contenance estimée à 82 litres, était solidement conçu et avait des fonds renforcés d'une barre (Bradley, 1983b: 13-14). Les deux concentrations ont pu se former lorsque les fonds ont cédé sous la pression du contenu, avec les années.

L'inventaire de *l'Aurore* mentionne plusieurs types de clous, dont des « cloux à bateau », « à plancher », « à bardeau », « à bardeau de 9 à 10 pouces » et « à couvrir », transportés dans 12 barils équivalents à deux tonneaux de charge (*Etat des vivres munitions et marchandises... de l'Aurore... 1760*).

LA RÉPARTITION DES ARTEFACTS DU *MACHAULT*

Au terme de cette longue analyse aussi exhaustive que possible et en fonction des objectifs de notre étude se dégage une cohérence générale dans la distribution spatiale des artefacts malgré le mélange et la dispersion des objets par divers facteurs (Figure 160). Suivant la pensée de Keith Muckelroy, le processus de formation de ce site archéologique sous-marin peut-être considéré comme le résultat d'une réaction en chaîne avec ses intrants et ses extrants particuliers. Au cours de ce processus, le sabordage, les opérations de sauvetage, la dégradation des objets et les mouvements marins ont participé successivement et alternativement à la perturbation du contexte initial jusqu'à un état de relative stabilité et à la fouille scientifique (Muckelroy, 1978: 158).

D'un autre point de vue, chaque site archéologique d'épave est la résultante à la fois du contexte du naufrage (*Culture-Transforms*), des facteurs environnementaux (*Nature-transforms*) et des pratiques culturelles ayant affecté la distribution des objets au sein du site (*Correlates*) (Schiffer, 1976; 1995). Dans le cas du *Machault*, l'interprétation des données archéologiques est facilitée par une connaissance approfondie des conditions du naufrage, ainsi que des conditions environnementales locales. D'ailleurs, ces dernières ont

causé relativement peu de perturbations par rapport à d'autres sites plus exposés, par exemple, aux intempéries et aux organismes vivants (Gawronski *et al.*, 1992; Proulx, J.-P., 1979). Les pratiques culturelles des marins à bord de la frégate sont également documentées, en partie grâce à la connaissance générale de la culture maritime française du XVIII^e siècle, mais grâce aussi aux nombreux documents historiques spécifiquement liés au *Machault*. En somme, au-delà des problèmes de documentation lors de la fouille, le fait de bien comprendre ces différents facteurs a permis une analyse du contexte archéologique riche en renseignements.

Tout d'abord, la lecture des récits de l'époque indique que le *Machault* a été sabordé par son capitaine pour éviter qu'il ne tombe aux mains des ennemis (La Giraudais, 1760). Cette pratique consistait normalement à faire sauter le navire à l'aide de tonneaux de poudre placés sous le pont du navire. L'explosion de ces charges alliée à celle de la soute aux poudres située plus bas a probablement fait voler tout l'arrière du navire en éclats. La violence de l'explosion aurait même arraché une partie du pont qui se serait déposée à plus de 100 mètres du site principal (Zacharchuk et Waddell, 1984: 70). Toute la moitié arrière du navire se serait ainsi volatilisée, alors que la proue semble avoir moins souffert. Alors, la frégate, déjà criblée des coups de l'ennemi et avec huit pieds d'eau en cale, s'est déposée au fond de la rivière Ristigouche quelques pieds plus bas, tandis que le feu continuait de ravager ses parties hautes (La Giraudais, 1760).

Par la suite, le courant de marée, les glaces et le temps ont continué cette oeuvre de destruction systématique. L'arrière disloqué s'est vu davantage affecté, tandis que l'avant était protégé par les vestiges des ponts et des cloisons en place. Le navire s'est néanmoins penché à bâbord, entraînant ainsi un déversement des canons et des artefacts sur le flanc est du site. D'ailleurs, la portion du site à l'extérieur des vestiges architecturaux n'a jamais été fouillée par les archéologues (Zacharchuk et Waddell, 1984: 70). Enfin, une couche d'alluvions s'est déposée avec les années, protégeant les vestiges les plus bas, alors que ceux plus exposés ont été tranquillement dévorés par les facteurs environnementaux, jusqu'à la stabilisation finale du site.

La méthode de fouille a conditionné elle aussi grandement les résultats des recherches archéologiques. Ainsi, force est d'admettre que les travaux menés sur le

Machault n'ont pas été effectués entièrement selon les pratiques standards actuelles. Seul l'avant du site carroyé a fait l'objet d'une fouille minutieuse, alors que l'arrière s'est vu dégagé au jet d'eau généré par une hélice de bateau (*propwash*), une technique expéditive jugée trop violente par le milieu scientifique aujourd'hui. Cette partie du navire n'a été dégagée que pour pouvoir remonter la section centrale et l'arrière de la coque. Pour cette raison, elle n'a pas reçu la même attention des chercheurs, aussi parce qu'elle apparaissait moins riche en mobilier archéologique.

La répartition générale des objets sur le site est donc à la fois fonction de cette stratégie de fouille, des conditions du naufrage et de la dynamique environnementale. Cela dit, l'étude des structures et de la répartition des artefacts sur l'épave a permis de comprendre une part de la compartimentation de la frégate le *Machault*. La plupart des grands ensembles fonctionnels et matériaux peuvent être rattachés à tel ou tel espace à l'intérieur du navire (Figure 158).

Les flancs du vaisseau reposent au fond de la rivière Ristigouche, penchés sur bâbord, de chaque côté de la carlingue centrale. L'emplanture du mât principal se trouve au centre du site, dans les opérations 2M25A/B et 2M116-117A. Les massifs d'étrave et d'étambot se sont tous deux brisés au niveau de leur assemblage avec la quille et, ainsi, la proue et la poupe du navire se sont complètement couchés sur bâbord lors de la dislocation du navire. En conséquence, les massifs et le gouvernail étaient en excellent état de conservation au moment des fouilles.

Quant aux ancres du *Machault*, la seule retrouvée était mouillée à 40 mètres en amont du site. Il s'agit très probablement de l'ancre tribord du navire, puisque ce dernier était embossé au moment du combat. Les trois canons et les deux pierriers au milieu du site sont associés à la batterie tribord. Ils ont chuté à l'intérieur de la coque lors de l'explosion de la sainte-barbe. Les canons de bâbord auraient basculé par-dessus bord, hors de la zone fouillée par les archéologues. La grande majorité des boulets et des bombes semble avoir été rangée dans le puits à boulets situé à l'avant de l'emplanture du grand mât et de l'archipompe. Toutefois, d'autres boulets servaient de lest avec des saumons de fer et des sacs de balles disposés tout le long de la carlingue du navire.

Sur le pont principal, la cuisine de l'équipage se trouvait seule à l'avant, derrière le mât de misaine. Le nombre de briques présentes sur le site n'est pas suffisant pour un second four. Cependant, il s'y trouvait peut-être un four portatif pour la grande chambre. Aucun ustensile de cuisine ou contenant n'est lié de façon directe à cet espace du navire. Au même niveau et vers l'arrière, la chambre et tous les logements des officiers en dessous n'ont pas laissé de vestiges matériels bien tangibles de leur existence. La liste des artefacts clairement associés aux officiers se résume essentiellement à quelques pièces de faïence, les bouteilles à vin, les flacons à casier et autres objets en verre français, les 8 verres à vin anglais, la vaisselle et les ustensiles de table en étain, les instruments de navigation, les articles français d'éclairage, la paire de bottes « *Full Wellington* », le talon en laiton décoré d'un coeur, le bouton couvert de fil, la tabatière, la bonbonnière. Dans les faits, plusieurs de ces objets ne proviennent pas de l'arrière du navire, mais doivent avoir été échappés par les officiers pendant leurs déplacements sur le pont. Toutefois, cela est plus difficile à envisager pour des objets comme les flacons et les bouteilles en verre. Donc, seuls quelques fragments de faïence et de verre, la plaque de talon décorée d'un coeur et la bonbonnière proviennent des quartiers des officiers, à l'arrière de la frégate.

Cette situation est cohérente avec ce que nous connaissons des événements entourant la perte du *Machault*. D'une part, les officiers ont eu le temps de débarquer leurs effets personnels avant l'arrivée des navires anglais et, d'autre part, l'explosion de la soute aux poudres a dû pulvériser ce qui restait dans cette partie du navire. La sainte-barbe et les soutes aux vivres ont été détruites au même instant. Une fois le *Machault* éventré, les éléments de l'arrière se sont probablement dégradés encore plus vite que ceux de l'avant, où la masse de mobilier constituait une protection pour les éléments plus bas dans la cale.

De retour à l'avant, les données archéologiques permettent de déduire l'existence d'une soute de charpentier ou de contremaître dans l'entrepont ou sous celui-ci, près du mât de misaine à bâbord. S'y trouvaient rangés les outils du bord, des pièces de pompe de rechange, quelques poulies et des taquets neufs, ainsi que des clous. Se basant en partie sur les données archéologiques, mais aussi sur une connaissance de l'aménagement interne des navires du XVIII^e siècle, L. Ross (1981: 1-2) situe ce réduit à l'arrière du mât à bâbord, juste sous l'entrepont. Il est possible qu'une partie des outils ait été en cargaison, mais cela ne remet pas en cause l'existence d'un réduit à l'avant.

La situation en cale avant et au milieu de la frégate était différente, puisque ce secteur a été nécessairement moins touché par l'explosion et l'incendie du navire. Plusieurs types d'artefact étaient très concentrés dans l'espace, voire parfois encore rangés ensemble ou empilés. Deux zones protégées du feu et de la destruction par leur cloisonnement semblent se dessiner dans la cale avant (Figure 158). La première, contre l'étrave, dans les opérations 2M6 et 2M9, contenait un chargement de porcelaines et de faïences anglaises. Cette concentration est bien distincte du lot formé des céramiques communes, des porcelaines chinoises, des chaussures, des cuillers et des couvercles en métal, surtout situés en 2M3, en 2M5 et dans les opérations limitrophes (2M1, 2, 4, 6, 7, 8 et 15). La séparation marquée de ces deux ensembles laisse croire à l'existence d'une cloison séparant la cale avant en deux parties. La caisse de pipes à fumer anglaises se trouvait à l'arrière des céramiques et à tribord, en 2M2, 4, 16 et 17, dans le même compartiment que les terres cuites communes. Un autre tonneau ou une caisse, contenant les verres à vin français, devait être en surface du chargement, du côté tribord également, en 2M4 ou 2M16.

La cale avant est donc séparée de la cale principale par une division dans l'alignement des opérations 2M16, 17 et 18, c'est-à-dire à l'emplacement du grand mât et des pompes, qui forment une séparation majeure dans la cale. En effet, à partir de ce point vers l'arrière du navire, la distribution des artefacts est plus floue et les quelques marchandises restantes sont dispersées. C'est le cas notamment des bouteilles à vin anglaises, des marmites en alliages cuivreux et des peignes. Par contre, les clous de quatre pouce sont restés immobiles au fond du navire, autour de leur fût, en 2M114A. L'ensemble d'objets domestiques en laiton coulé fait lui aussi exception, puisqu'il était groupé en 2M116C. La cale principale contenait à l'origine les barriques d'eau et de vin, de même que le chargement principal du navire, c'est-à-dire les marchandises destinées à la Nouvelle-France. Cependant, à l'exception des boulets, d'un tonneau de clous, d'un ou deux tonneaux de souliers et de quelques articles, toutes ces marchandises ont été retirés du navire. Il s'agissait des vivres (farine et alcools), de la majorité des chaussures, des vêtements, des armes et des munitions, puis des toiles et autres articles de première nécessité pour les Français et leurs alliés amérindiens (Litalien, s.d.: 23-24). Il est logique de trouver proportionnellement moins d'artefacts dans cette zone.

En conclusion, l'étude de la collection du *Machault* offre une image assez nette du chargement laissé en place. Elle permet aussi de suggérer l'existence d'une séparation en cale à l'avant, d'une soute à charpentier au-dessus et d'une cuisine sur le pont-batterie. Le centre et l'arrière de la frégate offrent une image sensiblement moins nette, à cause de la stratégie de fouille autant que des dynamiques du site. Enfin, au-delà de cette étude spatiale, l'approche fonctionnelle de cette collection a permis de regrouper les artefacts selon des fonctions à bord distinctes de fonctions classificatoires usuelles. Certains objets font partie de la cargaison ou de l'équipement du navire, alors que d'autres sont des possessions personnelles. Toutefois, la collection du *Machault* a cela de particulier qu'elle montre une nette prépondérance des cargaisons, contrairement aux épaves précédentes, la *Dauphine*, l'*Alcide* et l'*Aimable Grenot*.

LES PROVENANCES DES ARTEFACTS

L'étude de la provenance des artefacts appartenant à chacune des classes fonctionnelles définies dans cette étude - soit la cargaison, le matériel de bord et les objets personnels - acquièrent une signification particulière lorsque l'on tente de peindre l'ensemble des liens économiques mis en évidence (Figure 160). La riche collection du *Machault* permet d'apprécier la presque totalité de son chargement et ce qui a été descendu avant le sabordement du navire nous est connu grâce aux documents d'archives, notamment grâce aux inventaires précis des chargements de l'*Aurore* et du *Soleil*, mais aussi une liste du chargement général de l'expédition. Le mobilier de bord est également connu en partie grâce au devis de construction et de *mise-hors* du *Machault* en 1757, et à celui de son avitaillement à Bordeaux en 1759. Notre analyse des réseaux économiques se fonde donc à la fois sur les témoins archéologiques et les sources d'archives.

La majorité de la cargaison du *Machault* provient de France, avec toutefois une proportion importante de produits anglais, en plus d'un lot de porcelaine chinoise probablement importée par la Compagnie française des Indes Orientales. Le matériel français provient d'abord de Rochefort, l'arsenal royal ayant fourni les munitions de guerre (boulets, bombes et balles), les gilets, la moitié des chaussures, les havresacs, les toiles, puis les vêtements, les bas, une part des outils et des clous, les marmites métalliques et

enfin la marchandise de traite (perles, étoffes, bagues « jésuites ») de l'expédition (Litalien, s.d.).

Les marchandises de Bordeaux représentent l'autre portion importante du chargement, puisque ce port a fourni toute la farine de l'expédition, la moitié des souliers et un important chargement de vaisselle domestique de Sadirac et du Midi toulousain (Lomagne et Giroussens). Le port de Marseille est probablement impliqué dans l'acheminement de l'ensemble de pièces en céramique de la Provence et de Ligurie à Bordeaux et ensuite vers l'Amérique. Paris a livré une certaine quantité de matériel militaire et des fusils de Charleville. Enfin, la caisse de verres à vin et les quelques peignes du chargement, quoique français, n'ont pas de lieu de production identifié.

À côté de ce chargement français, l'importance des marchandises anglaises n'est pas négligeable, avec la ville de Londres en premier plan. Les lots de porcelaines tendres et de faïences à décors blanc et bleu proviennent de la capitale anglaise, alors que la caisse de pipes « R. Tippet » provient de Bristol. Les produits anglais en cale comprennent aussi une caisse de bouteilles à vin dont le lieu de production exact est inconnu. Le chargement du *Machault* se complète enfin d'un lot conséquent de porcelaines chinoises. Ce dernier a probablement été importé par la Compagnie Française des Indes Orientales. Il a donc probablement transité par Lorient avant d'être acheminé à Bordeaux.

La catégorie du matériel de bord livre une image tout aussi internationale du commerce européen de la fin du XVIII^e siècle, sauf que de nouvelles régions françaises se trouvent maintenant représentées. Les armes à feu du *Machault* ont été fournies par l'armurerie de Saint-Étienne, près de Lyon, qui devaient transiger par Marseille. Les faïences du bord proviennent de Bordeaux et de Montauban essentiellement, mais aussi de Rouen et de Moustier (Marseille). Quelques autres produits en céramique commune ont comme origine des centres près de Marseille (Huveaune et Vallauris). Le matériel de bord produit à l'étranger compte huit verres à vin, dix cuillers à café en étain identiques, deux cannelles en laiton, puis une trentaine de flacons à casier, tous d'origine anglaise. Mentionnons aussi les saumons en fer de Nouvelle-Angleterre, qui pourraient avoir transité par l'Angleterre avant d'être acquis ou pris par les Français. Le poids de pile à godet en

bronze est attribué aux ateliers de Nuremberg, en Allemagne, mais il doit avoir été ajusté dans une grande ville de France.

La dernière catégorie fonctionnelle maritime est celle des objets personnels, qui comprend assez peu d'objets, mais d'origines tout aussi diversifiées. La médaille et la bague religieuse en laiton sont peut-être françaises (de Rochefort s'il s'agit de matériel de traite), de même qu'une partie inconnue de la vaisselle en terre et des contenants en verre. Il convient d'ajouter au lot des objets personnels français plusieurs chaussures usées retrouvées à bord. Du côté de l'Angleterre, on compte une assiette en étain, une coupe en grès fin au sel, une paire de bottes et quelques pipes à fumer marquées « TD » (Londres). Pour terminer, les pipes à effigies ont été acquises en Amérique par les soldats ou l'équipage, car elles étaient produites en Caroline du Nord.

Ainsi, au travers des trois classes fonctionnelles du bord se tisse un réseau commercial dense et vaste, qui couvre plusieurs régions et villes-centres de France, d'Angleterre et de Chine. La cargaison met en évidence le rôle prépondérant de Bordeaux, lieu d'armement du navire, et de l'arsenal royal de Rochefort dans cette expédition. Elle montre aussi une part importante de marchandises anglaises probablement embarquées à Bordeaux. Le mobilier de bord illustre un portrait plus régional du commerce français, avec des terres cuites et des faïences marseillaises et rouennaises en marge des produits de Bordeaux et de Montauban. Il inclut toutefois également des lingots de Nouvelle-Angleterre et un poids de Nuremberg représentant deux zones économiques absentes de la cargaison. Les objets personnels offrent enfin une image où l'Angleterre est très présente, même s'il est évident que la majorité des pièces de cette catégorie sans provenance connue sont françaises.

VI - LES ESPACES ÉCONOMIQUES MIS EN ÉVIDENCE PAR L'ARCHÉOLOGIE D'ÉPAVE

L'analyse des collections de la *Dauphine*, de l'*Alcide*, de l'*Aimable Grenot* et du *Machault* a permis d'identifier plusieurs types d'artefacts présents sur au moins deux de ces épaves, suggérant leur importance pour l'objet de cette étude. Ce faisant, nous cherchions à déterminer le rôle des ensembles d'objets découverts pour les rattacher à l'une ou l'autre des trois catégories fonctionnelles de bord, soit la cargaison, le mobilier de bord et les possessions personnelles.

Alors que les chapitres précédents nous ont amené à considérer chaque épave individuellement, il convient maintenant de considérer l'ensemble de ces sites archéologiques et de se projeter à l'échelle de l'espace atlantique sur une période d'un demi-siècle. Il n'est désormais plus question d'identifier les productions impliquées dans le phénomène unique que représente un voyage maritime, mais de comprendre pour chacune des productions « traçables » les liens et les espaces économiques qu'elles sous-tendent.

Ainsi, pour chaque type d'artefact caractéristique, un réseau économique peut être reconstitué en considérant le lieu de production des objets (lorsqu'il est connu), le port d'armement des navires à l'étude et leurs destinations finales. Nous verrons aussi que les implications pour notre propos ne sont pas les mêmes si l'on considère séparément les réseaux économiques des trois catégories fonctionnelles d'objets à bord, entre autres parce que le lieu de consommation des cargaisons en transit n'est pas le même que celui du mobilier de bord en cours d'utilisation. Ces réseaux géographiques permettent de voir à quelle échelle géographique de l'économie-monde se rattache chaque catégorie d'objet. Les cargaisons s'intègrent-elles à l'économie internationale et le mobilier de bord à l'économie régionale autour d'une ville-centre ou un port d'attache? Enfin, les objets personnels sont ils davantage liés à des réseaux locaux, à l'écart des grandes sphères économiques ? Sont-ils liés à la composition et l'origine des équipages?

Par l'analyse croisée des provenances géographiques, des destinations des objets et des différentes catégories fonctionnelles à bord, nous sommes en mesure d'appréhender et de mieux comprendre les multiples niveaux de l'économie-monde. Cette approche est

adaptée à l'analyse trans-sectorielle des compétitions économiques que se livrent les royaumes et leurs régions centres, constituées de villes importantes et d'arrière-pays, avec leurs ateliers et leurs manufactures. Ce faisant, l'objectif ultime est de mesurer le degré d'homogénéité de la culture matérielle atlantique du point de vue français, et de comprendre les dynamiques que ces phénomènes de compétition au sein l'économie-monde sous-tendent.

Ainsi, on remarque que quelques grands types d'artefact maritime, notamment la vaisselle en céramique et les pipes à fumer, sont répandus sur plusieurs sites terrestres, portuaires et navals, selon une diffusion qui tisse réellement la toile de l'économie atlantique du XVIII^e siècle. À côté de ces productions diffusées à moyenne ou à grande échelle, plusieurs classes d'artefacts, comme les outils professionnels et scientifiques, malgré des lieux de production anonymes, présentent des caractéristiques de forme et de fonction identiques au travers de l'ensemble du monde maritime européen.

1. CARGAISONS

Cette première section aborde les réseaux économiques atlantiques à travers les objets appartenants aux chargements des navires destinés à la vente. La classe fonctionnelle de la cargaison regroupe le mobilier qui n'est essentiel ni à la bonne marche du navire ni à son équipage, mais qui justifie tous les moyens mis en œuvre pour le voyage. Les marchandises constituent donc *a priori* la classe par excellence pour l'étude des échanges dans les sphères internationales de l'économie-monde. La dynamique des luttes économiques et militaires des États-nations européens devrait affecter directement la nature des cargaisons des navires. Puisque le capitalisme maritime se mondialise malgré les barrières protectionnistes, toutes les épaves françaises devraient livrer une certaine quantité de produits étrangers, soit espagnol, anglais et hollandais, résultant des compétitions interétatiques et de l'équilibre des puissances européennes du moment. C'est ce que nous verrons dans les lignes qui suivent, en abordant chaque type de production séparément.

Nous remarquerons d'abord que quelques grands ports français, notamment Bordeaux, La Rochelle, Rouen/Le Havre et Marseille sont en compétition pour les marchés de la céramique commune, de la faïence et des bouteilles en gros verre. Les ateliers de

production en cause sont insérés dans des économies régionales liées à des grands ports français qui se font la compétition. Les produits français de l'Atlantique doivent également concurrencer ceux d'Espagne, de Hollande, des Flandres et surtout d'Angleterre.

Le cas des industries du fer et de l'armement n'échappe pas aux règles de la concurrence capitaliste, sous l'influence des ville-centres européennes, mais nous verrons que l'État y joue un rôle important à cause de l'importance stratégique de ces industries, en particulier pour la production d'armes à feu. Dans ce cas, l'État semble jouer un rôle dans l'intégration des économies régionales au sein d'un marché national fort (uni). Les efforts protectionnistes de la France limitent l'influence économique des autres nations sur ce marché, avec des exceptions notables.

1.1 Le commerce atlantique des céramiques

L'analyse des collections des quatre épaves françaises du XVIII^e siècle et notamment celle du *Machault*, offre l'occasion d'appréhender le commerce des céramiques en Atlantique au XVIII^e siècle sous un oeil nouveau. Les « centres potiers », producteurs de terres communes, organisés selon un mode local ou régional sont concurrencés de plus en plus par les « manufactures » propriétaires, productrices de faïences et de porcelaines, dont l'organisation géographique dépasse l'échelle régionale pour viser les marchés d'exportation internationaux (Figure 168). La section suivante présente donc d'abord les terres cuites communes, puis les faïences et les porcelaines du point de vue de leur fonction observée de cargaison payante au sein de l'économie-monde atlantique française.

Les productions de Sadirac

La découverte des terres de Sadirac sur l'épave française de la *Dauphine* comme mobilier de bord, sur celle du *Machault* comme marchandise, de même que sur plusieurs sites terrestres en France et au Canada permet de saisir de manière tangible l'importance économique du port de Bordeaux au XVIII^e siècle, autant pour l'avitaillement des navires que pour son commerce maritime. Elle illustre également la demande grandissante pour les produits matériels de consommation.

Le cas de Sadirac est assez typique du centre potier médiéval constitué d'un ensemble de hameaux-potiers, de petites unités de production agglomérées, sans structure de production unifiée, qui se développe de façon exponentielle avec la commercialisation régionale ou nationale au début du XVIII^e siècle. Les travaux multidisciplinaires menés à Sadirac depuis 1979 permettent de mieux saisir l'importante industrie potière de cette commune du Bordelais peu connue des chercheurs nord-américains (Régaldo-Saint Blancard *et al.*, 1989). Ils permettent de reconnaître l'ampleur de l'exportation des céramiques en France, dans les colonies et ailleurs durant l'apogée de la production sadiracaise, au XVII^e et surtout au XVIII^e siècle. Les ateliers des potiers de la commune moderne de Sadirac se regroupent près de fours construits à proximité ou à l'intérieur de plusieurs petits villages ou hameaux, dont Blayet, le Casse, la Porterie, en plus du bourg de Sadirac même (Régaldo-Saint Blancard, 1989c: 53). Toutefois, les productions de ces ateliers partagent beaucoup de caractéristiques fondamentales. Au XVII^e et XVIII^e siècle, il s'agit essentiellement de terres cuites communes domestiques vernissées vert destinées au marché bordelais et au commerce d'exportation, puis d'une importante production de « formes » et de « recettes » pour les industries de raffinage du sucre à Bordeaux (Régaldo-Saint Blancard, 1989c). Les marmites sadiracaises – des pots à cuire globulaires à une ou deux anses et au fond plat – produites aux XV^e et XVI^e siècles, dont les propriétés mécaniques n'égalent pas celles du Midi toulousain, ne sont plus fabriquées durant les siècles suivants. Cela est peut-être justement lié à l'expansion du commerce des marmites de Haute-Garonne venant combler ce secteur de production (Régaldo-Saint Blancard, 2005).

La vaisselle domestique de Sadirac est représentée par des formes tournées de manière assez peu soignée. Les formes vernissées les plus communes aux XVII^e et XVIII^e siècles sont des vases à liquide, c'est-à-dire des cruches diverses, des cruchons et des pichets, dont la popularité croît à partir du XVI^e siècle à mesure que les arts de la table se développent (Régaldo-Saint Blanchard, 1989: 86) (Figure 164). La panoplie des formes domestiques compte également des casseroles, des bassines à deux anses (« gardales »), des pots à feu tripodes et des jarres de stockage, ainsi que des écuelles, des bols et des assiettes, comme en témoignent les collections du *Machault* (Barton, 1978: 48-54) (Figure 165) et des sites potiers (Régaldo-Saint Blancard, 2000). En somme, Sadirac exportait tout

l'éventail des formes domestiques populaires au XVII^e et au XVIII^e siècle, tant pour la consommation que pour la préparation, la cuisson et même l'entreposage des aliments. Les productions bordelaises concurrençaient donc celles de Saintonge, en arrière-pays de La Rochelle, et celles de Vallauris et Biot, qui dépendaient des marchands de Marseille, sur les marchés national et colonial.

Les terres de Bordeaux ont connu une diffusion très importante au XVII^e siècle et surtout au XVIII^e siècle, « un peu partout en France et jusqu'aux Amériques », c'est-à-dire au Canada, en Guyane, en Louisiane et à Saint-Domingue (Régaldo-Saint Blancard, 1989d). On a retrouvé ces céramiques en grand nombre dans la cale du *Machault* et aussi parfois comme mobilier de bord sur les épaves. La *Dauphine* (Saint-Malo, 1704) a livré une assiette à décor étampé religieux, deux cruchons et quelques petits pots globulaires assimilables aux productions de Sadirac (Régaldo-Saint Blancard, 2007), alors qu'une jarre de stockage à deux anses provient de l'*Alcide* (Morlaix, 1747).

Toutefois, l'abondance des céramiques de Sadirac sur les sites archéologiques coloniaux terrestres rend encore plus manifeste l'ampleur du commerce atlantique bordelais. Ces productions représentent un important groupe matériel à Louisbourg et Québec (place Royale), à l'habitation de Champlain et aux maisons Estèbe, Boisseaux et Perthuis (Barton, 1981: type L2, p. 18-22; Brassard et Leclerc, 2001: 28-29; Lapointe et Lueger, 1997: type 2, p. 181-187; Moussette, 1996: type 1.1.1, p. 12; Niellon et Moussette, 1985: groupe 2, p. 223-226; Régaldo-Saint Blancard, 2007).

Au-delà de ces villes coloniales d'importance, il s'en retrouve également à l'hôpital général de Montréal, à Red Bay et Seal Island au Labrador (XVI^e s.), à Bay Bulls et au fort Beauséjour (1751-1755) au Nouveau-Brunswick, puis au fort Michilimackinac au Michigan (XVIII^e s.) (Brassard et Leclerc, 2001: 28-29). Cette céramique est donc largement distribuée en Amérique du Nord, dans des contextes datant de la fin du XVI^e siècle (Red Bay) jusqu'à la conquête de 1759-1760 (*Machault*). Il s'agit ni plus ni moins d'une trace commerciale laissée par les navires de Bordeaux.

Les productions sadiracaises connaissent une diffusion plus importantes que celles du Midi toulousain (section suivante), probablement à cause de leur proximité des quais d'embarquement, mais aussi plus précoce. On peut y voir l'expansion progressive de la

zone économique de Bordeaux au XVII^e siècle, jusqu'à l'inclusion du Midi toulousain et la diffusion des productions (céramiques, entre autres) de cette région.

Bien que la production potière soit attestée à Sadirac durant l'Antiquité et dès le XIII^e siècle, elle ne s'impose vraiment sur le marché régional qu'à partir du XIV^e siècle (Régaldo-Saint Blancard, 1989c). Au moment où Bordeaux développe un commerce de redistribution durant le « Régime anglais » aquitain, une industrie organisée se met en place dans l'arrière-pays, basée sur la production viticole, l'élevage et l'agriculture. Le développement de la production de céramique domestique au XIV^e siècle est probablement lié en partie au commerce de détail et d'exportation du vin (pichets) et d'eau-de-vie (cruchons), vers l'Angleterre en particulier. Le vin et l'eau-de-vie constituent des *staple trades* transportés en tonneaux, mais les contenants de service en céramique pouvaient bien les accompagner comme produits complémentaires (Savary de Bruslons, 1741: commerce de Bordeaux).

Une production moderne de poterie se met en place à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle, stimulée par la naissance de l'industrie du raffinage du sucre à Bordeaux. À partir de ce moment, la production des « formes » de pain à sucre et des « recettes » utilisées pour recueillir la mélasse résiduelle va toujours croissante. Elle constitue plus de la moitié des pièces cuites au milieu du XVIII^e siècle et près du tiers jusqu'en 1860 (Régaldo-Saint Blancard, 1989c: 54). Même si ces productions sont destinées exclusivement aux industries françaises du raffinage du sucre, celles de Bordeaux et de Nantes en particulier (Régaldo-Saint Blancard, 1989b: 67-70), elles fournissent une base de production matérielle et commerciale qui profite en même temps à la céramique domestique. L'on peut aussi entrevoir, dans le sillage du commerce colonial bordelais du sucre, des esclaves, du vin, de l'eau-de-vie et des céréales, un débouché supplémentaire à des produits finis, dont la vaisselle. Les terres cuites de Bordeaux se retrouvent donc partout où ses marchands envoient leurs navires, permettant de retracer de manière tangible les réseaux commerciaux de l'époque.

Les productions de Sadirac et du Midi toulousain permettent à Bordeaux d'offrir aux consommateurs des formes céramiques répondant à tous les usages de l'époque, pour la préparation, le service et la consommation des aliments. Ainsi, les terres cuites de Bordeaux

compétitionnent directement celles de La Rochelle et de Marseille sur le marché colonial. La vaisselle de table de Sadirac et du Midi toulousain côtoie celle de Saintonge, de Martincamp et de l'Huveaune sur les sites de consommation canadiens. Les marmites et les jarres du Midi toulousain côtoient celles de Vallauris et de Biot qui répondent aux mêmes fonctions.

La diffusion des céramiques exportées par ces villes-centres portuaires met en évidence des réseaux commerciaux en compétition au sein de l'économie-monde. Le rapport de proportion des céramiques bordelaises et marseillaises sur un site de consommation donné reflète donc l'importance relative du trafic avec ces deux ports. Selon cette logique, la prépondérance des productions bordelaises à Québec au début du XVIII^e siècle n'est que la conséquence logique de la place prépondérante qu'occupe Bordeaux dans le commerce de la Nouvelle-France à cette époque, dont le chargement du *Machault* constitue l'un des jalons. Au contraire, les productions méditerranéennes restent bien représentées à Louisbourg jusqu'à la fin du Régime français, attestant ainsi de la vigueur du commerce entre ce port de pêche colonial et Marseille. Le parallèle est exactement le même avec les terres brunes liguriennes, que les potiers du Rhône, de la Garonne et de Rouen ont probablement copié plus que nous le croyons (Costes et Deschamps, 2001).

Les productions céramiques décorées du Midi toulousain

La présence des terres décorées du Midi toulousain sur la *Dauphine*, l'*Alcide* (?), l'*Aimable Grenot* et le *Machault*, ainsi que sur plusieurs sites terrestres canadiens soulève la question de leur commercialisation dans l'espace atlantique. Ces productions ne sont bien connues que depuis quelques années grâce au travail de chercheurs du CNRS français, du Service Régional d'Archéologie d'Aquitaine et de l'Université Toulouse le Mirail travaillant dans le cadre d'un projet collectif de recherche, ainsi que plusieurs chercheurs locaux. Leurs recherches permettent aujourd'hui de mieux saisir l'activité potière de cette région au XVIII^e siècle (Arcangeli, 2006; Brunet, 2000; Cognet et Arcangeli-Pourraz,

2000; Costes, 1998; Costes et Deschamps, 2001; Deschamps, 2000; 2007; Morlat *et al.*, 2001; Picart, 1997; 1999: 574; 2000)¹⁹.

Les centres potiers les plus importants, formés de regroupements de petits « hameaux potiers », sont ceux de Giroussens, de Cox, de la Lomagne et, dans une moindre mesure, ceux de Nègreplisse et de Saint-Thomas (Cognet et Arcangeli-Pourraz, 2000) (Figure 124). Si la majorité de la vaisselle de table produite par ces ateliers pour le marché régional est sans décor, les exemples exportés sont peints en vert et brun-violet (parfois jaune) sur un engobe blanc (Costes et Deschamps, 2001).

Ces ateliers produisaient des écuelles, des assiettes, des plats et des jattes en grand nombre, de même que des pichets et des cruches à bec tubulaire. Cependant, les mêmes potiers façonnaient aussi des formes culinaires sans décor et vernissées sommairement, tels que les « oules » (marmites) à une ou deux anses, les couvercles et les réchauds (Picart, 1999: 574). Les productions peintes sur engobe blanc des différents ateliers de la haute Garonne se distinguent sur la base des pâtes et des styles pour les exemples décorés et par des critères de forme pour les oules. Hormis pour les terres de Cox, la composition chimique des pâtes est encore mal connue (Picart, 1997: 44-50; 2000).

Plusieurs centres potiers du Midi toulousain ont également produit une vaisselle qui n'est pas peinte sur fond blanc, mais simplement décorée à la corne de motifs de pastillage à l'engobe blanc directement sur le corps des objets, selon le style dit des « cercles de points » (Barton, 1978: 61-62) (Figure 161). C'est le cas notamment des productions de Giroussens, de Lomagne, de Cox et de Saint-Thomas, qui l'adoptent à partir du milieu du XVIII^e siècle, autour de 1760, comme l'atteste la collection du *Machault* (Costes et Deschamps, 2001: 38). Cette technique offrait des pièces de couleur brune avec des points blancs tirant vers le jaune après vernissage. Les potiers de Saintonge l'ont également utilisée au même moment, comme en témoignent les collections de Louisbourg (Barton, 1981: type L1, p. 11-13).

¹⁹ On a longtemps considéré à tort que ces céramiques provenaient du nord de la France (Barton, 1978 et 1981), même si certains chercheurs y voyaient un produit du Sud-Ouest français (Moussette 1996 ; Niellon et Moussette, 1985) ou de l'Agenais (Chapelot, 1978a). On sait maintenant qu'elles proviennent d'un ensemble de centres potiers plus en amont sur la Garonne, dans l'arrière-pays de Toulouse.

Les productions peintes de qualité du Midi toulousain ont eu une diffusion très large au XVII^e et XVIII^e siècle, comme le démontre leur forte présence en Aquitaine et en Amérique française (Costes et Deschamps, 2001: 33-35). Leur diffusion en France est mal connue, mais ce type de vaisselle de table est présent sur la plupart des sites archéologiques canadiens. Les fouilles de Louisbourg (1720-1760) ont livré plusieurs exemplaires complets de plats creux, de bols et des assiettes typiques de la Lomagne (Figure 162) et de Giroussens (Figure 161) (Barton, 1981: types L9 et L12; Costes et Deschamps, 2001). Quelques assiettes et plats, en plus d'une écuelle de la Lomagne ont été découverts sur le site de l'habitation de Champlain à Québec, dans un contexte du dernier quart du XVII^e siècle (Niellon et Moussette, 1985: type 4, p. 231-232). Les latrines de la maison Perthuis (1683-1701) (Lapointe et Lueger, 1997: type 4 et 10, p. 187-188, 193) et celles des maisons Estèbe et Boiseaux (Moussette, 1996: type 4.2.7.4, p. 52) à Québec ont également livrées quelques exemplaires décorés dans les styles de la Lomagne et de Giroussens. Enfin, les productions de Giroussens se retrouvent jusqu'au fort Chambly et même à Michilimackinac, aux confins continentaux de la Nouvelle-France (Jefferson Miller II et Stone, 1970: type C, p. 56). Il semble au surplus que ces productions se retrouvent à Belle-Île, en Nouvelle-Écosse, et au monastère des Récollets à Québec (Arcangeli, 2006).

À l'analyse des assemblages de ces différents sites, les productions de Lomagne apparaissent dominantes au cours du XVII^e siècle (Costes et Deschamps, 2001). C'est le cas notamment sur le site du 20, cours Pasteur, à Bordeaux, de même qu'à Caudiès en Haute-Garonne et à la place Royale de Québec, où les pièces peintes de Giroussens sont quasi absentes au XVII^e siècle. Toutefois, les proportions se modifient progressivement en faveur de Giroussens dans le courant du XVIII^e siècle, comme l'attestent la collection de Louisbourg (1720-1760), où les produits de Lomagne et de Giroussens coexistent dans des proportions similaires, et celle du *Machault* (1760), où Giroussens domine franchement (Costes et Deschamps, 2001). Il est à noter qu'une assiette et un plat creux de Giroussens ont été retrouvés respectivement sur la *Dauphine* (NAT 2020) et l'*Aimable Grenot* (NAT 926).

La vaisselle décorée de pastillage à l'engobe blanc de piètre qualité produite par plusieurs ateliers du Midi toulousain n'apparaît qu'à la fin du Régime français en Amérique, comme en témoignent les collections du *Machault* et de Louisbourg. Ce type de

céramique plus grossière est adopté par plusieurs centres potiers du Midi toulousain vers le milieu du XVIII^e siècle (Costes et Deschamps, 2001). Sa diffusion semble avoir cessé en Amérique au changement de régime de 1763, mais sa disparition peut aussi marquer le début du déclin de l'activité potière du Midi toulousain, victime de la concurrence des faïences émaillées.

Au-delà des sériations régionales, la diffusion des productions toulousaines sur les marchés bordelais en atlantique à partir du XVII^e siècle marque l'intégration de cette région sur la haute Garonne à la sphère économique d'une ville-centre d'importance, Bordeaux. La vaisselle culinaire de cette même région, quoique moins bien connue, montre une situation homologue.

La vaisselle culinaire du Midi toulousain

À côté de cette production de vaisselle peinte, les mêmes ateliers toulousains ont fabriqué des articles utilitaires, dont des marmites culinaires à deux anses exportées en grande quantité en France atlantique et en Amérique (Figure 163). Ces marmites sont devenues le principal produit d'exportation de Cox dans le courant du XVIII^e siècle et jusqu'au XIX^e siècle (Picart, 1997: 110). Toutefois, la production des « oules » de ce type s'étendait à tout le Sud-Ouest français et de nombreux ateliers du Midi toulousain et du Bordelais en ont produit du Moyen-Âge au XVIII^e siècle (Pichonneau et Régaldo-Saint Blancard, 2000).

Les marmites toulousaines sont des contenants globulaires à paroi mince dont la base est souvent arrondie, munis de deux anses verticales boudinées. Celles de Cox sont les mieux connues grâce aux travaux de J. Picart (1997; 1999) et L. Deschamps (2001; 2000). Leur particularité est la présence d'un ressaut interne concave terminé d'un bourrelet plus ou moins triangulaire, probablement afin d'y poser un couvercle (Picart, 1997: 110). Aucun couvercle n'a été découvert à Cox même, mais il en existe sur plusieurs sites de la région et en Nouvelle-France. Les exemplaires sont généralement munis d'une anse et parfois de trous pour la cuisson à l'étouffée, qu'ils proviennent de Cox ou d'ailleurs dans le Midi toulousain (Barton, 1981: 22). Les formes d'oule produites par les autres ateliers sont mal connues, mais les exemplaires de Lomagne semblent similaires à ceux décrits pour Cox (Costes et Deschamps, 2001). Ainsi, alors que plusieurs chercheurs assimilaient les

marmites du *Machault* à des produits du groupe de Cox jusqu'à récemment (Picart, 2005: com. pers.), d'autres les considèrent maintenant comme des productions du Lomagnais (Costes et Deschamps, 2001). En fait, dans l'état actuel des recherches, l'attribution exacte des pièces archéologiques à l'un ou l'autre des centres potiers du Midi toulousain reste difficile sinon provisoire (Morlat *et al.*, 2001)²⁰.

Les marmites culinaires du style de celles produites dans le Midi toulousain se retrouvent communément dans les musées et sur les sites archéologiques du Sud-Ouest français, notamment à Toulouse même (Arcangeli, 2006), à Montauban et à Bordeaux (Costes, 1998; Costes et Deschamps, 2001: 33-34; Morlat *et al.*, 2001: 15). Leur diffusion en France dépasse toutefois largement le cadre régional, puisqu'on les retrouve jusqu'à Saint-Malo, à la place des Lamennais et dans l'anse Solidor (Chapelot, 1974; 1978). Deux exemplaires isolés proviennent également des baies de Saint-Malo et de Cancale (BDD Drassm, 2005). Les marmites culinaires du Midi toulousain semblent donc *a priori* largement diffusées en France atlantique, même si ce groupe céramique est mal défini et pourrait regrouper des productions d'origine diverses. À notre avis, le peu d'études en France sur les céramiques de l'époque moderne jusqu'à tout récemment empêche encore de voir l'ampleur du commerce en France atlantique.

De fait, ces marmites se trouvent également sur plusieurs épaves françaises de la fin du XVII^e siècle et du XVIII^e siècle où elles font partie à la vaisselle culinaire de bord, au même titre que les marmites en cuivre. Hormis le chargement du *Machault*, les marmites similaires à celles du Midi toulousain se retrouvent sur les épaves de Saint-Vaast-la-Hougue (Basse-Normandie, 1692), de Men Garo 1 (Bretagne, vers 1700), de l'*Alcide* (Morlaix, Bretagne, 1747) et de la *Dauphine* (Saint-Malo, Bretagne, 1704) (L'Hour et Veyrat, 2005a: 310-313).

²⁰ Comme dans le cas de la vaisselle peinte, les critères de distinction sont essentiellement morphologiques en attendant des caractérisations chimiques discriminantes. La composition et la couleur des pâtes varient considérablement au sein d'un même groupe de production potière. Pour l'instant, les pièces de Giroussens se distinguent parce qu'elles sont façonnées dans une argile assez sableuse qui acquiert une couleur rouge après cuisson. Les marmites de Cox ont une texture plus tendre, une couleur beige à chamois et de petites inclusions rouges (Costes, 2006 : com. pers.). L'aspect des céramiques de Lomagne est peu connu pour l'instant.

De l'autre côté de l'Atlantique, les recherches menées depuis les années 1970 permettent de saisir toute l'étendue du commerce d'exportation des marmites culinaires du Midi toulousain. Elles sont présentes les sites terrestres de Red Bay (Labrador) dès 1565 et de l'habitation de Champlain au début du XVII^e siècle, de même qu'ailleurs à Québec, ainsi qu'au fort Pentagouet au Maine (1635-1674), à Louisbourg en Nouvelle-Écosse (1720-1760) et au fort Beauséjour, au Nouveau-Brunswick (1751-1755) (Barton, 1981: type 3; Brassard et Leclerc, 2001: 34-35; Lapointe et Lueger, 1997: type 9; Moussette, 1996: type 4.2.8; Niellon et Moussette, 1985: groupe 6).

Hormis les marmites culinaires, un autre type de céramique utilitaire non décorée sort des ateliers de Haute-Garonne à la même époque. Il s'agit de grande jarres de stockage ovoïdes à fond plat dont seuls quelques fragments ont été découverts sur le *Machault* et à Louisbourg (Barton, 1978; 1981). Cette forme ne semble être recensée ni à Cox même ni ailleurs en France ou en Amérique, mais elle est tournée dans une pâte aux mêmes caractéristiques que celle des marmites.

Considérant l'étendue de leur diffusion, les céramiques du Midi toulousain décorées et non décorées ont nécessairement été transportées sur des bateaux à partir de Toulouse ou d'ailleurs, pour descendre vers Bordeaux (Figure 168). Selon certains, ces marchandises ont probablement suivi le cours saisonnier du pastel, l'un des principaux produits d'exportation de Toulouse durant les XVII^e et XVIII^e siècles (Arcangeli, 2006; Bernard, 1968). Chose certaine, la présence de ces céramiques montre à quel point la Haute-Garonne participait à l'économie maritime de Bordeaux. Plus encore, les productions du Midi toulousain, comme celles de Sadirac, constituent de véritables « marqueurs » des réseaux économiques tissés par les marchands de Bordeaux au XVIII^e siècle. Comme dans le cas du *Machault*, ces céramiques bon marché complètent au besoin les chargements des navires, accompagnant ainsi les marchandises exportées par Bordeaux au sein de l'espace atlantique.

La faïence anglaise

Les épaves des navires les plus anciens considérés dans cette étude n'ont pas livré de faïence anglaise, à l'exception d'une tasse provenant de l'*Alcide*. Ainsi, il semble que les faïences anglaises apparaissent pour la première fois à bord du *Machault*, en 1760. Cette

importante cargaison anglaise à bord d'un navire français illustre la puissance commerciale croissante de l'Angleterre à l'époque moderne, grâce à l'instauration de « nouvelles » manufactures propriétaires situées proche d'une ville-centre et visant le marché d'exportation. Comme en France, de nombreuses faïenceries anglaises débutent leurs opérations à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle, au détriment des terres cuites communes et de la vaisselle d'étain. Selon Ivor Noël Hume, la production anglaise aurait débuté dès 1560-1570 sous l'impulsion de potiers néerlandais fuyant les persécutions religieuses aux Pays-Bas (Hume, 1969: 105).

Les centres potiers du XVIII^e siècle les plus importants des îles Britanniques, implantés directement à côté de grandes villes, sont ceux de Londres (Lambeth), de Liverpool et de Bristol. Des manufactures plus modestes se trouvaient aussi à Wincanton, à Brislington, puis à Glasgow (Écosse) et à Dublin (Irlande) (Genêt, 1980: 53). La manufacture de Lambeth/Vauxhall à Londres est en opération dès 1671, alors que les ateliers de Bristol et de Brislington doivent avoir débuté leurs productions déjà dans les années 1660. Quant aux faïenceries de Liverpool et de Glasgow, elles démarrent leurs activités respectivement au tout début du XVIII^e siècle et en 1749. L'ensemble de ses fabriques périclitent à la fin du XVIII^e siècle (Bristol, Liverpool) et au début du XIX^e siècle (Lambeth et Glasgow), lorsque les terres cuites fines vernissées et les grès fins blanc salins parviennent à dominer le marché (Hume, 1969: 107). La production des faïenceries anglaises se concentre donc dans la période qui va de 1660 à 1770.

Bien que les productions des ateliers d'outre Manche soient difficiles à isoler visuellement les unes des autres, la faïence britannique se distingue généralement de son homologue française par un corps plus fin, donc souvent plus fragile. Autre trait typique, l'émail adhère mal au corps des objets et s'écaille facilement (Genêt, 1980: 51). Le sujet des décors est assez varié, sans que l'on puisse en dégager des grandes traditions propres à certains ateliers comme c'est le cas en France (Brassard et Leclerc, 2001: 63).

La faïence britannique a été largement exportée en Amérique durant la seconde moitié du XVII^e siècle et tout le XVIII^e siècle, en particulier les productions de Glasgow (Hume, 1969 107). Celle retrouvée au Canada provient surtout des grands centres faïenciers de Lambeth et de Liverpool, pour autant que l'on puisse l'identifier, mais elle reste

relativement rare avant la Conquête (Genêt, 1980: 53). Il s'agit alors essentiellement d'assiettes, de plats, de quelques bols et d'un pot en bleu et blanc, puis d'une soucoupe polychrome. Quelques tessons du milieu du XVII^e siècle proviennent de l'habitation de Champlain (Niellon et Moussette, 1985: 505). Des assiettes complètes ont été retrouvées à Québec, dans les latrines de la maison Dumont (avant 1759), alors que d'autres pièces proviennent des maisons Estébe (avant 1752) et Perthuis (c. 1684-1759) (Genêt, 1980: 54-55). À la place Royale de Québec, la faïence hollandaise domine les produits anglais et espagnols (Genêt, 1980). À titre d'exemple, seulement quatre des 184 pièces en faïence retrouvées proviennent d'Angleterre, à côté d'une vingtaine de faïences hollandaises (Genêt, 1980: 81). Le style des bols à décor de dragons du *Machault* n'ont pas d'équivalent dans les collections de Nouvelle-France et représentent donc des productions nouvelles en 1760.

En France, l'importation des céramiques anglaises était restreinte avant 1786, alors que le commerce entre les colonies françaises et anglaises était théoriquement interdit (Dardel, 1963; Chapelot *et al*, 1972). C'est ce qui a fait croire à J.-F. Blanchette (1977: 8) que le chargement de faïence du *Machault* était une marchandise prise sur un navire ennemi. Une lecture plus globale des données archéologiques remettent cependant ces interprétations en question et nous met devant la nécessité d'en proposer une autre. Selon nous, la proportion assez importante de marchandise britannique à bord du *Machault* témoigne de la capacité manufacturière croissante de l'Angleterre au XVIII^e siècle, qui va jusqu'à concurrencer les produits de la France dans ses colonies, malgré les interdictions et les barrières douanières dressées par l'État français.

D'ailleurs, des fouilles récentes de latrines à Montréal ont livrées un ensemble de faïences anglaises et irlandaises dans un contexte daté de 1730-1750²¹. Ces nouvelles données et celles issues de la fouille du *Machault* poussent à revoir notre vision d'une colonie française d'Amérique imperméable aux produits anglais.

Les grandes faïenceries sont plus rapides à s'installer en France que dans les îles britanniques, mais alors que les premières s'établissent surtout près des centres régionaux à

²¹ Brian Ross. Travaux effectués pour la firme Arkéos au centre-ville de Montréal en 2007 sur l'îlot Gervaise (BjFj-134), inédit.

l'intérieur des terres, les secondes se positionnent toutes à proximité des grandes villes portuaires anglaises, écossaises ou irlandaises. Peut-être n'est-ce dû qu'à la configuration géographique des îles britanniques, mais il n'empêche que la position des manufactures de faïence de Grande Bretagne se trouvent intégrées *de facto* dans le réseau d'exportation que l'Angleterre souhaite développer depuis l'époque des Guerres anglo-hollandaises.

La porcelaine chinoise

Même si ce type de production n'a pas été découvert sur la *Dauphine*, l'*Alcide* et l'*Aimable Grenot*, elle est présente sur un grand nombre d'épaves françaises comme cargaison et vaisselle de bord. La collection de porcelaine orientale du *Machault* reste toutefois le seul exemple archéologique connu de chargement exporté vers la Nouvelle-France.

La porcelaine chinoise joue un rôle précoce dans l'intégration mondiale de l'économie européenne, car elle possède une valeur symbolique importante pour les pays occidentaux en voie de développement. Il s'agit de la céramique la plus noble au XVIII^e siècle. Elle se compare, en terme de prix et de prestige, davantage à l'argenterie qu'à la céramique. Par ses décors, sa finesse et sa dureté, elle est convoitée par les Européens qui l'importent à partir du XVI^e siècle, puis en quantité croissante durant les XVII^e et XVIII^e siècles.

Depuis le XIII^e siècle, les fabriques impériales chinoises exportent leurs productions sur le marché asiatique, jusqu'au Proche-Orient et en Méditerranée orientale (L'Hour, 2001). Dès lors, les artisans méditerranéens puis occidentaux se sont efforcés d'atteindre la rareté distinctive de la porcelaine chinoise, à la fois blanche, brillante, fine et solide. La faïence, la porcelaine tendre et finalement les terres cuites fines ne cherchent qu'à imiter les productions chinoises et à ravir une part de ce marché de prestige (Brassard et Leclerc, 2001: 142-144).

L'Europe s'intègre tardivement au réseau d'exportation chinois. Mais l'organisation des fabriques impériales chinoises, qui permet une production massive pour répondre à une demande mondiale sans cesse croissante, constitue l'inspiration directe des compagnies des indes orientales et, plus tard, des manufactures royales en Europe occidentales. Le commerce des épices, de l'or et des porcelaines des Indes joue donc un rôle dans le

développement des manufactures européennes vers un modèle plus capitaliste, avec une concentration des capitaux et des moyens de production à la tête de nouvelles manufactures royales ou oligarchiques. La valeur symbolique de la porcelaine chinoise s'explique donc autant par ses qualités techniques que par la force du modèle des fabriques impériales chinoises.

Les porcelaines étaient produites à divers endroits de la Chine, mais le centre potier le plus important se trouvait à Jingdezhen, dans la province du Jiangxi (Brassard et Leclerc, 2001: 142-144). Les pièces destinées à l'exportation étaient généralement peintes à Canton au goût des pays importateurs, dont les Européens, puis vendues aux compagnies des Indes orientales des royaumes d'Europe qui y possédaient des comptoirs (Genêt et Lapointe, 1994: 5). Ces compagnies, assimilables à des sociétés d'État, bénéficiaient du monopole des produits asiatiques à haute valeur ajoutée, c'est-à-dire les épices, la soie, le thé et la porcelaine. Le commerce maritime de la porcelaine chinoise est donc généralement bien connu.

À cet effet, le *Prince de Conty*, un navire de la Compagnie des Indes Orientales française ayant fait naufrage à Belle-Île (Bretagne) en 1746 à son retour d'Extrême-Orient, permet d'illustrer l'ampleur de cette économie. L'*Indiaman* français ramenait alors à Lorient un chargement de thé, d'or chinois, de meubles en bois et de porcelaines de l'époque de Qianlong (1737-1795) estimé à plusieurs dizaines de milliers de pièces (L'Hour et Veyrat, 2005b: 166-167). Les formes sont typiquement européennes, ce qui signifie qu'elles étaient produites spécifiquement pour le marché occidental (L'Hour et Veyrat, 2005b: 167). Les épaves respectives du *Mauritius* (Gabon, 1609) et du *Sussex* (Madagascar, 1738) témoignent également de ce commerce pour les compagnies des Indes orientales hollandaise et anglaise. Le premier transportait une cargaison de lingots de zinc pur, du poivre de Malaisie et de la porcelaine de Chine bleue et blanche de l'époque Wanli (1573-1619). Les restes du second ont montré que ce navire transportait entre autres un important chargement de porcelaine de type bleu et blanc d'époques Yongzheng (1723-1735) et Qianlong (1736-1795) (L'Hour et Richez, 1990).

Par rapport à ces navires faisant le commerce des Indes en droiture, le *Machault* se trouvait à faire un commerce de redistribution, puisque les porcelaines à son bord avaient

probablement été acquises par des marchands bordelais à Lorient ou ailleurs, d'un agent de la Compagnie des Indes. La porcelaine de Chine se retrouve aussi sur les sites de consommation, soit sur terre ou encore sur des navires à titre de vaisselle de bord personnelle ou commune. C'était le cas notamment à bord de la frégate anglaise *Maidstone* (1748) (BDD Drassm, 2005; De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991).

Au Canada, la popularité de la porcelaine va croissante à partir du XVII^e siècle. Seuls deux bols à thé et un fragment présumé de soucoupe ont été découverts sur le site de l'habitation de Champlain, mais les fouilles de la place Royale à Québec ont livré au moins 41 artefacts en porcelaine datant du Régime français (Genêt et Lapointe, 1994: tableau 1). Les inventaires après décès montrent que la porcelaine est encore plus populaire que ne le montrent les collections archéologiques (Genêt et Lapointe, 1994: 31-34).

De manière générale, la diffusion de ce type de production en Amérique est limitée aux centres importants du XVIII^e siècle : Louisbourg, Québec, Trois-Rivières et Montréal. Cette vaisselle prestigieuse est réservée à la noblesse, aux marchands aisés et aux hauts fonctionnaires de la colonie (Brassard et Leclerc, 2001: 142-144; Genêt et Lapointe, 1994: 37-38). En France, le commerce de porcelaines chinoises est placé sous le monopole de la Compagnie des Indes Orientales basée à Lorient. Ainsi, la flotte des Indes revient chaque année chargée des trésors d'Asie, comme en témoignent les nombreuses épaves découvertes sur la route des Indes, de la mer de Chine jusqu'aux ports européens. Le contrôle de ce commerce, c'est-à-dire des routes, des escales et des comptoirs orientaux, est l'un des enjeux majeurs des guerres économiques et militaires européennes des XVII^e et XVIII^e siècles. Ce type de production de luxe relève donc par définition des sphères internationales de l'économie-monde, mais il est à la fois symbole de la puissance des nations en construction, qui conservent la main mise sur le marché asiatique au travers des compagnies des Indes.

Parmi les sites à l'étude, le commerce des céramiques abordées jusqu'à maintenant est avant tout illustré par le *Machault*. Il permet de voir le rôle de Bordeaux dans le commerce transatlantique du XVIII^e siècle, de même que les liens privilégiés qui lient cette ville-centre aux ports anglais. Le *Machault* met aussi en relief l'importance et l'intérêt du cas de l'Angleterre dans la production manufacturière européenne de cette époque par

rapport auquel la France et les autres pays atlantiques sont obligés de prendre position. Le cas des porcelaines à pâte tendre finira de nous en convaincre.

La porcelaine à pâte tendre anglaise et française

Parmi l'ensemble des épaves françaises connues pour la période allant de 1700 à 1760, seule l'épave du *Machault* a livré de la porcelaine tendre anglaise. Le fait que ce type de production luxueuse ne trouve pas place à bord des navires français avant 1760 tient du fait qu'elles sont relativement récentes.

Au lieu de s'établir en milieu rural et à proximité des sources d'argile, à l'instar des centres potiers anciens et des faïenceries du XVII^e siècle, les nouvelles manufactures de porcelaine tendre vont plus loin dans la voie de l'industrialisation en s'établissant dans les grandes villes (Paris, Londres), suivant l'exemple des faïenceries anglaises fondées au XVIII^e siècle. Elles optent également pour une organisation divisée et spécialisée du travail. Ainsi, ces nouvelles industries plus capitalistes se trouvent incorporées au sein des réseaux commerciaux tissés par les super-villes, au cœur de l'économie mondiale européenne.

La porcelaine à pâte tendre européenne, parfois dite « porcelaine artificielle », est une imitation de la porcelaine chinoise populaire surtout au XVIII^e siècle et qui décline au début du XIX^e siècle avec la disponibilité croissante des porcelaines à pâte dure d'Europe. Les objets fabriqués servent essentiellement au service du thé, sinon comme manches d'ustensile ou comme décoration. Elle est relativement rare sur les sites archéologiques nord-américains (Brassard et Leclerc, 2001: 139-140; Hume, 1969). Il est donc particulièrement intéressant de la voir bien représentée sur le *Machault*, à la toute fin du Régime français au Canada.

Les porcelaines à pâte tendre anglaises et françaises sont souvent difficiles à distinguer. Du côté français, les plus connues sont celles des manufactures royales de Chantilly et de Vincennes/Sèvres (Sèvres après 1763), qui produisent des pièces de prestige à partir du second quart du XVIII^e siècle qui n'ont eu qu'une diffusion limitée (Whate, 1979b: 28-29). Celles de Saint-Cloud sont produites en plus grand nombre, mais restent peu fréquentes en Amérique (Brassard et Leclerc, 2001: 140). En Angleterre, l'industrie de la porcelaine tendre s'installe à partir des années 1750, soit quelques années après les fabriques continentales. Toutefois, elle ne bénéficie pas de monopole ou de patronage, les

productions sont donc moins prestigieuses (Whate, 1979b: 30). Les manufactures importantes sont celles de Bow, de Bristol, de Chelsea, de Derby, de Longton Hall, de Lowestoft, de Liverpool et de Worcester. Alors que les ateliers de Chelsea, de Derby et, dans une moindre mesure, de Longton Hall se concentrent sur les productions haut de gamme rivalisant avec celles de France et la porcelaine chinoise, les autres fabriquent des pièces moins soignées, avec une glaçure imparfaite et des décors plus grossiers ou rudimentaires (Whate, 1979b: 30-31).

De toutes les manufactures britanniques, celle de Bow dont sont issues les pièces du *Machault* est la seule à cuire ses produits la tête en bas (Whate, 1979b: 33). En opération de 1749 à 1776, la manufacture de Bow offre des pièces de moindre qualité par rapport aux ateliers réputés de Chelsey, de Derby et de Longton Hall. De même, ces produits ne peuvent concurrencer ceux des ateliers parisiens de Chantilly, de Vincennes/Sèvres et de Saint-Cloud (Whate, 1979b: 28-32). Les porcelaines à pâte tendre de Bow ou d'ailleurs ne sont pas fréquentes sur les sites coloniaux. À notre connaissance elles sont absentes des sites d'épaves considérés dans cette étude, sans doute parce que la production anglaise ne débute que dans la première moitié du XVIII^e siècle. Du côté français, la porcelaine à pâte tendre est relativement rare dans les collections coloniales, car les pièces produites en France sont des objets de collection de très grande valeur.

Considérant les faïences et les autres marchandises anglaises à bord du *Machault*, force est de constater que la part de l'Angleterre s'y trouve importante, ce qui jette un éclairage nouveau sur les efforts protectionnistes français souvent évoqués (Lespagnol, 2000; Villiers et Duteil, 1997: 28-29; Wallerstein, 1980: 106). La présence de vaisselle « nouvelle » en faïence et en porcelaine tendre d'origine anglaise sur ce navire français en pleine guerre est le reflet d'un tissu commercial atlantique où un nouveau modèle de production et de distribution met en mal les barrières internationales, au grand avantage de l'Angleterre.

1.2 Le commerce du « gros verre »

Alors que les bouteilles à vin en verre se trouvent dans les assemblages de toutes les épaves à l'étude, celles-ci ne figurent comme cargaison que sur le *Machault*. Il est

intéressant de tenter de mieux saisir le commerce du « gros verre » aux échelles régionales, (pré)nationales et internationales de l'économie-monde, en faisant ressortir les éléments déjà abordés dans le cas des céramiques.

Au XVIII^e siècle, les centres verriers en milieu rural cèdent la place progressivement à des « bouteilleries » et autres manufactures proches des villes-centres, selon une restructuration technique et géographique résolument capitaliste, à l'image des nouvelles faïenceries anglaises et des porcelaines à pâte tendre. En même temps que le « modèle anglais » de production s'impose au sein des manufactures françaises, la part du marché global réservé aux industriels anglais grandit du fait de leur avance technique et commerciale. Sur le plan archéologique, le « gros verre » constitue l'un des cas les plus éloquents de cette dynamique au niveau international de l'économie-monde. Il reste aussi l'un des plus problématiques, à cause des difficultés à différencier les provenances régionales et même nationales des bouteilles en gros verre.

Le verre de couleur vert foncé produit par les verreries au charbon constitue une innovation technique marquante par rapport aux verreries forestières produisant du verre teinté « fougère ». La technologie du verre au charbon est plus lente à s'installer en France qu'en Angleterre, où une ordonnance royale de James I^{er} interdit les verreries au bois dès 1615, en conséquence de la rareté du bois de chauffage sur l'île ou plutôt d'une consommation prodigieuse qui provoque la réaction de la noblesse rurale anglaise (Sullivan, 1979: 2). Les mêmes mesures sont promulguées en France à partir de 1723 (Losier, 2005b: 4). Ainsi, le mode de production centré sur le four au charbon ne s'implante en France qu'au début du XVIII^e siècle et ce graduellement, puisque les verreries forestières décentralisées continuent de produire du verre bleu-vert jusqu'à la fin du XVIII^e siècle au moins (Sullivan, 1979: 48-49). Les bouteilles de gros verre offrent plusieurs avantages par rapport à celles en verre « fougère ». D'une part, elles conviennent mieux à la conservation de l'eau effervescente car elles sont plus épaisses et solides. D'autre part, leur plus grande opacité aide à la conservation du vin et des huiles (Sullivan, 1979: 2).

La première verrerie française au charbon attestée est celle établie par Gaspar Thevenot à Bordeaux en 1709 (Figure 166). Puis, la production française s'accroît rapidement dans le cours du XVIII^e siècle, passant de quatre verreries en 1720 à plus de 14

en 1740 et environ 45 vers 1790 (Losier, 2005b). À titre d'exemple, la factorerie de Sèvres produisait déjà à elle seule vers 1740 plus de 1 000 000 de bouteilles par an (Jones, s.d.: 4). Cet essor fulgurant de l'industrie du gros verre en France est évidemment en partie le résultat d'une politique royale mercantiliste, qui privilégie les manufactures capitalistes à l'artisanat proto-industriel en milieu rural, mais elle répond également à une demande croissante, comme nous le verrons plus loin (Figure 168).

Bien que les Anglais et les Flamands soient les premiers à produire des bouteilles en gros verre, les Hollandais puis les Français ne tardent pas à les copier (Brassard et Leclerc, 2001: 193). Ainsi, les premières productions continentales « à la façon d'Angleterre » sont-elles difficiles à distinguer des bouteilles britanniques avant le XVIII^e siècle. Cela est d'autant plus vrai qu'à cause de l'absence du moule, la taille et la forme ne sont pas parfaitement standardisées à cette époque (Lapointe et Lueger, 1997: 20-21; Sullivan, 1979: 48). En France, le contenant par excellence pour le service du vin reste la bouteille clissée ovale en verre bleu-vert jusqu'au début du XVIII^e siècle (Jones, s.d.). Elle est alors remplacée par une bouteille plus robuste en verre foncé dont la popularité croît rapidement (Lapointe et Lueger, 1997; Smith, 1981).

Les bouteilles et les flacons en verre vert foncé sont communs sur la plupart des sites archéologiques du XVII^e et surtout du XVIII^e siècle. Tous les grands sites canadiens en ont livré des exemplaires provenant de l'un ou l'autre des pays producteurs, mais celles d'Angleterre datant du Régime anglais sont les plus nombreuses dans les collections québécoises (Brassard et Leclerc, 2001: 188-193). Toutefois, les fouilles de la place Royale de Québec et de Louisbourg ont fourni des collections de référence très complètes pour les productions françaises et anglaises de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle (Lapointe et Lueger, 1997; Smith, 1981).

L'épave de l'*Amsterdam* transportait un important chargement de vin en bouteilles, à l'image du chargement du *Machault*, sauf que le premier provenait de France (Mardsen, 1972). Autrement, les bouteilles en gros verre se trouvent communément sur toutes les épaves françaises connues, sans exception, mais le plus souvent à titre de matériel de bord. La *Dauphine* en a livré plus d'une trentaine, comparée à 18 bouteilles pour l'*Aimable*

Grenot et 6 pour l'*Alcide*, deux navires partiellement fouillées. Rappelons que le *Machault* en transportait près de 200 en cale.

La présence de ces produits sur tous les sites occidentaux au XVIII^e siècle montre d'abord que les bouteilles accompagnent le considérable commerce de vin et de spiritueux en Europe. Ensuite, elle permet de voir que ces contenants sont résistants, réutilisables et peu coûteux, donc très largement utilisés dans la vie de tous les jours.

L'énorme commerce d'exportation des vins et d'autres alcools français aux XVII^e et XVIII^e siècles se faisait en barrique plutôt qu'en bouteille, pour des raisons pratiques de transport. Toutefois, Jacques Savary de Bruslons mentionne dans son *Dictionnaire Universel de Commerce* que, dans plusieurs verreries françaises, « on ne fabrique que des bouteilles de gros verre dont l'usage et la consommation sont devenus considérables depuis que l'on a crû que les plus excellens vins se conservoient mieux dans ces bouteilles que sur leur lie » (Savary de Bruslons, 1741: verre). En effet, nous savons aussi d'après un intendant de Bordeaux en 1751 que la demande coloniale pour embouteiller les meilleurs vins grandit au XVIII^e siècle (Jones, s.d.: 5). Le témoignage d'un verrier français en 1753 doit finir de nous en convaincre :

There is not a single middle-class Frenchman who is not obliged to keep five or six hundred bottles on hand, ... merely for family use... Each inhabitant who now keeps his wine in bottles requires about two hundred fifty bottles for the wine contained in a keg. And, so bottles are fragile, never a year passes but the same man is obliged to buy a hundred or more bottles to replace those which have been broken. This custom of bottling wine has even spread to thatched roof cottages. There is no peasant around Bordeaux who does not take his bottle to work filled with wine or some other beverage (Jones, s.d.: 4).

Les quantités exportées en Nouvelle-France seulement sont considérables, comme l'attestent les registres du Domaine d'Occident sur les droits d'entrée perçus pour l'importation d'alcool dans la colonie. Pour l'année 1743, on y recense les quantités suivantes au port de Québec à leur arrivée : 4 603 barriques de vin, 1 543 bouteilles de vin ordinaire, 4 988 bouteilles de vin de liqueur, 37 706 veltes 1/2 d'eau-de-vie , 300 pots d'eau-

de-vie de liqueur et 727 barriques 1/2 de guildive²². Il n'est donc pas surprenant de découvrir des bouteilles par centaines sur les sites coloniaux canadiens!

Principaux produits d'exportation de Bordeaux, le vin et l'eau-de-vie de cette région se vendent dans toute l'Europe et les quantités exportées annuellement sont estimées à environ 100 000 tonneaux de vin et jusqu'à 15 à 20 000 tonneaux d'eau-de-vie au XVIII^e siècle. Les marchands Anglais et Hollandais sont les plus grands acheteurs. Les navires de ces puissances emportent chaque année environ 6 000 tonneaux de vin et 300 ou 400 fûts d'eau-de-vie pour l'Angleterre et 50 000 tonneaux de vin et 10 000 à 12 000 pièces d'eau-de-vie pour la Hollande. On saisit en même temps l'ampleur du commerce de réexportation hollandais du vin (Savary de Bruslons, 1741: 1, p. 38-39).

La caisse de bouteilles de « vin d'Angleterre » retrouvée sur le *Machault* ne manque pas de surprendre le chercheur habitué à considérer le commerce colonial du Canada comme une chasse gardée protégée par l'exclusive coloniale de la France (Mathieu, 1991)²³. Toutefois, force est de constater que le vin d'Angleterre est plutôt commun sur les navires bordelais, puisque les officiers du *Machault* en achètent un lot de 100 bouteilles en 1759 (*Compte de construction... 1758*).

Pour comprendre la structure de ce marché en plein essor, il faut se rappeler le rôle social important joué par la bouteille lors des repas où l'on servait le vin (jusqu'à bord de navires) : les bouteilles permettaient à leurs propriétaires d'afficher leur condition. Au même titre que les pipes en terre accompagnaient le commerce du tabac, que les théières accompagnaient le thé, que la vaisselle décorée accompagnaient le ragoût, le commerce des bouteilles va de pair avec celui de l'alcool. Et c'est ainsi que les biens matériels se révèlent de plus en plus importants pour les individus en quête de paraître.

Du fait de sa position commerciale, Bordeaux a été l'une des premières villes françaises à produire des bouteilles en verre vert foncé, notamment pour ses propres vins. La « bouteille de Bordeaux » (Savary de Bruslons, 1741: « vin ») correspondait non seulement à un volume liquide, mais aussi à une forme de bouteille reconnue, assez

²² Centre des archives d'outre-mer, France, COL C11A 114, fol. 247.

²³ Les politiques mercantilistes des états européens interdisaient souvent aux colonies d'un état de commercer entre elles, et formellement de commercer avec les colonies des autres puissances.

semblable à sa forme régionale actuelle. Au même titre que pour la céramique, l'influence économique de l'Angleterre se fait sentir jusque dans les chargements de vins français à destination du Canada. Plus surprenant encore, ces bouteilles à vin anglaises inondent jusqu'aux réseaux d'approvisionnement des navires, dans leurs ports d'armement. La *Dauphine*, l'*Alcide*, l'*Aimable Grenot* et des dizaines d'autres épaves françaises en témoignent.

Les bouteilles en gros verre sont donc les « marqueurs archéologiques » d'un commerce plus vaste de vins et spiritueux qui laisse autrement peu de traces. Ainsi, même si le commerce des bouteilles est négligeable par rapport au trafic d'alcool en tonneaux, son développement fulgurant est l'expression la plus éloquente du développement du capitalisme et des habitudes de consommation des biens matériels qui l'accompagnent au sein de l'économie-monde au début du XVIII^e siècle.

1.3 Les saumons de fer de la Nouvelle-Angleterre découverts sur l'*Aimable Grenot* et le *Machault*.

Aux antipodes des objets de consommation, des terres cuites et des bouteilles, les lingots de fonte de fer provenant du Maryland sur l'*Aimable Grenot* et le *Machault* mettent en scène les luttes de l'industrie lourde coloniale pour une place dans l'économie-monde dominée par l'Europe occidentale (Binning, 1938; Knoppers, 1975).

Les lingots de fer brut servaient souvent de lest mobile aux navires, puisqu'ils étaient lourds, compacts et facile à manipuler. Les canons hors d'usage ont aussi joué ce rôle dans les cales des vaisseaux pour les mêmes raisons, comme en témoignent ceux retrouvés sur l'épave de la *Dauphine*. Toutefois, les saumons en fer constituaient également un chargement à valeur commerciale. Il correspondait donc à la fois à un équipement de bord et à une marchandise. Sorti directement du haut fourneau, l'alliage de ces lingots demandait un affinage avant de devenir de la fonte propre à la fabrication de pièces moulées. On la nomme souvent fonte de fer brute, par opposition à la fonte élaborée. D'ailleurs, le commerce du fer concernait autant un type de fonte que l'autre (Kranz, 1996).

Des saumons de fer brut portant des marques identiques assimilées à des fonderies du Maryland ont été découverts sur deux épaves françaises du milieu du XVIII^e siècle. L'*Aimable Grenot* (1749) avait à son bord entre 600 et 1000 lingots, alors que le nombre de lingots à bord du *Machault* (1760), au moins quelques dizaines, reste inconnu. Ceux découverts sur l'*Alcide* (Appriou et Bozellec, 1997) n'ont jamais été inventoriés et nous croyons que beaucoup de ces artefacts peu attrayants ont pu être ignorés par les archéologues, surtout lorsqu'il s'agit de fouilles anciennes. Les recherches sur l'*Aimable Grenot* restent à ce jour la tentative la plus systématique d'étude des lingots de lest d'un navire moderne.

Il est d'autant plus difficile d'évaluer même approximativement l'ampleur du commerce du fer en Atlantique sur la base des informations archéologiques que ces produits semi-finis se retrouvent beaucoup moins fréquemment sur les sites terrestres. Il est toutefois intéressant de constater la présence de ces lingots du Maryland sur deux épaves françaises en partance respectivement de Saint-Malo et de Bordeaux, à 13 ans d'intervalle (Tableau 1). Cela est d'autant plus intéressant qu'il s'agit en partie des mêmes fonderies, c'est-à-dire la *Snowden's Patuxent* et la *Onion's Gunpowder Iron Works*, d'après les cartouches observés (Kranz, 1996: appendice A).

Épave	No d'inventaire	Marque
Le <i>Machault</i> (1760)	2M99A5-55	« S ¹ ep ⁿ Onion : 1746 »
Le <i>Machault</i> (1760)	2M99A5-132	« PATVXENT .1755 »
Le <i>Machault</i> (1760)	2M99A5-198	« 1755 YORK »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 768	« Step. ⁿ . Onion : 1746 »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 884	« Step. ⁿ . Onion... »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 975	« Step. ⁿ . Onion : 1746 »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 977	« Step. ⁿ . Onion : 1746 »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 978	« Step. ⁿ . Onion... »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 979	« Step. ⁿ . Onion : 1746 »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 980	« POTVXENT \1747 »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 981	« POTVXENT... »
<i>Aimable Grenot</i> (1749)	NAT 982	« POTVXENT 1746 »

Tableau 21. Marques de fonderie apparaissant sur les saumons de fer retrouvés sur les épaves de l'*Aimable Grenot* (1749) et du *Machault* (1760).

Les premiers fourneaux du Maryland sont créés vers 1720 par la *Principio Company* sur la rivière Principio, au sud de Baltimore. La fonderie de la famille Snowden est en opération à partir de 1734 au moins (Kranz, 1996: appendice B). Quant à Stephen Onion, il s'agit de l'un des premiers actionnaires de la *Principio Company*, qui a fondé ses propres installations sur la rivière Gunpowder dès 1745 (Robbins, 1985). La marque « YORK » réfère peut-être à une fonderie du comté du même nom, où se trouvaient d'autres fourneaux, le long de la rivière Susquehanna (Kranz, 1996; L'Hour et Veyrat, 2002: 31).

La découverte de ces saumons de fer sur des épaves rappelle que la Virginie et le Maryland produisaient des quantités relativement importantes de fer dès le second quart du XVIII^e siècle. Ces deux colonies produisaient ensemble près de quatre tonnes de fer en barre annuellement en 1718. Au milieu du siècle, de 1731 à 1758, elles exportent en moyenne 2 500 tonnes de fer brut et 600 tonnes de fer en barre chaque année, surtout à destination de l'Angleterre (Singewald, 1911: 131). Entre autres en raison de cette croissance rapide et de la prolifération des fonderies, l'*Iron Act* britannique impose à partir de 1750 aux producteurs de fer de marquer leurs saumons du nom du fourneau et de l'année de coulée (Binning, 1938: 154-155).

Dans le cas du chargement de fer de l'*Aimable Grenot*, une grande quantité de saumons de fer ne portent pas de cartouche les identifiant à une fonderie. Cette mixité montre la difficulté d'appliquer les tarifs douaniers appropriés dans un contexte où les producteurs de la semi périphérie ou de la périphérie de l'économie monde, notamment les colonies américaines et la Russie, cherchent à contourner les barrières tarifaires imposées sur le commerce du fer. L'*Iron Act* britannique est une réaction protectionniste aux initiatives commerciales des périphéries.

Sur le vieux continent, l'industrie du fer franchit une étape dans le courant du Moyen Âge avec l'utilisation de l'énergie hydraulique pour la ventilation des fourneaux. Toutefois, les unités de production restent souvent modiques, à cause du manque de charbon de bois, de minerai de qualité ou simplement d'eau (Braudel, 1979: t. 1, 338). La

Biscaye fait figure d'exception au XVI^e et XVII^e siècle, puisque plusieurs forges s'y concentrent grâce à l'abondance du minerai et de ses forêts, la force des cours d'eau de ses vallées encaissées, sa proximité avec la mer et l'envergure de ses industries complémentaires, de la construction navale et de la pêche. En Suède, grand exportateur de fer, la production est l'effet de paysans produisant surtout de manière saisonnière (Braudel, 1979: t. 1, 338).

Néanmoins, la production de fer ne cesse de grandir aux XVII^e et XVIII^e siècles, notamment grâce à la demande en armement stimulée par les États et les guerres incessantes. Le développement des marines de guerre étatiques dans la seconde moitié du XVII^e siècle entraîne une forte demande pour les chaînes, les ancres, les munitions et surtout les canons de fonte de fer essentiels aux vaisseaux de guerre. Les fonderies deviennent donc rapidement des industries stratégiques et les reconversions industrielles vers les produits militaires sont fréquentes en temps de guerre. Les manufactures royales d'armes et les arsenaux militaires jouent alors un rôle important dans la métallurgie (Braudel, 1979: t. 1, 341-345). En 1700, la production européenne de fer est estimée à 60 000 tonnes de fer par an, dont 12 000 pour l'Angleterre et 40 000 pour la Suède. Moins d'un siècle plus tard, en 1790, elle est passée à environ 200 000 tonnes par an, avec 80 000 tonnes produites en Angleterre, 12 500 en France, 90 000 en Suède et 120 000 en Russie (Braudel, 1979: t. 1, 335).

Si la production du fer colonial anglais, à la périphérie de l'économie-monde atlantique, reste marginale par rapport à la production européenne dans son ensemble, ces lingots attestent tout de même d'un commerce entre l'Angleterre et la France, via leurs colonies ou pas. On peut imaginer que les lingots de la *Pincipio Cie* représentent une surproduction de la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) vendue à bas prix en 1748 et donc récupéré comme du lest par plusieurs armateurs. Cependant, la découverte de saumons de fer datés de 1755 sur le *Machault* serait plutôt la preuve d'un commerce intercolonial en interlude de paix. Dans tous les cas, ces éléments montrent assez clairement le caractère international du commerce du fer à cette époque et surtout la lutte entre le centre et les périphéries de l'économie-monde pour le contrôle du marché du fer en Europe (Binning, 1938; Knoppers, 1975; Robbins, 1985).

1.5 Le matériel de guerre français : production et *munitionnement*

Les collections de la *Dauphine*, de l'*Alcide* et surtout du *Machault* révèlent un commerce d'armes légères en Atlantique français. La production des armes portatives, en particulier celle des armes à feu, revêt une importance stratégique pour les États européens des XVII^e et XVIII^e siècles souvent en guerre. En 1553, une défaite militaire attribuée à l'équipement désuet de l'infanterie française incite François I^{er} à créer la manufacture royale de Saint-Étienne. Cependant, la production d'armes françaises ne sera réellement contrôlée qu'à partir de 1716, alors que l'État impose un modèle d'arme à feu réglementaire qu'elle fournit aux troupes (Bouchard, 1999: 53). De par son importance stratégique et sa complexité, la production des fusils est contrôlée davantage que celle des armes blanches. Cette situation a pour effet de créer un monopole français pour la production des armes militaires aussi bien que civiles. Toutefois, les réseaux de revente échappaient souvent au contrôle de l'État et le marché français n'était pas imperméable aux armes étrangères. D'après Mathilde Plante St-Arnaud, étudiante à la maîtrise spécialisée dans l'étude des armes coloniales, les armes anglaises représentent entre 10 et 20 pourcent des collections québécoises datant du Régime français (Plante Saint-Arnaud, 2008: com. pers.).

Les armuriers français les plus connus sont ceux de Saint-Étienne et de Tulle, mais les manufactures de Charleville, de Pontarlier, de Languyon, de Mauberge et de Paris produisaient aussi des armes de toutes sortes. Les fournitures d'État étaient distinctes des fournitures civiles, mais elles étaient néanmoins produites par les mêmes grandes manufactures, à l'exception des petites armureries qui se limitaient au marché civil. On distingue généralement les armes civiles, comme les fusils de chasse ou de traite, des armes militaires réglementaires, pour l'Armée de terre, ou semi réglementaires, pour la Marine (Bouchard, 1999).

La manufacture royale de Saint-Étienne, la plus ancienne et la plus importante, fournit d'abord les armes réglementaires à l'Armée de terre. Elle est placée sous la responsabilité directe d'un officier d'armes d'artillerie (Bouchard, 1999: 122). D'autres

manufactures que Saint-Étienne fabriquent également des armes pour la Marine à destination des arsenaux de Méditerranée. L'armurerie de la famille Lacombe à Tulle et quelques autres pourvoient plutôt les magasins de la Marine du côté atlantique, à Brest, à Dunkerque et à Rochefort (Bonney, 2005). Elles fabriquent également des armes civiles pour les armateurs des grands ports. En ce qui concerne les armes blanches, le fournisseur par excellence de la Marine après 1730 se trouve à Klingenthal, dans les provinces allemandes (Bonney, 2005). Au XVIII^e siècle, les compagnies franches de la Marine stationnées en Nouvelle-France étaient donc équipées à l'ordinaire de sabres de Klingenthal et de fusils de Tulle. La Marine a eu recours aux fabriques de Saint-Étienne et de Charleville pour palier le manque à produire de Tulle, surtout lors des Guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans (Bonney, 2005).

En Nouvelle-France, un problème concernait l'armement des miliciens et des Amérindiens. En effet, « tout Canadien âgé entre 16 et 60 ans est un milicien de fait » et les Autochtones sont des alliés indispensables à qui il faut fournir des fusils civils (Bouchard, 1999: 61-63). Leurs armes, dites « de chasse » ou « de traite », sont fournies par les manufactures de Tulle et de Saint-Étienne pour l'essentiel, celles de Tulle étant plus estimées. Le fabricant Lejay-Duclos de Saint-Étienne, entre autres, obtient des contrats de fourniture de fusils de chasse pour le Canada de 1730 à 1760 (Bouchard, 1999: 130-131).

Ces armes sont donc relativement fréquentes en Nouvelle-France. Cependant, malgré l'obligation faite à chaque homme de posséder une arme à feu en bon état, les fusils civils restaient peu nombreux dans la colonie, et encore étaient-ils souvent désuets ou de mauvaise qualité. Selon Bougainville, les habitants avaient tendance à les vendre à la première occasion (de Bougainville, 2003: 48-49). En raison de la pénurie chronique d'armes, tous les capitaines naviguant vers l'Amérique sont obligés en 1687 « d'y porter douze fusils pour être vendus aux habitants Sur le pied de 15 livres avec défenses d'en porter aucun que de bonne qualité à peine de 100 Livres d'amende »²⁴. Ils doivent les remettre aux Magasins du roi à leur arrivée pour épreuve. Cette obligation est réduite à quatre fusils boucaniers par voyage en 1717 (Bouchard, 1999: 57-59).

²⁴ Ordonnance pour obliger les capitaines de vaisseaux marchands qui vont aux îles d'y porter douze fusils pour être vendus aux habitants. 23 sept. 1683, Archives nationales du Canada. Col. Série B, vol. 30, fol. 40.

Durant la Guerre de Sept Ans, pour pallier le manque d'armes à feu en France et dans les colonies, la Marine a recours au ministère de la Guerre pour acheter 35 800 fusils à Liège pour les milices gardes-côtes de Bretagne, de Normandie et de Picardie en 1756. De plus, 6 000 fusils sont aussi remis à la Marine en 1758 à Bordeaux, à Blaye, à La Rochelle et à Brest, et 28 000 sont distribuées dans les capitaineries pour les compagnies de guet, en plus de ceux qui sont livrés dans les magasins du roi au Canada (Bonnefoy, 2005). Avec la croissance de la demande à partir de 1740, les fusils de Tulle deviennent minoritaires dans la Marine. Les armes de Liège, exportées dans toute l'Europe, ont mauvaise réputation. Leur commerce était une véritable nuisance du fait de leur peu de fiabilité et on a tenté de l'interdire en France. Toutefois, en temps de guerre, les manufactures liégeoises restaient les seules à même de fournir rapidement un grand nombre de canons et la France y a eu recours abondamment pour ses milices.

La fourniture des armes blanches ne semblent pas revêtir la même difficulté de production. La main d'oeuvre nécessaire est moins spécialisée, donc plus abondante, et la production est plus rapide. De 1755 à 1759, la manufacture de Klingenthal se targue d'avoir fourni à la Marine 10 000 bonnes lames. En 1759, elle reçoit de nouveau une commande pour 10 000 épées de soldat et 300 épées de sergent. Ainsi, cette armurerie semble pouvoir remplir la demande de la Marine, à tout le moins celle des arsenaux du Ponant (Bonnefoy, 2005).

Les sources archéologiques ne permettent pas de bien cerner ni la nature des armes transigées, ni leur provenance exacte, à moins d'une marque de fabrique précise. Puisque les parties en fer et en bois de ces objets composites se dégradent rapidement, les fouilles archéologiques ne livrent souvent que des platines et des contre platines en laiton (voir Moussette, 1994: 61-63). La conservation des armes sur les épaves est meilleure, mais reste problématique, comme en témoignent les fusils, pistolets et sabres des épaves à l'étude. Seules les pièces couvertes d'une concrétion peuvent être étudiées en détail, grâce à des techniques de moulage et à la radiographie. Il est néanmoins constant que tous les navires portent des armes, qu'ils soient marchands ou militaires, même en temps de paix. Ainsi, l'armement de bord du *Machault* comptait au moins 11 fusil grenadiers (de Marine?) et 10 pistolets de cavalerie du modèle de 1733-1734 au moment du sabordage, c'est-à-dire

probablement une quarantaine à l'origine. Le nombre de fusils devait être du même ordre à bord de la *Dauphine*, mais l'étude de ces artefacts reste à faire.

D'après Russel Bouchard, les fusils des modèles Tulle de Marine et le fusil réglementaire de 1728 sont les plus communs au Canada, mais les collections comptent également plusieurs armes anglaises de type *Brown Bess*, achetées malgré l'interdiction ou encore saisies lors des guerres, comme celles du *Machault* (Bouchard, 1999: 27, 125). Pourtant, la commercialisation des armes à feu est surveillée de près par les autorités royales. Depuis les ordonnances de 1689, les intendants de Marine doivent faire l'état au ministre des armes à remplacer chaque année. Le contrôleur se charge des contrats de fourniture. Les armes sont reçues par les intendants, en présence du commandant du port, du contrôleur et du garde-magasin. Elles doivent ensuite être éprouvées sur place (Bonney, 2005). Celles destinées au Canada par l'État passent d'abord par Rochefort, pour y être testées, qu'il s'agisse d'armes à feu destinées aux troupes ou encore de fusils de traite ou de chasse pour la milice et les alliés amérindiens (Bouchard, 1999).

La marque en forme de « R » couronné observée sur les gardes de deux épées de l'*Alcide* et sur une calotte de pistolet de l'*Aimable Grenot* correspond probablement à une marque apposée par les arsenaux royaux lors des épreuves d'arme. Ce type de poinçon, apposé sous le nom de l'atelier de fabrication, le cas échéant, est présent sur plusieurs platines, sous-garde et plaques de couche françaises des sites coloniaux canadiens, mais aussi sur des garnitures d'armes à feu de Nouvelle-Orléans, de Michilimakinac, d'Oklahoma et d'ailleurs en Amérique (Brain, 1979: 215; Plante Saint-Arnaud, 2008). Certaines sources désignent cette marque comme une preuve de réparation spécifique aux ateliers de Saint-Étienne (Wirnsberger, 1975: 144-145) (Venner, 1979), mais d'autres semblent y voir une marque d'épreuve ou de contrôle utilisée par l'ensemble des arsenaux français (Brain, 1979: 215; Hicks, 1964: 108; Plante Saint-Arnaud, 2008: com. pers.).

Le commerce des armes portatives se conduit donc sous l'œil attentif de l'État français aux XVII^e et au XVIII^e siècle. Il est vrai qu'il en est l'actionnaire et client principal! Toutefois, malgré le protectionnisme français, il ressort que ce secteur de l'économie-monde dépasse largement l'échelle nationale. En effet, il a été dit que toute l'Europe, France comprise, achète des armes de Liège, malgré leur piètre qualité. Les fusils

anglais, *Brown Bess* et autres, généralement appréciés des Français, se retrouvent dans les assemblages des sites canadiens datant du Régime français malgré les efforts protectionnistes français (Brain, 1979: 215; Bryce, 1984). Enfin, la plupart des lames de Marine utilisées en France et dans les colonies sont fabriquées à Klingenthal, dans les Provinces allemandes (Bonney, 2005). Les frontières du royaume de France étaient donc beaucoup plus perméables aux productions étrangères qu'on le croit.

1.4 Les marchandises payantes au sein de l'économie-monde atlantique

L'étude des réseaux commerciaux matérialisés par différents types de produit (bruts ou manufacturés) retrouvés comme marchandises payantes à bord de l'épave de l'*Aimable Grenot* et surtout celle du *Machault* permet d'apprécier l'étendue des ramifications commerciales françaises du XVIII^e siècle en Atlantique. Elle a permis d'abord de cerner la production et la commercialisation d'un ensemble de productions de Bordeaux et de son arrière pays, mais aussi des types d'artefact venus d'Angleterre, du Maryland, d'Italie et de Chine. La cargaison de céramique et de verre français du *Machault* constitue un échantillon très restreint mais non moins éloquent du commerce bordelais au milieu du XVIII^e siècle. À l'inverse, les lingots du Maryland et le lot des céramiques anglaises brisent le mythe de l'exclusivité coloniale et montrent qu'il existait un commerce direct France-Angleterre malgré les guerres incessantes.

Ainsi, la nature des cargaisons payantes des épaves rend compte de la dynamique complexe des luttes économiques et militaires des États-nations européens. La mondialisation du capitalisme maritime a pour effet de favoriser la mixité des frets résultant de l'équilibre des puissances européennes du moment.

La présence d'une telle quantité de marchandises anglaises sur le *Machault*, un navire français de ravitaillement colonial, en pleine Guerre de Sept Ans traduit toute la puissance de l'industrie manufacturière britannique, qui s'impose malgré les barrières protectionnistes françaises. La présence des lingots de fer américain s'explique en partie ainsi parce que le Maryland est lié au commerce anglais, même si la colonie se situe à la périphérie de l'Empire britannique en construction. À l'inverse, la présence des lingots de fer américain, si elle s'intègre au même espace économique britannique, s'explique aussi

par la volonté coloniale de percer le marché atlantique contrôlé par les États européens (Binning, 1938; Knoppers, 1975; Kranz, 1996).

Même si les cargaisons archéologiques restent marginales par rapport à l'ensemble des biens échangés, et notamment les pêches, les céréales, les toiles et les vivres, elles mettent en évidence le combat que se livrent deux royaumes, l'Angleterre et la France, et leurs « villes-centre », Paris, Bordeaux et Londres, au sein de l'économie-monde atlantique. Plus important encore, la commercialisation de ces biens matériels « secondaires », qui répondent aux nouveaux besoins sociaux d'une société de consommation en voie d'épanouissement, constitue l'un des piliers du capitalisme du futur.

2. LES ÉQUIPEMENTS DE BORD

La classe fonctionnelle de l'équipement de bord regroupe tout les biens mobiliers à bord d'un navire qui sont directement utiles à son bon fonctionnement, généralement fournis par un armateur (affréteur). Le mobilier de bord, qui ne se transige pas ou peu contrairement à la cargaison, remplit des fonctions très diverses à l'intérieur du navire. Sont exclus cependant de cette classe de mobilier tous les objets personnels, puisque ces derniers n'appartiennent pas au fréteur, mais à l'équipage. La catégorie de l'équipement de bord comprend donc la vaisselle culinaire et celle de table, les outils, les instruments de navigation, tout l'équipement technique du navire et encore ses armes et son artillerie. En somme, le mobilier de bord comprend tous les objets du navire qui ne sont pas à vendre et, par défaut, qui ont un caractère corporatif dans le contexte du navire.

L'analyse du mobilier de bord des épaves françaises à l'étude par rapport à l'ensemble des épaves connues, met en évidence d'autres réseaux commerciaux que ceux des fréteurs. Cette fois, les réseaux sont directement liés aux intérêts marchands de l'armateur. Cependant, la distinction n'est pas toujours nette entre les deux, puisque certaines productions attestées comme cargaison trouvent également sur d'autres épaves comme matériel de bord. C'est le cas, par exemple, des marmites culinaires du Midi toulousain et des pipes à fumer de Bristol.

Contrairement aux marchandises payantes retrouvées en quantité sur l'épave du *Machault*, comme les piles d'assiettes et de bols identiques, le matériel de bord des épaves est plus difficile à saisir et n'est représenté que par quelques individus uniques, d'ailleurs souvent incomplets. Il reste que plusieurs productions ont pu être identifiées sur au moins deux des épaves à l'étude et sur tout un éventail de sites terrestres : les marmites culinaires en terre grossière du Midi toulousain, la faïence française, la vaisselle et les ustensiles d'étain puis tout l'éventail des outils communs et scientifiques.

L'analyse des collections permet de dégager trois tendances générales. Tout d'abord, les céramiques et les contenants en métal permettent de saisir le lien entre leur lieu de production et le lieu d'armement du navire, au sein d'une même ville-centre donnée. Parfois, ce lieu est aussi fonction de l'origine de l'équipage. Cette tendance est visible

notamment pour la vaisselle en grès normand et, dans une moindre mesure, la faïence. Ensuite, une seconde tendance se dessine par l'étude de la platerie en étain, qui montre que les productions anglaises pénètrent le marché de l'approvisionnement des navires, du moins en Manche atlantique. La dernière tendance concerne les outils communs et scientifiques, pour lesquels il est difficile de déterminer les lieux de production, mais qui montrent tout de même un degré d'uniformité remarquable au travers des sites archéologiques de l'Atlantique nord au XVII^e et XVIII^e siècle. Alors que le lien entre le lieux de production et d'armement s'explique par les compétitions entre villes-centres à l'échelle régionale ou nationale, les deux autres tendances se trouvent leur cohérence au niveau international de l'économie-monde atlantique.

2.1 Les contenants de bord en céramique

Les marmites culinaires du Midi toulousain

Bien que les marmites du midi toulousain soient déjà passées sous notre loupe dans la section précédente traitant des cargaisons, nous remarquons alors que leur fonction de cargaison sur le *Machault* faisait figure d'exception parmi les épaves à l'étude. En effet, si cette production est représentée sur une pluralité de sites d'épaves et autres, c'est avant tout comme équipement de bord qu'elle est découverte en contexte subaquatique. Grâce à une revue récente extensive des épaves françaises, la présence de marmites comme celles du Toulousain est maintenant avérée sur de nombreux sites sous-marins. Leur fonction relève donc soit de la cargaison soit de l'équipement de bord, selon leur contexte de découverte.

Ainsi, puisque ces marmites servent à la fois aux marins et aux terriens pour leurs activités culinaires. Leur distribution en Amérique le démontre assez clairement. Pourtant, les marmites toulousaines sont peu représentées en France, hormis à Bordeaux, dans les fouilles du cours Pasteur (Costes et Deschamps, 2001) et à Saint-Malo, à la place des frères Lamennais et dans l'anse Solidor (Chapelot, 1974). Leur présence dans ces deux centres maritimes d'importance suggère que leur distribution relève surtout de la navigation maritime. C'est sur la base de cette observation qu'Elisabeth Veyrat parle d'un réseau d'approvisionnement proprement maritime pour ce qu'elle identifiait comme des produits de Cox (L'Hour et Veyrat, 2003a). Cela expliquerait qu'on ne retrouve cette production que

sous l'eau et le long des côtes, soit dans les ports et les lieux intimement liés à la mer, comme la colonie française du Canada.

L'ampleur du succès qu'a eu cette vaisselle culinaire s'explique probablement par la popularité des mets en sauce au XVII^e et XVIII^e siècle et la cherté relative des marmites en métal à la même époque. Ce qui est plus difficile à concevoir est le choix d'un récipient relativement petit pour l'usage à bord des navires, de surcroît à fond rond (Gusset, 1979). Les archéologues ne retrouvent jamais sur les épaves ni le support nécessaire à leur emploi sur le feu ni leurs couvercles. Comme l'écrit G. Gusset (1979: 27) :

Les quelques pièces qui auraient pu être utilisées à bord, l'auraient été par des officiers ou des ouvriers spécialisés. La poterie commune dont il est question ici n'était sûrement pas très appropriée à la préparation ni au service de la nourriture quotidienne, en grande quantité pour les matelots, étant donné leur nombre ainsi que leurs conditions de vie.

Pour répondre aux problèmes soulevés par G. Gusset, la taille réduite des marmites, leur fond rond et l'absence de couvercle est peut-être spécifiquement adaptée à la cuisson dans les petits fours de briques des navires. Ces « boîtes à feu » étaient conçues pour être économes en combustibles et refermés pour plus de sécurité.

À bord des navires comme sur terre, la marmite toulousaine remplit la même fonction que son homologue méditerranéen produit à Vallauris. En Amérique, les proportions de l'une et l'autre de ces productions rend compte de la concurrence que se livrent Bordeaux et Marseille sur le marché colonial. Alors que les oules de Vallauris sont largement majoritaires au fort Beauséjour (1751-1755), où un régiment du Sud de la France était cantonné (Barton, 1978; 1981), elles restent relativement peu fréquentes à Louisbourg au milieu du XVIII^e siècle et le *Machault* n'en a livré qu'un seul exemplaire. Dans l'ensemble, les collections canadiennes les plus importantes comptent ces deux productions dans des proportions équivalentes (Barton, 1981: 31; Gusset, 1979: 30).

Plus que la marque d'une lutte commerciale à la semi-périphérie de l'économie-monde atlantique entre Bordeaux et Marseille, ces marmites reflètent également l'origine des troupes, des navires ou de leurs équipages. Ainsi, le commerce d'abord régional des productions potières est propulsé sur le marché international par les marchands de la ville-centre. Par ce mécanisme, ces céramiques trahissent l'origine régionale des gens qui les

utilisent, sur terre comme sur mer. C'est ce même phénomène observé qui poussait J.-P. Chrestien et D. Dufournier à parler de la nature régionale du commerce français à propos des grès béarnais utilisés par les pêcheurs basques (Chrestien et Dufournier, 1995). Ainsi, en toute logique, les navires méditerranéens seraient plus à même de distribuer des céramiques marseillaises que bordelaises. Le fait que les marmites de Vallauris se trouvent au Canada malgré la prépondérance de Bordeaux et de La Rochelle en Atlantique nord est le signe de la puissance économique certaine de Marseille. Comme les navires marseillais sont assez rares en Amérique, il est probable que les produits de Provence aient été redistribués par Bordeaux dans les faits.

Les marmites toulousaines, participant à des pratiques alimentaires quotidiennes, nous rapprochent donc de l'échelle très intime de la cuisine à bord des navires, des pots au feu traditionnels partagés par des marins parlant un même dialecte et des liens d'appartenance régionale entre les armateurs, les marins et les cuisiniers de bord. Ces unités sociales conservaient leur identité régionale en même temps qu'elles véhiculaient le commerce à l'échelle de l'Atlantique.

Les grès grossiers de Basse-Normandie

La vaisselle de bord en grès normand se retrouve très fréquemment à bord des navires français en Atlantique. Pourtant, elle n'est pas ou peu représentée dans la collection du *Machault*. À l'image des marmites du Midi toulousain, qui suivent les navires bordelais, la distribution des céramiques utilitaires normandes semble suivre de près les déplacements des navires bretons et normands.

Les ateliers bas-normands les plus connus se concentrent en deux zones distinctes correspondant à des gisements d'argile différents, près de la rivière Orne. Le premier gisement, situé au Bessin et sur une part du Cotentin, est très étendu. Il fournit une argile rouge et riche en fer, dite « de Noron », aux ateliers de Noron dans le Bessin, et à ceux de Vindefontaine, de Néhou et de Saussemesnil en Cotentin. Le second gisement, dans le Domfrontais, alimente les ateliers de Gers et de Domfront (Chrestien et Dufournier, 1995; Dufournier et Flambart, 1987). Les grès produits par les ateliers bas-normands ont une apparence gris foncé très caractéristique. Ils se résument à quelques formes assez stables dans le temps, qui forment donc un groupe facilement identifiable au sein des collections

européennes et américaines. Très fréquents en Bretagne et en Normandie, ils sont aussi communs en Angleterre et au Canada, surtout dans les provinces atlantiques, dès le XVII^e siècle (Brassard et Leclerc, 2001: 99-100).

L'industrie potière basse-normande se développe en lien avec la spécialisation progressive de l'économie régionale autour de l'élevage laitier, depuis la fin de la Guerre de Cent Ans. On croit généralement que les premières pièces cuites dans ces ateliers servaient au transport et à la conservation des laitages, du lait aigre et du miel. Les mêmes contenants devaient aussi servir pour les graisses, comme le suif, le saindoux, l'huile de baleine, de phoque ou de hareng, voire même de l'huile de noix, du lard et des poissons en saumure (Dufournier et Flambart, 1987: 145-146). Les centres potiers bas-normands sont réputés depuis le Moyen-Âge pour fournir une grande quantité de pots aux sauteurs de beurre d'Isigny, qui les exportent ensuite vers Paris, Rouen, Saint-Malo et ailleurs. Ceux de Gers leurs parviennent par voie de terre, alors que ceux de Vindefontaine descendent l'Orne (Décarie, 1999: 15-16).

L'un des principaux marchés de ces matières conditionnées est celui des équipages de navire. À partir du XV^e siècle, le « pot à beurre » normand se diffuse par l'action des pêcheurs de Granville et de Saint-Malo, qui l'utilisent à bord des navires et le revendent à l'occasion d'une escale. Il gagne progressivement l'Angleterre et la plupart des ports importants du Nord-Ouest de la France, puis le Canada dès le XVI^e siècle (Chrestien et Dufournier, 1995). Leur présence dans les assemblages des épaves de la *Dauphine* et de l'*Aimable Grenot* s'inscrit donc dans un marché d'avitaillement régional bien établi.

Au-delà de l'Atlantique, au Canada, le grès bas-normand fait partie de plusieurs collections de référence, comme la place Royale et la maison des Jésuites à Québec, l'île Sainte-Croix et Louisbourg (Nouvelle-Écosse). Il se trouve également à Roma (Île-du-Prince-Édouard), aux postes de pêche de Brador, de Harrington Harbour et de Pabos, dans le golfe du Saint-Laurent, de même qu'à Red Bay, à Degrat Island et à Seal Island, dans le détroit de Belle-Isle, et à Port-au-Choix et à Plaisance, Terre-Neuve (Brassard et Leclerc, 2001: 99-100).

Comme l'écrivent D. Dufournier et A. M. Flambard (1987: 146) :

La plupart de ces découvertes proviennent en effet du déplacement de poteries [...] constituant la vaisselle de bord ou contenant les réserves de marins quittant les ports normands ou proches de la Normandie (ports malouins par exemple). Les nombreux rapports avec la Nouvelle-France, l'essor de la pêche au long cours ont tout naturellement entraîné une diffusion des productions normandes à longue distance.

De même, la présence de grès normand en quantité sur l'épave A/B de Saint-Vaast-la-Hougue (L'Hour et Veyrat, 1991; 1992a), ainsi que sur celles de la *Dauphine*, de l'*Aimable Grenot* et de l'*Alcide* correspond à des ports d'armement normands ou bretons (Appriou et Bozellec, 1997; L'Hour et Veyrat, 2000-2005). Cette production céramique constitue donc un marqueur privilégié du commerce atlantique normand et breton, en particulier les pots à graisse ou à beurre, par le biais des équipages (Apestegui, 1996).

À cet effet, J.-P. Chrestien et D. Dufournier sont à même d'observer l'évolution de la composition des équipages français de pêche à la morue à Terre-Neuve, du XVI^e au XVIII^e siècle, par le biais des assemblages de grès normands et béarnais retrouvés au Canada (notamment à Louisbourg) dont les proportions varient dans le temps. Ils remarquent que les pots à beurre et autres grès normands/bretons remplacent progressivement les « toupies » à graisse béarnaises, au fur et à mesure que les armements morutiers du Nord remplacent ceux du Pays-Basque au tournant du XVIII^e siècle. Dans les faits, Saint-Jean-de-Luz et Bayonne sont progressivement supplantés par Rouen/Le Havre et Saint-Malo dans ce domaine (Chrestien et Dufournier, 1995).

Par ailleurs, le grès normand présent à Québec au début du XVII^e siècle (surtout sur le site de l'habitation de Champlain) est assez rare au siècle suivant. On peut supposer que la disparition des grès normands indique que la colonie naissante subvient désormais à ses propres besoins alimentaires. Cependant, il faut dire que La Rochelle et Bordeaux occupent alors une place croissante au sein de l'économie coloniale canadienne, au détriment de Caen et Rouen (Niellon et Moussette, 1985). Par conséquent, le grès normand ne reste présent au XVIII^e siècle que dans le golfe du Saint-Laurent et à Louisbourg, où l'activité morutière normande se maintient. Rappelons que ce type de contenant utilitaire n'est pas présent sur le *Machault*.

L'ampleur du commerce du grès normand dépasse largement le royaume de France, mais sa diffusion au Canada reste tributaire d'une industrie morutière dont les sources

humaines et financières sont essentiellement régionales. Ainsi, pour comprendre ce réseau commercial transatlantique, il importe surtout de comprendre l'organisation des armements normands et bretons, au départ de Saint-Malo, du Havre et de Granville. Comme dans le cas des céramiques du Midi toulousain et de Bordeaux, les productions de la Basse-Normandie sont propulsées par le dynamisme d'une économie régionale sur la scène internationale de l'économie-monde moderne. À ce niveau, les luttes que se livrent les villes-centres pour la domination des marchés déterminent directement l'ampleur et l'aire de la distribution des types céramiques identifiables sur les épaves. Après les marmites de l'arrière-pays bordelais, les grès de la Basse-Normandie constituent un second exemple de cette dynamique, mais selon des modalités bien distinctes.

La faïence française

La vaisselle de bord des navires à l'étude compte invariablement un certain nombre de pièces en faïence, normalement réservées aux membres les plus distingués de l'équipage, c'est-à-dire les officiers ou d'éventuels passagers. Au XVIII^e siècle, contrairement au XIX^e et au XX^e siècles, il n'est pas dans l'usage de posséder des services complets de faïence d'un modèle, mais plutôt un éventail de formes et de décors agréables, achetés au fil du temps, en partie à cause de leur prix élevé par rapport à la vaisselle de bois ou de terre cuite commune. Un ensemble de faïences homogène correspond donc généralement à une marchandise, plutôt qu'à un service appartenant à l'armateur ou à l'un des membres de l'équipage. À l'inverse, un ensemble hétérogène doit désigner du mobilier de bord.

Au XVIII^e siècle, quelques grandes faïenceries se partagent le marché français des céramiques de qualité : Rouen/Paris, Nevers et Moustiers sont les plus importantes, suivies d'autres manufactures secondaires, comme Quimper, La Rochelle, Paris, Saint-Cloud, Marseille (Saint-Julien du Désert), Montpellier et Montauban (Figure 168) (Bernier, 2003; Brassard et Leclerc, 2001: 59-60; Olin *et al.*, 2002; Waselkov et Wathall, 2002). Les trois manufactures principales développent des productions identifiables surtout par leurs décors, qui ont inspiré les plus petits établissements. Ils sont donc imités avec succès par de nombreux ateliers et se sont par ailleurs sans cesse copiés entre eux. Pour cela, sans analyse

chimiques, les chercheurs préfèrent désormais associer les pièces à des styles plutôt qu'à des centres potiers (Bernier, 2003: 4-9; Olin *et al.*, 2002; Waselkov et Wathall, 2002).

Par exemple, il existait à Bordeaux des faïenceries dès 1709 imitant les styles de Moustiers, de Nevers et surtout de Rouen (Blanchette, 1977: 2, d'après Pariset, 1968: 285; Waselkov et Wathall, 2002: 64-65). Une part des productions attribuées traditionnellement à La Rochelle est dans les faits originaire de Nevers, d'après des analyses chimiques (Rosen, 2006: com. pers.). Même Nevers copiait les décors les plus populaires de Rouen (Genêt, 1980: 33).

La faïence du style de Rouen est très répandue sur toute la façade atlantique de la France et dans les colonies, notamment à la place Royale de Québec et à Louisbourg. Elle était exportée directement depuis les ports de Rouen et du Havre (Waselkov et Wathall, 2002: 65-70). Elle n'est cependant attestée en mer que sur deux des navires français à l'étude, soient le *Machault* et l'*Aimable-Grenot*. Seul un fragment de plat creux à bord en volute et décor polychrome du style de Rouen provient du *Machault* (2M113A1-3), puisque la faïence de ce navire provient essentiellement du Sud-Ouest français. Par contre, la majorité des pièces de l'*Aimable Grenot* sont décorées de bandes géométriques et de lambrequins typiques du style de Rouen. La collection comprend trois salières (dont deux polychromes), une ou deux burettes d'huile, puis un goûte-vin, de forme et de décors d'inspiration nivernaise mais dont la pâte est rouennaise selon J. Rosen (2006: com. pers.), et enfin une petite anse de tasse en faïence brune.

La majorité des faïences à décor diagnostique provenant du *Machault* sont assimilées au Sud de la France, soit de Moustiers/Marseille, sinon de Montauban ou de Montpellier (Waselkov et Wathall, 2002: 71-72). Deux plats à décor de lambrequins bleus sont attribués au style de Moustier, alors que deux autres assiettes et trois plats de service proviennent des ateliers du Sud-Ouest, probablement Montauban (Blanchette, 1977: 17-18). Le *Machault* a également livré un pichet au décor orangé inusité, dans le style de Montauban, d'une facture similaire à trois plats retrouvés au fort de Chartres, en Amérique (Brown, 1975 : 105, pl. 111). Les faïences de Moustiers ont été exportées via Marseille durant tout le XVIII^e siècle. De même, celles produites à Montauban, sur la Garonne, devaient passer par le port de Bordeaux. Il n'est pas surprenant de les retrouver sur le

Machault. Dans ce cas, la région de provenance des faïences de l'équipement de bord acheté par le fréteur correspond donc au port d'attache du navire.

Faïence décorée de style « a compendiario » français de Nevers (M 1.2.1.1, type 3)

Nevers, situé à proximité de Dijon dans le centre est de la France, a produit entre autres des pièces dites « *a compendiario* » au début du XVIII^e siècle, un décor en bandeau formé de motifs végétaux stylisés populaire en Italie au XVII^e siècle, en bleu et jaune, souvent rehaussé de violet (Figure 167). Bien qu'il soit peu fréquent en Amérique et donc mal connu des spécialistes américains et canadiens, ce type de décor demeure indubitablement nivernois (Bernier, 2003: 59-60; Waselkov et Wathall, 2002: 68, 70-71).

Les productions *a compendiario* de Nevers sont bien représentées sur l'épave de la *Dauphine*, pourtant originaire du Havre, donc plus proche de Rouen. La collection de cette épave comprend un ensemble de trois pots à eau et un taste-vin à décor floral bleu de ce style, dont l'un avec du jaune. Selon J. Rosen, ces pièces sont toutes typiques des productions de Nevers des environs de 1700-1720 (Rosen, 2006: com. pers.). Pour la comparaison, les épaves de Saint-Vaast-la-Hougue (1691) ont livré un taste-vin datant des tous premiers jours de ce style en France (Rosen, 2006). Enfin, le décor figure également sur une tasse du Musée de la vie bourguignonne P. de Puycousin à Dijon, en France (Rosen, 1995: 119).

La faïence du style de Nevers dans son ensemble se trouve bien représentée à Louisbourg et à Québec (Genêt, 1980; L'Anglais, 1994). Un exemple de pichet à eau *a compendiario* provient des fouilles de Louisbourg (Dunton, 1971 : 19), tandis que les latrines de la maison Perthuis (1682-1759) à Québec ont livré trois pots à eau, un taste-vin et deux bassines formant un ensemble distinct attribuable aux ateliers de Nevers du début du XVIII^e siècle (Genêt, 1980: 19, 116-117, 162-163 et 302-303; L'Anglais, 1994: figures 79, 80 et 93).

Au regard de l'ensemble des faïences décrites précédemment, il est intéressant de constater que les assemblages à l'étude montrent des provenances relativement homogènes. Ainsi, l'équipage du *Machault* utilisait des faïences essentiellement de Montauban et du Sud, dans le style de Moustiers, sauf une pièce de Rouen. À l'inverse, toutes les pièces

identifiables de l'*Aimable Grenot* sont du style de Rouen et celles de la *Dauphine* de Nevers, hormis une seule écuelle dont l'origine est manifestement étrangère, c'est-à-dire espagnole ou hollandaise (par défaut). Les faïences de l'*Alcide*, fort peu nombreuses, posent davantage de problème d'identification. La tasse à décor floral bleu semble d'origine anglaise, alors que le couvercle de casserole en faïence brune ne ressemble en rien aux productions françaises connues et à celles de Rouen en particulier (Rosen, 2006 com. pers.).

<i>Navire</i>	Port d'attache / d'armement	Styles de faïence de bord
<i>Machault</i>	Bordeaux	Montauban / Montpellier / Marseille
L' <i>Aimable Grenot</i>	Granville / Saint-Malo	Rouen
La <i>Dauphine</i>	Le Havre	Nevers
L' <i>Alcide</i>	Saint-Malo	Indéterminé. Un exemplaire anglais

Tableau 22. L'origine de la vaisselle de bord en faïence des navires à l'étude rend compte de régions d'approvisionnement cohérente par rapport à leurs ports d'attache ou d'armement.

L'origine de la faïence de table du *Machault* s'explique donc du fait de son armement à Bordeaux. Comme beaucoup de céramiques embarquées comme cargaison, la vaisselle de bord de la frégate provient des centres voisins de Bordeaux en priorité, c'est-à-dire les faïenceries de Montauban ou de Bordeaux, puis quelques pièces plus fines des ateliers de Moustiers même. Sans être incohérente, la présence de faïences de Rouen à bord d'un navire de Granville au départ de Saint-Malo pour Cadix, l'*Aimable-Grenot*, met plutôt en valeur un commerce de distribution régional. De la même manière, les faïences de Nevers trouvées sur la *Dauphine* auraient normalement été expédiées par la Loire à Paris et ensuite à Rouen et Le Havre (Figure 168).

A priori donc, la faïence de bord ne permet pas d'établir de lien systématique aussi clair entre le lieu d'armement et l'origine des céramiques embarquées, fournies par le commerçant fréteur ou les officiers de bord. Si ce lien est assez clair dans le cas du *Machault* et de la *Dauphine*, il l'est moins pour l'*Aimable Grenot* et l'*Alcide*. Toutefois, en y regardant de plus près, il appert que la présence de faïences de Rouen sur l'*Aimable*

Grenot n'est pas illogique. En effet, la présence de faïence rouennaise au sein de ce navire granvillais est probablement le fait de l'emprise importante de la ville-centre de Rouen sur les ports normands et nord-bretons, tel que démontré par ailleurs par plusieurs historiens maritimes (Bernard, 1968; Lespagnol, 1997; Mollat, 1979).

2.2 Les contenants de bord en métal

Les contenants et les ustensiles de métal font partie de l'équipement de bord de tous les navires. Ils servent autant en cuisine qu'à la table. Le cas du *Machault*, où les marmites en alliage cuivreux sont retrouvées comme une cargaison, constitue donc une exception parmi les épaves à l'étude. La majorité des objets traités ici sont des contenants en étain, qui forment avec les contenants en alliage cuivreux l'essentiel des objets métalliques de ce type retrouvés sur les épaves.

Le premier constat à effectuer par rapport aux productions en étain et en cuivre est leur abondance dans les navires du XVIII^e siècle, probablement à cause de leur résistance. Ensuite, il appert que malgré des productions régionales dynamiques, quelques villes européennes se spécialisent dans la production de qualité revendues à grande échelle dans le même temps. Ainsi, les manufactures régionales de Namur, en Flandres, et de Dinan, en Bretagne, sont réputées pour leurs marmites en alliage cuivreux et l'étain de la ville-centre de Londres est le plus apprécié (Savary de Bruslons, 1741: étain).

Les plateries d'étain et les ustensiles des navires

Les contenants et les ustensiles en étain occupent une place relativement importante au sein des assemblages mobiliers des épaves du début du XVIII^e siècle, plus qu'à aucun autre moment de l'histoire moderne²⁵. Les formes retrouvées sont essentiellement des assiettes, des plats de service, des écuelles et des pichets, ainsi que des cuillers et quelques fourchettes. Contrairement aux écuelles déjà communes au XV^e et XVI^e siècle, les assiettes

²⁵ Dans un contexte de rareté des métaux où l'usage domestique ostentatoire inquiétait, un édit royal français prescrit la fonte de l'argenterie dans tout le royaume dès 1688 pour financer la guerre et en interdit dorénavant l'utilisation. La platerie d'étain se développe donc en réaction à cet édit, en tentant souvent d'imiter les modèles d'argent. Il s'en suit un développement important de la vaisselle d'étain, puis une plus large commercialisation avec les gains de productivité des industries, jusqu'à ce que la faïence la remplace largement dans le courant du XVIII^e siècle comme vaisselle de table (Duroff, 1973 : 9-10).

et les plats en étain connaissent un essor sans précédent à partir de la fin du XVII^e siècle, avant d'être progressivement remplacés par des objets similaires en faïence au début du XVIII^e siècle (Duroff, 1973: 10).

La production commune des potiers d'étain est encore mal connue et les connaissances actuelles sur ce matériau sont fondées essentiellement sur les collections muséographiques, donc sur des pièces de prestige. Toutefois, nous savons que les villes productrices de France sont, en ordre d'importance, Paris et Lyon au premier rang, puis Bordeaux, Toulouse, Dijon, Besançon et Strasbourg (Duroff, 1973: 11). La qualité des pièces dépend de leur minceur, de la finesse du travail et de la pureté de l'alliage, selon la teneur en plomb ajouté²⁶. Elles sont communément frappées de poinçons qui identifient l'artisan, la qualité de l'alliage et le lieu de contrôle, sans compter les armoiries ornant les commandes les plus prestigieuses. Ces marques permettent l'identification assez fréquente des productions.

Plusieurs formes d'objets se retrouvent communément sur les sites archéologiques sous-marins. Il s'agit d'assiettes, de plats, de gobelets, d'écuelles et d'ustensiles de table essentiellement ; les pichets restant relativement rares. L'écuelle, une forme déjà populaire en faïence au XVI^e siècle, reste très fréquente sur les épaves durant le XVII^e siècle et tout le XVIII^e siècle. Ses formes varient autour des mêmes proportions et des registres décoratifs sans évolution notable. C'est ainsi que l'on retrouve des écuelles très similaires à celle de l'épave anglo-américaine de l'*Elisabeth and Mary*, datée de 1690, et sur les épaves de la *Dauphine* (1704) et de l'*Alcide* (1747) (Figure 41). Les fourchettes et surtout les cuillers en étain sont également très fréquemment découvertes en contexte maritime. Enfin, les pichets restent relativement rares et l'aiguière, un objet utilisé pour se laver les doigts à table pourtant commun à l'époque, ne semble pas avoir été identifié sur aucune épave française fouillée jusqu'à aujourd'hui (Bidault et Lepart, s.d.).

La vaisselle en étain est présente sur tous les sites d'épave, y compris celui du *Machault*, un navire pourtant évacué dans l'ordre avant son sabordage (La Giraudais,

²⁶ On distingue donc généralement trois types d'étain, en fonction de leur composition, mais les pourcentages réglementaires ont varié selon l'époque et les endroits. Les pièces en étain raffiné comportent généralement moins de 5% de plomb, alors que l'étain dit « commun » a une teneur qui va jusqu'à 10%. Les étains utilitaires, souvent appelés « claire-étouffe », peuvent comporter jusqu'à 50% de plomb, mais ils ne sont jamais utilisés pour les aliments.

1760). La *Dauphine* a livré plus de 37 assiettes et plats divers en étain, ainsi que trois écuelles, huit cuillers et une fourchette en laiton. Quant à l'*Aimable Grenot*, on y a retrouvé 22 assiettes, deux plats, trois cuillers et deux fourchettes, alors même que sa fouille est loin d'être terminée. L'importance des objets en étain se confirme sur ces navires atlantiques du XVIII^e siècle, d'autant que les inventaires des navires vendus à la même époque montrent une situation analogue. En effet, il n'est pas rare de compter une trentaine d'assiettes au sein des articles du maître d'hôtel sur les navires corsaires. D'autres armements malouins en mentionnent jusqu'à 60 et 72 au milieu du XVIII^e siècle (L'Hour et Veyrat, 2002: 43). C'est-à-dire que l'équipage entier devait se restaurer dans des plats en étain! Cela tranche avec l'image modeste de la vie à bord qu'on se fait généralement.

D'après M. L'Hour et E. Veyrat (2002 : 43), une telle abondance de platerie d'étain dont la valeur reste grande malgré la popularité du matériau est liée aux activités de course et donc à la prise des navires ennemis lors des guerres incessantes des XVII^e et XVIII^e siècles. Toutefois, on comprend mal comment ces prises auraient pu stimuler l'achat de vaisselle en étain. À ce jeu, les pertes devaient plutôt égaler les prises. L'importance de la guerre de course pourrait quand même expliquer la présence de plusieurs pièces en étain anglais sur les épaves françaises. La *Dauphine* comptait trois assiettes portant l'inscription « LONDON » et une autre montrant un poinçon de contrôle français du Havre (« 1691 Le HAVRE »). Le *Machault* compte également deux assiettes françaises et une assiette d'origine anglaise attribuée à Thomas Ellis, actif à Londres de 1721 à 1765 (Woodhead, 1978: 18).

Les échanges forcés par le biais de la course pourraient expliquer une partie de ces étains anglais retrouvés sur les corsaires français, toutefois on peut aussi croire que ces derniers les achetaient tout simplement à des marchands anglais pour leur qualité, de manière directe ou indirecte, comme ce fut probablement le cas pour les cuillers à thé du *Machault*. Dans les faits, le volume des échanges par voie légitime devait largement dépasser celui de la course. À cet égard, les potiers d'étain français semblent avoir préféré le métal anglais à tout autre, pour sa qualité et son coût. Selon Savary de Bruslons, un scorie de fourneau anglais vaut encore mieux que du minerai d'Allemagne! À propos du commerce de l'étain en France, il écrit :

Il vient d'Angleterre quantité d'Estains; les uns en lingots, les autres en saumons, & les autres en lames, qu'on nomme aussi Verges. [...] L'Estain en saumon d'Angleterre, est de deux sortes; l'un, qu'on appelle à la Rose, et l'autre, qu'on nomme à l'Agneau. La Rose est la marque d'Angleterre; & l'Agneau la marque de Roüen, où on examine l'Estain en arrivant. Si l'Estain est bon, doux & épuré, qui est celui que l'on prend en premier dans les chaudières, où les étasmiers le fondent sur les mines, on y ajoute à la rose, la marque de l'agneau; si au contraire il est de moindre qualité, on y fait un, deux, ou trois crochets, suivant qu'il est plus ou moins pur. Ces crochets s'appellent des Griffes [...] (Savary de Bruslons, 1723: t2, p. 1900).

L'Angleterre semble donc fournir le continent en étain brut, grâce à la qualité de ses gisements, mais aussi à la productivité de ses fourneaux. Les taxes sur l'étain étaient imposées dans ce contexte de concurrence anglo-française. La longueur d'avance manufacturière de Londres et de l'Angleterre ne s'étendaient toutefois pas à la production des grandes marmites en alliage cuivreux.

La chaudronnerie d'alliage cuivreux, cargaison ou équipement de cuisine ?

DINANDERIE. Les chaudières, chaudrons, cuves, cuvettes, poêlons, poêles à confitures, marmites, casseroles, réchaux, coquemards, cafetières, chandeliers, chenets, bassins, passoires, écumeurs, cuillères à poêlon, bassinoires, cassolettes, mains à argent, lampes, alembics, gardes-feu, platines & autres semblables ouvrages de cuivre jaune & rouge que l'on appelle aussi Marchandises de dinanderie (Savary de Bruslons, 1741: t2, 711).

Les « chaudières » que nous appelons commodément « marmites » ou parfois « chaudrons » sont des récipients de taille variable en feuille de cuivre ou de laiton, souvent étamé, très communs aux XVII^e et XVIII^e siècles. Ils ont généralement une forme évasée, un fond plat et un bord enroulé autour d'une tige de fer. Ces contenants sont parfois munis de trois pieds, mais plus souvent d'une anse en arche pour qu'ils soient suspendus sur le feu. Les marmites basques en cuivre rouge de la seconde moitié du XVI^e siècle que l'on retrouve sur plusieurs sites de la période de contact en Amérique diffèrent des productions de Flandres et du Nord de la France en laiton. Ce sont ces dernières qui s'imposent comme la norme à partir du siècle suivant (Fitzgerald *et al.*, 1993: 54; Turgeon, 2003: 65-68; Turgeon *et al.*, 1992). Les 11 exemplaires du *Machault* sont typiques de cette production.

Ainsi, le négoce continental des marmites et autres dinanderies est important depuis le Moyen Âge et s'étend dès le XVI^e siècle en Amérique, à mesure de l'intégration

progressive de ce continent à l'économie européenne. Les chaudières constituent la première marchandise pour la traite des fourrures que pratiquent les premiers Européens. Elles sont très estimées des populations autochtones jusqu'au début du XVII^e siècle (Fitzgerald *et al.*, 1993) autant pour leurs qualités utilitaires que pour le prestige social qu'elles confèrent (Turgeon, 2003: 70-71). Si les chaudières perdent progressivement leur rareté distinctive avec les années, elles restent tout de même un objet de traite important jusqu'au XVIII^e siècle (Fitzgerald *et al.*, 1993; Savary de Bruslons, 1741: t1, 861; Turgeon *et al.*, 1992).

Les récipients et les ustensiles en alliage cuivreux se retrouvent communément dans la plupart des maisonnées européennes de condition où ils remplissent des fonctions domestiques, essentiellement culinaires. Plusieurs ouvriers se servent également de chaudières pour leurs activités professionnelles, « entr'autres, les Affineurs de Sucre, les Teinturiers, les Brasseurs de Bière, les Boulangers, Pâtisseries, &c. » (Savary de Bruslons, 1741: t1, 706). C'est ce que démontre d'ailleurs la grande diffusion de ce type d'artefact, autant sur les sites terrestres que sur les épaves. Même si les gens les réparaient ou les refondaient plutôt que de les jeter, les marmites ont pu être retrouvées sur les plus importants sites coloniaux de consommation, comme Louisbourg, Québec (Niellon et Moussette, 1985) et Nouvelle-Orléans (Wheeler, 1975), de même que sur les principaux axes de transports fluviaux du continent nord-américain (Brain, 1990).

Toutefois, dans les contextes terrestres amérindiens, hormis au sein des sépultures, on les retrouve rarement entières, mais plutôt découpés et recyclés en parures (cônes, boucles d'oreille) ou en outils (pointe de flèche, etc.) (Fitzgerald *et al.*, 1993; Turgeon, 2003: 70-80; Turgeon *et al.*, 1992). Au contraire, les chaudronneries et en particulier les marmites se retrouvent complètes sur presque toutes les épaves. Le *Machault* est pourtant le seul navire où elles figurent dans la cargaison. Certaines épaves ont livré des batteries de cuisine assez élaborées, comme celle de la *Belle* (Bruseth et Turner, 2005: 101), mais les épaves ne comptent généralement que quelques exemplaires, comme pour la *Sainte-Dorothea* (1693), l'*Alcide* (1747), le *Maidstone* (1747), le *Hollandia* (1747), l'*Aimable Grenot* (1749), le *Juste* (1759) etc. L'épave de *La Dauphine* (1704) fait figure d'exception par la quantité de contenants en alliage cuivreux qu'elle livre : neuf marmites, deux poêles, quatre contenants divers et cinq couvercles.

Les « merceries » de Flandres et de Hollande sont reconnues à l'époque moderne pour l'ampleur et la qualité de leur production, en particulier celles de Namur (Savary de Bruslons, 1741: t1, 1699; Trocmé et Delafosse, 1952: 75). Toutefois, plusieurs villes de France en fabriquent en grand nombre pour l'exportation dès la fin du XVI^e siècle, notamment Bordeaux, Paris et Dinan, près de Saint-Malo (Turgeon, 1996: 61; 2003). Au XVIII^e siècle, des ateliers de chaudronnier sont probablement installés dans toutes les villes d'importance en Europe. Il y en a même un en activité à Québec dès 1727²⁷.

Bien que les sources documentaires montrent la vitalité de la dinanderie française, en l'absence de marques d'atelier ou de chaudronnier, déterminer l'origine d'une marmite du XVIII^e siècle est impossible sans caractérisation chimique. Par ailleurs, ce type d'analyse reste encore assez rare. Les marmites formant les batteries de cuisine des navires ne permettent donc pas d'étude de ce secteur de production européen au-delà des quelques considérations générales évoquées, à savoir l'importance des exportations hollandaises et flamandes, malgré une production française non négligeable. Néanmoins, il semble que les armateurs français aient puisé dans les circuits de production régionaux, puisque chaque port semble à même d'en produire.

2.3 Les outils communs

Lors de l'étude des collections, il a été nécessaire de définir la catégorie des outils de manière très vaste pour des raisons classificatoires. Toutefois, à ce stade de notre démarche, il convient de distinguer les outils communs – c'est-à-dire ceux des artisans, comme le charpentier et le tonnelier - de ceux à caractère plus scientifique liés à la navigation et à la médecine.

L'étude comparative des outils de marine communs provenant de divers sites littoraux ou sous-marins permet de circonscrire un ensemble limité et relativement standard au travers l'Occident européen des XVII^e et XVIII^e siècles. Selon nous, il s'agit d'une période stable au sein de la longue histoire du travail sur la matière, d'une sorte de « plateau technologique » résultant de l'achèvement des techniques de travail du fer forgé et de la

²⁷ ANQ-Q : 03Q-E1, S1, P1792.

fonte qui constitue un nouvel « Age du fer », avant la Révolution industrielle et le développement extensif de l'acier.

Ainsi, l'environnement technique naval observé à travers les différentes collections des épaves européennes est relativement homogène. Beaucoup d'outils sont identiques en tout point : ceux du *Machault* ressemblent à ceux de la *Dauphine*, qui sont aussi semblables à ceux de Saint-Vaast-la-Hougue et de l'*Alcide*, sans différences autres que circonstancielles.

Parallèlement, le développement des marines à voile européenne atteint un sommet au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, avec un niveau de spécialisation et d'efficacité technique inégalée. Les traités de marine rendent compte de cet achèvement temporaire de forme et de fonction. L'homogénéité relative observée est favorisée aussi par le manque d'espace à bord des navires qui force à limiter et à rationaliser l'équipement de bord à quelques formes essentielles, mais très efficaces (Ross, 1981: 5-9).

Les outils du maître charpentier de marine fournissent un exemple assez représentatif, puisqu'ils constituent un ensemble reconnu d'instruments très peu variable. La liste semi fermée utilisée pour l'inventaire des collections de la *Dauphine*, l'*Alcide*, l'*Aimable Grenot* et le *Machault* en donne l'essentiel du contenu:

Burin, Ciseau, Clefs, Clous, Coins, Coins à refendre, Compas à pointe sèche et circulaire, Couteau, Crampe, Cric, Crochet, Doloire, Elingue, Équerre, Etaui, Foret, Gouge, Hache, Herminette, Lime, Maillet, Marteau, Masse, Meule, Niveau, Pic, Pierre à aiguiser, Pincés, Planes, Pointes, Rabots, Règle, Règles-équerre et Faux équerre, Serre-joint, Scies (égoïne ou à chantourner), Tarière, Tenaille, Tournevis, Tournevis, Tuyau, Vrille (Ross, 1981).

À quelques détails près, cette liste tient compte de tous les outils du travail de charpentier de marine retrouvés lors de fouilles archéologiques ou encore recensés dans les traités techniques anciens (Ross, 1981: 112-114; Savary de Bruslons, 1723).

Ainsi, au-delà des caractéristiques de forme et de matériau essentielles à la fonction d'un objet, les similitudes sont telles que les décors figurant sur les manches d'outils, théoriquement les derniers « degrés de fait » assimilable à une culture donnée (Leroi-Gouran, 1971), sont parfois exactement les mêmes, peu importe le royaume ou le moment considéré. De fait, les manches des couteaux retrouvés sur les épaves de la *Boussole* et l'*Astrolabe* (île de Vanikoro, 1788) portent les mêmes décors d'autres provenant du

Hollandia (1747), de l'*Alcide* (1747), du *Maidstone* (1747), de la *Dauphine* (1704), de la place Royale à Québec (1610-1760), des chantiers navals de la VOC à Amsterdam (Gawronski, 2003) et bien d'autres sites encore!

Autre exemple : à bord des navires, on retrouve presque systématiquement ces règles-équerres ou « secteurs », que l'on appelle aussi « pied-de-roi » en France. Tous les exemplaires retrouvés semblent identiques, sauf que chaque règle est graduée en fonction du pouce réglementaire en vigueur dans son royaume (Figure 72). Il s'agit d'une règle de bois de huit pouces avec une lame pivotante en cuivre de quatre pouces à son extrémité utilisée avec un compas pour faire des calculs simples de trigonométrie (Randier, 1977). La portion en bois est graduée en pouces, demi-pouces et parfois quarts de pouce sur une face par des séries de petits clous de cuivre alignés. La lame de métal continue cette graduation par de minces lignes incisées où figurent les chiffres 9 à 12. De telles règles ont été découvertes sur le *Machault* (1760), l'*Alcide* (1747), le *Maidstone* (1747) et plusieurs épaves hollandaises de la VOC (*Mise en dépôt des objets de l'Alcide...* 1990; De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991: 116; Gawronski *et al.*, 1992: 449; Ross, 1981: 184-185).

Loin d'être un cas isolé, l'exemple des outils du charpentier menuisier illustre à quel point l'environnement technique dans lequel évoluent les marins d'Europe occidentale au cours des XVII^e et XVIII^e siècles est homogène. Il est l'indice de l'uniformité des savoirs techniques, voire même des connaissances scientifiques dans le domaine maritime. Foucault (1969) parle d'un « seuil épistémologique » de formalisation scientifique, puisque cette conjoncture de l'histoire occidentale voit aussi la publication de traités techniques ou d'encyclopédies représentant la somme des connaissances abouties de la Modernité.

Ce phénomène est lié d'une façon ou d'une autre à la grande mobilité des marins et la mixité conséquente des équipages des navires européens et des populations des villes portuaires où ils se croisent (Cabantous, 1980). Au sein d'un même environnement technique, les marins de toutes origines sont à même de prendre place à bord des navires de l'une ou l'autre des nations voisines sans grand problème. À ce niveau d'intégration internationale, l'on peut supposer que les codes sociaux, les non-dits et les croyances se rejoignent, se mélangent et se redistribuent constamment de manière à créer un nivellement.

D'un autre côté, l'uniformisation des outils s'explique peut-être également par la croissance de l'industrie militaire maritime à partir du XVII^e siècle et par ses impératifs de standardisation, qui auraient eu pour effet d'homogénéiser la culture technique maritime, sinon de niveler vers le haut les standards de production, entre autres dans le domaine de la métallurgie.

Dans ces conditions de standardisation technique internationale, il est difficile de faire une étude des réseaux de commerce des outils, d'autant que ceux-ci portent très rarement des marques de fabrique. Cela dit, le marché des outils en Europe, à ce qu'il semble, reste essentiellement local ou régional, hormis en ce qui concerne l'approvisionnement militaire. L'uniformisation des outils maritimes remonte au Moyen Âge et ne démontre aucunement la mondialisation de l'économie à l'époque moderne, même si ces deux phases d'internationalisation de la culture matérielle sont sans doute reliées. La situation est différente pour les instruments du chirurgien apothicaire.

2.4 Instruments scientifiques : le cas de la médecine.

Au même titre que les outils communs, les instruments scientifiques retrouvés à bord des navires européens modernes semblent assez standards, en particulier ceux liés à la navigation et à la médecine. Il semble y avoir une diffusion des connaissances scientifiques en Europe qui dépasse le cadre des frontières malgré les guerres et les secrets d'État. La similitude des instruments de mesure astronomique provenant des sites d'épave est assez frappante à cet égard. Moins connus cependant, les articles du chirurgien offrent aussi une image très uniforme de l'industrie des instruments scientifiques.

L'attirail du chirurgien apothicaire de bord se limite à quelques instruments. À l'image des autres outils, les instruments d'apothicairerie et en particulier ceux de chirurgie de marine sont standards aux XVII^e et XVIII^e siècles dans l'ensemble de l'Europe occidentale. Les collections d'artefacts comptent essentiellement les mêmes objets, si l'on tient compte de la conservation variable des artefacts d'un site à l'autre. Quelques instruments se retrouvent systématiquement sur les épaves, à la fois parce qu'ils sont essentiels et qu'ils se conservent bien en milieu sous-marin. C'est le cas notamment des

seringues de lavement (ou clystères), des pilons et des mortiers, des poids de marc, des pots et des flacons divers.

D'après Savary de Bruslons (1723-30: t. 3, p. 902), l'équipement d'apothicaire sur une frégate de 550 tonneaux du début XVIII^e siècle comprend les articles suivants :

14 matelas couverts de toiles; 14 couvertures de laine; 2 mortiers; 2 pilons; 39 draps vieux; 3 marmites étamées [ou petits pots en céramique]; 2 poêlons; 2 seringues [clystères]; 6 palettes; 3 gobelets; 2 cuillers; 1 friquet [passereau]; 1 réchaud; 6 écuelles; 1 bassin à barbe; 3 entonnoirs de fer blanc; 1 boîtier; 1 tamis de crin; 1 trébuchet; 1 balance et son marc [poids].

Il convient d'ajouter à cette liste les instruments suivants, mentionnés dans divers ouvrages sur le sujet (par exemple, Romieux, 1986):

Aiguilles (et fil), cathéter, ciseaux, coupe à saigner, crachoir, fer à cautériser, planche à pilule, pinces, couteaux et scies (pour amputation), perceuse, poucier, pots de chambre, scalpels, spatules, urinal, pots et flacons de produits pharmaceutiques, etc.

Les chirurgiens de bord ne sont pas les seuls à utiliser plusieurs de ces contenants, notamment les écuelles, les plats à barbe, les pots à pharmacie et les marmites. Il arrive pourtant que ces derniers soient retrouvés dans un contexte qui permette leur association fonctionnelle, comme dans le cas de l'espace du chirurgien identifié sur l'*Aimable Grenot*.

Au contraire, le mortier est un instrument exclusif et même emblématique du métier de chirurgien apothicaire. Il est aussi certainement celui qui est le plus souvent découvert sur les épaves, puisqu'il reste indispensable à toute préparation médicinale. Il s'agit enfin d'un objet toujours fabriqué dans un matériau noble et résistant, comme le bronze, la pierre ou la fonte de fer et dont la valeur réelle et symbolique est importante. Les mortiers et les pilons découverts sur les épaves européennes diffèrent par la finition et par le décor, mais ils restent néanmoins assez similaires dans leur forme générale et leurs proportions. Lorsqu'ils sont présents, les décors touchent à des registres esthétiques assez peu variés. Les nervures verticales jouant à la fois un rôle de renfort et de décor sont fréquents.

Le « poids-de-marc », que l'on nomme souvent poids de pile à godet, constitue un autre objet emblématique du métier d'apothicaire, qui se retrouve sur nombre d'épaves. Ces pesées en bronze permettent de doser précisément les produits pharmaceutiques que le médecin utilise pour ses diverses concoctions et décoctions. Contrairement au mortier, ils

semblent tous être fabriqués à Nuremberg en Allemagne, d'où les balanciers des villes d'Europe les importent pour ensuite les ajuster aux normes en vigueur et les revendre.

MARC. S'entend aussi d'un poids de cuivre composé de plusieurs autres poids emboîtez les uns dans les autres, qui tous ensemble ne font que le marc, c'est-à-dire, 8 onces, mais qui séparés servent à peser jusqu'aux plus petits diminutions du marc. Ces parties du Marc faites en gobelets, sont au nombre de huit, y compris la boîte qui les enferme tous, & qui se ferme avec une espèce de mantonnaire à renfort, attachée au couvercle avec une charnière [...]. Ces sortes de poids de marc, par diminution, se tirent tous fabriqués de Nuremberg; mais les Balanciers de Paris & des autres Villes de France, qui les font venir pour les vendre, les rectifient & les ajustent en les faisant vérifier & étalonner sur le marc original & ses diminutions, gardez, comme on l'a dit, dans les Hôtels des Monnoyes (Savary de Bruslons, 1723: t2, p. 646).

LIVRE POIDS DE MARC. À Paris et dans toutes les villes d'Europe, quand on parle d'une livre poids de marc, on l'entend toujours d'une livre de seize onces ou de deux marcs. En Hollande, particulièrement à Amsterdam, le poids de marc se nomme poids de Troy (Savary de Bruslons, 1723: t2, p. 1136).

Un poids de marc comprend donc généralement 8 godets et un couvercle à fermoir. Le plus grand, appelé la « boîte », pèse 4 onces avec son couvercle, alors que les suivants pèsent respectivement 2 onces, 1 once, 1/2 once, 1/4 once (2 gros), 1/8 once (1 gros), 1/2 gros et 1/2 gros. En France, ces objets sont toujours ajustés à un système pondéral appelé « Marc de Paris » ou « Livre Poids de Marc » de 12 onces, d'après Savary de Bruslons (1723, t. 2, p. 1136). Ailleurs en Europe, on identifie ce système comme le « Marc de Troy ».

	Boîte 1 + couvercle	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL
Système pondéral	4 onces	2 onces	1 once	1/2 once ou 4 gros	1/4 once ou 2 gros	1/8 once ou 1 gros	1/2 gros (1 denier)	1/2 gros (1 denier)	1 marc ou 8 onces
Livre de Paris (489,60g), 16 onces	122,40g	61,19g	30,60g	15,30g	7,65g	3,82g	1,91g	1,91g	244,80g
Livre romaine (327g), 12 onces	(108,96g)	54,48g	27,25g	13,63g	6,81g	3,41g	1,70g	1,70g	217,92 g
Livre d'Amsterdam (494,09g), 16 onces	123,52g	61,76g	30,88g	15,44g	7,72g	3,86g	1,93g	1,93g	247,04 g

Tableau 23. Différents systèmes pondéraux utilisés pour les pesées médicinales en Europe au XVIIIe siècle.

Sur la base de la livre de Paris équivalant à 489,6 grammes ou 16 onces de 30,6 grammes chacune, une pile à godet complète pèse 244,8 grammes (soit 8 onces ou 1 marc).

L'exemplaire français retrouvé sur l'épave du *Maidstone* (1747) correspond bien à ce système. Il pèse aujourd'hui 231,35g, mais considérant l'usure de la boîte, la masse initiale de l'ensemble correspond vraisemblablement à un marc de Paris (244,80 g) (De Maisonneuve et De Maisonneuve, 1991: 132). En guise de comparaison, les poids hollandais découverts sur le *Hollandia* (1747) sont ajustés à la livre d'Amsterdam (494,09 g ou 16 onces de 30,88 g) en vigueur aux Pays-Bas (Gawronski *et al.*, 1992: 450).

À l'inverse, bien que français, les poids de pile à godet de l'*Aimable Grenot* ne sont pas standards, puisque la boîte ne pèse que 54,48 grammes sans le couvercle. Selon M. L'Hour et E. Veyrat (2002: 44), ils semblent plutôt étalonnés sur la livre romaine de 327 grammes, formée de 12 onces de 27,25 grammes chacune. La pile complète pèserait alors 108,96 grammes ou une demi livre. Pourtant, le poids réel de cette boîte devait être supérieur si l'on y ajoute un couvercle à fermoir. De la sorte, si l'on doit ajouter ce poids ainsi que la masse perdue avec les années, les godets NAT 1 et NAT2 pourraient aussi correspondre à des poids de un et deux onces, livres de Paris. L'ensemble représenterait alors une pile d'un demi marc (122,40 g).

Tous les chirurgien apothicaires de l'ensemble de l'Europe semblent avoir utilisé ces mêmes poids, sinon leur équivalent en plomb (Romieux, 1986: 248). Malgré l'ajustement des piles au système en vigueur dans tel ou tel royaume et des décors de mortier variables, la panoplie du chirurgien apothicaire de marine varie assez peu selon le royaume considéré. Même s'ils doivent avoir été fabriqués localement et à l'usage des commis surtout, les pesées en plomb retrouvées sur plusieurs épaves répondent à la même logique pondérale. Leur forme et leur usage est tout aussi standard.

Le métier de chirurgien apothicaire est exercé par des lettrés qui se réfèrent aux publications savantes de leur temps, parfois traduites dans plusieurs langues (Romieux, 1986). Ainsi, il n'est pas surprenant de constater une certaine uniformité des pratiques médicales européennes et des instruments qui leurs sont associés. En outre, le manque d'espace sur les navires a certainement eu pour effet de rationaliser les troussees médicales au minimum essentiel. L'environnement technique dans ce cas est donc doublé d'un environnement scientifique dont les praticiens ont une connaissance directe par l'écrit. Ainsi, les mortiers et les piles à godet ne sont que les outils les mieux conservés de l'attirail

du chirurgien, mais ils témoignent de l'uniformité des pratiques scientifiques médicales du XVIII^e siècle.

2.5 Le mobilier de bord au sein de l'économie-monde atlantique

Ainsi, trois tendances bien distinctes se dégagent à l'étude des ensembles de mobilier de bord des épaves françaises, qui réfèrent chacune à des niveaux et des secteurs différents de l'économie-monde. Il n'y a donc pas un seul schéma de circuit commercial dans l'avitaillement des navires français, mais trois au moins!

Une première orientation se dessine au regard de la vaisselle de bord, soit les contenants utilitaires en grès et la vaisselle de table en faïence. Ces ensemble mobiliers représentent davantage des sphères d'approvisionnement régionales bien distinctes, selon le lieu d'armement du navire et de l'origine de son équipage. La seconde tendance observable au travers du matériel de bord des épaves est la pénétration des marchandises anglaises dans des approvisionnement qui sont considérés *a priori* comme relevant de réseaux régionaux. L'étain et le gros verre anglais qui pénètrent le marché français d'avitaillement malgré toutes les barrières mercantilistes en place illustrent l'essor de l'Angleterre au XVIII^e siècle au sein de l'économie-monde atlantique.

Face à ces deux premières tendances, la troisième est visible pour l'ensemble de l'outillage de bord sous la responsabilité des différents artisans de l'équipage. Pour tous ces outils, on remarque un nombre limité de formes, lesquelles se trouvent sur l'ensemble des navires européens, à quelques différences près. Cette situation s'explique en partie par le manque d'espace, qui a pour effet de limiter le nombre et le type d'objets matériels embarqués au stricte nécessaire. Dans le cas des instruments scientifiques, la spécialisation de la connaissance scientifique qu'implique leur utilisation avait une envergure encore plus internationale qu'ailleurs. C'est ce qui contribue sans nul doute à rendre cette classe d'artefacts aussi uniforme et standardisée. Paradoxalement, l'uniformisation des outils communs et scientifiques n'est pas le signe de la globalisation de l'économie ou de la production, mais plutôt de l'uniformisation des pratiques et des solutions techniques.

3. LES OBJETS PERSONNELS

Cette catégorie d'artefacts regroupe tous les objets dont la fonction à bord est à l'usage d'une seule personne. Si ces objets ont un statut particulier à bord des navires, ils font parfois tout de même partie du matériel essentiel à la bonne marche du navire. C'est le cas notamment des ustensiles et de la vaisselle appartenant aux membres de l'équipage : de la cuiller du matelot jusqu'au service de porcelaine du capitaine. D'autres artefacts ont en revanche une fonction décorative ou spirituelle, comme les boucles de chaussure, les bijoux ou les médailles religieuses.

Toutefois, la limite mouvante entre les sphères individuelles et corporatives au XVIII^e siècle entraîne un problème aigüe d'interprétation des objets : il est souvent très difficile de déterminer si un objet appartient à un individu en particulier ou s'il est plutôt d'usage collectif ou corporatif (Richards, 1997). Pour arriver à reconnaître les objets personnels au sein des collections archéologiques, les critères suivants sont à considérer :

1. Marque de propriété : initiales, armoiries, marque ou motif. ;
2. Nature hétéroclite ou anachronique ;
3. Fonction usuelle : vêtements et parures, ustensiles, peignes, pipes, etc. ;
4. Contexte archéologique : isolement des autres objets similaires, etc.

Ainsi, les objets marqués d'armoiries ou d'initiales sont normalement la propriété d'un individu du bord, notamment les pièces de valeur en argent, en laiton et en étain. Lorsqu'elles sont poinçonnées à chaud par le potier, les marques familiales comportent souvent trois lettres apposées en triangle. Ce type de marque accompagne parfois des armoiries. Toutefois, il importe de ne pas confondre ces marques avec celles des potiers d'étain.

D'autres artefacts présentent un caractère anachronique ou tellement hétéroclite à bord d'un navire que leur présence ne peut qu'être le signe d'une propriété privée. L'on peut penser notamment aux armes de milice découvertes sur l'épave du *Elizabeth and Mary* (1690), certaines vieilles de plus de deux générations (Bradley *et al.*, 2003). Il peut également s'agir d'un vase ou d'une pièce de vaisselle rare. Enfin, on retrouve parfois des objets créés par des marins eux-mêmes. L'étui à pipe en forme de pistolet de *La Dauphine* en est un exemple assez éloquent (Figure 23).

À cet égard, les pipes et les articles liés à la consommation du tabac sont souvent assimilées *de facto* à des possessions personnelles. Fumer est une activité personnelle, d'ailleurs strictement contrôlée à bord des navires à cause des risques d'incendie. De la même manière, les vêtements sont normalement identifiés par leur fonction à la catégorie des possessions personnelles, comme les boutons, les boucles, les textiles et les parures, à moins qu'il s'agisse d'une cargaison. En général, le critère de contexte archéologique pèse toujours dans la distinction des objets personnels et de la cargaison.

Le cas des ustensiles et des contenants de table est également très fécond. En général, les matelots possédaient un couteau et parfois une cuiller pour manger, alors que les officiers pouvaient emporter avec eux à bord un service de vaisselle complet. Toutefois, une part des artefacts de cette catégorie pourrait appartenir au navire, sous la responsabilité du maître d'hôtel. Ainsi, en l'absence d'autres indices permettant de reconnaître le caractère individuel d'un objet, les ustensiles et la vaisselle de bord ont été considérées comme du matériel de bord collectif (corporatif).

Au regard de ces quelques critères d'identification et des collections étudiées, il est donc possible de distinguer trois regroupements d'objets personnels, référant chacun à des échelles géographiques différentes de l'économie-monde, soit les vêtements, les parures et les articles liés à la consommation du tabac. En fait, les objets personnels liés à l'habillement, aux loisirs et aux arts de la table constituent les vecteurs privilégiés de l'expression du rang social des individus. Ils traduisent une volonté de manifester leur distinction sociale par la consommation de biens matériels. Ainsi, même le plus commun des marins participe à l'économie-monde et le matérialisme individualiste satisfait la fonction idéologique du capitalisme moderne. Les objets personnels offrent donc l'opportunité de porter un regard unique sur le fonctionnement idéologique de l'économie-monde.

3.1 Vêtements et parures

Les épaves livrent très peu d'artefacts vestimentaires dont l'origine connue peut mettre en évidence des associations géographiques précises. En effet, les vêtements et les parures sont rarement identifiables à telle région ou ville productrice. Les boutons, les

textiles et les chaussures ne portent jamais de marque et leur étude ne permet pas de distinction selon le lieu de production. Seuls quelques objets de luxe et autres bijoux singuliers portent des marques particulières identifiables.

Par contre, l'habillement renvoie aussi à une identité sociale car, au cours de l'Ancien régime, le vêtement « montre » une appartenance à un sexe, à un état professionnel, à un groupe d'âge et à une position sociale de façon plus stricte qu'aujourd'hui. On lit dans *l'Art du tailleur*, publié à Paris en 1769, que « de la nécessité de se couvrir on est parvenu à la grâce du vêtement sous toute ses formes différentes, à la distinction des peuples, et parmi chacun à celle des différents *états* et *conditions*, ce qui a donné lieu à la parure et à la magnificence » (Roche, 1997: 213). Non seulement l'oeil (le goût) est-il un « produit de la société reproduit par l'histoire », mais il est également régi dans ce domaine par des lois somptuaires détaillées, sortes de stratégies des élites sociales contre leur déclasserement. Selon la loi même, à chaque classe ses attributs et aux plus nobles les privilèges de la « rareté distinctive » (Bourdieu, 1979: iii, 165-170).

Ainsi, les habits des officiers et des soldats de Marine sont-ils codés de façon stricte et hiérarchisée au XVIII^e siècle, tout en évoluant en fonction de la mode (Figure 169). Les hardes des matelots sont davantage dictées par la nécessité que par l'ostentation, mais ces hommes ont eux aussi des stratégies de distinction propres à leur classe. Il existe donc un espace d'expression individuelle pour l'habillement de chaque homme qui explique les modes. Dans les faits, la recherche perpétuelle de la distinction sociale stimule une consommation de biens matériels qui participe directement au développement du capitalisme moderne, incluant le capitalisme d'État, de pair avec la salarisation des équipages et des soldats.

L'habillement : boucles et boutons

Les boucles et les boutons en métal deviennent très communs en Europe à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle et cette réalité est bien visible dans les assemblages des épaves françaises abordées dans cette thèse (Figure 170). L'abondance relative de ces objets matériels pour l'habillement est directement liée au développement des Marines royales et la mise en place par l'État de fournitures réglementaires pour les troupes, grâce aux arsenaux et aux manufactures royales. En conséquence, des industries nouvelles se

développent à proximité de ville-centres régionales, comme Bordeaux et Rochefort/Larochelle, aux côtés des manufactures prestigieuses parisiennes. Ainsi, l'abondance des boucles et des boutons d'uniforme de marine met en évidence le rôle joué par la Marine dans l'intégration nationale de la culture matérielle maritime, au même titre que les armes à feu réglementaires de Marine dont il a déjà été question. Le cas des fournitures militaires transportées par le munitionnaire général du Canada sur le *Machault* et destinées aux troupes de la Nouvelle-France est assez éloquent à cet égard (Tableau 12).

Si l'on distingue les boucles et les boutons des collections d'épave selon leur qualité, c'est-à-dire selon la valeur du matériau et la finesse de leur forme, du plus distingué au plus vulgaire, il est possible de mieux comprendre l'organisation des différents équipages. Cette approche montre une concordance avec les rapports sociaux et la hiérarchie des classes à bord des navires, puisque l'ensemble des boucles et des boutons d'un navire permet d'apprécier la distribution des différents « états et conditions » des hommes (Bourdieu, 1979; Roche, 1997: 213). Alors que les navires marchands ou les corsaires, comme l'*Aimable Grenot*, la *Dauphine* et l'*Alcide* livrent des ensembles de boucles relativement communes, avec quelques pièces plus distinguées, la collection du *Machault* montre un degré de luxe élevé qui s'apparente davantage à celui de la collection de l'*Auguste* (1761), un navire rapatriant des officiers et plusieurs hommes de troupe canadiens appartenant aux compagnies franches de la Marine vers la France, peu après la cession de la Nouvelle-France aux Anglais (Parcs Canada, 1992).

	<i>Aimable-Grenot</i>	<i>Dauphine</i>	<i>Alcide</i>	<i>Machault</i>	<i>Auguste</i>
Argent				2	
Laiton	3	4	6	33	51
Étain	1	1	3	6	21
Métal blanc				1	7
Fer	1	1		2	
TOTAL	5	6	9	44	79

Tableau 24. Nombre de cadres de boucle des différents matériaux retrouvés sur l'*Aimable-Grenot*, la *Dauphine*, l'*Alcide*, le *Machault* et l'*Auguste*.

	<i>Aimable-Grenot</i>	<i>Auguste</i>	<i>Machault</i>	<i>Dauphine</i>
Boutons de manchette			4	
Couvert de fil		2	6	4
Laiton	1	21	12	7
Étain		9	20	19
Métal blanc		3	4	
Bois	1		1	39
Cuir	1		3	6
Os	1		1	
TOTAL	4	35	51	75

Tableau 25. Nombre de boutons de matériaux différents retrouvés sur l'*Aimable-Grenot*, la *Dauphine*, l'*Auguste* et le *Machault*.

Selon cette approche, les assemblages de boucles du *Machault* et de l'*Auguste* montrent une pyramide hiérarchique très verticale, par rapport aux ensembles des navires corsaires ou marchands, moins hiérarchisés. Cette différence ne se reflète pas toujours dans le choix des matériaux, mais dans la quantité des boucles de chaque collection et, de manière moins quantifiable, dans la finesse des décors observés.

Comme pour les boucles, les boutons du *Machault* et de l'*Auguste* montrent un degré de raffinement absent chez les autres. La présence de nombreux boutons en métal embouti décorés et de quelques boutons de manchettes et d'une boucle en argent sur le *Machault*, normalement réservés à l'élite, est l'indice d'une distribution sociale différente de celles assez pauvres et uniformes des navires corsaires. Par contre, en terme de nombre de boutons retrouvés, l'épave de la *Dauphine* domine largement les autres navires à l'étude. En somme, le cas des boutons montre des similarités avec celui des boucles sur le plan de leur hiérarchisation socioéconomique, mettant en scène le rôle joué par la Marine dans l'intégration nationale de la culture matérielle maritime, surtout les biens personnels les plus prestigieux.

Les chaussures

Comparés aux boutons et aux boucles, les chaussures sont plus rares sur les épaves et ne se trouvent que sur les sites sous-marins les mieux conservés. Le cas du *Machault* est exceptionnel, puisque ce navire en transportait plusieurs centaines en tonneaux et qu'une part de ce chargement a bénéficié de conditions de préservation particulièrement favorables. Dans ce cas, au moins 726 chaussures à trépointe neuves provenant de

Bordeaux et de Rochefort ont été retrouvées dans un secteur restreint du site. Elles étaient même assez bien conservées pour permettre de distinguer leur qualité (Wade, 1980: 11). Une telle distinction est impossible à effectuer de façon systématique sur la grande majorité des sites archéologiques d'épave.

Le problème de l'origine des pièces reste néanmoins entier, puisque les styles de chaussures étaient similaires à travers l'Europe. Hormis celles du *Machault*, toutes les chaussures des épaves à l'étude sont donc considérées par défaut comme des possessions personnelles, et de facture française. L'étude des chaussures de la *Dauphine* et de l'*Aimable Grenot* encore en traitement n'ayant pas été complétée, il est impossible d'en saisir les hiérarchisations socioéconomiques homologues à celles des boucles. On peut toutefois imaginer que la commercialisation des chaussures s'est trouvée largement favorisée par le développement des armées de métier au XVII^e siècle. Cette production se situent donc, au même titre que les boucles et les boutons, au croisement des échelles régionales ou nationales de l'économie-monde.

Parures, bijoux et religion

Enfin, les bijoux font partie de ces objets personnels qu'on retrouve assez peu sur les sites archéologiques, mais qui sont toujours très évocateurs des modes, des goûts et des croyances des marins. La bonbonnière en forme de montre à fermoir retrouvée sur le *Machault* fait partie de ces artefacts luxueux, peu utiles sur un navire et, à cause de cela, évocateurs de statut social. Au même titre que les plus belles boutonnières, le drageoir est un signe ostentatoire de prestige et de distinction, comme la plaque de talon décorée d'un cœur et les pincettes d'uniforme provenant de la même épave.

La médaille religieuse et la bague « jésuite » du *Machault* sont des parures moins luxueuses, mais chargées d'un sens religieux catholique romain, comme le crucifix en bois de l'*Aimable Grenot*. Il faut dire par ailleurs que les symboles religieux sont récupérés pour le décor de multiple biens matériels, comme certaines pièces de vaisselle du *Machault* et de la *Dauphine* ou encore la boîte à tabac en alliage cuivreux du *Machault*.

Ces objets témoignent à leur manière de l'importance de la religion au sein des équipages de marins. Cependant, les bagues jésuites et les médailles en particulier renvoient surtout à une institution qui se déploie elle aussi à l'échelle de l'économie-monde au XVII^e

et au XVIII^e siècle, l'Église. Ce type de biens mobiliers rappelle la place du catholicisme en tant qu'institution dont le pouvoir omniprésent investit les vies individuelles à travers une nouvelle culture matérielle ostentatoire. Le développement d'une idéologie de la consommation et la désacralisation (*commodification*) des biens matériels (Johnson, 1996: 200), qui vont de pair avec l'économie capitaliste, touche également à l'Église, laquelle produit elle aussi des symboles de masse « à consommer » par chaque individu.

3.2 Les pipes à fumer

Fumer est une activité qui s'installe dans les moeurs des habitants de l'Europe de l'ouest vers la fin du XVI^e siècle. En mer, cette consommation débute encore plus tôt, puisque les marins ont un accès direct à cette nouvelle plante d'Amérique. Les pipes sont évidemment un bien de consommation international, puisque le tabac est produit en Amérique et en Europe et que les pipes accompagnent (et favorise?) sa commercialisation par l'Angleterre et les Pays-Bas.

Les pipes en terre cuite étaient fragiles et peu coûteuses. Elles avaient donc tendance à se briser facilement et sont devenues en quelque sorte des produits jetables. Il s'agit d'un type d'artefact abondant sur tous les sites archéologiques modernes, sur terre comme en mer, constituant un bon marqueur chronologique (Bradley, 2001). L'abondance des productions à la période moderne et le potentiel de datation des pipes à fumer a fait en sorte que des collections de référence très importantes ont été constituées, notamment à Williamsburg et à Québec (Drouin et Savard, 1990; Hume, 1969: 296-313). La plupart des pipes retrouvées sur les sites coloniaux et européens de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle proviennent d'Angleterre, soit de Londres, de Liverpool et de Bristol. Ces productions sont les mieux connues avec celles des ateliers hollandais de Gouda (Hume, 1969: 307). En France, la production ne débute officiellement qu'à partir du milieu XVIII^e siècle, à Saint-Omer et Paris notamment. De qualité supérieure en général, les pipes françaises sont alors en terre rouge et portent des effigies ou des motifs finement moulés distinctifs (Bradley, 1983a: 137). À la vérité, il est probable que des pipes blanches aient été produites en France dès le XVII^e siècle, à Rouen, à Paris, à Dunkerque et sans doute ailleurs (Bradley, 2001; Niellon et Moussette, 1985: 172-174).

Les assemblages de pipes retrouvées sur les épaves atlantiques françaises, comme sur les sites terrestres, reflètent la prédominance commerciale anglaise dans ce secteur, à l'échelle internationale de l'économie-monde. La collection du *Machault* est assez parlante à cet égard, puisque pas une seule pipe française ne s'y trouvait, malgré un chargement de 328 pipes « R. Tippet » neuves en provenance de Bristol, quelques pipes à effigie de la Caroline, une pipe « TD » anglaise. Ce dernier type, bien représenté sur les sites coloniaux canadiens, dont l'habitation de Champlain (Niellon et Moussette, 1985: 172-174), est souvent attribué à Tomas Domer de Londres (Drouin et Savard, 1990 137), mais il a été imité par plusieurs ateliers français et hollandais dès la fin du XVII^e siècle (Bradley, 1983a). L'unique fourneau de pipe découvert sur l'*Aimable Grenot* est difficile à identifier, mais sa marque « BW » pourrait bien permettre à terme de désigner son lieu de production... en Angleterre. Quant aux pipes de l'*Alcide*, peu nombreuses, elles pourraient être hollandaises d'après les marques observées. Enfin, les exemplaires de la *Dauphine* marqués « TO » correspondent assez certainement aux productions de Thomas Owen à Bristol (L'Hour et Veyrat, 2000: annexe).

Ainsi, les pipes à fumer sont des objets personnels qui s'inscrivent dans des circuits commerciaux internationaux, à l'inverse des pièces de vêtement davantage liés aux circuits régionaux et nationaux. Le caractère éphémère de ces objets a probablement eu pour effet de stimuler grandement leur production et leur exportation à partir de l'Angleterre, au moment même où la consommation du tabac en Europe connaissait une forte croissance. Ainsi, comme le tabac est une denrée internationale primaire (*staple*), il en va de même pour les pipes, produites pour accompagner les réexportations anglaises de tabac à l'étranger. Surtout, ces biens matériels « secondaires » jouent un rôle plus important d'un point de vue social, en conférant une certaine distinction aux consommateurs de tabac. Les pipes illustrent donc aussi le fondement social du marché de consommation capitaliste en plein essor au début du XVIII^e siècle.

Le développement du commerce du tabac et des pipes à fumer a également eu pour effet de stimuler d'autres marchés secondaires associés, comme celui des boîtes à tabac, destinées à sa conservation. Les plus communes sont en plomb, tandis que d'autres étaient faites à partir de feuilles de cuivre, de laiton ou d'argent décorées. Ces contenants étaient produits en grande quantité dans les Pays-Bas et les provinces allemandes, à l'image de

celles découvertes sur le *Machault* (2M2B2-11), l'*Amsterdam* (1749) et le *Hollandia* (1743) (Cowan, 1975: 294; Mardsen, 1972: 92). Ce type d'objet était typiquement ornés de dictons et de scènes le plus souvent religieuses, sinon maritimes ou domestiques (Woodhead, 1978: 47).

Rappelons l'importance de la mode et du paraître au XVIII^e siècle, qui stimule la consommation (et la production) de produits secondaires destinés à la table, à l'habillement et au bien être domestique, ce qui a pour effet d'augmenter de manière exponentielle la visibilité matérielle des courants économiques de l'époque : les « marqueurs » archéologique à l'étude.

Les pipes et les boîtes à tabac sont finalement les instruments d'un loisir assurément ostentatoire, puisque le tabac est un produit sans utilité pratique aucune, donc symbolique. Le fait de fumer le tabac permettait aux simples matelots de s'inscrire eux aussi dans l'idéologie de l'économie-monde capitaliste, au même titre que les officiers de bord, les nobles et les grands marchands. Que l'on s'imagine un marin sans condition, fumant dans une pipe « de marque » un tabac qu'il s'est procuré grâce à ses voyages, faisant le dandy à son retour au port, sa paie en poche. Sinon, pensons à un officier qui fournit ses convives en tabac dans une belle boîte dorée, avant une partie de cartes.

3.3 Les objets personnalisés

Les objets personnalisés portent généralement des empreintes de propriété qui se distinguent des marques de fabrique ou des poinçons de contrôle. Elle sont l'indice certain d'une propriété personnelle. Toutefois, même si elle est nécessaire lors de l'étude exhaustive d'une épave, l'identification précise du propriétaire d'un objet n'apporte rien à notre analyse actuelle. Seule son origine et le statut social que cet objet représente sont importants pour la compréhension de l'économie-monde.

Pour les besoins de cette étude, nous distinguons les pièces selon qu'elles soient personnalisées par leur fabricant (pré-personnalisées) ou par leur propriétaire (post-personnalisées). Les premiers sont des objets de luxe, c'est-à-dire des commandes ou des pièces assez couteuses pour qu'on y appose une marque d'atelier ou d'appartenance. Il s'agit en fait d'un lot d'assiettes françaises et anglaise en étain. Les artefacts post-

personnalisés sont plutôt des outils ou des ustensiles en bois plus communs que leurs propriétaires ont souhaité identifier. Ces artefacts trouvent leurs place au sein des groupes de vaisselle en étain et d'outils communs ou scientifiques déjà discutés dans la section sur le matériel de bord.

	No	Nom	Poinçon ou inscription
Pièces pré-personnalisées			
<i>Dauphine</i>	NAT 1079	Assiette à godrons en alliage cuivreux	1) Coeur couronné avec les lettres « M », « P » et « I » respectivement à gauche, à droite et sous le coeur. Le tout circonscrit par un pentagone allongé. 2) Couronne fermée au dessus d'un double « F » en opposition, le tout entouré d'une inscription en cercle : « 1691 puis « LE HAVRE ». 3) Petite fleur à cinq pétales et bouton central rond.
<i>Dauphine</i>	NAT 1421	Assiette à venaison en étain	1) Cartouche en coquille avec « RIOI », au centre. 2) Coeur couronné avec « MPT » ou « MPF », au centre.
<i>Dauphine</i>	NAT 1431	Assiette plate en étain	1) Coeur surmonté d'une couronne ouverte, avec les lettres « M », « P » et « T », respectivement à gauche, à droite et sous le coeur. Le tout circonscrit par un hexagone. 2) Couronne fermée avec « 169[1] » (poinçon de contrôle).
<i>Dauphine</i>	NAT 1558	Cuiller en étain	1) Sur la spatule: « IFH » en triangle, de gauche à droite. 2) Au dos du manche : « X »
Pièces post-personnalisées			
<i>Dauphine</i>	NAT 1426	Cuiller en bois	Croix en relief sur la spatule.
<i>Dauphine</i>	NAT 1125	Cuiller en bois	Grande fleur de lys au revers du bol.
<i>Dauphine</i>	NAT 1569	Cuiller en bois	Encoches sur le coté du manche.
<i>Machault</i>	2M99A2-14	Manche de couteau pliant en bois	Inscription « Antoine Roch [...] »
<i>Alcide</i>	ALC 830	Cuiller en bois	Initiales « IB » gravées.
<i>Dauphine</i>	Nat 1265	Règle de canonnier	« WS » (propriétaire?) et « 1646 IC » (John Chatfield, fabricant de Londres actif de 1630 à 1640).

Tableau 26. Poinçons ou marques de personnalisation des artefacts découverts sur le *Machault*, *Natière I* et l'*Alcide*.

Trois pièces en étain fin de la *Dauphine* semblaient appartenir à un marin assez aisé pour les faire marquer des initiales « MTP » ou « MPI ». Comme l'une de ces pièces (NAT 1079) est estampée de la marque d'un contrôleur du Havre, il y a fort à parier que ces plats appartenaient à un officier de la *Dauphine* dont les initiales sont « MP ». À l'inverse, les triptyques accompagnés de poinçons de contrôle anglais comme celui de la cuiller en étain

NAT 1558 ne peuvent logiquement pas correspondre à un membre de l'équipage français. Il peut plutôt s'agir d'un butin de guerre, sinon des possessions d'un officier prisonnier.

Ces plateries en étain fin de grande valeur conféraient à leurs propriétaires un certain prestige, au même titre que les habits distingués affichaient leur position sociale. Néanmoins, la vaisselle en étain marquée participe aux mêmes circuits commerciaux que la vaisselle anonyme du même métal. La présence d'une pièce marquée anglaise parmi les assiettes françaises le démontre parfaitement.

Les outils et ustensiles en bois n'ont pas cette même fonction ostentatoire, mais certains d'entre eux sont tout de même d'une grande valeur. C'est le cas de l'échelle de canonier, un objet d'origine anglaise exceptionnel, qui témoigne de façon éloquente de la mixité des armements corsaires des XVII^e et XVIII^e siècle. Fabriqué par un certain John Chatfield (« IC ») de Londres en 1646 (L'Hour et Veyrat, 2003a), l'instrument servait au calcul des charges des différents canons anglais en usage à l'époque moderne, selon le calibre de balle. Plus de 100 ans après sa conception, elle servait toujours à un canonier français à bord d'une frégate corsaire. Les initiales « WS » qui figurent sur l'objet sont probablement celles de l'un de ses propriétaires au cours de sa longue histoire.

Enfin, même si ces quelques objets personnalisés sont très intéressants, ils restent assez marginaux et anecdotiques pour l'étude du commerce atlantique moderne dans son ensemble. Ils peuvent bien aider l'identification d'un naufrage le cas échéant, mais l'origine du navire et de son équipage peuvent être précisés de plusieurs autres manières.

CONCLUSION

Le début du XVIII^e siècle est une période de ralentissement économique, de stagnation à certains égards, mais surtout de mutations structurelles. La période 1650-1760 voit l'émergence du capitalisme d'État, développé par les pouvoirs forts de l'Europe atlantique. La lutte au centre de l'économie-monde oppose la France, la Hollande et l'Angleterre, et avec elles les super-villes de leur royaume : Paris, Rouen, Bordeaux, Amsterdam, Londres, Bristol. Les intérêts multiples des capitalismes privés et étatiques se mélangent aux différents niveaux de l'économie française, favorisant ou freinant l'intégration progressive des marchés régionaux, étatiques ou internationaux (Braudel, 1979: t3, ii).

Les épaves françaises cristallisent en quelque sorte les dynamiques sociales, politiques et économiques de l'Europe à un moment donné de l'histoire. Leur analyse permet donc d'entrevoir de multiples aspects de l'économie-monde capitaliste en phase de croissance/consolidation, malgré toute la partialité, les approximations et les distorsions qu'implique la démarche archéologique. Cette étude touche à la grande question du développement du capitalisme moderne, mais aussi celles de la consommation de biens matériels et de la prolétarianisation des classes populaires – deux phénomènes concomitants inaliénables au développement du capitalisme historique. Les marins sont parmi les premiers à travailler pour un salaire, à pouvoir ainsi acheter et consommer des biens (que nous retrouvons ensuite).

La question centrale qui guidait notre thèse était celle de l'uniformisation de la culture matérielle européenne, suite à l'accroissement des échanges interétatiques au sein d'une économie-monde intégrative, c'est-à-dire avec la globalisation des marchés. Notre démarche se voulait progressive, de l'étude fonctionnelle et contextuelle des collections d'épaves à leur interprétation en terme économique large, en fonction de trois classes fonctionnelles maritimes : les cargaisons, le matériel de bord et les objets personnels. Après avoir organisé les artefacts pour chaque épave en explicitant le contexte historique et archéologique entourant ce navire, nous nous sommes attaché à reconnaître les fonctions à bord des objets, à retrouver leur lieux de production et donc leur provenance. Ce n'est qu'à la lumière de ce travail qu'il a été possible de questionner les réseaux économiques français

et internationaux dans leur ensemble, en s'affranchissant des navires eux-mêmes. Il s'agissait d'étudier la production, la commercialisation et l'ampleur de la diffusion de chaque production, de manière à comprendre les dynamiques en jeu au coeur de l'économie-monde atlantique au début du XVIII^e siècle.

Par l'analyse comparative, les cargaisons transportées sur les quatre navires à l'étude – telle que perçues à travers l'archéologie d'abord – peuvent être considérée comme françaises pour l'essentiel. L'ensemble des réseaux observés montre avec éloquence le succès commercial français pour satisfaire la demande intérieure, sinon celui des politiques mercantilistes protectionnistes du royaume de France à l'égard des autres puissances européennes. Mais pourtant, la part du matériel anglais est non négligeable et permet de saisir les limites de l'exclusive française au XVIII^e siècle.

Du point de vue du matériel de bord, les produits anglais sont relégués à quelques rares objets. Le matériel français domine largement, malgré la similitude des collections avec celle des navires anglais et hollandais de la même époque. Ce marché semble encore largement régionalisé et non globalisé, bien que l'univers technique européen (outils) soit quasiment uniforme, donc en quelque sorte prêt à cette globalisation.

Pour la vaisselle de bord, on remarque la forte présence des céramiques de Bordeaux sur la plupart des épaves. Cette remarque est également valable pour les cargaisons, puisque ces productions se trouvent à la fois sur les navires français et les sites de consommation (ceux du Canada, du moins). À côté de cela, les structures d'approvisionnement conservent des caractères régionaux propres, probablement en partie à cause des habitudes alimentaires des marins qui dictent des formes locales d'abord. L'exemple des grès bas-normands est très clair à cet égard.

Enfin, les objets personnels semblent en partie globalisés, dans le cas des pipes à fumer et des contenants métalliques, en partie limités aux niveaux régionaux et étatiques, pour les pièces vestimentaires par exemple. En effet, le négoce des vêtements de marine est très lié aux politiques étatiques et au développement des arsenaux, au même titre que pour les armes. Il montre ainsi une forte intégration nationale des économies régionales pour la production et la commercialisation. À côté des artefact vestimentaires, les pipes à fumer constituent l'un des types d'objet les plus globalisés du XVIII^e siècle. Ces biens matériels,

produits massivement à coût modeste et de manière standardisée permettent aux marins de toutes les classes de s'associer à l'économie-monde internationale. En effet, les matelots participent eux aussi *volontairement* à l'idéologie capitaliste maritime lorsque, grâce à leur salaire, ils sont à même de se procurer du tabac américain à consommer dans une pipe de marque. Ainsi, la naissance de la société de consommation, l'un des moteurs du développement du capitalisme moderne et surtout contemporain, affecte-t-elle toutes les strates de la société au début du XVIII^e siècle.

Enfin, y a-t-il une tendance à l'uniformisation de la culture matérielle maritime ? Oui, sans conteste, mais encore cela dépend des secteurs de l'économie et des lieux géographiques. Y a-t-il pour autant une uniformité ? Alors non : loin s'en faut ! La globalisation des marchés en cours ne signifie en rien la mort de la diversité, et c'est d'ailleurs toujours le cas aujourd'hui. Le capitalisme et la globalisation progressent effectivement durant la période à l'étude, mais nous sommes encore loin de l'uniformité de la culture matérielle évidemment. Comment jamais y parvenir !

Plus important, nous avons vu que le capitalisme ne recule pas avec la naissance des États-nations. Au contraire, il se restructure alors que les États l'utilisent et le propulsent en avant. Capitalisme et libre entreprise ne sont pas synonymes, contrairement à ce qu'on dit souvent. Non, c'est bien l'accumulation de profits qui est le moteur du capitalisme (Wallerstein, 2002). En cela, les États mercantilistes agissaient comme des promoteurs.

* * * * *

Au terme de cette analyse visant à mieux comprendre les dynamiques qui régissent l'économie-monde capitaliste atlantique du début du XVIII^e siècle, nous croyons avoir fourni quelques explications inédites sur des phénomènes autrement assez largement appréhendés par le passé. Ainsi, l'originalité de cette thèse ne repose ni dans le choix de son sujet (le capitalisme), ni dans celui de son objet d'étude (la culture matérielle des épaves), mais plutôt dans la méthode et les concepts opératoires mis de l'avant.

Notre revue systématique des collections de quatre épaves françaises de la période 1700-1760, comptant près de 14 000 objets, s'est révélée très riche en renseignements, en partie grâce à l'utilisation d'un cadre d'analyse opérant fondé sur une classification spécifiquement adaptée aux épaves. L'étude basée sur la détermination des provenances en

tenant compte des fonctions à bord des artefacts en contexte maritime, a permis une analyse originale des biens de consommation, les nouveaux produits du capitalisme naissant d'Europe occidentale et, à travers eux, de la structure même de l'économie-monde et des dynamiques des luttes interétatiques qui la forgent.

Notre approche du capitalisme maritime au XVIII^e siècle utilise la notion de « fonction à bord », soit la distinction de trois classes fonctionnelles d'objets maritimes : cargaison payante, mobilier de bord et objets personnels. Il s'agit d'une classification nourrie à la racine même du capitalisme maritime, puisqu'elle fait écho aux trois acteurs sociaux des premières entreprises de pêche françaises au XVI^e siècle : affréteur, armateur et équipage. Ainsi, nous observons la prédominance régionale des assemblages français à l'étude, malgré le fait que plusieurs productions relèvent du niveau international de l'économie-monde. Par ailleurs, la place des produits de l'Angleterre au sein des trois groupes fonctionnels matériels des épaves françaises à l'étude est très claire.

Nos travaux mettent également en lumière la quantité et la valeur croissantes des biens de consommation secondaires qui accompagnent les denrées primaires. Ce phénomène est l'effet du développement rapide du capitalisme marchand, en concordance avec la salarisation des classes inférieures, la concentration des capitaux aux mains des grands armateurs, puis le rôle intégrateur et promoteur de l'État. Tabac et pipe, vin et bouteilles, thé et porcelaine remplissent des fonctions complémentaires, qui deviennent bientôt des besoins.

Tenter de saisir ces phénomènes au travers de quelques vestiges archéologiques et de verre aura pu paraître dérisoire, mais il faut convenir que les biens de consommation à l'étude font partie intégrante du système capitaliste. Sans consommation et sans création de nouveaux besoins, il n'y a pas de production de bien matériel, donc pas de profit. S'ils ne sont pas les *staple trades* de l'économie monde ni les matières les plus symboliques du développement du capitalisme du XVI^e siècle (les céréales), les objets archéologiques restent un moyen original et pertinent de questionnement historique, qui livre des données inédites. Ces objets sont en effet les biens de consommation du capitalisme du XIX^e siècle en devenir. Nous espérons que le lecteur aura apprécié notre approche peu conventionnelle d'une question somme toute classique dans l'historiographie occidentale.

BIBLIOGRAPHIE

Acerra, M., J.-P. Poussou, M. Vergé-Franceschi et A. Zysberg (dir.), 1995, *État, Marine et Société*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris.

Adams, J., 2001, « Ships and boats as archaeological source material ». *World Archaeology* 32.3: 292-310.

Ahlsell de Toulza, G., 2007. Conservateur du Musée de Rabastens, communication personnelle. 28 avril 2007.

Anonyme, 1972, *Proposition de recherche sur le Machault*. Travail de recherche classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.

Anonyme, 1980-1981, *sans titre (document synthèse sur le Machault)*. Document classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.

Apestequi, C., 1996, *La vida a bordo. Navegantes y naufragios, Galeones en la ruta del mercurio*. Lunewerg,

Appriou, D. et E. Bozellec, 1997, *L'Alcide corsaire de Saint-Malo. La guerre de course et l'histoire d'une corvette de 1745 à nos jours*. Collection Nature & Bretagne, Coop Breizh, Spézet.

Arcangeli, M., 2006, *Painted tableware & other ceramics of the Midi Toulousain*. Boston University, Site internet <http://people.bu.edu/arcange/> (consulté le 26 juillet 2006).

Arnold, J. B., 1996, « The Texas Historical Commission's Underwater Archaeological Survey of 1995 and the preliminary report on the Belle, La Salle's shipwreck of 1696 ». *Historical Archaeology* 30.4: 66-87.

Association Salomon, 2008, *Le mystère de Lapérouse, ou le rêve inachevé d'un roi*. Collection Très Grande Bibliothèque Thalassa, Édition de Conti, Paris.

Autorisation de mise en dépôt au musée de Carantec d'objets provenant de l'épave de l'Alcide, 1990, document déposé au Drassm (arrêté du Ministre de la Culture datant du 15 mars 1990), Paris.

Aymard, M., 1988, *Lire Braudel*. Éditions la Découverte, Paris.

Barton, K. J., 1978, « Les terres grossières de l'Europe occidentale livrées par l'épave du *Machault* ». Dans Beattie, J. et B. Pothier (dir.), *Lieux Historique Canadien*, Parcs Canada, Ottawa, p. 45-72.

Barton, K. J., 1981, *Terres cuites grossières provenant de la forteresse de Louisbourg*. Histoire et Archéologie No 55, Parcs Canada, Ottawa.

Bass, G. F., 1983, « A Plea for Historical Particularism in Nautical Archaeology ». Dans Gould, R. (dir.), *Shipwreck Anthropology*, University of New Mexico Press, Albuquerque, p. 91-104.

BDD Drassm, 2005, *Base de donnée des épaves atlantiques*. Conçue par Olivia Hulot, Drassm, inédit, Marseille.

- BDD Machault, 2005, *Base de donnée de l'épave du Machault*. Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- BDD Natière, 2005, *Base de donnée des épaves de la Natière*. Conçue par Élisabeth Veyrat, Adramar, inédit, Marseille.
- BDD STVH, 2005, *Base de donnée des épaves de Saint-Vaast-la-Hougue*. Conçue par Élisabeth Veyrat, Adramar, inédit, Paris.
- Beattie, J. et B. Pothier, 1977, « The battle of Restigouche ». Dans Parcs Canada (dir.), *Canadian Historic Sites*, Parcs Canada, Ottawa, p. 5-34.
- Beattie, J. et B. Pothier, 1996, *La bataille de la Ristigouche*. Études en archéologie, architecture et histoire, Parcs Canada, Ottawa.
- Bernard, J., 1968, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. École pratique des hautes études. VIe section. Centre de recherches historiques, S.E.V.P.E.N., Paris.
- Bernier, M., 2003, *Caractérisation typologique, microscopique et chimique des faïences du XVIIIe siècle du site Saint-Ignace de Loyola en Guyane française*. Cahiers d'archéologie du CÉLAT, série archéométrie numéro 3, Célat, Québec.
- Bernier, M.-A., 1997, *Un navire de la flotte de Phips (1690). Rapport de fouille archéologique subaquatique de l'Anse-aux-Bouleaux (DiDt-8). Campagne 1996*. Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- Bernier, M.-A., 2002, « La guerre du golfe: étude nomothétique de la stratégie navale en Nouvelle-France à travers les épaves du golfe du Saint-Laurent ». Dans Roy, C., J. Bélisle, M.-A. Bernier et B. Loewen (dir.), *Mer et Monde: Questions d'archéologie maritime*, Association des Archéologues du Québec, Montréal, p. 85-103.
- Bidault, P. et J. Lepart, s.d., *Étains médicaux et pharmaceutiques*. Éditions Charles Massin, Paris.
- Binford, L. R., 1962, « Archaeology as Anthropology ». *American Antiquity* 28.2: 217-226.
- Binning, A. C., 1938, *Pennsylvania Iron Manufacture in the Eighteenth Century*. Pennsylvania Historical Commission, Harrisburg.
- Blanchette, J.-F., 1977, *Faïences and related wares from the French fregate Machault (1760)*. Document classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- Bonnefoux, B. d. et F. E. Pâris, 1999, *Dictionnaire de marine à voiles*. Réédition par Eric Rieth, Édition du Lateur, Paris.
- Bonnefoy, F., 2005, *Les armes portatives de la Marine française (1660-1789)*. Institut de Stratégie Comparée. Commission Française d'Histoire Militaire. Institut d'Histoire des Conflits Contemporains, Paris. Site internet http://www.stratisc.org/pub_mo2_BONNEFOYAR.html (consulté le 20 septembre 2006).
- Bosher, J. F. (dir.), 1994a, *Business and Religion in the Age of New France 1600-1760. Twenty-two studies*. Canadian Scholars' Press, Toronto.

Bosher, J. F., 1994b, « Financing the French Navy in the Seven Years' War: Beaujon, Goosens et Compagnie in 1759 ». Dans Bosher, J. F. (dir.), *Business and Religion in the Age of New France 1600-1760. Twenty-two studies*, Canadian Scholars' Press, Toronto, p. 349-371.

Bosher, J. F., 1994c, « A Québec Merchant's Trading Circles in France and Canada: Jean-André Lamaletie before 1763 ». Dans Bosher, J. F. (dir.), *Business and Religion in the Age of New France 1600-1760. Twenty-two studies*, Canadian Scholars' Press, Toronto, p. 372-398.

Bosher, J. F., 1994d, « Shipping to Canada in wartime 1743-1760 ». Dans Bosher, J. F. (dir.), *Business and Religion in the Age of New France 1600-1760. Twenty-two studies*, Canadian Scholars' Press, Toronto, p. 464-486.

Bosher, J. F., 1994e, « Supplying Canada, 1701-1713 ». Dans Bosher, J. F. (dir.), *Business and Religion in the Age of New France 1600-1760. Twenty-two studies*, Canadian Scholars' Press, Toronto, p. 291-303.

Bosher, J. F., 1995, « Guerre et activités de la marine marchande au Canada. 1743-1763. ». Dans Acerra, M., J.-P. Poussou, M. Vergé-Franceschi et A. Zysberg (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, p. 49-71.

Boucaud, C., 1958, *Les pichets d'étain*. Charles Boucaud, Paris.

Bouchard, R., 1999, *Les armes à feu en Nouvelle-France*. Septentrion, Québec.

Boudriot, J., 1977, *Le vaisseau de 74 canons*. Édition des Quatre Seigneurs, Grenoble.

Bourdieu, P., 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*. collection "le sens commun", Les Éditions de Minuit, Paris.

Bourgeois, D., 2007, *La Dauphine*. rapport remis à Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat, Adramar/Drassm, inédit, Le Havre.

Boyer, T., 2008, « Les pompes du cales du *Machault* », Mémoire de maîtrise, Université Paris 1, Panthéon-Sorbonne, Paris.

Bozellec, E., 1985, *Sondage de l'Alcide (Morlaix). Rapport*. Rapport déposé au Drassm, inédit, Marseille.

Bradley, C., 1981, *The ship's fittings rigging components and rope recovered from the wreck of Le Machault*. Microfiche Report Series 192, Parcs Canada, Ottawa.

Bradley, C., 1983a, *Clay Tobacco pipes from the Wreck of Le Machault, 1760*. Document de recherche classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.

Bradley, C., 1983b, *Preliminary analysis of the staved container remains from the underwater excavations of the French privateer Le Machault*. Microfiche Report Series No 113, Parcs Canada, Ottawa.

Bradley, C., 2001, « La pipe à fumer pour l'archéologue ». Dans Karklins, K. (dir.), *Études en culture matérielle*, Parcs Canada, Ottawa, p. 120-154.

- Bradley, C., P. Dunning et G. Gusset, 2003, « Material Culture from the *Elizabeth and Mary (1690) : Individuality and Social Status in a Late 17th-Century New England Assemblage* ». Dans Roy, C., J. Belisle, M.-A. Bernier et B. Loewen (dir.), *Questions d'archéologie maritime*, Association des Archéologues du Québec (AAQ), Québec, p. 150-170.
- Brain, J., 1979, *Tunica Treasure*. Harvard University - The Peabody Museum of Archaeology and Ethnology, Cambridge - Salem.
- Brain, J. P., 1990, *Tunica Treasure*. Harvard University Press, Harvard.
- Brassard, M. et M. Leclerc, 2001, *Identifier la céramique et le verre anciens au Québec. Guide à l'usage des amateurs et des professionnels*. Cahier d'archéologie du Célat No 12, Célat, Université Laval, Québec.
- Braudel, F., 1979, *Civilisation, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle*. Armand Colin, Paris.
- Braudel, F., 1985, *La dynamique du capitalisme*. Flammarion, Paris.
- Broist, P., 1997, *Espaces maritimes au XVIIIe siècle*. Atlande, Paris.
- Brown, M. K., 1975, « Preliminary Investigations at Fort de Chartres ». *The Conference on Historic Sites Archaeology Papers* (1973) 8.1: 94-107.
- Brunet, S., 2000, « Un renouveau des études sur la production potière des époques moderne et contemporaine en Midi-Pyrénées ». *La Grésale* 2.0: 3.
- Bruseh, J. E. et T. S. Turner, 2005, *From a Watery Grave. The discovery and excavation of La Salle's shipwreck, La Belle*. Texas A&M University Press, College Station.
- Bryce, D., 1984, *L'armement du Machault. Une frégate française du XVIIIe siècle*. Études en archéologie, architecture et histoire, Parcs Canada, Ottawa.
- Butel, P., 1974, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*. Collection historique dirigée par Paul Lemerle, Editions Aubier-Montaigne, Paris.
- Cabantous, A., 1980, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Westhoek-Éditions, Dunkerque.
- Cabantous, A., 1996, « Le Saint et le lieu. La fait religieux : un indice de maritimité ? (XVIIe-XIXe siècles) ». Dans Peron, F. et J. Rieucan (dir.), *La maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, Paris, p. 61-67.
- Cederlund, C., 1995, « Marine Archaeology in Society and Science ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 24.1: 9-13.
- Chapelot, J., 1974, « Les trouvailles céramiques de la Rance et du port de Saint-Servan (XIIIe-XIXe siècles) ». *Les Dossiers du Centre Régional Archéologique d'Alet* 2: 143-173.
- Chapelot, J., 1978, « Vaisselle de bord et de table à Saint-Malo - Saint-Servan du XIVE au XIXe siècle ». *Les Dossiers du Centre Régional Archéologique d'Alet* Numéro spécial A: 113-170.

Chapelot, J., s.d., *L'artisanat céramique en Saintonge (XIIIe - XIXe siècles). Essai d'archéologie extensive terrestre et subaquatique. Rapport préliminaire [extrait p. 74-89]*. Musée Nationale des Arts et Traditions Populaires, Paris.

Chaunu, P., 1974, *Histoire science sociale. La durée, l'espace et l'homme à l'époque moderne*. Regards sur les Sciences Humaines, SEDES (2e édition), Paris.

Chaunu, P., 1991, *Conquête et exploration des nouveaux mondes. XVIe siècle*. Nouvelle Clio - L'histoire et ses problèmes, Presses Universitaires de France (4e édition), Paris.

Chrestien, J.-P. et D. Dufournier, 1995, « Les grès béarnais au Canada ». Dans Mollat du Jourdin, M. (dir.), *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve.*, Éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, p. 251-270.

Cognet, C. et M. Arcangeli-Pourraz, 2000, « Recherches récentes sur le centre potier de Giroussens ». *La Grésale 2*: 43-59.

Compte d'achat, frais et armement du navire Le Machault par le Capitaine Kanon pour le compte de Pierre Desclaux et fils de Bordeaux, 1759, (Archives Nationales de France. Fonds Marine et Colonies V7 346, No 12)

Compte de construction, armement et mise-hors de la frégate Le Machault ... 1758, Armée en course par MM. Simon Casauranc & Bertrand Piquesarry. À Bayonne, De l'Imprimerie de Jean Fauvet, Imprimeur de la Marine, près des Cinq-Cantons. M. DCC. LVIII., Jean Fauvet, Imprimeur de Marine, Bayonne.

Costes, A., 1998, « Approches de la poterie du Midi Toulousain et de la Gascogne (XVIe-XXe siècle) ». *La Grésale 1*.

Costes, A. et L. Deschamps, 2001, « Note sur la poterie du Midi toulousain découverte dans les dépôts modernes de Bordeaux et du Québec ». *La Grésale 3*: 33-46.

Côté, A., 1998, *Joseph-Michel Cadet 1719-1781, négociant et munitionnaire du roi en Nouvelle-France*. Septentrion, Québec.

Cotterell, H. H., 1963, *Old Pewter; Its Makers and Marks in England, Scotland and Ireland*. B. T. Batsford, London.

Cowan, R., 1975, « The Dutch East Indiaman Hollandia wrecked off the Iles of Scilly in 1743 ». *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 4.2: 267-300.

Davis, S., 1982, *Wearing apparel from the Machault: A descriptive inventory*. Microfiche Report Series No 97, Parcs Canada, Ottawa.

Davis, S., 1997, « Material culture research of Canadian historic shipwrecks: the Machault legacy ». Dans Redknapp, M. (dir.), *Artefact from Wrecks. Dated assemblage from the Late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxbow Books, Oxford, p. 37-48.

de Bougainville, L.-A., 2003, *Écrits sur le Canada. Mémoires - Journal - Lettres*. Septentrion, Québec.

- De Maisonneuve, B. et M. De Maisonneuve, 1991, *Le Maidstone, miroir d'une mémoire*. Association de Recherche Historique Maritime et Sous-Marine (ARHIMS), Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
- Décarie, L., 1999, *Le grès français à Place-Royale*. Collection Dossiers Patrimoines No 46, Les Publications du Québec, Québec.
- Deetz, J., 1996, *In small things forgotten. An archaeology of Early American Life expanded and revised*. Doubleday, New York.
- Delafosse, M., 1962, « Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime à Bordeaux et La Rochelle, principalement aux XVIIe et XVIIIe siècles ». Dans Mollat, M. (dir.), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen-Age au XVIIIe siècle. Actes du quatrième colloque international d'histoire maritime*, S.E.V.P.E.N., Paris, p. 271-287.
- Delâge, D., 1991, *Le pays renversé. Amérindiens et Européens en Amérique du Nord-Est - 1600-1664*. Collection Boréal Compact, Boréal, Montréal.
- Deschamps, L., 2000, « La céramique glaçurée du groupe de Cox: décors et motifs peints en bleu, vert et brun du XVIe au XVIIIe siècles ». *La Grésale* 2: 15-34.
- Deschamps, L., 2007. Archéologue spécialiste des terres de la Lomagne, communication personnelle. 27 avril 2007.
- Deschênes, R., 1998, *Jacques Kanon (1726-1800)*. Document inédit, Québec.
- Détrée, J.-F. (dir.), 1992, *Des vaisseaux et des hommes. Vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVIIe siècle*. Catalogue d'exposition 5 juin - 31 octobre 1992, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, Saint-Vaast-La-Hougue.
- Devis d'une frégate de 24 canons de 12 livres, 1757, 1757*, Bayonne. (Archives de la Chambre de Commerce de La Rochelle, carton XXII, dossier 3, No 7460)
- Drouin, P. et M. Savard, 1990, *Les pipes à fumer de la Place-Royale*. Les Publications du Québec, Québec.
- Dufournier, D. et A. M. Flambart, 1987, « Réflexion à propos de l'apparition du grès en Europe occidentale ». Dans Chapelot, J., H. Galinié et J. Pilet-Lemière (dir.), *La céramique (XVe-XIXe s.). Fabrication - Commercialisation - Utilisation. 1er Congrès International d'Archéologie Médiévale, Paris 1985.*, Société d'archéologie médiévale, Caen, p. 139-147.
- Dunning, P., 2001, « Couverts de table composites de 1700 à 1930 ». Dans Karklins, K. (dir.), *Études en culture matérielle*, Parcs Canada, Ottawa, p. 38-53.
- Dunton, J. V. N., 1971, « Céramiques françaises retrouvées en Nouvelle-France ». *Cahiers de la céramique, du verre et des arts du feu* 48-49.
- Duroff, B. A., 1973, *Étains français des XVIIe et XVIIIe siècles*. Éditions Charles Massin, Paris.
- Émond, M. (dir.), 2000, *1690, L'attaque de Québec... Une épave raconte*. Catalogue d'exposition, Musée Pointe-à-Callière, Éditions Nota Bena, Montréal.

Etat des vivres munitions et marchandises chargées pour le compte du Roy, en conséquence des ordres de M. de Rostan Commissaire General de la marine ordonnateur a Bordeaux, arrimés et évalués par Larauza arrimeur juré de cette ville dans le navire L'Aurore appartenant a Mrs. Lamalétie La Tuillière & Comp.e negociants de cette ville prêt à partir pour le Canada sur le commandement du Sr francois Desmortier, 1760, Bordeaux. (Public Record Office, Londres. HCA 32, Liasses 165 et 243 (Auore et Soleil))

Fitzgerald, W., L. Turgeon, R. H. Whitehead et J. W. Bradley, 1993, « Late Sixteenth-Century Basque Banded Copper Kettles ». *Historical Archaeology* 27.1: 44-57.

Flatman, J., 2003, « Cultural biographies, cognitive landscape and dirty old bits of boat: 'theory' in maritime archaeology ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 32.2: 143-157.

Foucault, M., 1969, *L'archéologie du savoir*. Bibliothèque des sciences humaines, Gallimard, Paris.

Fourquet, F., 1988, « Un nouvel espace-temps ». Dans Aymard, M. (dir.), *Lire Braudel*, Éditions la découverte, Paris, p. 74-92.

Gaimster, D. R. M., 1997, « Rhenish stonewares from shipwrecks : the study of ceramic function and lifespan ». Dans Rednap, M. (dir.), *Artifacts from wrecks. Dated assemblages from the late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxbow Books, Oxford, p. 121-128.

Gardin, J.-C., 1979, *Une archéologie théorique*. Hachette, Paris.

Gawronski, J., 2003, « Slipways of the VOC Shipyard Oostenburg in Amsterdam: A Maritime Site Where Tradition and Innovation Meet ». Dans Roy, C., J. Bélisle, M.-A. Bernier et B. Loewen (dir.), *Mer et Monde: Questions d'archéologie maritime*, Association des Archéologues du Québec, Québec, p. 10-22.

Gawronski, J., B. Kist et O. Stokvis-van Boetzelaer, 1992, *Hollandia compendium. A contribution to the history, archaeology, classification and lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740-1750)*. Elsevier, Amsterdam.

Genêt, N., 1980, *La faïence de Place-Royale*. Collection Patrimoine Dossiers No 45, Les Publications du Québec, Québec.

Genêt, N. et C. Lapointe, 1994, *La porcelaine chinoise de Place Royale*. Collection Patrimoines Dossiers No 92, Les Publications du Québec, Québec.

Gould, R. (dir.), 1983, *Shipwreck anthropology*. School of American Research, University of New Mexico Press, Albuquerque.

Gould, R. A., 2000, *Archaeology and the Social History of Ships*. Cambridge University Press, Cambridge.

Green, J. N., 1973, « The wreck of the Dutch East Indiaman the *Vergulde Draeck*, 1646 ». *International Journal of Nautical Archaeology* 2.2: 267-289.

Green, J. N., 1989, *The AVOC retourship Batavia wrecked Western Australia 1629*. Bulletin of Archaeological Researches (BAR) international series 489, BAR, Oxford.

- Grenier, R., M.-A. Bernier et W. Stevens (dir.), 2007, *L'archéologie subaquatique de Red Bay. La construction navale et la pêche à la baleine basques au XVIe siècle*. Parcs Canada, Ottawa.
- Gusset, G., 1979, *Les poteries communes de l'épave du Machault. Inventaire et interprétation*. Rapports sur Microfiches 103, Parcs Canada, Ottawa.
- Harris, J. E., 1979, « Eighteenth-Century French Blue-Green Bottles from the Fortress of Louisbourg, Nova Scotia ». Dans Parcs Canada (dir.), *History and Archaeology No 29*, Parcs Canada, Ottawa, p. 83-149.
- Hicks, M. J. E., 1964, *French military weapons, 1717-1938*. N. Flandermen & Co., New Milford.
- Hildred, A., 1997, « The material culture of the *Mary Rose* (1545) as fighting vessel : the use of wood ». Dans Rednap, M. (dir.), *Artifacts from wrecks. Dated assemblages from the late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxbow books, Oxford, p. 51-72.
- Hocquet, J.-C., 1995, *La métrologie historique*. Collection Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris.
- Hodder, I., 1987, *The contribution of the long term*. Archaeology as long-term history, Cambridge University Press, Cambridge.
- Hume, I. N., 1969, *A guide to artifacts of colonial America*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Jefferson Miller II, J. et L. L. Stone, 1970, *Eighteenth-Century Ceramics From Fort Michilimackinac. A study in Historical Archaeology*. Smithsonian Institute Press, Washington.
- Jegou, J. C. et E. Bozellec, 1986, *Sondage de l'Alcide*. rapport déposé au Drassm, inédit, Marseille.
- Jegou, J. C. et E. Bozellec, 1987, *Sondage de l'Alcide*. rapport déposé au Drassm, inédit, Marseille.
- Jenkins, E. H., 1973, *A history of the French Navy*. Macdonald's and Jane's, London.
- Johnson, M., 1996, *An archaeology of capitalism*. Blackwell Publishers, Cambridge.
- Jones, O., s.d., *Wine bottles of New France*. Travail de recherche classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- Jones, O. et E. A. Smith, 1985, *La verrerie utilisée par l'armée britannique de 1755 à 1820*. Parcs Canada, Ottawa.
- Kisch, B., 1965, *Scales and weights. A Historical Outline*. Yale University Press, New Haven, Connecticut.
- Knoppers, J., 1975, « Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexandre I », Thèse de doctorat, McGill University, Montréal.
- Kranz, P. M., 1996, *Notes on the Sedimentary Iron Ores of Maryland and their Dinosaurian Fauna*. Site internet <http://www.glue.umd.edu/~gdouglas/ironores/> (consulté le 20 septembre 2007).

L'Anglais, P.-G., 1994, *Les modes de vie à Québec et à Louisbourg au milieu du XVIIIe siècle à partir de collections archéologiques*. Collection Patrimoine Dossiers No 86, Les Publications du Québec, Québec.

L'Hour, M., 2001, *La mémoire engloutie de Brunei. Une aventure archéologique sous-marine*. Textuel, Paris.

L'Hour, M., L. Long et E. Rieth, 1989, *Le Mauritius. La mémoire engloutie*. Inconnu, Paris.

L'Hour, M. et F. Richez, 1990, « A 18th century French East Indiaman : the Prince de Conty (1746) ». *International Journal of Nautical Archaeology* 19.1: 75-79.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2000, *Un corsaire sous la mer. L'épave de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Campagne de fouille 1999, Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2000-2005, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*, vol 1 à 5., Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2001, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Campagne de fouille 2000, Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2002, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Campagne de fouille 2001, Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2003a, « Analyser la culture matérielle de l'époque moderne : la contribution des épaves de la Natière (Saint-Malo) ». Dans Roy, C., J. Belisle, J. Bernard et B. Loewen (dir.), *Mer et Monde. Questions d'archéologie maritime*, Association des Archéologues du Québec, Québec, p.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2003b, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Campagne de fouille 2002, Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2004, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Campagne de fouille 2003, Adramar, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 2005a, « À la fortune du port: l'approvisionnement des navires d'époque moderne ». Dans L'Hour, M. et E. Veyrat (dir.), *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*, Somogy éditions d'art, Paris, p. 310-313.

L'Hour, M. et E. Veyrat (dir.), 2005b, *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Catalogue d'exposition, Somogy éditions d'art, Paris.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 1990, *Les épaves de La Hougue (1692). Sondage - Diagnostique 1990. Rapport scientifique et technique*. Drassm, inédit, Marseille.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 1991, *Les épaves de La Hougue (1692). Sauvetage programmé 1991. Rapport scientifique et technique*. Drassm, inédit, Marseille.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 1992a, *Les épaves de La Hougue (1692). Sauvetage programmé 1992. Rapport scientifique et technique*. Drassm, inédit, Marseille.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 1992b, « Les épaves de La Hougue. Premiers résultats des fouilles sous-marines ». Dans (dir.), *Des vaisseaux et des hommes. Vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVIIe siècle*, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, Saint-Vaast-La-Hougue, p.

L'Hour, M. et E. Veyrat, 1995, *Les épaves de La Hougue (1692). Sauvetage programmé 1994. Rapport scientifique et technique*. Drassm, inédit, Marseille.

La Giraudais, F. C. d., 1760, *Journal de la campagne du S. Giraudais sur le Nre Le Machault*, Paris. (Archives de la Marine, série B4, vol. 98, 1760.)

Langouet, L., 1983, « Les grès normands retrouvés dans les fouilles sous-marines de la rade de Solidor à Saint-Malo ». *Les dossiers du Centre Régional Archéologique d'Alet* 14.1: 95-120.

Lapointe, C., 1994, *Les outils de Place Royale*. Collection Dossiers Patrimoines No 91, Les Publications du Québec, Québec.

Lapointe, C. et R. Lueger, 1997, *Le verre et les terres cuites communes de la maison Perthuis à Place-Royale*. Collection Patrimoine Dossiers No 101, Les Publications du Québec, Québec.

Lebrun, F., 1987, *L'Europe et le Monde: XVIe, XVIIe, XVIIIe siècle*. collection U, série Histoire Modene, Armand Colin, Paris.

Lenihan, D. J., 1983, « Rethinking Shipwreck Archaeology: A History of Ideas and Considerations for New Directions ». Dans (dir.), *Shipwreck Anthropology*, University of New Mexico Press, Albuquerque, p. 37-64.

Lenihan, D. J. et L. Murphy, 1998, « Considerations for Reasearch Designs in Shipwreck Archaeology ». Dans Babits, L. E. et H. Van Tilburg (dir.), *Maritime archeology. A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, Plenum Press, New York, p. 233-240.

Leroi-Gouran, A., 1971, *L'homme et la matière*. Albin-Michel, Paris.

Lespagnol, A., 1997, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Presses Universitaires de France, Rennes.

Lespagnol, A., 2000, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVIIe-XVIIIe siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral ». Dans Le Bouëdec, G. et F. Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, p. 349-358.

Light, J. D., 1992, « 16th Century Basque Ironworking: Anchors and Nails ». *Materials Characterization* 29.2: 249-258.

Litalien, R., s.d., *Bordeaux – Ristigouche 1760, une expédition peu connue*. travail de recherche classé, inédit, Ottawa.

Loewen, B., 1999a, *The casks from La Belle and the Rochefort arsenal, ca. 1684*. Rapport préparé pour la Texas Historical Commission, inédit, Austin.

Loewen, B., 1999b, « Les "signatures" graphiques de Red Bay et l'extension du capitalisme en Atlantique, vers 1565 ». *Archéologiques* 11-12: 213-222.

Loewen, B., 1999c, « Les barriques de Red Bay et l'espace atlantique septentrional, vers 1565 », Thèse de doctorat, Université Laval, Québec.

Long, G. A., 1973, *Tin-glazed earthenware from the Machault*. Bulletin de Recherche no 13, Parcs Canada, Direction des Parcs Nationaux et des Lieux Historiques, Ottawa.

Losier, C., 2005a, « Les bouteilles de verre du château de Vaudreuil : Une archéologie de l'alcool à Montréal, au XVIIIe siècle. », Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Montréal.

Losier, C., 2005b, « Les bouteilles de verre du château de Vaudreuil: une archéologie de l'alcool à Montréal, au XVIIIe siècle », Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Montréal.

Losier, C., 2006. Archéologue spécialiste en culture matérielle (verre), communication personnelle. Septembre 2006.

Maison du potier à Sadirac, 2007,

Mandrou, R., 1973, *Louis XIV en son temps: 1661 - 1715*. Peuples et Civilisations, Presses Universitaires de France, Paris.

Mardsen, P., 1972, « The Wreck of the Dutch East indiaman Amsterdam near Hastings, 1749 ». *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 1.1: 79-96.

Mathieu, J., 1991, *La Nouvelle-France : les Français en Amérique du Nord XVIe-XVIIIe siècle*. Presses de l'Université Laval, Québec.

McNally, P., 1978, « Le verre de table de l'épave du *Machault* ». Dans Parcs Canada (dir.), *Lieux historiques canadiens. Cahiers d'archéologie et d'histoire No 16*, Parcs Canada, Ottawa, p. 35-44.

Mollat, M., 1979, *Histoire de Rouen*. Privat, Toulouse.

Morlat, M., L. Deschamps et A. Costes, 2001, « La poterie du XVIIe siècle découverte dans un comblement de silo à Caudies (Molières, Tarn-et-Garonne) ». *La Grésale* 3: 15-32.

Moussette, M., 1985, « Archéologie historique, ethnologie et le problème de l'ethnicité québécoise ». *Cahiers du Célat* 3 (décembre 1985): 47-55.

Moussette, M., 1994, *Le site du Palais de l'intendant à Québec. Genèse et structuration d'un lieu urbain*. Les nouveaux cahiers du CÉLAT 10, Septentrion, Sillery.

Moussette, M., 1996, *Les terres cuites communes des maisons Estèbe et Boisseaux*. Collection Dossiers Patrimoine No 51, Les Publications du Québec, Québec.

Muckelroy, K., 1978, *Maritime Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge.

Mulholland, J. A., 1975, *A history of Metals in North America: 1580 to 1800*. University of Delaware Press, Delaware.

Myles, V., 1980, *Bricks from the Machault*. Microfiche Report Series no 101, Parcs Canada, Ottawa.

- Niellon, F. et M. Moussette, 1985, *L'Habitation de Champlain*. Collection Patrimoine Dossiers No 58, Les Publications du Québec, Québec.
- Office québécois de la langue française, 2008, *Grand dictionnaire terminologique*. Office québécois de la langue française, Québec. Site internet (consulté le
- Olin, J. S., M. J. Blackman, J. E. Mitchern et G. A. Waselkov, 2002, « Compositional Analysis of Glazed Earthenwares from Eighteen-Century Sites on the Northern Gulf Coast ». *Historical Archaeology* 36.1: 79-96.
- Parcs Canada, 1972, *Sans titre. Proposition de recherche pour la fouille du Machault en 1972*. document classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- Parcs Canada, 1998, *Liste des matériaux et de fonctions selon la nomenclature en vigueur à Parcs Canada - Région de Québec*. Parcs Canada. Gestion du patrimoine culturel, Québec.
- Parcs Canada, *Service d'archéologie subaquatique, Parcs Canada*.
- Parcs Canada, 1992, *Le naufrage de l'Auguste*. Lieux historiques nationaux. Service des parcs (Parcs Canada), Ottawa.
- Pâris, F. E., 1976, *Souvenirs de marine. Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes existants ou disparus avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*. Éditions des Quatre-Seigneurs, Grenoble.
- Petrucchi, J., 1999, « Les poteries et les potiers de Vallauris 1501-1945 », Thèse de doctorat, École des Hautes Études en Sciences Sociales de Marseille, Marseille.
- Picart, J., 1997, *Potiers et terres vernissées de Cox aux XVIe et XVIIIe siècles*. Musée La maison du potier, Cox.
- Picart, J., 1999, *Cox (Haute-Garonne). Un ancien village de potiers de terre*. Société d'Étude de Comminges, Comminges.
- Picart, J., 2000, « Quelques éléments d'information sur les matières premières utilisées par les potiers de Cox (Haute-Garonne) ». *La Grésale* 2: 35-37.
- Picart, J., 2005. Archéologue spécialiste des terres de Cox, communication personnelle.
- Picart, J., 2007. Archéologue spécialiste des terres de Cox, communication personnelle. 27 avril 2007.
- Pichonneau, J.-F. et P. Régaldo-Saint Blancard (dir.), 2000, *2000 ans de "pots" en Aquitaine*. Musée de la Poterie des Hospices de la Madeleine à Saint-Émilion, Saint-Émilion.
- Plante Saint-Arnaud, M., 2008. Étudiante spécialiste de l'étude des pièces de fusil, communication personnelle.
- Pothier, B. et J. Beattie, 1971, *The battle of Restigouche, 22 June - 8 July, 1760*. Manuscript Report 19, Parcs Canada, Ottawa.

- Priess, P. J., 1977, *An Inventory of Building Hardware from Le Machault*. Document de recherche classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.
- Proulx, G., 1979, *Le Machault: quelques notes de recherche et documents nouveaux*. Bulletin de Recherches No 110, Parcs Canada, Ottawa.
- Proulx, G., 1981, *À la défense de la Nouvelle-France*. Travail inédit No 435, Parcs Canada, Ottawa.
- Proulx, G., 1982, *Restigouche in 1760: A Safe Haven*. Research Bulletin No 183, Parcs Canada, Ottawa.
- Proulx, G., 1999, *Combattre à Restigouche. Hommes et navires de 1760 dans la baie des Chaleurs*. Parcs Canada, Ottawa.
- Proulx, J.-P., 1979, *Histoire et naufrage des navires Le Saphire, La Marguerite, Le Murinet et l'Auguste*. Travail inédit No 337, Parcs Canada, Ottawa.
- Proulx, J.-P., 2007, « La pêche de la baleine au Labrador par les Basques: un aperçu historique ». Dans Grenier, R., M.-A. Bernier et W. Stevens (dir.), *L'archéologie subaquatique de Red Bay. La construction navale et la pêche à la baleine basques au XVIe siècle*, Parcs Canada, Ottawa, p. 1-27 - I-100.
- Randier, J., 1977, *L'instrument de marine*. Arthaud, Paris.
- Rapport de mer du capitaine de la Dauphine*. 1704, Archives Départementales de l'Ille-et-Vilaine : la Dauphine, 9B 517 f° 78-80,
- Reboul, S., 1760, *Plan de la rivière de Ristigouche au Canada. Dedié à Monsieur le chevalier de Bouquinville, avec les divers Combats de la freg. le Machault. Échelle de 180 Toises*. Paris.
- Régaldo Saint-Blancard, P., 2007. Archéologue au Service Régional d'Archéologie d'Aquitaine, France, communication personnelle. 25 avril 2007.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 1989a, « Cruches, pichets et cruchons de production Sadiracaise du XIVE au XIXe siècle. ». Dans Régaldo-Saint Blancard, P., S. Fescia Bordelais et C. Hanusse (dir.), *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*, Association des Gens et Amis de la Poterie, Bordeaux, p. 67-84.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 1989b, « Les céramiques de raffinage du sucre: typologie, technologie ». Dans Régaldo-Saint Blancard, P., C. Hanusse et S. Fescia Bordelais (dir.), *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*, Association des Gens et Amis de la Poterie, Bordeaux, p.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 1989c, « Sadirac à l'époque moderne: l'apogée et le déclin ». Dans Régaldo-Saint Blancard, P., C. Hanusse et S. Fescia Bordelais (dir.), *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*, Association des Gens et Amis de la Poterie, Sadirac, p. 53-56.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 1989d, « Sadirac et sa maison de la poterie ». Dans Régaldo-Saint Blancard, P., C. Hanusse et S. Fescia Bordelais (dir.), *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*, Association des Gens et Amis de la poterie, Bordeaux, p. 103.

- Régaldo-Saint Blancard, P., 2000, « Le centre potier de Sadirac ». Dans Pichonneau, J.-F. et P. Régaldo-Saint Blanchard (dir.), *2000 ans de "pots" en Aquitaine*, Musée de la Poterie des Hospices de la Madeleine, Saint-Émilion, p. 48-57.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 2005, *Conférence offerte à l'Université de Montréal*. inédit, Montréal.
- Régaldo-Saint Blancard, P., 2007. communication personnelle. 25 avril 2007.
- Régaldo-Saint Blancard, P., C. Hanusse et S. Fescia Bordelais (dir.), 1989, *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*. Association des Gens et Amis de la Poterie, Sadirac.
- Régaldo-Saint Blanchard, P., 1989, « Cruches, pichets et cruchons de production Sadiracaise du XIVe au XIXe siècle. ». Dans Régaldo-Saint Blanchard, P., S. Fescia Bordelais et C. Hanusse (dir.), *Recueil de textes sur l'artisanat céramique à Sadirac et dans l'Entre-deux-Mers*, Association des Gens et Amis de la Poterie, Bordeaux, p. 67-84.
- Richards, M., 1997, « Form, function, ownership: a study of chests from Henry VIII's warship *Mary Rose* (1545) ». Dans Rednap, M. (dir.), *Artifacts from wrecks. Dated assemblage from the late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxbow books, Oxford, p. 87-92.
- Robbins, M., 1985, *The Principio Company: Iron-Making in Colonial Maryland 1720-1781*. Garland Publishing Company, New York.
- Roche, D., 1997, *Histoire des choses banales : naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVIIe-XIXe siècle)*. Fayard, Paris.
- Romieux, Y., 1986, *De la hune au mortier ou l'histoire des compagnies des Indes, leurs apothicaires et leurs remèdes*. Éditions ACL, Nantes.
- Rosen, J., 1995, *La faïence en France. Du XIVe au XIXe siècle. Histoire et technique*. Editions Errance, Paris.
- Rosen, J., 2006. communication personnelle.
- Ross, L. A., 1981, *Eighteen-century French naval duties as reflected by the tools recovered from the Machault, a 5th-rate frigate sunk in Chaleur Bay, Quebec, AD 1760*. Microfiche Report Series No 137, Parcs Canada, Ottawa.
- Ross, L. A., s.d., *Note de recherche*, Document classé, Ottawa.
- Savary de Bruslons, J., 1723, *Dictionnaire universel de commerce*. Chez Jacques Estienne, Paris.
- Savary de Bruslons, J., 1741, *Dictionnaire universel du commerce...* Chez la veuve Estienne, Paris.
- Savary de Bruslons, J., 1762, *Dictionnaire universel du commerce...* Chez la veuve Estienne, Paris.
- Schiffer, M. B., 1976, *Behavioral Archaeology*. Academic Press, New York.
- Schiffer, M. B., 1995, *Behavioral Archaeology: first principles*. Foundations of Archaeological Inquiry, University of Utah Press, Salt Lake City.

Singewald, J. T. J., 1911, « The Ores of Maryland ». *Maryland Geographical Survey* Volume IX.III: 121-327.

Smith, E. A., 1981, *Verre datant présumément du premier siège de Louisbourg*. Histoire et Archéologie, Parcs Canada, Ottawa.

Soumission pour le navire Le Machault. 1760, Archives départementales de la Gironde. Dons de l'amirauté de Guyenne. 6B102, fol. 132 bis, 14 mars 1760., Bordeaux.

Sullivan, C., 1979, *A catalogue of the container glass from the Machault*. Rapport sur microfiches no 93, Parcs Canada, Ottawa.

Sullivan, C., 1986, *L'héritage du Machault. Une collection d'artefacts du XVIIIe siècle*. Direction des Lieux et Parcs Historiques Nationaux, Ottawa.

Tanguy, J., 1994, *Quand la toile va - L'industrie toilière bretonne du XVIème au XVIIIe siècle*. Hommes et Lieux de Bretagne, Apogée, Rennes.

Trigger, B. G., 1989, *A History of Archaeological Thought*. Cambridge University Press, Cambridge.

Trocme, E. et M. Delafosse, 1952, *Le commerce rochelais de la fin du XVe siècle au début du XVIIe siècle*. Armand Colin, Paris.

Turgeon, L., 1988, « Le temps des pêches lointaines: permanences et transformations (vers 1500 - vers 1850) ». Dans Mollat, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat, Toulouse, p. 133-181.

Turgeon, L., 1996, « Le chaudron de cuivre en Amérique: parcours historique d'un objet interculturel ». *Ethnologie Française* 26.1: 58-73.

Turgeon, L., 2003, *Patrimoines métissés: contextes coloniaux et postcoloniaux*. Presses de l'Université Laval, Québec.

Turgeon, L., W. Fitzgerald et R. Auger, 1992, « Les objets des échanges entre Français et Amérindiens au XVIe siècle ». *Recherches Amérindiennes au Québec* 22.2-3: 152-167.

Varenius, B., 1994, « The Symbolic Ships: A Study in the Relationship Between Society and Shipbuilding Traditions ». Dans Westerdahl, C. (dir.), *Crossroads in ancient shipbuilding*, Oxbow books, Oxford, p. 279-282.

Villiers, P. et J. P. Duteil, 1997, *L'Europe, la mer et les colonies XVIIe – XVIIIe siècle*. Carré Histoire, Hachette, Paris.

Waddell, P., 1972, *The Restigouche Underwater Archaeological project: 1972*. Research Bulletin No 10, National and Historic Parks Branch (Parcs Canada), Ottawa.

Waddell, P., 1995. Archéologue maritime à Parcs Canada et responsable logisitique des fouilles du *Machault*, communication personnelle.

Wade, B., 1980, *Résumé de la disposition des artéfacts trouvés dans le navire Le Machault*. Bulletin de Recherches No 133, Parcs Canada, Ottawa.

Wallerstein, I. M., 1980, *Le système du monde de XVe siècle à nos jours. Tome 2: Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne 1600-1750*. Flammarion, Paris.

Wallerstein, I. M., 2002, *Le capitalisme historique*. Répères. Thèses et débats, La Découverte, Paris.

Waselkov, G. A. et J. A. Wathall, 2002, « Faïences Styles in French Colonial North America: A Revised Classification ». *Historical Archaeology* 36.1: 62-78.

Watson, P. J., 1983, « Method and Theory in Shipwreck Anthropology ». Dans Gould, R. (dir.), *Shipwreck Anthropology*, University of New Mexico Press, Albuquerque, p. 23-36.

Westerdahl, C., 1980, « On oral tradition and place names. An introduction to the first stage of an establishment of a register of ancient monuments for the maritime cultural heritage ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 9.4: 311-329.

Westerdahl, C., 1992, « The maritime cultural landscape ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 21.1: 5-14.

Westerdahl, C., 1994, « Maritime cultures and ship types: brief comments on the significance of maritime archaeology ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 23.4: 265-270.

Whate, R. E., 1979a, *Chinese Export Porcelain from the Wreck of Le Machault, 1760*. Document classé, Parcs Canada, inédit, Ottawa.

Whate, R. E., 1979b, *English Soft Paste Porcelain from the Wreck of Le Machault, 1760*. Bulletin de Recherches No 133, Direction des Parcs et des Lieux Historiques Nationaux (Parcs Canada), Ottawa.

Whate, R. E., 1981, « A Cargo of Porcelains for Montreal, 1760 ». *Canadian Collector* Jan. - Feb. 1981: 24-26.

Wheeler, R. C., 1975, *Voices from the Rapids: an underwater search for fur trade artifacts, 1960-73*. Minnesota Historical Society, St. Paul.

Wilson, A. E., 1970a, « A winter survey with proton magnetometers of an underwater site ». *Prospezioni Archeologiche* 5. 89-93.

Wilson, A. E., 1970b, *A Winter Survey with Proton Magnetometer of an Underwater Site*. National Historic Site Service, inédit, Ottawa.

Wirmsberger, G., 1975, *The standard directory of proof Marks with WWII German Ordnance Codes*. translated by R.A. Steindler, Jolex - Plainsman Publication, Paramus, Vancouver.

Woodhead, E. I., 1978, *Artifacts from the Machault related to foodways, artificial lighting and personal use of wear; metal and organic materials*. Microfiche Report Series No 86, Parcs Canada, Ottawa.

Woodhead, E. I., C. Sullivan et G. Gusset, 1984, *Appareils d'éclairage. Collection de référence nationale, Parcs Canada*. Études en archéologie, architecture et histoire, Parcs Canada, Ottawa.

Zacharchuk, W. et N. Stobbard, 1970, *Preliminary Report. 1969 Underwater Excavations at the Battle of Restigouche Site, Chaleur Bay, P.Q.* Document classé (rapport no 522), inédit, Parcs Canada, Ottawa.

Zacharchuk, W. et P. Waddell, 1984, *Le recouvrement du Machault, une frégate française du XVIIIe siècle.* Études en archéologie, architecture et histoire, Parcs Canada, Ottawa.

GLOSSAIRE

- Affût** : Support sur lequel on monte une pièce d'artillerie (B&P).
- Alidade** : Dispositif généralement monté sur la cuvette ou attaché à celle-ci pour relever l'azimut d'un astre ou d'un objet éloigné (B&P).
- Allonges** : Pièces de construction composant un couple. On les distingue entre elles par les noms de première, deuxième, etc (B&P).
- Arbalète** : Voir Bâton de Jacob.
- Archipompe** : Enclos rectangulaire en fortes planches clouées sur plusieurs épontilles. Cet enclos est destiné à préserver les pompes de tout choc et à pouvoir les visiter ou à y travailler au besoin (B&P).
- Arrimage** : L'arrimage est une opération qui consiste à disposer les corps ou, en général, les poids qui doivent être contenus dans la cale d'un bâtiment, selon l'ordre le plus convenable, le plus propre à leur conservation, et qui exige le moins d'espace. Cependant, on doit s'efforcer de concilier ces conditions avec une solidité parfaite, avec la nécessité de donner au bâtiment une stabilité suffisante, les mouvements les plus doux, la ligne d'eau la plus favorable à sa marche (B&P).
- Arrimeur** : Homme chargé spécialement de faire ou de diriger une arrimage (B&P).
- Artimon** : Le plus petit des trois mâts verticaux d'un navire, situé sur l'arrière du grand mât (B&P).
- Bâbord** : Côté gauche d'un navire quand, par rapport à l'axe, on regarde vers l'avant (GDT).
- Bague (de bouteille)** : Épaississement annulaire près de la lèvre d'une bouteille (GDT).
- Baril** : Petite barrique.
- Barrique** : Futaille qui contient le quart d'un tonneau et qui sert à loger les liquides (B&P).
- Bâtard de racage** : Les bigots et les pommes de racage sont traversés par une corde nommée Bâtard, et qui forme, avec ces bigots et ces pommes, un collier dont on entoure une partie d'un mât ; ce cordage se fixe, ensuite, par ses deux extrémités sur deux parties de sa vergue, de manière que celle-ci puisse, sans trop s'écarter du mât, être hissée, amenée, brassée, à volonté (B&P).
- Bâton de Jacob [Arbalète]** : Instrument nautique dont on se servait anciennement pour observer la hauteur d'un astre à la mer (B&P).
- Bidon** : Espèce de petit baril en forme de cône tronqué, donné à un plat de matelots pour contenir leur ration de vin ; il y a un petit bec en bois [canelle], dans sa partie supérieure, pour vider le liquide qu'il contient (B&P).
- Bigots de racage** : Morceaux plats de bois d'ormeau qui dans les racages de vergues de hune et quelques autres, en séparent les pommes entre elles et sont destinés à s'appuyer, de can sur les mâts que ces racages entourent. Ils sont plus long que toute la hauteur du racage ; les Bigots sont percés de deux ou trois trous, selon que le racage contient deux ou trois rangs de pommes et de bâtards (B&P).

- Bonde** : Douelle de barrique où l'on a pratiqué un trou. La bonde désigne également le bouchon qui y est enfoncé.
- Bordage** : Planche épaisse employée pour recouvrir, en les croisant et les fortifiant, la membrure des baux et des barrots. Celles qui sont appliquées sur la carène s'appellent Bordages de carène quand c'est à l'extérieur, et Vaigres quand c'est à l'intérieur [...] (B&P).
- Bordé** : Le bordé du navire est l'ensemble des bordages de ce navire ; il se dit quelquefois de telle partie du navire où il y a des bordages, comme le Bordé de la carène, le Bordé du gaillard d'avant (B&P).
- Bouge** : Arc, convexité qu'on donne à diverses pièces de construction [notamment pour la transition entre le fond et le flanc du navire] (B&P).
- Boulet ramé** : Projectile composé de deux moitiés de Boulet réunies par une barre de fer un peu plus longue que le diamètre du calibre (B&P).
- Brague (d'affût de canon)** : Morceau de gros filin destiné à border le recul des canons dans le tir à bord (B&P).
- Cabane à feu [Four]** : Encaissement construit en bois et en briques et maintenu avec des pièces de fer. Voir Cuisine (B&P).
- Cabestan** : Treuil vertical placé sur les ponts d'un bâtiment, à l'arrière du grand mât, et dans la partie supérieure duquel on applique des barres horizontales, formant levier, sur lesquelles les hommes agissent afin de le faire mouvoir circulairement. C'est avec cette machine que s'exécutent à bord, les travaux qui exigent le plus d'efforts, comme lever les ancres et guinder les mâts de hune (B&P).
- Calfat** : Ouvrier chargé du calfatage, de l'entretien des pompes, de boucher les trous de boulet, d'aveugler les voies-d'eau, d'enduire, quand il y a lieu, les carènes de courois ou autres préparations [...] (B&P).
- Camaïeu** : Réalisation artistique usant de tons différents d'une même couleur (GDT).
- Cap de mouton** : Forte lentille en bois percée de trois trous. Deux caps de mouton et une ride passée en forme de garant, sont une sorte de palan qu'on emploie pour roidir ou rider les haubans (B&P).
- Carlingue** : La Carlingue se voit au fond de la cale d'un navire : c'est une pièce de construction qui recouvre la surface supérieure de la contrequille, et, par conséquent aussi, les joints qui existent entre cette dernière pièce et les varangues dont le talon y est écarvé [*sic*] (B&P).
- Cartouchière** : Article fait de cuir et/ou de forte toile, porté autour de la ceinture ou en bandoulière, contenant des cartouches (GDT).
- Cavale** : Représentation figurée d'un cavalier au galop.
- Chaloupe** : La chaloupe est la plus grande embarcation d'un navire (B&P).
- Chaudron [Crépine]** : Sorte de calotte ou de bassin en plomb percé de petits trous et cloué sous le pied des pompes, pour préserver celles-ci de l'introduction des ordures qui peuvent se trouver au fond de la cale et qui entraveraient le jeu (B&P).

- Chien (de fusil) : Pièce de l'arme, activée par un ressort et contrôlée par la détente, qui frappe soit l'amorce soit le percuteur [La pierre à fusil en silex s'y trouve insérée, bloquée par une vis] (GDT).
- Chopine : Boîte cylindrique en bois [...] qui est placée au dessous du jeu de piston d'une pompe (B&P).
- Clissage : Opération consistant à clisser les bouteilles, surtout celles de verre, c'est-à-dire à les garnir, les envelopper de paille, d'osier ou de métal, pour les protéger (GDT).
- Clystère : Instrument en forme de seringue servant à l'introduction par voie rectale d'une solution destinée à laver les intestins.
- Collier : On appelle, en général, Collier, un objet en filin, en métal, en bois, qui en embrasse un autre [par exemple, voir Bâtard de racage] (B&P).
- Coquemar : Récipient destiné à recevoir de l'eau chauffée, en bain-marie (GDT).
- Couple : Pièce de construction à deux branches qui s'élèvent symétriquement, de chaque côté de la quille, jusqu'à hauteur du plat-bord. Les Couples quelques fois appelés Membres, sont d'assemblages ; les pièces s'y doublent de l'une à l'autre, et s'appellent, en partant de la quille, Varangue, Fausse Varangue, Genoux, 1^{ère}, 2^e, et selon les cas, 3^e, 4^e, 5^e Allonge (B&P).
- Courbe : Pièce de construction, à deux branches dans le même plan et qui forment un angle plus ou moins ouvert (B&P).
- Couvre-lumière : Plaque de plomb, garnie de deux rabans, et destinée à être fixée par ces rabans au-dessus de la lumière d'une bouche à feu, afin de la préserver de l'introduction de la pluie et de tout corps étranger (B&P).
- Crépine : Voir Chaudron.
- Cuilleron : Partie creuse d'une cuiller [ou d'une pelle] (GDT).
- Cuisine : C'est, en général, le lieu où se cuisent les aliments du personnel entier d'un bâtiment. [...] Les Cuisines sont situées, généralement, dans la batterie supérieure si le navire est à gaillards, ou sur le pont s'il est sans gaillards, et ordinairement sur l'avant (B&P).
- Culasse : Partie épaisse du métal d'un canon comprise entre le fond de l'âme et l'arrière du cul-de-lampe de ce canon. La culasse d'une ancre est la plus forte partie de sa vergue (B&P).
- Demie barrique : Futaille qui contient le huitième d'un tonneau. Voir Barrique (B&P).
- Douelle (douve) : Pièce de bois scié ou fendu de dimensions déterminées, formant l'un des montants de la coque d'un tonneau, d'une cuve, etc (GDT).
- Drague : Engin de terrassement [ou de pêche] destiné au curage et au dragage en milieu aquatique. L'engin flottant (chaland, ponton, navire) qui sert de support à une drague, s'appelle également « drague » (GDT).
- Écouvillon : Un Écouvillon se compose d'un hampe en bois de hêtre, d'une tête en bois de peuplier recouverte d'une peau de mouton, et enfin d'un petit tire bourre placé dans le bout de la tête. Il sert à nettoyer l'intérieur des bouches à feu [canons] (B&P).

- Écuelle : Plat creux et circulaire muni d'une ou deux oreilles unies [...](GDT).
- Emplanture : Encaissement solidement établi où se loge le pied d'un et repose le pied d'un bas mât (B&P).
- Enfoncement : Partie creuse sous une bouteille en verre.
- Engobe : Couche de pâte, souvent de coloration différente du tesson qu'elle recouvre pour cacher sa couleur ou permettre un certain nombre d'effets décoratifs (GDT).
- Entrepont (faux-pont) : On appelle, en général, Entrepont, tout espace compris entre deux ponts. En particulier, l'Entrepont est l'espace compris entre le faux-pont et le premier pont (B&P).
- Épissoir : Instrument en fer ou en bois dur de 16 à 40 centimètres de longueur, selon l'usage auquel il est destiné, et, le plus souvent, recourbé du côté de ses bouts qui est pointu ; l'autre extrémité est façonnée en forme de marteau : ceux en bois sont, généralement, droits. On se sert de l'épissoir pour ouvrir les torons des cordages qu'on veut Épisser (B&P).
- Éponge : Voir Écouvillon.
- Espar : Mâtériau, bout de mât de 8 à 12 et 18 mètres de longueur. L'espars est dit être Simple, lorsqu'il a moins de 12 centimètres de diamètre ; au-delà, on l'appelle Double. Les Espars servent à faire des mâts, des vergues d'embarcation, des bouts-dehors de bonnettes, des mâts de bôme, etc. On les emploie, même, comme mât de rechange de perroquet et de cacatois (B&P).
- Essieu : Sorte d'axe ; ainsi : dans l'affût du marin, les Essieux sont les traverses qui supportent les flasques, et sur les fusées desquelles, comme sur des axes, peuvent tourner les roues de l'affût. – Dans les poulies, clans, chaumards, l'Essieu est la cheville en bois ou en métal, autour de laquelle le réa [rouet] tourne comme sur un axe (B&P).
- Estrope : Ceinture, lien en cordage fourré, épissé par les deux bouts, entourant et pressant les poulies, cosses, margouillots, et s'appliquant, à cet effet, dans des cannelures ou engoujures qui y sont pratiquées pour recevoir ces ceintures, liens ou Estropes. [...] à l'aide d'oeillets, fouets, cosses, aiguillettes ou crocs dont on garnit les Estropes, on peut fixer les poulies, cosses ou margouillots en divers lieux du navire [...](B&P).
- Étambot : Pièce de construction de même largeur que la quille, qui s'élève, selon le plan diamétral du navire, sur l'extrémité arrière de celle-ci, en faisant, avec elle, un angle rectiligne quelquefois droit, mais plus souvent obtus, qu'on appelle Quête (B&P).
- Étrave : Pièce courbante et saillante de construction, de même largeur que la quille, qu'on élève, selon le plan diamétral, sur l'extrémité avant du brion, lequel forme la liaison de l'Étrave avec la quille (B&P).
- Faïence : Céramique tendre et poreuse recouverte d'un enduit opacifié par addition d'oxyde d'étain (l'émail stannifère) (GDT).
- Faubert : Sorte de balai pour éponger l'humidité ; il est formé de plusieurs branches de fil de caret, libres d'un bout et redoublés de l'autre qui en est comme le manche (B&P).
- Fisteau : Partie de la douve qui dépasse le fond du tonneau.

Flacon à casier : Flacon carré. Voir Flacon.

Flacon : Bouteille de forme ronde ou carrée fabriquée le plus souvent en verre. D'autres matières peuvent également servir à sa fabrication : terre, étain, faïence, cristal ou argent. Le flacon est muni d'un bouchon de même matière, de liège ou de plomb. Ce récipient contient principalement des câpres, des anchois, des huiles ou des liqueurs. Les flacons à liqueurs sont généralement déposés dans une cave : une cave de douze flacons. De dimensions variées, le flacon peut contenir pintes, chopines ou demiards. Au XVII^e s., les flacons sont aussi appelés bouteilles (GDT).

Frégate : Bâtiment à trois mâts qui porte, aujourd'hui, de 60 à 40 bouches à feu ; [...]. Elles ont une batterie couverte avec gaillards ; ce qui les distingue de vaisseaux qui ont, au moins, deux batteries couvertes ; et, sous ce rapport, elles ressemblent aux corvettes du 1^{er} rang dont elles diffèrent, d'ailleurs, par la grandeur et par l'artillerie (B&P).

Fût : Voir Futaille.

Gabier : Matelot d'élite chargé, particulièrement, du service ordinaire et de la visite des mâts, vergues, voiles d'un navire et de son gréement (B&P).

Gaillard : C'est une des parties extrêmes du pont supérieur d'un navire ; celle qui se trouve sur l'arrière du grand mât, s'appelle Gaillard d'arrière ; celle qui se trouve sur l'avant du hauban de misaine le plus en arrière, s'appelle Gaillard d'avant (B&P).

Gargoussier (Porte-gargousse) : Boîte cylindrique en cuir fort [ou en bois], fermée par un couvercle et garnie de deux lanières en cuir souple ; le Gargoussier sert à renfermer et à mettre à l'abri du feu les gargousses, lorsqu'on les porte dans les batteries pour l'approvisionnement des pièces (B&P).

Genoux : Pièce courbe de construction qui sert de liaison à deux autres qui se font suite, en se chevillant à mi-longueur sur chacune d'elles (B&P).

Glaçure : Enduit mince, transparent et vitrifié, dont on recouvre les poteries, certains carrelages, brique, tuyau de drain, etc. [fait à base de plomb] (GDT).

Gouvernail : Le gouvernail, défini d'une manière générale, est une machine composée, principalement, d'une pièce plate qui se place, ordinairement, sur le prolongement arrière du plan longitudinal du navire [...]. [Elle sert à gouverner le navire d'un côté ou de l'autre] (B&P).

Grès : Céramique à pâte silico-argileuse, opaque, dure, soumise à une forte cuisson qui la vitrifie partiellement et la rend imperméable aux liquides. Le grès peut être recouvert d'une glaçure ou d'une couverte pour accentuer son étanchéité. La glaçure caractéristique du grès est le vernis au sel (GDT).

Guipon : Sorte de grand pinceau fait de bandes d'étoffe de laine, ou autres objets pareils qui sont fixés à l'extrémité d'un long manche : on s'en sert pour étendre le brai ou les autres enduits dont les calfats recouvrent les coutures ou la carène (B&P).

Hauban : Les haubans sont de fortes manoeuvres dormantes qui figurent parmi celles qui ont le plus d'importance, car elles servent, ainsi que les galhaubans, à soutenir, à assujettir les mâts par le travers et par l'arrière, comme les étais par l'avant (B&P).

Heuse : C'est le piston de la pompe (Boyer, 2008 : 216)

- Hune** : Les mâts qui surmontent, immédiatement, les bas mâts, s'appellent, en général, mâts de Hune ; ainsi, il y a le grand mât de Hune au grand mât, et le petit mât de Hune au mât de misaine (B&P).
- Jable** : Rainure pratiquée à l'extrémité d'une douelle de tonneau pour que vienne y reposer un fond (B&P).
- Lest** : Nom donné aux matières pesantes qui se placent ou s'arriment, ainsi qu'il est indiqué par le devis du navire, dans la partie basse de la cale, pour procurer de la stabilité, et qui, selon les bâtiments, y sont dans la proportion du septième au quart de leur exposant de charge (B&P).
- Ligne** : Unité de mesure ancienne en France équivalant à 0,2255 centimètres. Il y a douze pouces dans un pied et 12 lignes dans un pouce (H).
- Limbe** : Cercle gradué horizontal ou vertical. Cercle d'un instrument de mesures angulaires (GDT).
- Lisse de plat-bord** : Voir Plat-bord.
- Livre** : Unité de mesure de poids ancienne en France équivalant environ à 489,5 grammes. Il y a seize once dans une livre (H)
- Loch** : Petit secteur en bois, plombé sur son arc pour qu'il puisse flotter verticalement, et qu'on jette à la mer à l'aide d'une ligne dont la quantité que l'on en file pendant que le navire marche, comparé à un espace de temps marqué par un sablier, sert à faire connaître, d'une manière approchée, la marche [vitesse] ou le sillage du navire (B&P).
- Maître d'équipage** : Le premier maître de manoeuvre à bord, s'appelle, aussi, Maître d'équipage, ou, même, simplement et spécialement, Maître. Il est chargé de l'exécution des ordres qui concernent le gréement, l'installation du navire, la manoeuvre, et les opérations importantes du bâtiment, telles que halage, changement de mouillage, abattage. Il commande, ordinairement, su sifflet et le second Maître aussi (B&P).
- Mantelet de sabord** : Sorte de volet extérieur qui s'ouvre et se referme en tournant sur deux gonds placés à sa partie supérieure : il sert à fermer les sabords des batteries basses quand les canons sont rentrés (B&P).
- Marc** : S'entend aussi d'un poids de cuivre composé de plusieurs autres poids emboîtez les uns dans les autres, qui tous ensemble ne font que le marc, c'est-à-dire, 8 onces, mais qui séparés servent à peser jusqu'aux plus petites diminutions du marc. Ces parties du Marc faites en gobelets, sont au nombre de huit, y compris la boîte qui les enferme tous, & qui se ferme avec une espèce de mantonnier à renfort, attachée au couvercle avec une charnière [...] (Savary de Bruslons, 1723 : t2, p. 646).
- Marli [Aile]** : Partie plate et horizontale du rebord d'un contenant ouvert, soit d'une assiette ou autre.
- Marmite** : Récipient arrondi et profond, de dimensions variées, qui sert à la cuisson des aliments : soupes, potages, légumes, etc. Il existe des marmites à trois pieds, d'autres sans pied. Les premières sont déposées sur le feu de l'âtre, les secondes sont suspendues par l'anse à la crémaillère. En fer [en céramique] ou en cuivre, la marmite possède très souvent un couvercle de même matière ou de tôle (GDT).

- Matelot** : Les Matelots sont les marins qui composent, principalement, la partie agissante de l'équipage d'un bâtiment (B&P).
- Membrure** : On entend par ce mot la totalité des couples ou des membrures d'un bâtiment (B&P).
- Meule** : Outil abrasif se présentant sous la forme de disque, se montant généralement par son alésage (GDT).
- Misaine (mât de)** : C'est celui d'un bas mâts verticaux d'un navire dont le pied repose sur l'avant de la quille et près du brion (B&P).
- Mortier** : Vase propre à piler, à égruger, à réduire en poudre les substances solides à l'aide d'un pilon (GDT).
- Novice** : Les Novices, ou les Novices matelots, sont de jeunes gens dont le grade tient le milieu entre ceux de matelot de 3^e classe et de mousse (B&P).
- Once** : Unité de mesure de poids ancienne en France équivalent à un seizième de livre, soit environ 30,59 grammes (H).
- Passoire** : Récipient percé de trous et utilisé pour écraser ou égoutter des aliments, pour filtrer sommairement des liquides (GDT).
- Pâte** : Matière formant le corps d'un matériau en céramique ou en verre (CD).
- Petit salé** : Porc salé pour la conservation en mer.
- Pied (français)** : Unité de mesure ancienne en France équivalent à 32,48 centimètres. Il y a douze pouces dans un pied et 12 lignes dans un pouce (H).
- Pied de pompe** : Base d'un tube de pompe.
- Piedouche** : Se dit d'un objet ayant la forme de la partie inférieure d'un ordre de colonnes (GDT).
- Pierrier** : Petit canon en bronze, et d'une livre de balle pour calibre. Il est, ordinairement, monté sur un chandelier surmonté d'une sorte de fourchette en fer, qu'on introduit dans les montants de la dunette, des gaillards, des hunes ou des embarcations (B&P).
- Pilon** : Objet servant à broyer une matière solide dans un mortier.
- Plat-bord** : Nom donné à l'ensemble des bordages horizontaux qui recouvrent la tête des allonges des couples, tout autour d'un navire ou d'un bateau ; on donne le nom de lisse de Plat-bord à la troisième préceinte d'un vaisseau (B&P).
- Poêlon** : Récipient de cuisson à bords droits demi-hauts [...] muni d'un manche creux et souvent d'un couvercle, de contenance peu importante, et convenant pour les plats mijotés ou braisés à cuisson lente. On associe fréquemment le nom de « poêlon » à divers genres de poêles. Il s'en distingue pourtant. De par sa forme, le poêlon se rapproche davantage de la casserole que de la poêle (GDT).
- Pomme de racage** : Les Pommes de racage sont des petits blocs en bois presque sphériques, percés diamétralement pour recevoir le cardage appelé Bâtard, et qui faisant partie des racages des vergues de hune, facilitent les mouvements de bas en haut et de haut en bas de ces racages ; ces Pommes forment, elles seules ou mêlées à des morceaux de bois

nommés Bigots qui alternent avec elles, des sortes de chapelets tenant à la vergue, après avoir embrassé le mât de cette vergue (B&P).

Pontil (marque) : Extrémité de la canne à souffler utilisé pour maintenir la bouteille par son cul au moment du façonnage du goulot (CD).

Porte-gargousse : Voir Gargoussier.

Pot à pharmacie : Petit pot cylindrique, généralement en faïence blanche.

Pouce (français) : Unité de mesure ancienne en France équivalant à 2,706 centimètres. Il y a douze pouces dans un pied et 12 ou 14 lignes dans un pouce (H).

Poulie : Bloc en bois de forme oblongue et aplatie, traversé dans le sens de sa largeur par une ou plusieurs ouvertures mortaisées qui reçoivent autant de réas [rouets] tournant autour d'un essieu [axe] (B&P).

Quart de barrique : Futaille qui contient le seizième d'un tonneau. Voir Barrique et Tonneau (B&P).

Quartier de Davis : Cet instrument, qu'on appelle, aussi, Quartier anglais, et qui a succédé à l'arbalète [Bâton de Jacob], fut, lui-même, remplacé par l'octant et autres instruments à réflexion. Il servait à observer la hauteur du soleil, à la mer (B&P).

Quille : Longue pièce droite de construction, composée de pièces ajustées, avec écarts, par leurs extrémités, et qui sert de base à un bâtiment. Elle porte l'étambot à son arrière, l'étrave à son avant, et les couples sont montés sur elle et y trouvent leur appui (B&P).

Râblure : Excavation triangulaire à arêtes vives, pratiquée des deux côtés et dans toute la longueur de la quille, de l'étrave, de l'étambot et de la lisse d'hourdi, pour recevoir le can des bordages qui les avoisinent (B&P).

Refouloir : Le Refouloir sert à introduire la charge, à poste, à l'intérieur d'une bouche à feu ; il se compose d'un long manche de bois de hêtre nommé hampe, et d'une tête ou bouton cylindrique en orme, qui est d'un calibre un peu plus petit que celui de la pièce (B&P).

Règle-équerre (secteur) : Instrument permettant la mesure des angles (GDT).

Rouet : Roue de bois dont le pourtour est creusé pour guider le passage d'un filin, et qui est la pièce essentielle d'une poulie; la cage ou caisse pouvant être réduite à un étrier (GDT).

Sabord : Ouverture quadrangulaire pratiquée ou laissée dans la muraille des batteries et des gaillards des bâtiments de guerre pour donner passage à la volée de leurs bouches à feu [canons] (B&P).

Sainte-barbe (Armurerie) : Emplacement, local fermé, qui est situé dans l'entrepont, et où le maître canonier dépose les ustensiles et autres objets de son service qui sont d'usage fréquent. À bord des vaisseaux ou des frégates, la Sainte-Barbe était, autrefois, sous la grand-chambre. [La Saint-Barbe jouait généralement aussi le rôle d'armurerie] (B&P).

Saumon : Masse de métal de la forme d'un cylindre qui serait coupé en deux par un plan longitudinal, et qu'on arrime à bord à peu près comme les gueuses (B&P).

Septier : Unité de mesure de capacité utilisée pour les solides et pour les liquides. Cette unité de mesure varie selon la nature des choses mesurées. Les solides : on l'emploie

surtout pour les grains et les matières sèches : blé, orge, pois. Le setier équivaut alors à 12 boisseaux ou 4 minots ou 2 mines, mesure de Paris. Il entre 12 setiers dans un muid de Paris. Les liquides : on l'emploie pour mesurer plus particulièrement les vins et l'eau-de-vie. Le setier équivaut alors à la chopine, c'est-à-dire la moitié d'une pinte (GDT).

Suceuse : Aspirateur sous-marin actionné par une pompe, utilisé pour dégager ou creuser les sédiments, notamment lors des fouilles archéologiques.

Taste-vin : Petite tasse plate dans laquelle on examine le vin qu'on va goûter (GDT).

Tire-bourre : Instrument formé d'une douille en fer à deux branches acérées à leurs extrémités et tournées en spirales, de manière que les pointes qui les terminent soient diamétralement opposées ; pour les bouches à feu de certains calibres, le Tire-bourre est monté sur la même hampe que la cuiller. Cet instrument sert à retirer le valet et la gargousse de l'intérieur de la pièce [après avoir fait feu] (B&P).

Tonneau : Un tonneau est une futaille qui, lorsqu'elle est pleine d'eau, est supposée peser 1000 kil. ou, environ, 2000 livres (ancien poids). On lui donne aussi le nom de Pièce de quatre, parce qu'elle est de la contenance de quatre barriques [...]. Le tonneau ou, plutôt son poids, servait et il sert, encore, d'unité de mesure pour le port et le chargement des bâtiments [...](B&P). Un tonneau de Bordeaux ou quatre barriques de Bordeaux contiennent 821 litres (H).

Tribord : Côté droit du navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant (GDT).

Tromblon : Arme à feu portative de calibre supérieur à un fusil, utilisée grâce au support d'un chandelier.

Vaigrage : Le vaigrage d'un navire est la totalité ou la réunion des vaigres de ce navire ; c'est, aussi, l'action, l'opération de mettre ces Vaigres en place (B&P).

Vaigre : On donne ce nom à ceux des bordages d'un navire qui revêtent le côté intérieur de la muraille (B&P).

Varangue : On donne ce nom à la pièce à deux branches qui forment la partie inférieure d'un couple ou d'une porque, mais dans ce cas ci on le spécifie en disant Varangue de porque. C'est pas le milieu de cette pièce de construction que le couple repose sur la contrequille [...] (B&P).

Sources :

H - Hocquet, J.-C., 1995, *La métrologie historique*. Série « Que sais-je? », collection Le point des connaissances actuelles, Presses Universitaires de France, Paris (Hocquet, 1995).

B&P - Bonnefoux, Baron de, et Pâris, capitaine de vaisseaux, 1999, *Dictionnaire de marine à voiles*. Réédition par E. Rieth, Édition du Layeur, Paris (Bonnefoux et Pâris, 1999).

GDT - Office québécois de la langue française, 2008, *Grand dictionnaire terminologique*. Office québécois de la langue française, Québec. Site Internet <http://www.granddictionnaire.com> (consulté le 29 mai 2008) (Office québécois de la langue française, 2008).

Université de Montréal

**La culture matérielle des épaves françaises en Atlantique
nord et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760**

**VOLUME 2
ANNEXES ET ILLUSTRATIONS**

par
Charles Dagneau

Département d'Anthropologie
Faculté des Arts et Sciences

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Ph.D.
en Anthropologie
option Archéologie

Juin 2008

© Charles Dagneau 2008



ANNEXE 1.

Inventaire des collections à l'étude

La Dauphine (1704)

1.0 NAVIRE

1.1 Éléments architecturaux (44 objets)

16	Accotars
1	Couronne d'accotar
4	Anneaux
1	Bite d'amarrage
1	Épontille
1	Espar
1	Herpe de gaillard
3	Mantelets de sabord
9	Courbes architecturales
7	Dalots en plomb

1.2 Agrès et lest (32 objets)

2	Ancres en fer
-	Pierres de lest
10	Canons de lest
30	Cales ou coins

1.3 Gréement

Gréement courant (153 objets)

107	Poulies simples
5	Poulies double
9	Poulies violon
9	Poulie à moque
1	Poulie de drisse
1	Poulie de bout de vergue
1	Poulie de cargue
3	Essieux de poulies
13	Rouets de poulie
4	Rouets et essieux

Gréement dormant (112 objets)

32	Cap de moutons
8	Margouillots
3	Quinçonneaux
18	Cabillots
12	Pommes de racage
10	Bigot de racage
11	Pommes à passer
2	Chaînes de haubans (maillons)
2	Taquets d'arrêt (de blocage) (NAT 1193 et 1274)
1	Taquet simple « en crochet » (NAT 342)
5	Taquets à anses

7 Taquets à corne

7 Anneaux de fer

1.4 Pompes (8 objets)

1	Tube de pompe (NAT 2219)
2	Heuses de pompe (NAT 271 et 461)
2	Chopines de pompe (1529 et 1575)
1	Chaudron de pompe en alliage cuivreux (NAT 1788)
1	Membrane de chopine (?) (NAT 1102)
1	Manche à eau (?) (NAT 1282)

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires (guerre)

2.1.1 Artillerie et accessoires (86 objets)

23	Canons (NAT 1200, 1380, 1500, 1506, 1810 à 1821, 1878, 1983, 1986, 1987, 1988, 2014, 2017)
5	Pierriers (NAT 359, 1822, 1948, 1949, 1950)
9	Affûts de canon (NAT 372, 406, 762, 764, 1682, 1859, 2051, 2166, 2194)
25	Roues d'affût de canon
8	Porte-gargousses (NAT 1123, 1283, 1399, 1527, 1571, 1979, 1994, 2111, 2094)
1	Porte-gargousse en cuir (NAT 540)
1	Couvercle de porte-gargousse (NAT 1304)
5	Couvre lumières (NAT 662, 692, 2005, 2036, 2156)
1	Éponge (NAT 1553)
5	Refouloirs en bois (NAT 141, 1780, 2022, 2039)
1	Refouloir en bois (manche) et en plomb (bouton) (NAT 141)
1	Manchon (de fût à poudre?) (NAT 402)

2.1.2 Armes et accessoires (69 objets)

16 (25)	Fusils concrétionnés plus ou moins fragmentaires (NAT 2001, 2024, 2025, 2026, 2042, 2080, 2133, 2153 et 2209).
3	Crosses en noyer (NAT 2041, 2058 et 2059)
1	Sous-garde de laiton (NAT 2050)
1	Plaque de couche de laiton (NAT 2106)
11	Pistolets (NAT 1214, 1482, 2060 à 2067 (F 86) et 2139)

- 3 Tromblons en bronze (NAT 2074, 2073, 2072)
- 16 Pierres à fusil (NAT 256, 493, 1499, 1519, 1534, 1737, 1741, 1844, 1845).
- 5 Cartouchières en bois (NAT 2087, 2174, 2175, 2180 et 2181).
- 6 Sabres ou épées (NAT 139, 592, 1474, 1951, 2092, 2108)
- 1 Sabre avec sa lame et une poignée en andouillé (NAT 1474)
- 2 Poignée en andouillé et fer (NAT 139 et 592)
- 2 Pommeaux en alliage cuivreux décorés identiques (NAT 1951 et 2108)
- 1 Pommeau en alliage cuivreux sphérique (NAT 2092)
- >12(20) Grenades à main (NAT 1726, 1754, 1991, 1978, 1997, 1801, 2013)

2.1.3 Munitions (312 objets)

- 12 Balles de fusil en plomb
- >300 Boulets ronds et ramés (44 inventoriés : F 58 et 78)

2.2 Vêtements, parures et accessoires

Boutons (69 objets)

- 2 Boutons en cuir à deux et trois trous (NAT 1808 et 2021)
- 37 Boutons en bois simples à un trou
- 4 Boutons en bois en ogive (NAT 263, 491, 1116, 1469)
- 1 Bouton à cinq trous en alliage cuivreux, intérieur en bois (NAT 945)
- 1 Bouton globulaire en laiton sur une âme de bois, anneau soudé (NAT 920)
- 1 Bouton bombé « à facettes » en alliage cuivreux (NAT 2035)
- 4 Boutons emboutis en alliage cuivreux (NAT 152, 297, 1178, 1733, 2084)
- 2 Boutons plats en étain avec un anneau soudé (NAT 1712, 1747)
- 17 Boutons coulés bombés, avec une attache rectangulaire percée, en étain (NAT 208, 209, 492 et 500) ou en alliage cuivreux (NAT 682, 686, 703, 1005, 1026, 1071, 1107, 1108, 1163, 1428, 1644, 1652, 1744)

Chaussures (69 objets)

- 50 Chaussures à bout rond et fragments divers (voir NAT 1119, 1182, 1208 et 1765)
- 17 Talons en bois (NAT 2204, 318, 1041, 1063, 1076, 1099, 324, 2104, 1143, 2105, 525, 1900, 629, 181, 1196, 1244, 1239)
- 1 Paire de mocassins d'intérieur (NAT 709 et 1328)

- 1 Paire de chaussures à lacets (NAT 1208 et 1232)

Boucles (7 objets)

- 2 Boucles de chaussure en alliage cuivreux carrée arrondie concave non décorée, sans traverse (NAT 1271, 1273)
- 1 Boucle de genou ou de sangle en laiton en forme de « D », sans traverse (NAT 1760)
- 1 Ardillon en alliage cuivreux en forme d'ancre (NAT 1272)
- 1 Boucle de ceinture en tige d'étain en « 8 » aplati (NAT 2150)
- 1 Boucle de ceinture rectangulaire en alliage cuivreux, sans ardillon (NAT 1250)
- 1 Attache métallique ou applique (NAT 1742).

Peignes (5 objets)

- 2 Peignes cintrés à une rangée de dents fines en buis (NAT 1916 et 2070)
- 1 Peigne cintrés à une rangée de dents fines en ivoire (NAT 1920)
- 1 Peigne droit à une rangée en os (NAT 2142)
- 1 Peigne droit à deux rangées de dents fines et larges en os (NAT 1886)

Parures (6 objets)

- 1 Perle cylindrique en verre bleu opaque, ligne rouge torsadée (NAT 1809)
- 2 Perles cylindriques en verre teinté bleu translucide (NAT 1763 et 1867)
- 1 Perle cylindrique longue en verre bleu pâle
- 1 Perle d'os ou d'ivoire en anneau (NAT 1141)
- 1 Perle de bois sphérique (NAT 243)

Vêtements (10 objet)

- 10 Textiles fragmentaires

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

Ustensiles de consommation des aliments (28 objets)

- 13 Cuillers en bois (NAT 245 (F11), 1125, 1289, 1296, 1309, 1426, 1442, 1569, 1693, 1828, 1858, 2089 et 1093)
- 3 Grandes cuillers en étain (NAT 563, 1558, 1891)
- 4 Cuillers en étain (NAT 1022, 1023, 1248, 2018)
- 1 Cuiller en métal doré (NAT 330)
- 1 Fourchette en laiton (NAT 2155)
- 1 Couteau en ivoire (NAT 1355) concrétion

- 1 Couteau en os (écaille) (NAT 356)
- 2 Manches en étain (cuiller ou fourchette) (NAT 1025 et 2030)
- 1 Manche en ivoire (couteau ou fourchette) (NAT 2196)

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

Consommation du tabac (17 objets)

- 1 Pipe complète dans l'étui NAT 1175 (NAT 1158)
- 1 Étui à pipe en forme de pistolet (NAT 1175)
- 5 Fourneaux de pipe marqués « TO » (NAT 120, 326, 1251, 1770 et 1860)
- 2 Tuyaux de pipe spiralés (fragments) (NAT 127 et 1374)
- 2 Tuyaux de pipe décorés (fragments) (NAT 1510 et 2183)
- 7 Fragments autres (NAT 310, 327, 328, 489, 671, 1131 et 1504)

2.4 Contenants

2.4.1 Terre cuite commune (29 objets)

Terre cuite à glaçure plombifère verte – style de Sadirac (M 1.1.2.4)

- 2 Cruchons ou gargoulette (NAT 1042 et 2157)
- 2 Pots globulaire tripode à anse (NAT 753 et 1517)
- 1 Assiette creuse à marli décorée d'un motif central chrétien moulé (NAT 1943)
- 1 Plat à marli (NAT 1990)

Terre cuite commune avec engobe vernissée verte – style de Saintonge (M 1.1.3.4)

- 1 Écuelle (bord et oreille) décoré de vert et brun (NAT 1665)
- 1 Petit pot (bord) (NAT 1629)
- 1 Contenant indéterminé à fond plat (fond) (NAT 2023)

Terre cuite vernissée verte de France (M 1.1.2.4)

- 1 Contenant à fond plat, pâte rouge (NAT 1982)
- 1 Coquemar ou pot à fond plat (NAT 1998)
- 2 Grands pots à anse (NAT 1666 et 1667)
- 2 Pots globulaires à anse (NAT 1024 et 1982)
- 1 Pot indéterminé (anse et bord) (NAT 1669)
- 1 Cruche (goulot) (NAT 1748)
- 1 Petite écuelle (NAT 1947)

Terre cuite orangée vernissée au plomb transparent

- 1 Poêlon (NAT 1946)

Terre cuite rouge, engobée de blanc et vernissée, à vert et brun – style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.3)

- 1 Assiette décorée d'un motif floral (fond) (NAT 2020)

Terre cuite commune rugueuse à glaçure au fer, jaune ou verte, peu couvrante

- 4 Marmites culinaires (NAT 150, 254 et 755a et b)
- 2 Jattes (NAT 376 et 513)
- 1 Pot globulaire (NAT 1231)

Terre cuite commune sans glaçure – style ibérique (M 1.1.1.1 ; Gusset : T.C.G. 1.1)

- 1 Jarre de stockage (NAT 138)

Terre cuite commune vernissée brun d'origine inconnue

- 1 Cruche (goulot) (NAT 1748)

2.4.2 Faïence (18 objets)

Faïence blanche (M 1.2.1)

- 9 Pots « à pharmacie » (NAT 1495, 1524, 1540, 1541, 1586, 1668, 1670, 1671, 1782)

Faïence décorée de bleu (M 1.2.1)

- 3 « Pots à pharmacie » à décor bleu (NAT 1375, 1698 et 1854)
- 1 « Pots à pharmacie » décor bleu (NAT 1097)

Faïence espagnole (M 1.2.1.4) ou hollandaise (M 1.2.1.4)

- 1 Écuelle à décor bleu (fond) (NAT 1632)

Faïence décorée de style « a compendiario » français de Nevers (M 1.2.1.1, type 3)

- 2 Pichets à décor floral bleu (NAT 129 et 172)
- 1 Pichet à décor floral bleu et jaune (NAT 119)
- 1 Taste-vin à décor central floral bleu (NAT 207)

2.4.4 Grès (17 objets)

Grès cérame grossier français à pâte claire du Beauvais (M 1.3.1.2).

- 3 Pots « à pharmacie » identiques (NAT 1637, 1800 et 1931)
- 1 Pot « à pharmacie » (bord) (NAT 1673)
- 1 Pot (fond) (NAT 1701)

Grès cérame grossier français à pâte claire de la Loire (M 1.3.1.2)...

- 1 Pot cylindrique évasé (NAT 1581)
- 1 Pichet en grès vernis blanc (NAT 112)

Grès cérame grossier français non glaçuré de Basse-Normandie (M 1.3.1.1)

- 2 Jarres à anse rubanée (NAT 752 et 2083)
- 1 Petit pot (col) (NAT 1952)
- 1 Bouteille cylindrique (fragments) (NAT 215)
- 1 Petite bouteille « à pharmacie » (base) (NAT 1674)

Grès cérame grossier rhénan brun glaçuré au sel (M 1.3.2.7)

- 2 Cruches « bellarmines » (NAT 547/1036 et 2044)

Grès cérame grossier non vernis d'origine indéterminée

- 1 Cruche globulaire à goulot étroit munie de deux anses (NAT 1373).
- 2 Cruches globulaires à goulot étroit avec une anse verticale (NAT 2201 et NAT 1936).

2.4.5 Verre (58-64 objets)

Verre de couleur vert foncé de type « britannique » (M 2.3.1.2) et de type « français » (M 2.3.1.1)

- 30-34 Bouteilles à vin
 - 15 complètes (NAT 106, 107, 379, 382, 384, 425, 445, 1831, 1636, 1267, 507, 108, 1407, 101, 102 et 610).
 - 15 fonds (NAT 190, 393, 438, 689, 1021, 1040, 1461, 1234, 1218, 1807, 1290, 1266, 2137, 1460 et 1440, 1774).
 - 4 goulots (NAT 1091, 1440, 1745).
 - 1 goulot de bouteille (NAT 1779) [intrusif, XIXe siècle]

- 8-10 Flacons à casier
 - 8 Fonds et panses (NAT 1576, 1868, 1996 et F2 : NAT 124, 125, 134, 135, 136)
 - 2 Goulots et épaulés (NAT 1091, 1577)

- 7 Bagues filetées et bouchons en étain de flacon à casier (NAT 117, 146, 157, 210, 275, 312, 347)

Verre teinté bleu-vert commun français (M 2.2.4)

- 5 Flacons à casier (fonds)(NAT 1582, 1621, 1635, 1992, 2068)
- 1 Petit flacon à casier bouché (NAT 1843)
- 2 Flacons à grande ouverture et large rebord (cols) (NAT 1539 et 1749)

- 2 Flacons ou petites bouteilles cylindriques (NAT 1622 et 1758)

- 1 Fiole globulaire ou encrier (NAT 2091)

Verre incolore (M 2.1.1)

- 1 Fiole ou petite bouteille (NAT 1792)

Verre autre

- 1 Bouchon de carafe ou fiole en verre vert-jaune fin (NAT 1838)

2.4.6 Métal

Contenants de table (40 objets)

- 30 Assiettes en étain
 - 1 Assiette à godrons en étain (fragment) (NAT 1451)
 - 3 Assiettes « à venaison » en étain (NAT 1007, 1008 et 1110)
 - 8 Assiettes à large marli en étain (NAT 444, 560, 561, 575, 670, 1009, 1436 et 1454)
 - 18 Assiettes plates en étain (NAT 511, 1011, 1012, 1013, 1080, 1404, 1405, 1409, 1420, 1421, 1431, 1432, 1443, 1444, 1446, 1448, 1453 et 1455)
- 1 Assiette à godrons en alliage cuivreux (NAT 1079) (F 48)
- 6 Plats de service à marli en étain (NAT 378, 562, 611, 1406, 1434 et 1445)
- 1 Écuelle à oreille trilobée en étain (NAT 293)
- 1 Écuelle sans oreille ou bol en étain (NAT 1390)
- 1 Écuelle ou bol à marli, matériau inconnu (NAT 1874)

Contenants de cuisine (23 objets)

- 8 Marmites
 - 3 Marmites en feuille d'alliage cuivreux (NAT 423, 424, 658)
 - 2 Marmites en feuille d'alliage cuivreux (bords) (NAT 147 et 189)
 - 1 Marmite petite en alliage cuivreux (haut) (NAT 1095)
 - 1 Marmite tripode en alliage cuivreux (NAT 315)
 - 1 Marmite tripode ou chaudron en fonte (NAT 1367)
- 1 Poêle ou panne à deux anses horizontales en alliage cuivreux (NAT 1395) (F 56)
- 1 Poêle fragmentaire (NAT 238)
- 5 Couvercles en laiton (NAT 115, 201 et 1160) et en cuivre (NAT 1356 et 1447)

- 1 Passoire en alliage cuivreux (NAT 549)(Fait 23)
- 1 Contenant en feuille d'alliage cuivreux (bord) (NAT 426)
- 1 Contenant en étain (bord) (NAT 392)
- 1 Bassine en alliage cuivreux (NAT 1140)
- 1 Grande cuve de fer (?) renforcée d'une bande rivetée (fond)(NAT 213) (F 1)

Autres contenants

- 1 Bidon en alliage cuivreux et plomb (NAT 116)
- 1 Gourde en étain munie de deux oeillets (NAT 1247)
- 1 Boite circulaire en étain (NAT 609)
- 7 *Bagues filetées et bouchons en étain (voir section 2.4.5)*

2.4.7 Bois (51 objets)

Tonnellerie

- 3 Bidons à cannelle (F20 : NAT 526/528/530, plus 2 cannelles : NAT 1319, 2147)
- 7 Seaux complets (NAT 305/307, 1565/1566/1559 (F61) et 1785) ou fragmentaires : douelles de suspension (NAT 527, 678, 1613/1614 (F64), 1785 et 2082)
- 5 Baquets (NAT 178, 1783, 2143, 2213).
- 3 Barils (NAT 1955 (F82), 1895 (F76) et 1897 (F77))
- 1 Demie barrique
- 10 Pipes (F3, F5, F6, F15, F17, F18, F43, F44, F71, F75)
- 8 Bondes de tonneau (NAT 1361, 1533, 1762, 1766 (F 71), 1824, 1889, 2088 et 1090)

Autres contenants

- 1 Boîte circulaire avec son couvercle vissé (NAT 156 et 284)
- 1 Plat à marli (NAT 2132)
- 4 Casiers de rangement « à clous » (NAT 113, 1496, 1513 et 2210)
- 1 Casier pour 12 flacons (F2 : NAT 142) (*voir section 2.4.5*)
- 1 Caisse ou placard à fusils (fragments) (F85 : NAT 2097)
- 2 Caisses ou coffres en hêtre (fragments) (NAT 2099 et 2171)
- 3 Bouchons de liège (NAT 185, 1491 et 1456)
- 1 Seau en cuir (NAT 216)

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur (>78 objets)

- >60 Briques de four (NAT 225 (F10), 398, 404, 1371, 1662, 1717)
- 1 Coffrage de bois (four ou potager?) (NAT 226 (F10))
- 10 Butées d'aménagement
- 1 Verre à vitre taillé (fragment)(NAT 1857)
- 1 Disque de verre (NAT 2038)
- 2 Panneaux amovibles (NAT 436 et 1081)
- 3 Ardoises (fragments) (NAT 796, 2004)

2.6 Éclairage et accessoires (2 objets)

- 1 Lampe à huile (NAT 274)
- 1 Chandelier (NAT 1450) (F58)

2.7 Loisirs (4 objets)

- 2 Jetons en bois (NAT 1501 et 1740)
- 2 Dés en bois (NAT 1252 et 1254)

2.9 Outils, métiers et instruments (260 objets)

Pêche : matelots et pilotes (1 objet)

- 1 Plomb de pêche (?) (NAT 2113)

Matelots (80 objets)

- 31 Pelles en hêtre (NAT 292, 353, 354, 361 à 363, 520, 521, 533, 534, 566, 597 à 600, 624, 656, 687, 688, 1056, 1117, 1135, 1249, 1286, 1288, 1335, 1658, 2207 et 2212).
- 9 Épissoirs (504, 522, 636, 1133, 1483, 1630, 1639, 1648, 1715 (F70)).
- 24 Balais (NAT 123, 169, 176, 205, 206, 222, 266-269, 272, 290, 319, 329, 386, 477, 502, 630, 646, 1053, 1078 et 1111).
- 4 Fauberts (NAT 633, 634, 1110 et 1841)
- 11 Hamacs (écarteurs) (NAT 635, 1086, 1184 à 1186, 1204, 1293, 1699, 1706, 2081, 2129)
- 1 Étui de couteau en cuir (NAT 1263)

Maître d'équipage (1 objet)

- 1 Sifflet en os (NAT 1393)
- (voir aussi les pelles, les balais et les fauberts)

Canonier (1 objet)

- 1 Échelle de canonier (NAT 1265)

Charpentier / menuisier (24 objets)

- 2 Haches (manches) (NAT 837 et 1170)
- 1 Herminette (NAT 1333)
- 5 Tarières (manches) (NAT 496, 901, 912, 925, 1326, 1484, 1516 et 1684)
- 2 Vrilles (manches) (NAT 1305 et 2110)
- 2 Vilebrequins (manches) (NAT 148 et 1892)
- 1 Gouge (NAT 1531)

- 2 Maillets de charpentier (NAT 1720 et 1846)
- 2 Rabots (NAT 1082 et 1851)
- 2 Scies (poignées) (NAT 420 et 421)
- 1 Cric (NAT 1777/1954)
- 1 Pierre de meule (NAT 276)
- 2 Pierres à aiguiser (NAT 1425 et 1945)
- 1 Règle de 13 pouces (NAT 1205)

Calfat (69 objets)

- 3 Maillets de calfat (NAT 352, 497 et 1512)
- 3 Guipons ou brosses à goudronner (NAT 403, 1386 et 1653)
- 19 Grattes (NAT 230, 233, 237, 250, 255, 260, 358, 368, 415, 441, 466, 612 (3), 699, 1530 et 1572)
- 21 Plaques de plomb (NAT 239, 695 (4), 1016, 1176, 1221, 1222 (2), 1343, 1384, 1487/1492, 1645/1646/1647, 1680 (2) et 1861)
- 2 Plombs en table roulés (NAT 411, 2086)
- 21 Bandes de plomb perforées (NAT 323, 371, 1037 (2), 1048 (4), 1157 (4), 1320, 1331, 1340 (2), 1341, 1350 (3), 1463)

Tonnellier (2 objets)

- 2 Compas de tonnellier (NAT 835 et 915)

Voilier (4 objets)

- 1 Boîte avec des épingles en laiton (NAT 2140)
- 3 Épingles en laiton (NAT 1736 et 2071 (2))

Cordonnier (4 objets)

- 2 Alènes (manches) (NAT 1174 et 1389)
- 1 Forme à chaussure (NAT 1161)
- 1 Poinçon (manche) (NAT 1089)

Commis (1 objet)

- 1 Peson en plomb (NAT 627)

Arrimeur (32 objets)

- 31 Cales en bois
- 1 Pompe portable (NAT 1802/1822)

Cuisinier (4 objets)

- 3 Aiguilles à larder (NAT 365, 366 et 1651)
- 1 Écumoire en alliage cuivreux (NAT 1873)

Contenants associés (voir section 2.4.6)

- 9 Marmites (NAT 423, 424, 658, 147 et 189, 1095, 315 et 1367)
- 2 Poêles (NAT 1395 et 238)
- 5 Couverts en laiton (NAT 115, 201 et 1160) et en cuivre (NAT 1356 et 1447)
- 1 Passoire en alliage cuivreux (NAT 549)(Fait 23)

- 1 Contenant en feuille d'alliage cuivreux (bord) (NAT 426)
- 1 Contenant en étain (bord) (NAT 392)
- 1 Bassine en alliage cuivreux (NAT 1140)
- 1 Grande cuve métallique renforcée d'une bande rivetée (fond)(NAT 213) (F 1)

Chirurgien apothicaire (4 objets)

- 1 Mortier en bronze (NAT 1587) (F63)
- 1 Pilon en bronze (NAT 1593) (F 63)
- 1 Clystère (NAT 1579) (F 63)
- 1 Poids de 4 « onces médicinales » (NAT 1137)

Contenants associés (voir section 2.4.1)

- 2 Flacons à casier en verre (NAT 1635 et 1843)
- 1 Flacon cylindrique en verre (NAT 1622)
- 1 Firole (NAT 1792)
- 5 Pots à pharmacie (NAT 338, 1495, 1524, 1540, 1541, 1586, 1637, 1668, 1670, 1671, 1673, 1782 et 1931)

Navigation : officiers et pilotes (3-5 objets)

- 1-2 Bâton de Jacob (NAT 1064/2182)
- 1-2 Quartiers de Davis (fragments) (NAT 211, 390, 457, 490, 1139, 1201, 1419 et 1547)
- 1 Loch (NAT 628)

Outils indéterminés (30 objets)

- 4 Manches de bois tourné
- 26 Manches d'outils

2.10 Quincaillerie d'architecture (2 objets)

- 1 Plaque de cuivre rivetée (NAT 604)
- 1 Grande plaque de cuivre repliée (NAT 1416)

3.0 ÉCOFACTS DIVERS**3.1 Restes botaniques**

- 1 Feuille de laurier (NAT 183)
- 2 Châtaignes (NAT 1171, 1403)
- 6 Noix de coco (fragment)(NAT 300, 1100, 1172, 1401, 1655 et 2109)
- 1 Pédoncule de chêne (NAT294)
- 2 Noix (NAT 217 et 1227)
- Bois de chauffage

3.3 Restes fauniques (622 objets)**Boeuf** (572 objets)

- 230 Os de boeuf du baril NAT 1955 (NAT 1956 et 1984) (F82)

- 33 Os de boeuf du baril NAT 1895 (NAT 1894) (F76)
- 37 Os de boeuf du baril NAT 1897 (NAT 1896) (F77)
- 142 Os de boeuf du baril en J18-5/6 (NAT 1999)
- 43 Os de boeuf concentrés en I18-2/5 (NAT 1776)
- 85 Os de boeuf et/ou porc « en connexion » (NAT 2085)
- 2 Os de boeuf dans la marmite NAT 315 (NAT 317)

Porc (28 objets)

- 5 Os de boeuf et porc à l'intérieur de la marmite NAT 426 (NAT 419)
- 1 Canine de porc ou de sanglier (NAT 453)
- 17 Os de langue de porc (NAT 1694)
- 4 Os de porc (NAT 1718)
- 1 Crâne de jeune porc (fragment) (NAT 1417)

Mouton (3 objets)

- 2 Os de mouton (NAT 1695)
- 1 Os de mouton dans la marmite NAT 147 (NAT 155)

Petit singe (12 objets)

- 12 Os de Magot (*Macaca sylvanus*) (NAT 246 et 257)

Autres (7 objets)

- 3 Os de rat (NAT 1696)
- 2 Arrêtes de morue (NAT 1806)
- 2 Vertèbre et ulna juvénile d'oiseau (NAT 1806)

3.4 Restes inorganiques

- 1 Scorie
- Charbons de terre
- 1 Petit rouleau de feuille plomb (NAT 1464)

L'Alcide (1747)

1.0 NAVIRE

1.1 Éléments architecturaux

1.2 Agrès et lest (5 objets)

- Pierres de lest
- 2 Saumons en fonte (*relevés en 1880*)
- 3 Ancres (*relevés en 1880*)

1.3 Gréement (42 objets)

- 5 Poulies simples (ALC 739 et 741 et ALC* 1)
- 28 Rouets en gaïac (ALC 733, 734, 735, 736, 738 et ALC*2)
- 6 Essieux en gaïac (ALC 737)
- 3 Cosses (ALC 773 et 774)
- 1 Pomme de racage (ALC 740)

1.4 Pompes (3 objets)

- 1 Chaudron (crépine) de pompe en plomb (ALC 756)
- 2 Dalots de plomb (ALC 754)

2.0 ARTEFACTS

2.1 Armes et accessoires

Artillerie et accessoires (6 objets)

- 16 Canons (*relevés en 1880*)
- 5 Pierriers (deux au fond, 3 relevés en 1880)
- 1 Cuiller à poudre (ALC 762) – arrière

Munitions (42 objets)

- 5 Boulets ramés (ALC 763 et 765)
- 7 Boulets (ALC 766)
- 30 Balles de plomb agglomérées (cartouche?) (ALC 769)

Armes et accessoires (32 objets)

- 7 Fusils
 - 3 Fusils concrétionnés (ALC 768 et 843)
 - 4 Fusils (ALC 776)
- 3 Pistolets
 - 1 Crosse en bois dans une concrétion (ALC 768)
 - 3 Calottes de pistolet en alliage cuivreux (ALC 772 et ALC* 3)
- 5 Épées

- 4 Gardes d'épée à pontet simple en alliage cuivreux (ALC 771, ALC* 5 et 6)
- 1 Coquille d'épée en alliage cuivreux (ALC*4)
- 12 Pierres à fusil (ALC 767, ALC* 7 et 8)
- Balles de plomb

2.2 Vêtements, parures et accessoires (31 objets)

- 12 Boucles de chaussure en alliage cuivreux et étain (cadres) (ALC 834)
- 7 Boucles de chaussure en alliage cuivreux et étain (cadres) (ALC* 14 à 20)
- 2 Pinnules en étain (ALC* 21 et 22)
- 3 Pinnules en étain (ALC 835)
- 7 Chaussures (semelles et talons) (ALC 814)

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments (12 objets)

- 8 Cuillers en étain (ALC 824)
- 1 Cuiller en alliage cuivreux (ALC 824)
- 2 Cuillers en bois (ALC 830 et 833)
- 1 Fourchette en étain (ALC 826)

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac (3 objets)

- 3 Pipes (ALC 842)

2.4 Contenants

2.4.1 Céramique commune (11 objets)

Terre cuite commune rugueuse à glaçure jaune ou verte peu couvrante – style de Cox (M 1.1.2.8 ; Gusset T.C.G. 12.1)

- 1 Marmite culinaire (ALC 782)

Terre cuite rouge engobée blanc et décorée (- style du Midi toulousain?)

- 1 Jatte décorée (ALC 809)

Terre cuite vernissée de France d'origine indéterminée (M 1.1.2)

- 1 Grande jarre à deux anses (ALC 790)
- 1 Pot globulaire en terre cuite vernissée verte (ALC 794)
- 2 Écuellen en terre cuite vernissée jaune et violette (3 oreilles et 1 fond) (ALC 807)

- 1 Écuelle en terre cuite vernissée verte (oreille et bord) (ALC 807)
- 1 Écuelle en terre cuite vernissée jaune verdâtre (fragments) (ALC 807)
- 1 Écuelle en terre cuite vernissée verte et jaune (ALC* 9)
- 2 Écuelles en terre cuite vernissée brun (ALC 805)

2.4.2 Faïence (10 objets)

Faïence blanche (M 1.2.1)

- 7 Pots à pharmacie en faïence blanche (ALC 795 à 801)

Faïence décorée bleu et polychrome (M 1.2.1)

- 1 Pot à pharmacie en faïence à décor bleu (ALC 808)
- 1 Chope ou tasse en faïence à décor en semis bleu (ALC 803)

Faïence brune française (M 1.2.1.6)

- 1 Couvercle de casserole brun à l'extérieur et blanc à l'intérieur (ALC 804)

2.4.4 Grès (10 objets)

Grès cérame grossier français non glaçuré de Basse-Normandie (M 1.3.1.1)

- 3 Bouteilles cylindriques (ALC 811, 812 et 813)
- 3 Petites bouteilles « à pharmacie » (ALC 791, 792 et ALC* 10)
- 2 Pots à pharmacie (ALC 810 et ALC* 11)

Grès cérame grossier de style rhénan gris au sel (M 1.3.2.8) et brun glaçuré au sel (M 1.3.2.7)

- 1 Chope en grès rhénan anglaise gris et bleu verni au sel, décorée d'un « GR » (ALC 802)
- 1 Petit flacon en grès rhénan type « bellarmine » (ALC 793)

2.4.5 Verre (14 objets)

Verre de couleur vert foncé de type « britannique » (M 2.3.1.2) et de type « français » (M 2.3.1.1)

- 6 Bouteilles « à vin » (ALC 838, 839 et ALC*12)
- 5 Flacons « à casier » (ALC 836 et 840)
- 3 Petit flacon « à casier » (ALC 837, 840 et ALC* 13)

2.4.6 Métal (17 objets)

Contenants de table

- 10 Assiettes en étain (ALC 780 et 825)
- 1 Écuelle en étain (ALC 827)
- 3 Gobelets en étain (ALC 829)

Contenants de cuisine

- 1 Marmite en alliage cuivreux (ALC 750)
- 1 Passoire en alliage cuivreux (ALC 751)

Autre contenant

- 1 Boîte en plomb rectangulaire (ALC 755)

2.4.7 Bois (0 objets)

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur (13 objets)

- 13 Briques

2.6 Éclairage et accessoires

2.7 Loisirs

2.8 Objets symboliques et économiques (1 objet)

- 1 Pièce de monnaie (disparue de la collection) (s.n.)

2.9 Outils, métiers et instruments

Pêche : matelots et pilotes

Matelot (2 objets)

- 1 Étui à couteau en cuir (ALC 815)
- 1 Couteau pliant (ALC 789)

Maître d'équipage (1 objet)

- 1 Sifflet en bois (?) (ALC 841)

Charpentier / menuisier (4 objets)

- 1 Hache (fer) (ALC 775)
- 2 Règles équerre identiques (ALC 778)
- 1 Meule à aiguiser en pierre (ALC 742)

Calfat (12 objets)

- 8 Bandes de plomb perforées (ALC 756 et 757)
- 4 Plaques de plomb (ALC 761)

Commis aux vivres (3 objets)

- 3 Pesons de plomb (ALC 753)

Maître d'hôtel

(voir section 2.4.6)

Chirurgien apothicaire (3 objets)

- 1 Clystère en étain (ALC 779)
- 1 Mortier en bronze (ALC 777)
- 1 Pilon en bronze (ALC 2374)

Contenants en céramique (voir section 2.4.1)

- 8 Pots « à pharmacie » en faïence
- 2 Pots « à pharmacie » en grès
- 3 Petites bouteilles « à pharmacie » en grès

Navigation : officiers et pilotes (7 objets)

- 1 Compas de carte (ALC 788)
- 1 Bâton de Jacob (ALC 787)
- 2 Quartiers de Davis (ALC 785 et 786)
- 2 Sondes en plomb (ALC 783 et 784)

Prêtre (0 objet)**Outils indéterminés (7 objets)**

- 4 Manches d'outils sculptés avec virole en laiton (ALC 743, 747, 748 et 749)
- 3 Manches d'outils indéterminés (ALC 744, 745 et 746)

2.10 Quincaillerie d'architecture**3.0 ÉCOFACTS DIVERS****3.1 Restes botaniques (1 objet)**

- 1 Amas de goudron (ALC 752)

3.2 Vestiges fauniques (1 objet)

- 1 Demi mâchoire (ALC 817)

3.3 Vestiges humains (8 objets)

- 8 Ossements humains (ALC 816, 818 à 823 et 832)

L'Aimable Grenot (1749)

1.0 NAVIRE

1.1 Architecture et aménagement (4 objets)

- 1 Barre (franche ou de cabestan) (NAT 897)
- 1 Écoutille (NAT 985)
- 1 Hiloire (NAT 928)
- 1 Mantelet de sabord (NAT 660)

1.2 Agrès et lest (602 objets)

- 1 Ancre (sans No)
- 600 Saumons de fer (NAT 765, 768, 884, 885, 939, 975 à 982)
- 1 Coin d'arrimage ou cale (NAT 842)

1.3 Gréement courant et dormant (44 objets)

- 7 Poulies simples (NAT 843, 944, 833, 882, 883, 774, 580)
- 5 Caps de moutons (NAT 770, 812, 813, 832 et 886)
- 1 Cabillot (NAT 831)
- 3 Quinçonneaux (NAT 794, 793, 772)
- 2 Margouilllets (NAT 879 et 878)
- 4 Taquets à anse (NAT 32, 767, 836, 917)
- 3 Taquets à corne (NAT 875, 921 et 940)
- 1 Taquet à hauban (NAT 941)
- 1 Collier de racage (F28) incluant :
- 1 Bâtard (NAT 806 et 871)
- 4 Bigots (NAT 783, 784, 798, 799)
- 12 Pommes de racage (NAT 35, 775, 779, 780, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 807, 809 et 819)

1.4 Pièces de pompe (3 objets)

- 2 Chopines de pompe (NAT 956, 957)
- 1 Heuse de pompe (NAT 461)

2.0 ARTÉFACTS

2.1 Armes et accessoires

2.1.1 Artillerie et accessoires (1615)

- 6-7 Canons en fonte
- 1 Roue d'affût de canon (NAT 30)
- 1 Petit boulet de plomb (NAT 625)

2.1.2 Armes portatives et accessoires (9 objets + 1606 balles)

- 2 Pistolets et composantes (NAT 24/27)

- 1 Renfort de canon de pistolet (NAT 7)
- 1 Calotte de pistolet en laiton (NAT 26)
- 1 Contre platine (NAT 429)
- 3 Pierres à fusil en silex (NAT 479, 591, 655)

2.1.3 Munitions

- 1605 Balles de plomb (NAT 409 et 997)
- 1 Grenade à main (NAT 942)

2.2 Vêtements, parures et accessoires (17 objets)

- 8 Chaussures (NAT 459, 811, 838, 846, 847, 848, 863, 946 et 947)
- 1 Talon de bois avec une semelle de plomb (NAT 870)
- 1 Sangle de cuir (NAT 996)
- 4 Boutons en os (NAT 864), hêtre (NAT 914), laiton (NAT 920) et cuivre (NAT 945)
- 3 Peignes à deux rangées, 1 droit (NAT 31), 2 cintrés (NAT 898 et 972)

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments (12 objets)

- 4 Couteaux (manches) (NAT 34, 443, 578 et 817)
- 2 Fourchettes en étain (NAT 5, 28)
- 2 Cuillers de table en étain (NAT 4 et 902)
- 1 Cuiller de service en étain (NAT 29)
- 3 Cuillers en bois (2 frags., 1 entière) (NAT 410, 791 et 905)

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac (7 objets)

- 3 Pipes à fumer (NAT 535, 776 et 868).
- 2 Tabatières ovales en plomb (NAT 6, 21)
- 2 Couvercles de tabatière (NAT 70 et 428)

2.4 Contenants

2.4.1 Terre cuite commune (12 objets)

Terre cuite rougeâtre à glaçure plombifère verte sans engobe

- 9 Pots à cuir tripodes (NAT 451, 455, 458, 463, 465, 601, 750, 751, 754)

- 1 Écuelle à oreille triangulaire (NAT 952)
- 1 Écuelle (oreille) décorée d'un symbole chrétien (NAT 711)

Terre cuite rouge, engobée de blanc et vernissée, à vert et brun – style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.3)

- 1 Jatte ou grand plat creux (NAT 936)

2.4.2 Faïence (28 objets)

Faïence blanche (M 1.2.1)

- 18 Pots à pharmacie de diverses tailles

Faïence blanche à décor bleu (M 1.2.1)

- 1 Anse à poucier en étain (choppe ou pichet?) (NAT 579)
- 1 Fragment non identifié à décor bleu violet (NAT 71)
- 1 Fond plat de contenant décoré, pied annuaire (NAT 22). Lié à NAT 766?

Faïence blanche à décor bleu – style de Rouen (M 1.2.1.1, type 1)

- 1 Salière (fragment) (NAT 72)
- 1 Burette d'huilier avec décor d'écaille de poisson (fragment de panse) (NAT 60)
- 1 Burette d'huilier (Fragment de col lié à NAT 60). Pâte orangée poreuse (NAT 766).
- 1 Taste-vin avec une anse munie d'une oreille à décor floral bleu (NAT 494)

Faïence brune à décor bleu – style de Rouen (M 1.2.1.6)

- 1 Anse de tasse en faïence « blanc brun » (NAT 483)

Faïence blanche à décor polychrome – style de Rouen (M 1.2.1.1, type 1)

- 2 Salières à décors vert et rouge (NAT 61 et 456)

2.4.4 Grès (27 objets)

Grès cérame grossier non glaçuré de Basse-Normandie (M 1.3.1.1)

- >6 Jarres à anse rubanée (NAT 377, 930, 1000, 1001, 1002, 1004)
- >10 Bouteilles cylindriques (NAT 66, 67, 68, 462, 853, 900, 983, 1003, 2007, 2008)
- 6 Petites bouteilles « à pharmacie » (NAT 62/64, 63/65, 486, 596 et 666, 2009)

- 3 Cruches à bec verseur, munies d'une anse (NAT 749, 881 et 894)
- 1 Plat creux ou cruche à bec verseur (?) (NAT 587)

Grès cérame grossier vernis au sel non identifié

- 1 Cruche à bec verseur, munie d'une anse (NAT 854)

2.4.5 Verre (45 objets)

Verre de couleur vert foncé de type britannique (M 2.3.1.2) et français (M 2.3.1.1)

- 18 Bouteilles à vin
- 7 Bouteilles trouvées en contexte (NAT 40, 581, 667, 700, 704, 705, 777, 880)
- 9 Bouteilles hors contexte (NAT 3, 8, 11 à 18)
- 3 Flacons « à casier » (fonds) (NAT 9, 42, 865)

Verre teinté bleu-vert commun français (M 2.2.4)

- 2 Petites fioles cylindriques en verre fougère (NAT 41 et 418)
- 1 Fiole carrés avec un goulot étroit à large marli, bouché de liège (NAT 49)

Verre incolore (M 2.1.1)

- 1 Gobelet simple décoré de gravures (bord) (NAT 1993)
- 1 Gobelet cannelé (NAT 10)
- 2 Gobelets à facettes (fonds) (NAT 509 et 510)
- 1 Verre à tige (pied) (NAT 893)

2.4.6 Métal (30 objets)

Contenants de table

- 22 Assiettes à marli en étain (NAT 19, 38, 464, 471, 855, 859, 869, 889, 890, 891, 892, 929, 934, 935, 937, 950, 951, 960, 963, 967, 968, 959)
- 1 Plat creux à marli en étain (NAT 938)
- 1 Plat de service ou grande assiette en étain (NAT 984)

Contenants de cuisine

- 1 Marmite ou chaudron gradué en laiton (NAT 962)
- 1 Bassine à fond concave ou assiette en alliage cuivreux (NAT 890)
- 1 Couvercle poêlon en alliage cuivreux (NAT 857/858)
- 1 Couvercle en alliage cuivreux (NAT 866) (identique à NAT 857/858?)
- 1 Poêlon (?) en alliage cuivreux (NAT 20)

Autres

- 1 Réchaud (?) en alliage cuivreux (NAT 860)
- 1 Boîte rectangulaire en plomb non identifiée (NAT 861)

2.4.7 Bois (11 objets)

- 5 Bols en hêtre (NAT 874, 909, 910, 969, 970)
- 2 Seaux en chêne (NAT 877/953/954 -F36 et NAT 990)
- 1 Tonnelet en épinette ou mélèze (NAT 876/973/974 – F40)
- 1 Futaille ou quart en chêne (fragments) (NAT 887/899/991/926/989)
- 1 Tierçon ou demi-barrique en chêne (fond) (NAT 993)
- 1 Bouchon de bonde en bois (NAT 927)

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur (41 objets)

Briques

- >40 Briques réfractaires (NAT 999)

Élément du four

- 1 Entonnoir ou embout de cheminée (?) en étain (NAT 814)

2.6 Éclairage et accessoires (3 objets)

- 2 Chandeliers en étain (pieds) (NAT 485 et 933)
- 1 Chandelier en alliage cuivreux (NAT 943)

2.8 Objets symboliques et économiques (2 objets)

- 1 Crucifix en chêne (NAT 47)
- 1 Écuelle (oreille) en céramique décorée d'un symbole (NAT 711)(?)

2.9 Outils, métiers et instruments

Charpentier (8 objets)

- 3 Tarières (NAT 901, 912, 925)
- 1 Rabot (NAT 771)
- 1 Trusquin (NAT 46)
- 2 Pierres de meule (NAT 5553 et 956)
- 1 Hache (manche) (NAT 837)

Chirurgien apothicaire (5 objets)

- 2 Urinaux en étain (NAT 460 et 73)
- 1 Crachoir ou bassin de commodité en étain (NAT 452)
- 2 Poids de pile à godet en bronze (NAT 1 et 2)

Contenants liés (voir section 2.4.1)

- 9 *Pots globulaires tripodes en terre cuite vernissée verte*
- *Pots à pharmacie en faïence*
- *Petits flacons et bouteilles médicaux en grès et en verre*

Tonnellerie (2 objets)

- 2 Compas de bois (NAT 835 et 915)

Commis

(voir section 2.6)

Calfat (3 objets)

- 1 Bande de plomb (NAT 484)
- 1 Plaque de plomb (NAT 756)
- 1 Maillet de calfat en bois cerclé de cuivre (NAT 781)

Voilier (1 objet)

- 1 Étui cylindrique en buis contenant des épingles en alliage cuivreux (NAT 48)

Outils indéterminés (27 objets)

- 5 Manches d'outils indéterminés (NAT 792, 849, 887, 918, 994)
- 4 Manches d'outils indéterminés (NAT 895) – zone de cuisine
- 1 Anspet, barre de cabestan ou barre franche (?) (fragment) (NAT 897)

2.10 Quincaillerie d'architecture

Fixations (3 objets)

- 1 Cheville à tête en anneau (NAT 904)
- 2 Clous en fer (NAT 769 et 834)

3.0 ÉCOFACTS DIVERS

3.2 Restes fauniques (82 objets)

- 64 Os de boeuf
- 17 Os de porc
- 1 Os de mouton

3.4 Restes inorganiques (38 objets)

- 38 Morceaux de charbon de terre (NAT 782)

Le Machault (1760)

1.0 LE NAVIRE

Agrès et lest (8 à 20 objets)

- 1 Ancre en fer (site 3M)
7 à 19 Saumons de fer

Grément courant et dormant (209 objets)

- 22 Poulies simples (2M9A11-4; 2M99A5-280; 2M99A4-154; 2M99A5-278)
10 Poulies doubles (2M99A5-27; 2M99A4-157; 2M99A4-72)
2 Poulies triples (2M99A4-?; 2M99A4-145)
2 Poulies violon (2M99A2-39)
1 Poulie plate (2M99A4-101)
2 Poulies à oreille d'âne (2M3A3-1)
1 Pomme de mâ (2M4A2-22)
57 Rouets de poulie
16 Essieux de poulie
8 Fragments de caisse de poulie
8 Poulies simples
3 Réas avec essieux
1 Estrope de fer avec un crochet
2 Réas de poulie de bossoir (avec un « coak » d'alliage cuivreux) (2M3B3-70)
13 Caps de mouton (2M99A5-4; 2M99A2-97; 2M9B2-94)
2 Caps de mouton à 2 trous (2M4D3-24, 2M4D3-20)
8 Pommes de racage (2M99A2-17)
1 Bigot de racage (2M104B1-7)
1 Pomme à passer engoujée (2M99A5-409)
1 Margouillet (2M32B1-1)
1 Poulie de cargue (2M105A1-24)
7 Quinçonneaux (2M106A1-11; 2M3B3-1)
1 Cabillot
1 Râtelier (2M99A1-17)
1 Chouquet de mâ (2M99A1-34)
9 Coins de pied de mâ (2M6A1-16)
8 Bandes de renfort de mâ ou d'espar (fragments)
- Maillons de chaîne de hauban (2M5D1-6; 2M25B1-18; 2M110D1-3)
6 Taquets à corne, 2 attachés (2M3B3-23) et 4 cloués (2M99A2-29 et 33)
2 Taquets simples « en crochet » (2M6A4-16)
7 Taquets à passer en bois (2M2D3-95; 2M17B1-8; 2M110A1-72)

- 2 Taquets à passer en fer (2M5D2-25)
3 Taquets d'arrêt (2M2A3-35)

Pièces de pompes (33 objets)

- 3 Corps de pompe (centre : 2M20D; arrière : 2M2M38A1-2)
7 Heuses, en bois (2M2C2-4; 2M3B1-28; 2M3B3-55; 2M5C1-83; 2M99A2-66, 74 et 29)
2 Joints d'étanchéité de heuse, en cuir (2M5C1-83; 2M3B1-28)
20 Chopines de pompe, en bois (2M2A3-8; 2M2B2-38; 2M20D1-1, 5; 2M99A2-101; 2M99A5-143, 227, 230 et 449; 2M2B2-14; 2M2E1-22 et ?)
1 Chaudron de pompe (2M99A5-120, localisée en 2M23B)

2.0 ARTEFACTS

2.1 Artillerie et accessoires (791 objets + 1000)

- 3 Canons français de 12 livres (2M99A2-188, 2M5C1-18)
2 Pierriers (2M99A5-97)
1 Chandelier de pierrier (2M5D2-164)

Accessoires

- 1 Affût de canon de 12
1 Roue d'affût de canon de 12
1 Sous-bande d'affût de canon de 12
2 Roues d'affût de canon de 6
6 Brides de renfort de roue d'affût de 6
1 Cuiller à poudre en cuivre et bois (6 livres)
4 Bouchons en bois (de corne à poudre?)
3 Entonniers à poudre en cuivre

Munitions²⁸

- 538 Boulets français
15 Boulets anglais (2M99A5-769)
53 Boulets ramé français
2 Boulets ramés britanniques
15 Boulets étoilés
3 Boulets maillés

²⁸ Les numéros d'inventaire de boulets sont trop nombreux pour être listés ici.

- 56 Petits boulets de fer (grappe ou pierrier)
- 14 Petits boulets de plomb (grappe ou pierrier)
- 6 Grenades à main et 3 fusées (2M99A2-148, 2M99A3-26, 2M99A4-122)
- 58 Bombes à mortier et 3 fusées (2M99A4-51)
- >1000 Mitraille de plomb
- 4 Gargousses (sacs)
- 4 Sacs contenant un boulet maillé ou étoilé (2M99A4-201, 2M114B1-31, 2M116A1-37, 2M99A4-200, 2M114A1-84)

2.1.2 Armes et accessoires

Armes à feu portatives (31 objets)

- 11 Fusils grenadiers (2M99A4-106, 2M99A4-107, 2M99A4-160)
- 10 Pistolets de cavalerie modèle 1733-1734 (2M25C1-2, 2M29A1-8, 2M3B3-25, 2M4A2-17, 2M99A2-36, 2M99A4-159, 2M25C1-4, 2M99A4-144)
- 2 Fusils militaires modèle 1728 ou de marine.
- 2 Fusils *Long Land* anglais (2M99A2-114)
- 1 Tromblon fragmentaire (2M99A5-346)
- 5 Canons de fusil (2M17D1-18, 2M2D3-115, 2M99A5-54, 2M27D1-9)

Munitions

- Balles de fusil en plomb (2M17A1-32, 2M16B1-59, 2M99A2-155, 2M19A1-56, 2M99A4-44, 2M19A1-104, 2M99A4-56, 2M99A5-465)

Accessoires supplémentaires (16 objets)

- 1 Plaque de couche de fusil
- 1 Douille de baguette de fusil
- 1 Fleuron de sous-garde
- 1 Calotte de pistolet
- 1 Pontet de sous-garde de pistolet
- 1 Porte baguette de pistolet
- 10 Pierres à fusil (2M114A1-85, 2M25C2-2, 2M99A3-52, 2M9B2-23, 2M9B2-24, 2M103A1-18, 2M106E1-13, 2M110A1-83, 2M19A1-76, 2M103C1-11, 2M19A1-75)

Armes blanches (27 objets)

- >10 Sabres d'abordage avec pontet simple
- 7 Épées « à la mousquetaire »
- 1 Hache d'abordage
- 3 Fourreaux d'épée
- 1 Fourreau de baïonnette
- 3 Dards de fourreau
- 2 Intérieurs de fourreau en bois

2.2 Vêtements, parures et accessoires

Chaussures de cuir (730 objets)

- 726 (770) Chaussures à trépointe neuves
- 1 Paire de botte *Full Wellington* anglaise

- 2 Semelles
- 1 Jambière

Tissus divers (68 objets)

- 1 Boucle de ruban de soie
- 2 Rouleaux de ruban de soie
- Autres types....

Tricots divers (25 objets)

- 2 Tuques de laine tricotée main
- 5 Bas de laine tricotée main
- 2 Bas de laine tricotés machine
- Autres...

Boucles (53 objets)

- 28 Boucles de chaussure (ou culotte), en laiton et en étain
- 4 Accessoires liés : pinnules et autres fragments
- 11 Boucles de genoux en laiton, dont 9 boucles carrées identiques (dont 2M17B1-33).
- 2 Boucle de jarretières en argent (2M5A1-13).
- 6 Boucles de sangle
- 1 Anneau de ceinture en alliage cuivreux (2M16B1-55).

Boutons et attaches (57 objets)

- 4 Boutons d'étain coulés (2M2C5-1; 2M4A2-10; 2M99A2-53; 2M99A5-137)
- 31 Boutons métalliques autres
- 5 Boutons deux pièces en laiton emboutis (2M2D7)
- 1 Bouton en os (2M23B1-18)
- 2 Boutons en cuir (2M17A1-86, 2M17A1-87 et 2M38D1-5)
- 6 Boutons en bois décoré de fil (2M99A5-212)
- 1 Bouton en bois en forme de bâtonnet (2M99A2-63)
- 4 Boutons de manchette en laiton et étain (absents de l'étude de S. Davis)
- 2 Agrafes en laiton (2M6C1-2 et 2M99A5-323)
- 1 Canevas en plomb pour filer les boutons (2M99A5-304)

Bijoux (5 objets)

- 1 Bague « de Jésuite » en laiton (2M16B1-50).
- 1 Médaille religieuse en laiton (2M16A1-8).
- 1 Plaque de talon en laiton, décoré d'un coeur (2M38D1-2).
- 1 Paire de pincettes d'uniforme en alliage ferreux (2M25A1-27).
- 1 Bonbonnière en cuivre (2M41A1-3)

Peignes (19 objets)

- 15 Peignes à un rang en os et corne (2M4A2-2; 2M19A1-31; 2M19B1-47; 2M22C1-10 et 13; 2M111A1-4 et 13; 2M112A1-7; 2M114A1-16, 17, 18 et 19).
- 4 Peignes à deux rangs en buis (2M99A1-11; 2M99A2-7; 2M99A3-11; 2M112A1-6)

2.3 Ustensiles de consommation et accessoires

2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments

Ustensiles de table (29 objets)

- 7 Couteaux pliants (12 écailles) (2M2E1-18; 2M5A2-4; 2M9B2-23; 2M16B1-24; 2M17A1-69, 2M17B1-39; 2M99A2-14; 2M104B1-19; 2M114A1-15 et 67).
- 1 Grand couteau (manche octogonal)
- 1 Grande fourchette (manche « en pistolet ») (2M99A1-24)
- 8 Cuillers de table, 6 en étain et 2 en bois (2M2A1-25; 2M2B1-16; 2M3A1-47; 2M3C1-11; 2M4B2-9; 2M19B1-60; 2M23C1-5; 2M99A2-5; 2M99A5-191).
- 11 Cuillers à thé en étain, identiques (2M2A1-26; 2M2A2-2; 2M5A1-30, 31 et 32; 2M5B1-35; 2M5B2-11, 12, 22 et 34, 2M19A1-62).
- 1 Cuiller à thé [intrusive]

Ustensiles de cuisine (13 objets)

- 2 Louches hémisphérique en feuille de cuivre (sans manche) (2M7C2-3; 2M9C2-28)
- 3 Poignées d'ustensile de cuivre (3 types) (2M1D1-14)
- 1 Broche à viande en fer forgé (2M6B4-3)
- 1 Écumoire en cuivre forgé (2M110A1-29)
- 1 Fourchette à longues dents en acier [intrusive] (2M99A1-24)
- 1 Anse de bouilloire à thé ou « bouilloire des Indes » (2M99A4-95)
- 4 Chantepleures d'alliage cuivreux (cannelles) (2M110A1-41; 2M116C1-3 et 5; 2M99A4-77)

2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac

Pipes et accessoires (338 objets)

- 328 Pipes anglaises marquées « R. Tippet »
- 7 Pipes à effigie
- 1 Pipe marquée « TD »
- 1 Tuyau décoré à la molette
- 1 Tabatière en cuivre et en laiton (2M2B2-11)

2.4 Contenants

2.4.1 Les contenants en terre cuite commune

Terre cuite commune (1086 objets)

- 310 Terre cuite blanchâtre à glaçure plombifère verte – style de Sadirac (M 1.1.2.4; Gusset : T.C.G. 11.1)
- 505 Terre cuite rouge, engobée de blanc et vernissée, à vert et brun – style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.3 ; Gusset : T.C.G. 102.1)
- 27 Terre cuite rouge vernissée, à décor de pastillage blanc - style du Midi toulousain (Giroussens) (M 1.1.3.4 ; Gusset : T.C.G. 101.1)
- 86 Terre cuite grossière rouge à glaçure incolore rudimentaire - style du Midi toulousain (Lomagne) (M 1.1.2.8 ; Gusset : T.C.G. 12.1)
- 101 Terre cuite rouge engobée de blanc et vernissée, à décor vert et brun – style du Midi toulousain (Lomagne) (M 1.1.3.3 ; Gusset : T.C.G. 105.1)
- 53 Terre cuite rouge à glaçure brune au manganèse – style de Ligurie (M 1.1.2.1 ; Gusset : T.C.G. 107.1)
- 1 Terre cuite rouge à décor à l'engobe blanc et glaçure plombifère transparente – style de la vallée du Rhône (M 1.1.2.6 ; Gusset : T.C.G. 103.1)
- 1 Terre cuite rouge engobée de blanc et vernissée, à décor à sgraffito – style de la vallée de l'Huveaune (M 1.1.3.6 ; Gusset : T.C.G. 103.2)
- 2 Terre cuite grossière rosée à glaçure incolore tachetée - style de Vallauris (M 1.1.2.3 ; Gusset : T.C.G. 13.1)

2.4.2 Les contenants en faïence

Faïence anglaise (156 objets)

Faïence émaillée anglaise décorée bleue et rouge, à motif de dragon et à sgraffito - de Bow, de Lambeth ou de Liverpool (M 1.2.1.2).

- 156 Bols « à dragon »

Faïence française (46 objets)

Faïence émaillée française – style de Rouen (M 1.2.1.1, type 1).

- 1 Plat creux à bord en volute et décor polychrome, style de Rouen (2M113A1-3)

Faïence française – style de Moustier (M 1.2.1.1, type 2).

- 2 Récipients à fond plat (assiettes?) à décors de lambrequin (2M99A4-1 et 2M113A1-3), peut-être de Moustier.

Faïence du Sud-Ouest de la France (M 1.2.1.1).

- 2 Assiettes plates à décor central géométrique bleu (2M9B1-2, 2M102D1-1), probablement de Montauban.
2 Plats de service à décor bleu de lambrequins et motif géométrique central, probablement de Montauban ou de Bordeaux (2M5B1-1).
1 Plat creux quadrangulaire (2M45A1-1), peut-être de Montauban.
1 Pichet à décor orangé floral sur le col et de lignes verticales sur la panse (2M7B1-7), peut-être de Montauban.

Faïence émaillée française de provenance indéterminée (M 1.2.1.1).

- 3 Assiettes plates (2M23D1, 2M23B1-1)
2 Plats de service (2M5B2-1, 2M2A2-10)
1 Assiette ou plat de service (2M4D1-15)
1 Soucoupe (2M5C3-2)
6 Bols (2M4C1-29, 2M8C1-1, 2M110B1-2, 2M105D1-10, 2M99A4-2 et 2M25B2-1)
1 Plat creux (2M45A1-1)
2 Couvertures de soupière (2M105D1-1 et 2M104D1-1)
2 Pots à pharmacie (2M2A3-1)
2 Pot de chambre (2M99A4-4 et 2M17A-2)
2 Bassine ou pot de chambre (2M102B1-4, 2M105B1-2)
9 Formes creuses non identifiées (2M1A3-1, 2M6A3-2, 2M105E1-2, 2M2A1-10, 2M105B1-4, 2M102A1-1, 2M111B1-1; 2M106B1-1)

Faïence brune française (M 1.2.1.6).

- 1 Assiette à cul noir (2M1C2-1)
3 Couvertures en faïence entièrement brune (2M99A4-97, 2M19A1-63 et 2M106E1-11)
1 Soupière en faïence entièrement brune (sans no)
1 Forme plate non identifiée à cul noir (2M105B1-27)

2.4.3 Les contenants en porcelaine (1559 objets)

Porcelaine fine européenne à pâte tendre de Bow (Londres) (M 1.5.2.1)

- 33-43 Bols
14 Pots à café
5 Théières
4 Couvertures de théière

- 11 Sucriers
15 Couvertures de sucrier
1 Soucoupe
1 Pichet
2 Non identifiés

Porcelaine fine chinoise à pâte dure (M 1.5.2.5)

- 642 Bols
119 Tasses (avec une anse)
200 Bols à thé
344 Soucoupes
98 Assiettes plates
48 Assiettes creuses (à soupe)
6 Théières
7 Pichets
9 Couvertures

2.4.4 Les contenants en grès

- 1 Coupe d'amitié en grès fin à glaçure au sel anglaise (2M110A1-91, 2M115A1-59)
1 Contenant en grès (2M19B1-78)
1 Bol en grès fin (2M6A3-12)
1 Écuelle en grès fin (2M99B3-12)

2.4.5 Les contenants en verre

Verre vert foncé (199 objets)

- 186 bouteilles à vin anglaises
4 bouteilles à vin françaises
4 flacons à casier
1 bouteille octogonale de tabac à priser
2 flasques de poche en verre ambré
1 fiole
1 gourde

Verre incolore au plomb (38 objets)

- 30 flacons à casier anglais
8 verres à vin anglais

Verre incolore sans plomb (856 à 1001 objets)

- 855 à 1000 verres à vin français
1 gobelet en verre gercé

Verre teinté bleu-vert français (21 objets)

- 1 « Carafon » ou grande bouteille cylindrique à long col et goulot étroit
5 Flacons carrés à casier du type « à bouchon »
10 Flacons cylindriques à long col et goulot étroit
3 « Jarres » ou bouteille à large goulot évasé
2 Fioles cylindriques (d'apothicaire ?)

2.4.6 Les contenants de métal (55 objets)

Contenants de table

- 2 Assiettes d'étain française identiques à marli large (2M17B1-40 ; 2M19A1-32)
 1 Assiette d'étain anglaise (Thomas Ellis, Londres, 1721-1765) (2M110D1-1).
 2 Écuelles d'étain (2M16A1-32; 2M20B1-6 ; 2M22C1-4)
 1 Gobelet à pied/coupe d'étain (2M20B1-5)

Contenants de cuisine

- 11 Marmites de laiton (2M17B1-41; 2M19A1-50; 2M20B1-15; 2M23B1-5 et 13, 2M26D1-8; 2M99A4-61 et 62, 2M115B1-15)
 3 Marmites de cuivre étamé (2M2B2-33/34/40; 2M23A1-15; 2M23D1-12; 2M99A4-59).
 5 Couvercles à poignée ou poêle à frire, 3 en cuivre et 2 en laiton (2M17B1-20; 2M20B1-16; 2M26A2-9/11; 2M116C1-11).
 23 Couvercles plat circulaires en cuivre à bouton en laiton
 3 Marmites à 3 pieds en fonte de fer (2M15A1-18; ? ; ?).
 4 Tamis de 3 types différents, en feuille de laiton (2M5D2-25; 2M7D4-3/4; 2M17A1-34; 2M19B1-55; 2M107A1-12).

2.4.7 Les contenants en bois (29 objets)

Tonnellerie

- 9 Tonnelets de mitraille (2M99A4-39, 2M2A2-29, 2M99A2/75-1974-2M et 2M99A2/76-4817-2M)
 1 Tonnelet de clous (76-4811-2M)
 1 Quintal de porc salé (75-3521-2M)
 1 Baril de balles de mousquet (2M99A5-690)
 2 Quarts (?) (75-1789-2M et 75-1790-2M)
 2 Barriques (?) (75-1799-2M et 75-5918-2M)
 2 Bidons (s.n.)
 3 Seaux (s.n.)
 4 Baquets ou gamelles (75-995-2M; 2M99A5-561; 2M402-75-1738-2M; 77-2612-2M)
 1 Baril à poudre avec bourse en cuir (?) (s.n.)
 1 Grand contenant ouvert non identifié (5-1674-2M)
 339 Fragments non identifiés

Autres contenants

- 1 Caisse en chêne fragmentaire (fond ou dessus renforcé de bandes de fer) (2M5C2-245)
 1 Tranchoir

2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur

Briques (479 objets)

- 309 Briques, type A. Mince et rectangulaire : 24 x 12 x 2,5 cm
 66 Briques, type B. Mince et rectangulaire : 21,5 x 10 x 3 cm
 8 Briques, type C. Mince : ? x ? x 3,5 - 4,0 cm
 53 Briques, type A, B ou C
 43 Briques, type D. Petites et rectangulaires : 18 x 8,5 x 4 cm
 10 *Briques intrusives.*

2.6 Éclairage et accessoires

Éclairage et accessoires (14 objets)

- 1 Chandelier à poignée en laiton (2M99A2-12)
 2 Chandeliers à pied de laiton identiques (2M99A2-13 et 2M116C1-19)
 1 Mouchettes de laiton (2M99A2-11)
 1 Porte-mouchettes vertical de laiton (2M116C1-4)
 1 Porte-mouchettes de laiton (2M35B1-1)
 8 Chandelles en paquet (2M8B1-9, 10, 11, 14, 2M8B2-9, 10, 12, 2M16A1-30)

2.7 Loisirs

Jeux (2 objets)

- 2 Jetons en bois (2M2B2-11; 2M4D1-28)

2.8 Objets symboliques et économiques

Objet religieux (1 objet)

- 1 Médaille en laiton (2M16A1-8)

Autres objets potentiellement liés au culte (15 objets)

- 2 *Chandeliers de laiton identiques (2M99A2-13 et 2M116C1-19)*
 1 *Mouchettes de laiton (2M99A2-11)*
 1 *Porte-mouchettes vertical de laiton (2M116C1-4)*
 8 *Chandelles en paquet (2M8B1-9, 10, 11, 14, 2M8B2-9, 10, 12, 2M16A1-30)*
 1 *Coupe en étain ou petit calice (?) (2M20B1-5)*
 1 *Bague de jésuite en laiton (2M16B1-50).*
 1 *Boîte à tabac hollandaise en cuivre et laiton (2M2B2-11)*

2.9 Outils, métiers et instruments

Matelot (11 objets)

- 6 Poignées de couteaux pliants (écailles) (2M99A2-14, 2M5A2-4)
- 1 Couteau pliant en os (écaille) (2M114A1-67)
- 1 Étui de couteau en cuir (2M6B5-12)
- 3 Balais ou fagots de brindilles ligaturés (2M2C2-43, 2M2D3-164, 2M5B2-47)

Pêche : matelots et pilote (5 objets)

- 3 Foënes de fer (à 5 ou 7 pointes) (2M5C3-254, 2M5D3-10, 2M99A5-117)
- 1 Foëne ou harpon (2M99A5-293)
- 1 Poids de filet (2M1A2-27)

Soldat (61 objets) (*Voir la section 2.1*)

- 12 *Fusils grenadier*
- 2 *Fusils modèle 1728*
- 2 *Fusils Long Land anglais*
- 12 *Pistolets de Cavalerie-Dragon, modèle 1733-1734.*
- 1 *Tromblon*
- *Plusieurs pièces de fusils et de pistolets*
- 10 *Pierres à fusil*
- 17 *Épées et sabres de 2 types.*
- 1 *Hache d'abordage*
- 2-4 *Bouchons de corne de poudre*

Canonnier (8 objets) (*Voir la section 2.1*)

- 1 *Cuiller à poudre en cuivre, sans manche* (2M99A4-109)
- 4 *Bouchons de corne à poudre ?* (2M5B2-10, 2M99A2-9, 2M99A3-13, 2M99A5-135)
- 3 *Entonnoirs de cuivre en tube* (2M2B3-5, 2M2A3-84, 2M5D2-157)

Charpentier / menuisier (64 objets)

- 2 Fers à refendre (2M4D2-20 et 2M5D2-153)
- 2 Haches (fer) (2M2D3-193 et 2M2A3-187)
- 2 Haches avec manche (2M99A5-177 et 2M99A2-146)
- 1 Pioche avec manche de bois (2M2A3-250)
- 1 Manche d'outil (2M2A3-246)
- 2 Scies de charpentier (à une main)(2 fers et 2 poignées) (2M10A1-11, 2M2E1-11, 2M99A2-79 et 2M99A5-233)
- 5 Scies à chantourner (poignées) (2M2A3-34, 2M99A5-139, 2M2D3-163, 2M99A2-62 et 2M99A5-406)
- 1 Egoïne de fer (2M5B2-67)
- 8 Rabots divers (2M5C1-26, 2M99A1-12, 2M99A5-155, 2M99A1-13, 2M99A5-311, 2M99A5-154, 2M99A5-153 et 2M106F1-9)
- 5 Poignées latérales de rabots (2M19A1-68, 2M99A1-29, 2M99A2-24, 2M99A2-72 et 2M99A2-110)

- 1 Couteau à marquer (poignée) (2M99A2-84)
- 1 Gouge (2M2A3-173)
- 4 Ciseaux à tourner (poignée) (2M6B5-11, 2M99A2-48, 2M2A1-23 et 2M6B6-5)
- 1 Tarière (pointe) (2M5B2-66)
- 5 Tarières (poignées) (2M5D2-71, 2M99A2-76, 2M5B1-32 et 2M5B1-36 et 2M99A3-38)
- 4 Vrilles (poignées) (2M15B1-7, 2M22A1-10, 2M110C1-11 et 2M113A1-61, 2M99A1-8, 2M99A5-119, 2M5B2-35 et 2M99A5-129)
- 1 Maillet de bois (fragment) (2M43D1-1)
- 3 Maillets de fer (2M99A2-113, 2M99A5-235 et 2M5B1-235)
- 2-3 Marteaux (manches) (2M116B1-9, 2M116C1-23 et 2M2A3-168)
- 1 Règle-équerre en bois (avec un pivot en laiton) (2M40A1-5)
- 1 Pierre à affûter (fragment) (2M1A2-32)
- 1 Pierre à aiguiser (2M3B1-16)
- 2 Lames d'outils non identifiés (2M2A3-183 et 2M2A3-147)
- 8 Manches d'outils non identifiés (2M99A2-77, 2M2A3-183, 2M2E1-12 et 2M5C1-25)

Calfat (17 objets)

- 1 Maillet de calfat (2M20A1-10)
- 7 Têtes de maillet de calfat (2M5C1-13, 2M99A2-35, 2M99A2-40, 2M99A2-121, 2M99A5-306, 2M3B1-19)
- 8 Fers de calfat (2M5C3-251, 2M5C3-250, 2M5B2-30, 2M5C3-252, 2M5C3-253, 2M5C3-35, 2M2D3-116 et 2M5B2-7)
- 1 Tête de "pinceau à noircir" ou guipon (2M2B3-2)

Tonnellier (4 objets)

- 2 Têtes de doloire en fer ou acier (2M5C1-72, 2M5D2-30)
- 1 Herminette (2M99A5-236)
- 1 Fer de plane (2M4D1-26)

Voilier (9 objets)

- 1 Maillet (fragment de tête) (2M47A1-1)
- 1 Maillet à épissure (2M99A2-25)
- 1 Poucier (2M99A5-180)
- 1 Boîtier à aiguille (2M99A5-344)
- 2 Alènes (poignées) (2M99A2-6, 2M106F1-10)
- 2 Dés à coudre en laiton (2M8A2-2; 2M99A5-190)
- 1 Bobine de fil (2M99A2-8)

Armurier/forgeron (6 objets)

- 1 Soufflet (plaque) (2M99A3-56)
- 1 Pincés en fer (2M4C1-43)
- 1 Poinçons à manche de fer (2M2A3-188)

- 2 Ciseaux à chaud (2M4D2-21)
- 1 Étau de fer ou d'acier, fixe (2M99A4-118)

Commis ou officier (4 objets)

- 2 Taille plume (écaille en bois) (2M16B1-24 et 2M17A1-69)
- 1 Taille plume (écaille en os) (2M17B1-39)
- 1 Taille plume (écaille en corne) (2M114A1-15)

Commis ou chirurgien apothicaire (26 objets)

- 3 Plateaux de balance en laiton (2M114A1-15, 2M2B2-54 et 2M113B1-24)
- 1 Poids de pile à godet de 1 livre (s.n.)
- 1 Poids en fer « rafistolé » (2M5D1-10)
- 1 Poids d'ajustement en plomb (2M5C1-32)
- 16 Poids de "Marc de Troyes" en plomb (2M4C1-16, 2M4A2-15, 2M1C1-14, 2M99A4-79, 2M4D2-11, 2M116D1-15, 2M99A4-104, 2M4C1-23, 2M116D1-16, 2M4D1-27, 2M5C1-27, 2M99A4-78, 2M16A1-21, 2M110A1-88, 2M5C2-4 et 2M16D1-17)
- 4 Cannelles en laiton anglaises

Arrimeur (1 objet)

- 1 Coin d'arrimage (2M5D2-154)

Cuisinier (1 objet)

- 1 Four
- *Ustensiles de cuisine et marmites (?)*

Chirurgien apothicaire (9 objets)

- 1 Mortier de marbre (2M6D1-7)
- 1 Mortier de bronze (2M22D1-4)
- 1 Pilon de bronze (2M23D1-6)
- 1 Clystère en étain (2M19A1-57, 2M116C1-13, 2M99A5-197)
- 5 embouts de clystère

Autres articles du chirurgien apothicaire :

- 7 *Plats à barbe*
- 2 *Pots à pharmacie (2M2A3-1)*
- 2 *Petites fioles cylindriques en verre bleu vert*
- 1 *Fiole en verre vert foncé*

Navigation : officier et pilote (4 objets)

- 1 Bâton de Jacob (2M42A1-3)
- 1 Compas de laiton (2M4C1-26)
- 1 Fragment de renard (2M113A1-64)
- 1 Boîte de compas en bois ? (2M17B1-26)

Prêtre (?) (Voir la section 2.8)

- 2 *Chandeliers de laiton (2M116C1-4 et 2M116C1-19)*

- 1 *Mouchette de laiton (2M99A2-11)*
- 1 *Porte-mouchette de laiton (2M99A2-13)*
- 8 *Chandeliers en paquet (2M8B1-9, 10, 11, 14, 2M8B2-9, 10, 12, 2M16A1-30)*
- 1 *Coupe en étain ou petit calice (?) (2M20B1-5)*

Trésor (?) (Voir la section 2.6)

- 2 *Chandeliers de laiton (2M116C1-4 et 2M116C1-19)*
- 1 *Mouchette de laiton (2M99A2-11)*
- 1 *Porte-mouchette de laiton (2M99A2-13)*
- 4 *Cannelles en laiton d'origine anglaise (marquées "G. Spencer")*

2.10 Quincaillerie d'architecture**Quincaillerie du navire (31 objets)**

- 2 Chevilles à mortaise (2M5D1-8)
- 1 Cheville à organeau (2M7C)
- 2 Chevilles à anneau, à canon (2M7C1-26)
- 2 Cheville à anneau autobloquantes (2M8B2-7)
- 5 Crochets fixes à épaule, dont deux avec un anneau mobile (2M2A2-6; 2M5D2-139; 2M5D2-156; 2M4D1-4)
- 11 Broches à anneau mobile, l'un triangulaire (2M7C1-25; 2M5D2-13)
- 4 Crochets « à poulie » (avec bague métallique circulaire mobile) (2M7C1-24).
- 2 Bandes métalliques de jas d'ancre (2M1A1-17)
- 1 Essieu d'écubier (2M3B3-52)
- 1 Aiguillot de gouvernail

Quincaillerie d'architecture (autre) (76 + 10 000 objets)

- 5 Charnières (2M2A, 2M5B/D)
- 3 Crochets (2M5)
- 1 Broche carrée (2M7D)
- 67 Clous divers (42 en 2M5 et 18 en 2M99)
- 10 000 Clous de 4 pouces (2M114A)

3.0 ÉCOFACTS DIVERS

Aucun

ANNEXE 2.

Rapport de mer du capitaine de la *Dauphine*

Dudit jour douzième Jour de decembre 1704
devan ms le lieutenant particulier presan Mr le procureur du Roy

A comparu Le sieur Michel du Boccage capitaine de la fegatte du Roy nommée La Dauphine du havre du port d Environ trois cent tonnaux armée de 30 Canons Scavoir dix de huit douze de six & huict de quatre livres de balles aveq quatre pierrier & 182 hommes d'Equipage Lequel capitaine a declaré avoir fait voile de Brest a sa derniere relasche le 18^e 9bre pour continuer sa Course Sur les Ennemies de l'Etat ce faisant le 19^e dudit mois dix lieues a louest douessant Il a rencontrée un vaisseau Corsaire Flessinguois de 40 pieces de Canon et sestan aprocher a la portée de la Mousquetterie li se livrerent un Combat qui dura trois heures puis Se quitterent duquel Combat le declarant a Eu deux hommes de son Equipage Estropies Ses voilles Et Maneuvres beaucoup Endommagées. Le 29^e dud mois au matin Il Eu Connoissance dun navire auquel ayan donné chasse Joint Et reduit Etan navire anglois chargé de troupe pour lisbonne Escarte d'Unes flotte de Cen navire qui alloient audit lieu porter des troupes Escorter de Six vaisseaux de guerre declare quen faisant la reduction de ce navire Lequipage duquel ayan pris Lepouvante abandonnerent leur gouvernail Et vint aborder la fregatte du declarant enfonca la batterie du pont Six allonge de revers ce qui fut a la haste fortifié de courbes pallance.... Pour Empescher leau d'Entrer la Mer Etant fort grosse auquel temps une fregatte de St Malo nommée Le Duc de Bretagne paru Et rangeant le declarant, Il luy Indiqua un autre vaisseau auquel il donna Chasse & le prist a la veue du declarant et se trouva un navire anglois chargé [de vivres pour = dans l'interligne] pour Lisbonne, lequel fut amarinné par laditte fregatte le duc de Bretagne ainsi que le declarant avoit fais la premiere don Il prist dans son bord vingt prisonniers anglois puis Envoyèrent Ses prises avecq ces officiers & Equipage a la premiere coste de France. Ensuite Il se leva une tourmante de vent qui dura trois Jours Enfonca leur voilles Et fatigua beaucoup Lequipage du declarant rendit laditte fregatte fort Eveuse et furent contrainct de tenir a la cape

Le 3^e du presan mois a 5 heures du soir Il Eu connoissance dun vaisseau auquel il donna chasse et lobserva jusque au landemain quil le prist estant un navire anglois venant des Barbades chargé de Sucre et Cottons du port d environ 160 tonnaux, Le mesme jour Il prist Un autre battimant brigantin anglois venant de Monsarac charge de sucre & Indigo quil amarina Et conduissant les deux prises en les remorquant forcant de voilles pour les mettre au premier port qui estoit Celuy de brest pour sy retablir Le 6^e de cedit mois Il rencontra la fregatte la Ste anne de st Malo avecq une prise angloise aussi chargée de sucre par ce renfort Il quitta la remorque de Sedit prises pour Se Conde... Ensemble Et se deffandre en cas de rencontre ce qui arriva le lendemain 7^e quil rencontrere trois Corsaire flessinguois de 30 a 40 canons qui leur donnere chasse desquelles Il deffandirent leurs prises & continuerent leur route par un temps de grosses brumes Jusques a la Terre Douessant qu'ils decouvrirent le 9 au matin par une Esclaircie les vens Etant a Lest Sudest les Mis hors de pouvoir le doubler pour aller a Brest ou estoit leur Dessein dans ce temps. Ils se trouverent entoures de gros vaisseaux de guerre qui par leur signaux Se firent connoistre pour Ensemies, lun desquels flessinguois de 44 pieces vint enlever la premiere prise du declarant

apres en avoir Essuyé plusieurs coups de canons enfin apres les avoir Evittés & conserve Ledit brigantin qui estoit son autre derniere prise qui prist au Cables par la contrariette du vent fut contraint d'entrer dans la Manche et arriva le 10^e au soir [au Cap Frehelle = dans l'interligne] y mouilla pour passer la nuit le landemain 11^{me} Estant forcé de relascher a Saint Malo tam pour y mettre leur prisonniers Et leur prises & racommoder laditte fregatte afin de la remettre en Etat de Continuer Sa Course Et pour entrer avecq toutes Surettés avant dapareiller il fit tirer du Canon Et mettre Son pavillon en bernés pour avoir Un pilote apres quoy est venu a son bord un batteau commandé par Noel Choyel dudit port de st Malo qui promis au declarant de ly faire Entrer sans danger pourveu quon Eust Suivy ses ordres auquel Effet Ils apareillerent Et oubs la Conduitte dud pilote estant parvenus pres de la roche nommée le Biron quil failloit ranger tout pres acause des autres pierre dangereuse qui en Sont peu Eloignée, les vens qui Estoient au Suroist estant venu tout a coup au Sud porta laditte fregatte sur une roche basse Soubs leau nommée les Louvras Soubs le vent de cele du Biron a la moitié de la longueur d'Uncable Sur laquelle ayant touché ou laditte fregatte Sarresta tout dun coup quoy quen mesme temps le declarant Eust fait Jetter a la mer pour Salleger ses Canons Et couper les mats & fait tout ce quil Estoit possible pour Eviter le naufrage Mais laditte fregatte a Incontinan remply deau et Coullée ou le declarant Et Son Equipage auroient pery Sils navoient Estés promptement Secouru tam par lesquipage de leur prise qui avoit heureusement [avoit = dans l'interligne] entrer que par plusieurs batteaux qui Vinrent a leur secours. Dans lequel Naufrage laditte fregatte a esté entierement couverte de la mer Sans que le declarant Ses officiers ny Equipage ayent pu rien en sauver des aparoux Ustancilles, leurs bardras ny [mesme = dans l'interligne] aucun papiers.

Adjoute que lors de la rencontre dudit vaisseau flessinguois quilz combattirent Comme dit ici ils estoient en compagnie de deux corsaire de st Malo Nommé le duc de bretagne Et Lambuscade, lesquels pendant ledit combat resterent l'arriere [Seulemant = barré] le duc de bretagne aprocha Sur la fin du Combat et tira Seullemant deux vollées audit navire Enemy quilz avoient pu reduire Sy lesdittes deux autres fregattes de St Malo avoient bien Soutenu, Et qua l'Egard dudit noel choyel pilote malgré la Contrariette du vent Il ne fist aucune manœuvre pour Eviter le danger dudit naufrage ayant peut faire mouiller les ancre qui estoient toutes parées pour Eviter latouchement de laditte pierre des Louvras qui devoit connoistre

Lecture faite audit Sieur du boccage de son presant raport en presence du Sr David gautier second capitaine Le Sieur fontenoy prudhomme premier Lieutenant du Sieur Charles Broallin second Lieutenant Dusieur Jean Duval du manoir Enseigne Le sieur francois Roger Escrivain dr Roy

leur tous officiers majors de laditte fregatte la Dauphine lesquels par leur Sermant pris Entre Requis Ils ont chacun dit Et affirmée que le contenu audit raport Est véritable & precise.....

Et ont Signé, interligne de vivres pour au cap Frehelle, audit mesme approuvé canelle de lisbonne Les nous, nous, ny, ny Seulemant reprové

(Source : Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine, La *Dauphine* 9B 517, f° 78-80).

ANNEXE 3.

État des vivres munitions et marchandises chargées dans le navire l'Aurore

« Etat des vivres munitions et marchandises chargées pour le compte du Roy, en conséquence des ordres de M. de Rostan Commissaire General de la marine ordonnateur a Bordeaux, arrimés et évalués par Larauza arrimeur juré de cette ville dans le navire L'Aurore appartenant a Mrs. Lamalétie La Tuillière & Comp.^e negociants de cette ville prêt à partir pour le Canada sur le commandement du Sr francois Desmortier.

Scavoir

Qt	Poids net	Tx	32 ^e
Vivres et souliers fournis par les Sieurs Desclaux et fils ainé et Bethmann et Imbert et compagnie en conséquence de leur traité du 4 janvier 1760x			
400	barils de farine minot de la fabrique de Tounac en Quercy	71980	
50	id... de celle de Daché de Nérac	8698	
870	id...farine entière de celle de Merle d'aiguillon		
		154934	
50	Id... de celle Daché de Nérac	9670	
30	id...de diverses fabriques	5700	
1400	barils pesant net	250982	à 8 barils au ton. 175
20	tonneaux vin rouge de S. Macaire		20
250	tierçons cochon salé pesant net	50000	à 6 au ton. 41 21
63	barils boeuf salé		à 8 au ton. 7 20
50	tierçon eau de vie veltant ensemble 848 v.		à 6 au ton. 8 10
50	ancres id..... 200 veltes		à 20 au ton. 3 16
70	ancres graisse pesant ensemble	3570	à 20 au ton. 3 16
4	demy barriques graisse pesant ensemble	971	à 8 au ton. 1 8
6	demy barriques saindoux pesant ensemble	972	à 8 au ton.
30	barils pois verts pesant ensemble	5490	à 8 au ton. 3 24
4	boucauds jambon pesant ensemble	4088	à 24/32 3
4	futailles souliers contenant ensemble 1056 paires		à 24/32 3
	armes venues de Charleville		18/32 6 6
11	Caisses contenant ensemble 330 fusils		
Munitions et marchandises venues de Rochefort			
300	quintaux de poudre de guerre en 300 barils évalués		10 qtx au ton. 30
80	bombes de 8 pouces pesant chacune		15 qtx au ton. 2 11
15	milliers de balles de plomb de 18 à 22 en 76 barils à 20 quintaux au tonneau cy		20 qtx au ton. 7 16
800	boulets de 8)	72	20 qtx 3 19
200	boulets de 4)	qtx	au ton.
1194	paires de souliers en 9 barriques		
1142	gilets en 13 barriques		20 qtx au ton. 7 16

638	paires de bas en	3 barriques			
6183	aunes Dourgne en 17 balles dans chacune				
1/12	desquelles il y a 3 couvertures d'emballage de				
	Toulouse		à 18/32	9	18
1285	aunes de mazamet en 3 bales avec 3 couvertures				
7/12	id.		18/32	1	22
27921/2	aunes de Molton en 7 balles avec 3 couvertures				
	id.		18/32	3	30
36493/4	aunes siamoise en 5/4 avec 4 couvertures dans				
	chacune des 4 balles cy contre		20/32	2	16
	134 d'un point 1/2				
	300 de deux points				
	450 de deux points 1/2				
	820 de trois points				
	430 de quatre points				
2134	couvertures en 18 balles avec 4 couverture				
	d'emballage dans chaque balle		24/32	13	16
278	aunes toiles de clocheterie en	1 balle			
16221/4	aunes toile meslée fort en	7 balles			
6691/4	aunes idem en	3 balles			
10491/2	aunes de clocheterie en	<u>3 balles</u>			
		14 balles	12/32	5	8
1812	aunes de carisi				
1881/2	aunes toile meslée fort				
4003/4	aunes Indienne grossière en 4 balles évaluées		16/32	2	
165	livres de fil de Rennes assorti en 1 balle				
332	aunes toile de Morlaix en 1/2 au. en 1 balle				
1781/2	aunes idem en 3/4 idem				
9803/4	aunes toiles S Jean en 2/3 idem en 4 balles				
	évaluées		12/32	1	16
113	livres laine rouge filée en 1 balle				8
20	canonnières à contenir 10 hommes				20
14	grosses couteaux bucherons grands et moyens en				10
	1 barrique				
500	livres de vermillon en petit sac d'1 livre dans un				8
	baril				
6	feilles scie de long)			
6	lames de scies assorties) en			
6	limes idem) 1			
6	tourne a gauche) caisse			2
26	grosses batefeu)			
11	douzaines de paires de bas)			
	d'Estame pour hommes)			
2	id. pour femme)			
5	cartons dentelle assortie) dans			
3	grosses croix à pierre) 1			8
3	pieds de Roy) barrique			
3	grosses de dés à coudre)			

3	grosses 1 douzaine de batefeu)				
11	chapeaux bordés simili or)				
25	“ “ d’or fin)	dans			
25	“ “ d’argent fin)	1			16
2	livres d’éméri pilé)	barrique			
1	grosse peignes d’ivoire)				
17	grosses peignes de buis)				
20	plumets assortis)				
101/2	grosses grelot assortis)				
6	6 livres coton filé)				
20	pièces sergette)				
151/2	aunes ecarlate bas pris)				
10	pieces galon large)	dans			
50	grosses boutons or et argent faux)	1			8
1/2	grosse lacets serrés)	balle			
21/2	grosses petits miroirs de fer blanc)				
4	grosses bombardres ou guimbardes)				
179	livres cloux à couvrir)				
1704	livres cloux à bateau)				
965	livres cloux à plancher)	en 12	20 qtx	2	13
881	livres cloux à barriques)	barils	au ton.		
191	livres cloux à bardeau)				
979	livres cloux à bardeau de 9 à 10 pouces)				
4899	livres				
32	petites chaudières pesant 15 livres)				
226	marmittes à chaudière de suivre rouge) étamées	les 4		8	10
	de 10 à 12 pots avec leur) casseroles en	articles			
	couvercle)				
25	chaudières de fer battu de 10 à 12 pots)				
15	marmittes de fer battu de 4 pots)				

Je sousigné arrimeur juré de cette ville certifie avoir arrimé par ordre de Monsieur de Rostan Commissaire Général de la marine ordonnateur dans le navire L’Aurore appartenant à Mrs Lamalétie La Tuillière & compagnie destiné pour le Canada les munitions, effets et vivres mentionnés au present lesquels encombrant en total trois cent quatre vingt tonneaux trente trente deuxièmes suivant l’évaluation que j’en ay fait en foy de quoy j’ay signé le present sixtuple a Bordeaux le vingt huit mars mil sept cent soixante

Larauza

Je sousigné françois Desmortiers capitaine du navire L’aurore de Bordeaux appartenant à Mrs Lamalétie La Tuillière & compagnie prêt à partir pour le Canada, reconnait avoir reçu dans mon bord par ordre de monsieur de Rostan commissaire general de la marine ordonnateur en ce port, les vivres effets et munitions mentionnées au present etat ou facture evalue tout ensemble a trois cent quatre vingt tonneaux trente trente deuxièmes d’encombrement que je promet de porter en Canada et remettre aux ordres de M. Bigot Intendant de la Nouvelle-France aud. lieu, sans exiger aucun fret attendu qu’il doit être payé icy par le Roy aux Sieurs Lamalétie La Tuillière & compagnie mes armateurs, de la remise desquelles vivres effets et munitions je m’oblige de rapporter décharge sauf les risques, périls et fortunes de mer, en foy de quoy j’ay signé le present sixtuple à Bordeaux le vingt huit mars mil sept cent soixante. De Mortier

veu par nous commissaire general
de la marine ordonnateur, Rostan.

(Source : Proulx, 1999 : pièce III, d’après Public Record Office de Londres, HCA 32, Liasses 165 et 243 : *Soleil et Aurore*).

ANNEXE 4.

Devis de construction d'une frégate de 24 canons, 1757.

“Bayonne 2 mars 1757

Devis d'une frégate de 24 canons de 12 en une batterie propre pour la course sur le plan de M Geffroy constructeur pour le Roy en ce port

Scavoir

Longueur de l'Etrave a l'Etambot	128 Pieds
Largeur au me gabarit	32..6 p ^{es}
Creux au me gabarit de dessus la Rablure de la quille a la ligne droite au dessus du Beauc	17..
Elancement d'etrange	14..
quete à l'Etambot	2..
longueur de la quille portant sur terre	112..

Cette fregatte n'aura qu'un Pont sur lequel seront places 24 canons de 12'' il y aura un gaillard derriere qui se terminera au dessus du grand Sept de drisse, et qui aura de hauteur contre le bord de Planche en Planche 5 pieds 7 pouces, et tout en arriere du Capestant de la fosse aux cables de 6 pouces et aura de hauteur à cet endroit 5 pieds et 6 pouces et tout en avant 5 pieds et 7 pouces.

Il y aura un Entrepont pratiqué au dessous du Pont et pris dans la calle qui aura une hauteur de Planche en Planche 5 pieds 2 pouces 6 lignes de l'avant à l'arriere et lié de même que le Pont, et pour aider cet Entrepont, on pratiquera entre la fourrure de Gouttiere et la serre Bauquiere du Pont de la Ste Barbe contre la cloison des etages pour y placer le gratefeux, au au dessus des Baues dans cette meme Ste barbe on placera des Rateliers pour les Escoffillons et Gargousses en avant contre les bittes il sera fait une cloison en travers pour la fosse au lion.

Dans la calle il y aura une Archipompe autour du pied du grand mat dont les montans et bordages qui doivent en faire le revêtement seront de chaine, en avant de cette archipompe sera le Parquet à boulet qui sera contigû a cette Archipompe il y aura une Plateforme pour la distribution des vivres et une Ecoutille pour y descendre les futailles dans la calle, en arriere de cette Plateforme à vivres de chaque coté seront les Souttes a Pain avec un corridor au milieu pour la communication de l'Ecoutille aux vivres a la soutte a Poudre mais on doit observer que ces souttes doivent avoir plus de hauteur que la Plateforme aux vivres en arriere des souttes à Pain sera la soutte de rechange du me Canonnier ou il sera la communication de la Ste barbe, en dessous des souttes à Pain sera la soute a poudre avec une archipompe pour y placer un fanal, en arriere des souttes à pain le long de bord on laissera une espace convenable pour pouvoir obvier aux accidents imprévus qui, peuvent survenir dans le combat sur le pont, entre le premier & second sabord de l'avant on placera de chaque côté une cuisine l'une pour la capitaine & l'autre pour l'Equipage

la barre du Gouvernail sera placée dans la grande chambre et au cas quelle vint a manquer on pourra en placer une autre au dessus du gaillard le Gouvernail devant se lever au dessus du gaillard et la mortoise toute préparée pour recevoir cette seconde barre.

Dimensions des Pieces toutes Ecarries

La quille sera composée de quatre pièces, non compris le Brion ou Ringeau elle aura de hauteur 14 pouces du dessous de la quille au dessus de la Rablure et 12 pouces de largeur, les Ecartes auront au moins 4 pieds 1/2 de longueur, et au dessus de cette quille une contre-quille de 4 pouces d'épaisseur, Toutes les varangues genoux et allonges auront sur le droit 8 pouces, sur le Gabariage ses couples auront 16 pouces sur la quille a la pre lisse 8 pouces 9 lignes a la 2^e 8 pouces 4 lignes a la 3^e 7 pouces 10 lignes a la 4^e 7 pouces 5 lignes a la 5^e 8 pouces 4 lignes qui est la lisse du Sort a la 6^e lisse 5 pouces 6 lignes enfin la 7^e lisse ou celle du Platbord 4 pouces les mailles entre chaque couple seront de 8 pouces a 8 1/2 ou plus Les amputures de couples auront au moins 4 pieds 6 pouces à 5 pieds de longueur et seront liés par trois chevilles en chaque emputure de 9 lignes de grosseur dans le fond et dans les oeuvres mortes de 8 lignes seulement., la carlingue aura d'épais^r 8 p.^{ces} et sera entaillée de l'avant a l'arrière de 2 pouces et chaque virure aura largeur 7 pouces 6 lignes et retenue independemment des cloux par des chevilles de fer de 15 lignes de grosseur et virollée sur la carlingue, en avant et en arrière sur les varangues sera placé un marsouin dont chacun sera chevillé avec les varangues, l'Etrave l'Etambot et la carlingue les vaigrages en dedans auront d'épaisseur 2 pouces 1/2 et ce vaigrage sera en plein jusqu'à la hauteur du lest avec des accotards entre chaque membre pour empêcher les lest de se répandre dans les mailles et entre les vaigrages en dedans il y aura un pied 6 pouces entre chaque virure les serres Bauquieres du faux pont auront d'épaisseur 3 pouces et 6 lignes et celles en dessous 3 pouces et de largeur 10 à 12 pouces.

Les baues de ce faux Pont autant de largeur du le droit 9 pouces, et sur le tour 8 pouces éloignés l'un de l'autre de 3 pieds à 3 pieds 6 pouces mais ceux des Ecoutilles seront plus Ecoutilles seront plus écartés l'un de l'autre, tous les beaux seront entaillés dans les serres Bauquière de 3 pouces 6 lignes a queue d'Aronde toute les courbes auront 6 pouces et 6 lignes sur le droit et une a chaque bout des baues qui seront liés contre le bord par trois chevilles de fer, l'autre branche qui embrasse la baue par trois autre chevilles qui seront goupillées sur la courbe entre chaque double rang d'Illoires sera plaqué des traversins ou Entremises entaillées dans les beaux et les barrotins de même entaillés dans les Illoires pour soutenir le calfetage.

A ce faux pont on placera en avant une Guirlande sur lesquels les bordages seront cloués et cette guirlande sera bien chevillée contre le bord et Etrave, et toutes les chevilles bien rivées, et de grosseur convenable, en dessous de ce faux-pont, il sera de même placé deux autres guirlandes chevillées comme celle du faux-pont, en arrière dans les façons il sera placé deux courbes décusson de chaque cotté du marsouin et posée obliquem^t sur les barres et membres qui seront bien chevillés.

Les Illoires auront 3 pouces et 6 lignes d'épaisseur et endantées dans les beaux a dents couvertes de 1 pouces et 6 lignes et auront de largeur 8 pouces & seront de chaine. Le premier rang des Gouttieres qui est contre le bord aura 8 pouces d'épaisseur sur 9 pouces de largeur et entaillée de 2 pouces, dans les baux, et chevillées par dehors et virollée sur les côtés des baux et toutes ces pièces seront de chaine, il y aura sur les deux ponts et de chaque cotté un tire-point de l'avant en arriere de largeur & epaisseur correspondant, bien chevillé, tous les bordages du faux-pont seront de planche de prusse a la reserve des Etambrais des mats.

Les serres Gouttieres auront depaisseur 3 pouces 6 lignes et 10 pouces de largeur à chaque virure, observant quil y aura deux virures à chaque côté, au dessus de la Gouttiere les bordages qui seront au dessus de la serre Gouttiere jusqu'au dessous de la serre Bauquiere auront d'epaisseur 2 pouces 6 lignes.

Les Baux du Pont auront sur le droit 10 pouces, et sur le tour 9 pouces, et seront entaillés à queue d'Aronde dans la serre Bauquiere de 3 pouces, et les serres qui auront depaisseur 3 pouces 6 lignes et 10 à 12 pouces de largeur et une guirlande en avant entre chaque rang d'Illoires d'un bou à l'autre sera mis des traversins ou entremises de l'avant à l'arrière, comme au aux-ppont pour soutenir les barrotins dont ces derniers seront entaillés dans les Illoires comme les traversins dans les baux et une courbe à chaque bout du baue et qui seront liés contre le bord avec les beaux comme au faux pont, les Illoires n'auront que 4 pouces 6 lignes depais et seront entaillées dans les baux comme les precedentes de 1 pouces 6 lignes à dent couverte.

Les ferrures des Gouttieres auront depaisseur 8 pouces entaillées a dent couverte de 2 pouces dans les baux, et elles auront de largeur sur le tour au can d'en haut 7 pouces.

Les Gouttieres auront depaisseur 5 pouces et seront entaillées dans les Baux a queue d'aronde de 2 pouces et auront de largeur 9 à 10 pouces et liées avec le bord et le pont comme ceux du faux pont, le reste du pont sera bordé de planches de sapin de 3 pouces d'epaisseur le faux pont sur 2 pouces sous le Gaillard d'avant, à cause des cuisines, et à l'endroit des Etambrais des mats et cabestan qui seront bordés de chaine.

Les Serres Gouttieres auront d'epaisseur 3 pouces 6 lignes et 8 pouces de largeur pour chaque rang de virures, le reste du Ribord en dedans entre chaque sabord seront bordés de planches de sapin de 2 pouces 6 lignes d'epaisseur. Sur le pont seront places les bittes et leurs taquets, traversins et coussins sept de drisse pour le grand hunier, bitton d'hune de grand hunier, et caillebotis et tous les dalots necessaires pour l'ecoulement des eaux.

Dans l'Entrepont, comme dans la calle, les Epontilles avec les Illoires renversés les barots des gaillards d'arriere et d'avant auront 7 pouces de largeur sur le droit, et 6 pouces sur le tour entaillé dans la serre bauquiere, et cette serre aura d'epaisseur 3 pouces et 10 de largeur, les gouttieres auront d'epaisseur 5 pouces entaillées dans le barrot de 2 pouces et auront de largeur 12 pouces.

les Illoires du milieu auront 3 pouces 6 lignes depaisseur et les autres de même entaillés dans le barrot de 1 pouces 6 lignes bordés de planches de sapin de 2 pouces avec des traversins, ou entre mise et barrotins comme aux ponts et liés de même. Sur le gaillard d'avant sera placé le sept de drisse de mizaine dont le pied reposera contre le taquet des bittes du côté de tribord et entaillée sour le dit Gaillard sera placé les Epontilles et tourniquet ces derniers avec leurs galoches.

Sur ces gaillards sera fait des fronteaux souttenus par des courbes, & sur lesquelles sera posée un Plat bord à chaque, tant aux deux fronteaux de gaillard qu'a celui en entrant dans l'Eperon, avec les Batayolles & tisses necessaires, comme aussi tous les taquets necessaires tant grands que petits ainsi que les Passavants.

Les bordages en dehors depuis la quille jusqu'au faux pont seront de trois pouces depaisseur, & depuis le faux pont jusqu'au dessous de la Precinte, ils augmenteront a proportion jusques à 5 pouces depaisseur, le pre & seconde Precinte auront d'epaisseur 5 pouces 6 lignes, de largeur 10 à 11 pouces, et le remplissage 5 pouces 6 lignes, et 10 à 12 pouces de largeur de chaine ainsi que les bordages et la virure audessus de la 2^e. Precinte qui aura 3 pouces d'epaisseur et depuis cette virure jusqu'au Plat bord Bordé de Planches

de Sapin de 2 pouces 6 lignes d'épaisseur, les lisses de Plat bord Bordé de Planches de Sapin de 2 pouces 6 lignes d'épaisseur, les lisses de Plat bord et lisse de Rabatue seront faconnez en y faisant passer une moulure sur chaque lisses, a chaque virure de bordages on observera de mettre un clou à chaque membre et une gournable et une cheville de fer à chaque bout de bordages.

Dans la grand Chambre on pratiquera deux sabords de retraite, garnis comme ceux de la batterie des crocqs et organeaux pour le service du canon, comme aussi ceux sur le Pont Bittes & toutes les chevilles à boucles tant sur le Pont que sur le gaillard.

Il Faira de même le gouvernail garny de ses serrures avec les deux barres et Roue, la demy l'une dans la grand chambre, et dans toutes les chambres des officiers il sera fait un lambris contre le bord et plafonnés entre les barrots.

Dans la grande chambre de l'ambrissage sur les cottés et plafonnés de même aussi bien que les autres chambres entre les barrots comme aussi tous les chassis nécessaire pour toutes les chambres sans exception.

Les Bitacles et toutes les Echelles tant pour descendre entrepont que pour monter sur les gaillards les porte haubans avec leurs courbes garnis de leurs chaines, les deffences, dogues, d'amures, Eperon, Pompes, et generalement ce qui concerne le navire sans exception

Entre nous le Sieur Pre, Ante. Barerce, neg. et Joseph Laporte me constructeur, tous deux de cette ville, sommes convenus d'un commun accord, que ledt Sr. Laporte s'engage a construire la fregatte du devis cy dessous pour porter 24 canons de 12# sur le pont avec toute la précision possible, suivant le plan et sur led. devis des echantillon a luy remis, et que toutes les liaisons seront faites avec toute l'exactitude possible.

(Source : Proulx, Gilles, 1979, *Le Machault : quelques notes de recherche et documents nouveaux*, Bulletin de Recherches No 110, pièce 1, p. 21-25)

ANNEXE 5.

Compte d'achat, frais et armement du *Machault*, 1759.

[Extraits]

« Compte D'achat, frais et armement du navire Le Machault au port d'environ 550 tonneaux armé de 24 Canons de 12 lb de balle 2 de 6 lb. 160 hommes d'Equipage environ Cap^{ne} M Kanon allant a Bordeaux fait, d'ordre et pour le compte de M Pierre Desclaux et fils aîné dudit lieu »

Scavoir

« M L'Eglize frères pour le coust dudit Navire vertu de L'arrest du Parlement de Bordeaux déduction faite sur £180500 d'achat de £400 pour refactions sur un Cable	£180100 »
« pour dépense pendant mon séjour à la prison du Roy, gratification au Concierge et Domestiques£265...4 »	
« Aux Gabarriers pour divers abordages de patracages, biscuit, cordages, lest, Voilles, chargement au Boucau des Canons en suivant le compte Cy	359, 7
Des lesteurs pour dcharger le Lest a L'occasion de la Carene, le recharger, louäge des paniers et aux bouviers et rouleurs Suivant les comptes cy	174, 11 »
« ... pour avoir levé l'ancre pour le Carène cy	42 »
[...]	
« Sr Duriste Matelot et ses Compagnons pour avoir gratté le N ^{vre}	50»
[...]	
« Sr Parade et a Ses Camarades pour 31 journées employées a ranger le biscuit dans les soutes a 30 par jour cy	46.10
[...]	
« Sr Labadie officier pour un compte de frais... »	
[...]	
« M Vigneau P ^{er} Chirurgien pour un compte de draps serviettes et vieux linges ... »	
[...]	
« a Lagrave pour un cuir pour les pompes	£20 »
[...]	
« a Despousits M ^c Maçon pour reparation des Cuisines et four cy	15.17 »
[...]	
« aux deux Tonneliers de bord pour journées suivant mandat de M Kanon cy	60 »
[...]	
« a 8 hommes pour avoir chargé les armes, Caisses a poule et d'autres articles cy	12»
« Mad Pelessier pour un mandat de 2/m de pension de M Lagiraudais & LeRoi officiers venus pour le N ^{re} L'aimable Manon, embarqués avec M Kanon a 40 lb p mois	£80
La même pour un mandat de M Donat idem	£40
[...]	
« a Bernard Dupuy pour arrimage de la Calle cy	18
a Sr Bellue pour un fanal de poupe suivant son reçu cy	£60 »
[...]	
« pour un compte de mèche, arrosoir Brosses et a divers pour autres petits articles cy	51
a Mogues Potier d'Etain pour un compte suivant reçu visé par Vigneau	35.19 »
[...]	
« a M Pierre Gabarrier pour avoir fait 30 baques d'Eau & les avoir porté au baucau	30...
a Gassis contre M ^c du Parc Royal pour un Jadancre [jas d'ancre] suivant reçu cy	54 »
[...]	
« M ^{lle} Lapassade pour 1 Baril Huille pris par le Canonnier suivant reçu	54, 3

Marie Darmore pour la provision de la volaille et dindes mise a bord en cage, oeufs et bledinde suivant son reçu cy	118
Lagnon pour 12 jambons graisse et lard suivant idem cy	116, 17
La V ^c Labadie pour fèves grosses et blanches, pois vert et bledinde suivant son compte et reçu cy	357, 16
M Cannade pour 10 bouteilles vin rancis pour la provision de la chambre Suivant idem a 35	£122.10
pour 2 caisses Emballage façon et port a bord	12.10
pour 100 bouteilles vin d'anglet. pour la chambre a 15	£75
a Bousquet Peintre pour avoir peint le Navir a prix fait Suiv ^t son reçu	£200 »
[...]	
« ... nettoyer, raccomoder, peinture de chaloupes et rames...	58.6 »
« toilles, couvertes coredeillat[?], sergettes, Ecarlatte Suivant reçu de M Vigneau	89, 7.3 »
« ... 5 douzaines Serviettes, 6 napes et façon de coudre ...	£183 »
« .. 10 ⁿ Serviette acheter de plus a 24'' et 36 ⁿ ...	25.16»
« ... 11 futailles cidre et deux doubles batteaux de bois ... £182 »	
« ... hommes qui ont coupé le bois cy	9.10 »
« 6 barriques cidre a 7'' 10 s	45... »
« ...47 barils de goldron, bray gras & bray sec et frais suivant le C ^{te} cy	558.19...
« ... 2 jours de magasinage ou etoient les ustensiles du navire le Machault cy	60...
pour 5112 lb biscuit etc Cy	715.13
frais des sacs au même	12.6
2047 lb Idem a 14''	£286.17
frais	3.19 »
« pour 5586 lb. Idem a 14''	£782. .9
frais	13. . »
« pour 3410 lb. Idem a 14''	£477.8.. »
« pour 11838 lb. Idem a 14''	£1657.6.4
frais	24.15.9 »
« pour 10 948 lb. Idem a 14''	£1532.14.4
frais	33.11 »
[...]	
« Laport constructeur pour la Carene... £318.19.... »	
« pour bray gras, bray sec & goldron pour la Carène ...	289.2 »
« pour un mât de beaupré ... £1500 ».	
« M Lanne Cordier, suivant son Cte et reçu cy	£ 6069.7. »
« cordages ...»	
« poulieur suivant son Cte et reçu cy	£705.18. »
« Avironnier... pour 12 avirons de 35 pieds [...] 10 vitto de 12 idem »	
« Sallenave idem pour 12 avirons »	
« pour rouânes 2 pompes »	
« pour ferblanquier »	
« pour forgeron »	
« pour menuisier »	
« pour armurier... 100 boulets ramés de 12 lb. pour raccomodage des armes et fournitures »	
« 94 boulets de 12 lb. »	
« 200 idem de 6 lb. »	
« 100 paquets de raisins de plomb & façons de fonte... »	
« 250 gargousses a canon de 12 lb. ...»	
« rame de papier à gargousse »	
« 350 gargousses et un cassier [?]. »	
« Tonnelier pour 9 barriques de vin pour l'équipage, 3 barriques pour la chambre 1/2 barrique de Cabreton [?] en bouteilles... »	
« Au même pour le rabattage des futailles a Eau, poudre, farine, feve, biscuit et autres futailles, avoir fourni 436 pour le biscuit et autre article... »	
« Au même pour bouteilles, cuisses d'oye, fromage, langues fourrées, huilles vierge, huile d'olive, huile de lin, beurre, Saucisses, vinaigre pommes et autres differentes en Provisions suivant s/ Cte cy »	

« Au même pour 31 paquets de feillard de 10 pieds [...] pour frais de gabarriers, rouleurs bouviers & autres frais par le chargement des provisions »

« Suif, Chandelles souffre bougie, thé caffié, sucre, cassonnade et autres articles »

16 quintaux de moruë, 6 futailles lard mer [...] mathlas... »

« apothicaire pour rafraichissement du Coffre de chirurgie »

« 1 3/4 lb. rhubarbe ...»

« avances données aux Equipages... »

[...]

Quitte des frais faits par Monsieur Jean Lano Gucheneuc £236792..4..

Bayonne a L'armement de Machault pendant son séjour au Boucau

Scavoir

« 18 barriques cidre a 8'' 144 »

« 2 batteaux de bois et hommes pour le couper 76.10 »

« pour le cout d'un ancre... 770.13.2 »

[...]

« 20 brosses »

« a Ln Abadie pour 80 planches de 8 & 7 pieds... »

« pour voiture de 3 malles de M giraudais Donat LeRoy »

« M Jⁿ Cabanon garde magasin pour transport & magazinage des poudres »

« ...10 chandelliers vieux ...»

[...]

« ...Sucre, cassonnade, amandes, raisins, cotton fille »

« ...10 lb. caffié »

« ...30 lb. suif et 6 sacs vides pour les balles a fusil »

[...]

« Tonnelier pour 2 barriques vin pour la chambre 3 pour l'Equipage 54 1/2 lb huile d'olive 1/2 conque »

« parchemin a ecrire papier a cartouche, papier fleurets et de hollande, ancre et plumes »

« poisson et beurre quelle a fourni pendant le séjour du navire au Boucau... »

« volaille et gibier, fromage et pommes, pendant idem »

« 18 bouteilles Eau de vie de handaye et bouteilles »

« pain frais et 26 ll de farine... au Boucau »

« viande fraiche pendant le séjour idem»

« 1 caisse de chandelles [...] »

« retribution du messe et gratification a L'aumonier »

[...]

« Pour séjour au Boucau depuis le 18 Janvier jusqu'au 13 fevrier font 27 jours a 10'' par jour »

[...]

« poisson et farine »

[Sous-total] £245008,...,6

Comission a 2 p% 4900,..3 ..

Sauf erreur ou omission a Bayonne le 24 fevrier 1759 £ 249908,..3, 6

Signé J Lano Gucheneuc [Guheneuc]

Quitte des frais faits a L'armement et mise-hors de la Fregatte Le Machault

Commandée par M Kanon

Laditte fregatte monte d'achat et frais a Bayonne suivant le Compte de M^t Jean Lano Gucheneuc détaillé cy £ 249908,..3,6

frais de Bordeaux

« 12 paires poules ... a son arrivee »

« au tonnelier de bord pour acheter les vivres necessaires pour la chambre »

« port des poudres »

« 4 douzaines de manequins et une longue pelle achetté pour sortir le lest qui etoit a bord »

« Pilote pour avoir été chercher le Navire a Bayonne »

« decharge de 117 futailles vides et 38 boucaug biscuit sortant dudit navire »
 « 2 tapis pour le canot de la fregatte »
 « 300 boulets de 6 lb »
 « articles livrés a M vigneau chirurgien »
 « 6 matelas et 12 couvertes »
 « viande fournie pendant le sejour du navire »
 « forgeron »
 « 1400 buches »
 [...]

« 35 barils poudre »
 « 200 barils poudre charger pour le compte du Roy dans led navire et dans l'aimable Manon »
 « Serrurier pour avoir ferré les trois coffres d'armes »
 « 100 paires volailles ... provisions du navire »
 « un boisseau bled d'Espagne [...] »
 « Lourteau notre maître de chay pour les outils quil a acheter pour le tonnelier »
 « rincé 165 pièces à Eau »
 « Payé au magasin de la poudre pour le montant de 10 quintaux de poudre a canon a 20^d la lb cy £ 3000
 - plus 500 lb poudre fine a 30^d 107.10
 - port au batteau cy 3.10 »
 [...]

« 600 buches »
 « Sr Pastour cannonier pour Grenades et fusils quil a fournies »
 « voile... pour fourreure »
 « articles... pour le coffre de chirurgie »
 [frais de pilotage]
 « plus au Sr Bernard fontanier pour avoir rempli 255 bari^{ques} d'Eau »
 « a Lourteau notre Maitre de chay pour des articles, Bidons, gamelles et autre articles quil a fait faire pour le tonnelier de bord »
 « pour pain quil a fourmit pour le navire »
 [...]

« pour le montant de la vaisselle de fayence vaisselle de terre et autres articles achetés
 £ 308,...2,.. »

« chaudronnier »
 [...]

« Sr Gilbert pour venir de St Malo »
 [...]

« 1103 gargousses et 24 feuilles de parchemin »
 « Sr Sicard orphèvre pour le montant de 18 couverts d'argent, 3 grandes cuillères et 12 cuillères a café achetés pour l'usage du navire... »
 « blanchissage du linge de table pendant que le navire a resté a Pauillac »
 « herbages, legume et poisson »
 « toile a voile »
 « linge de table... »
 « marchands de fer suivant la quittance »
 [...]

« kanon fils pilote pour avoir conduit le Navire de Blaye a pauillac »
 « herbages fournis »
 « vitrié suivant s/Cte visé par M Kanon »
 « pour le montant de 4 canons de 6 lb. quil nous a livré a 500 l pièce cy £ 2000
 et 4 affuts a 60 l 210 »
 [...]

« Sr Donat Cap^{nc} pavillon pour gratification £ 360
 Sr Lamire 2ⁿ Capⁿ pour idem £ 100
 Sr Lemeunier 1^{er} Lieutenant pour idem £ 100
 Sr Dubuisson Lieutenant pour idem £ 100
 [autre nom pour gratification] »

[...]
 « Payé au Sr Lagiraudais 2ⁿ Cap^{nc} pour 3 mois de gages »
 « Sr Donat pour 3 mois idem »
 « Sr LeRoy Lieutenant idem »
 [...]
 « cuisinier pour dépenses de la chambre »
 « pour faux frais faits par M Kanon pendant L'armement de son navire y compris le port des lettres cy £
 600
 pour frais des voyages quil a faits a Versailles, au havre, Dunkerque Bordeaux et Bayonne depuis son arrivee
 en france cy £ 3000 »
 [...]
 « Remboursé à M de Grand Rivière pour debours fait a St Malo pour 3 officiers quil a engagé... scavoir
 Compté a M de la Giraudais pour un mois d'avance £160
 plus a M Donat pour idem £120
 plus a M LeRoy pour idem £ 80
 plus compté a chacun de ces Ms pour frais de voyage 150 l £ 450 »
 [...]
 « Sr Laurier père et fils constructeur suivant leur compte »
 « Cordier suivant son compte »
 « poulieur suivnat son compte »
 « cordier »
 « poulieur »
 « forgeron »
 « ferblantier »
 « chaudronnier »
 « quincaillieur »
 « graisseur »
 « voillier »
 « cloutier »
 « pour mature »
 « M^{de} de plancher suivant son compte »
 « Masson »
 « apothicaire »
 « papier plumes et ancre »
 « courtier pour expedition a Bordeaux »
 « forgeron pour le montant de 3258 lb boulets ramés et de chaine »

Vivres

« 50 boucaux de farine entière pesant net 28386 lb. ... £ 5709, 9, 7
 - pour les Boucaux a 7^l 10^d pièce 375 »
 « Barrils boeuf de la partie que nous avons fait venir de Nantes demy barriques têtes et pieds de Cochon de la
 partie que nous avons acheté pour cargaison [aucun montant] »
 « Mr Mercié Carrère et Comp^{gnit} pour le montant de 40 ancras petit Sallé
 a 15^l L'ancre cy 600 »
 « 30 caisses chandelles »
 « 19 barrils beurre »
 « un baril saumon sallé, 1 baril cabillau, 1/2 baril harang blancs 12 demy barriques sardines 1500 harangs secs
 et 1500 lbRockfiset [?] »
 « un baril de ris »
 « 12 fromages & 10 planche lard »
 « 2 caisses bougies »
 « 12 barriques feves, 10 de mongettes, 4 de sel 2 barils pois verts et 2 de lantilles 5 quinteaux huile suivant
 son compte cy... £1419,6
 pour 26 barriques a 55 & 4 barils a 25 £76,10 »

« Sr Dierx père et fils pour Sucre Caffé thé Confiture et Epiceries suivant leur compte cy	£ 1466, 9
« aux mêmes pour le montant de 8 Caisses vin Rouge et 4 de blanc vieux en Bouteilles	£562.
« 6 douzaines de langues fourrées 8 douzaines [?] 30 jambons & 15 Barils cuisses d'oye »	
« 50 flacons Liqueur suivant son compte	102, 10 »
« 3 tonneaux vin rouge consommé pendant que le navire est arrêté a 200 l le tonneau	600 »
	[sous-total] £ 334922, 12, 5
Commission a 3%	<u>£ 10047, 13, 7</u>
	<u>£ 344970, 6,...</u>

Sauf erreur ou obmission a Bordeaux Le 14 avril 1759
 -- Pierre Desclaux & fils aîné

(Source : Archives Nationales de France. Fonds Marine et Colonies V7 346. 14 avril 1759,
 No 12, 10 pages)

ILLUSTRATIONS

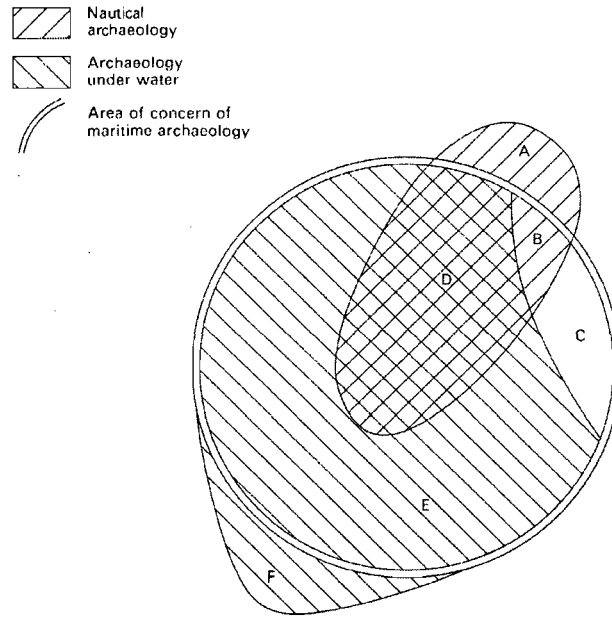


Figure 1. Les champs de l'archéologie maritime d'après K. Muckelroy (1978: 9).

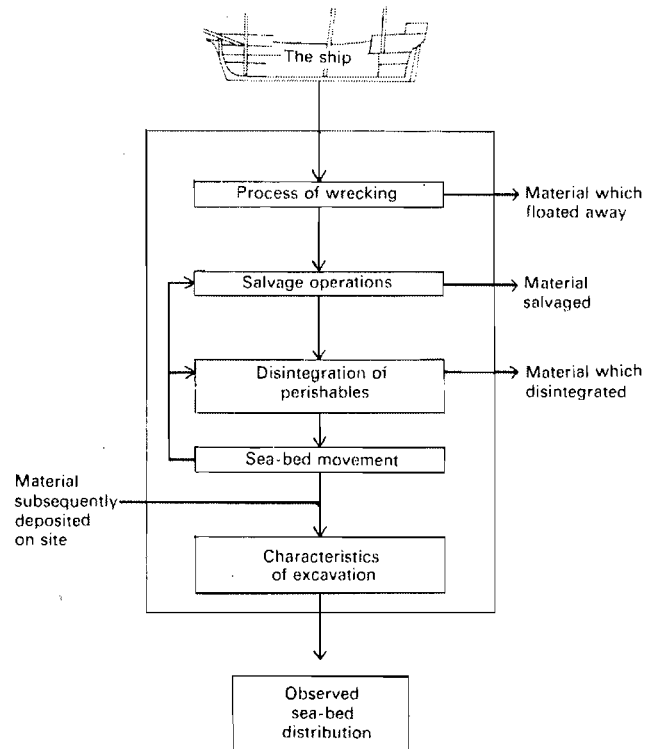


Figure 2. Le processus de formation d'un site d'épave (Muckelroy, 1978: 172)

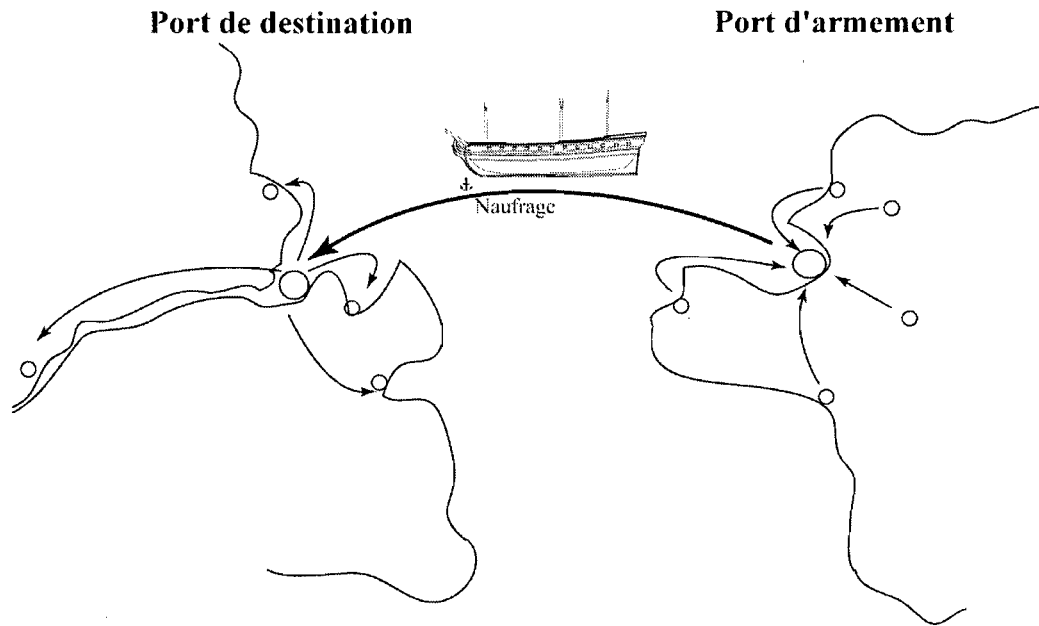


Figure 3. L'itinéraire des objets archéologiques maritimes (C. Dagneau).

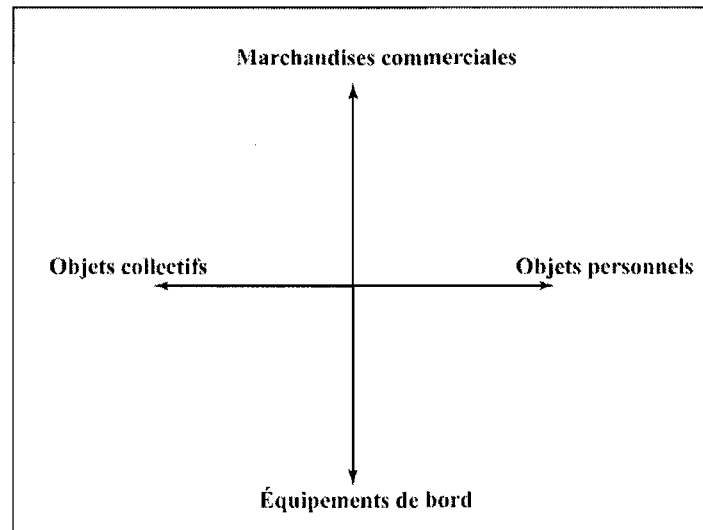


Figure 4. Deux axes de propriété des objets archéologiques (C. Dagneau).

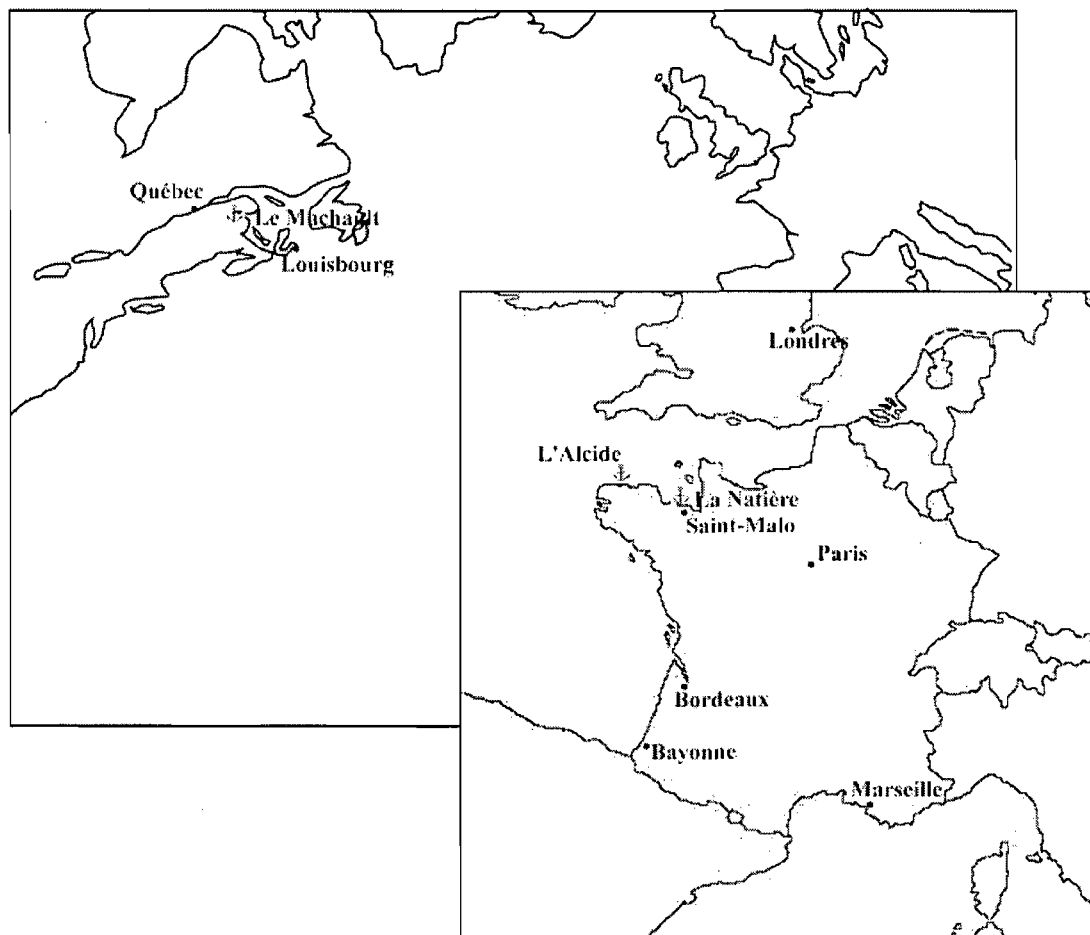


Figure 5. Carte illustrant la position de plusieurs épaves modernes françaises (C. Dagneau).

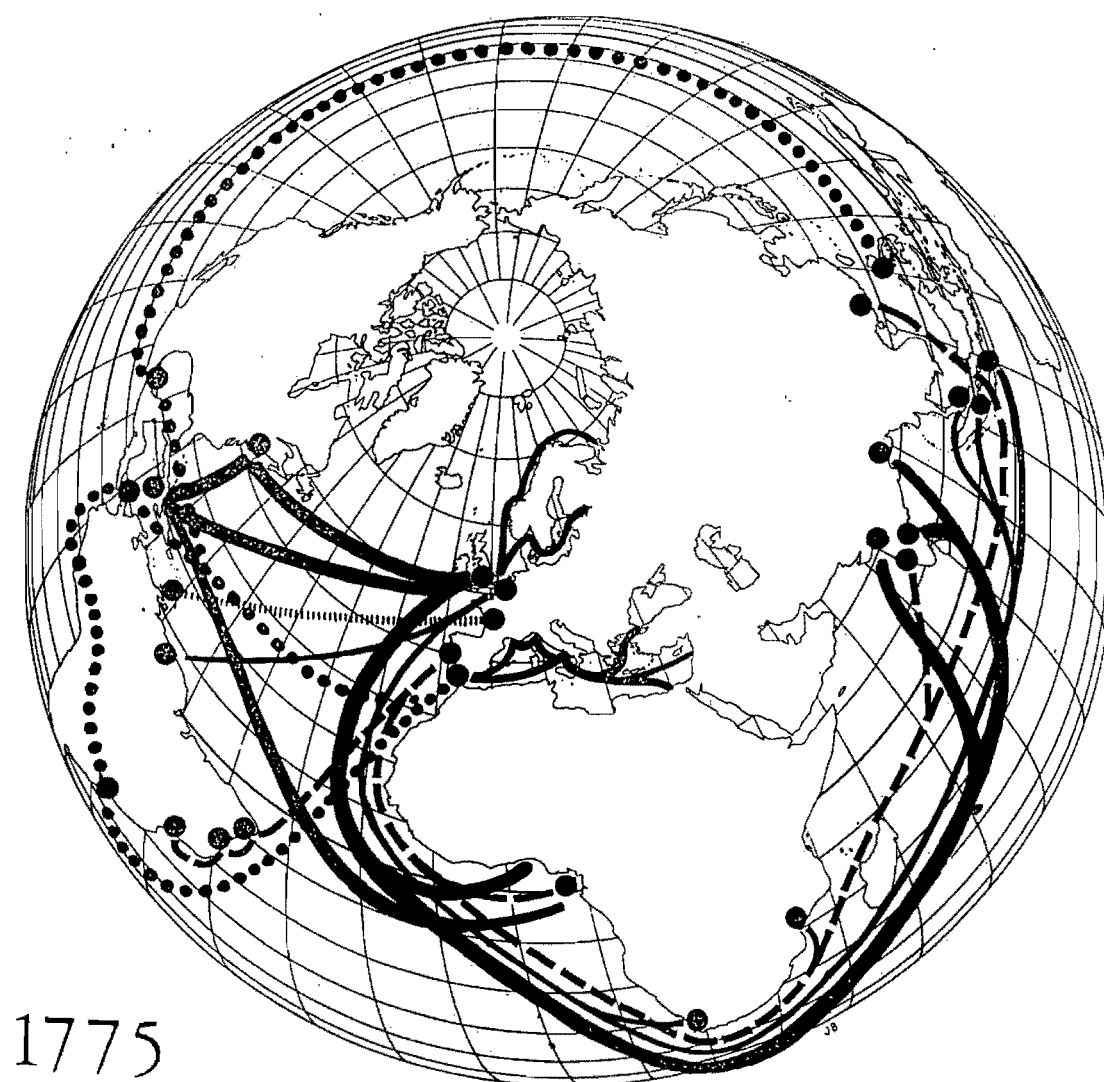


Figure 6. L'économie-monde en 1775, selon F. Braudel (Braudel, 1979: t3, ii).

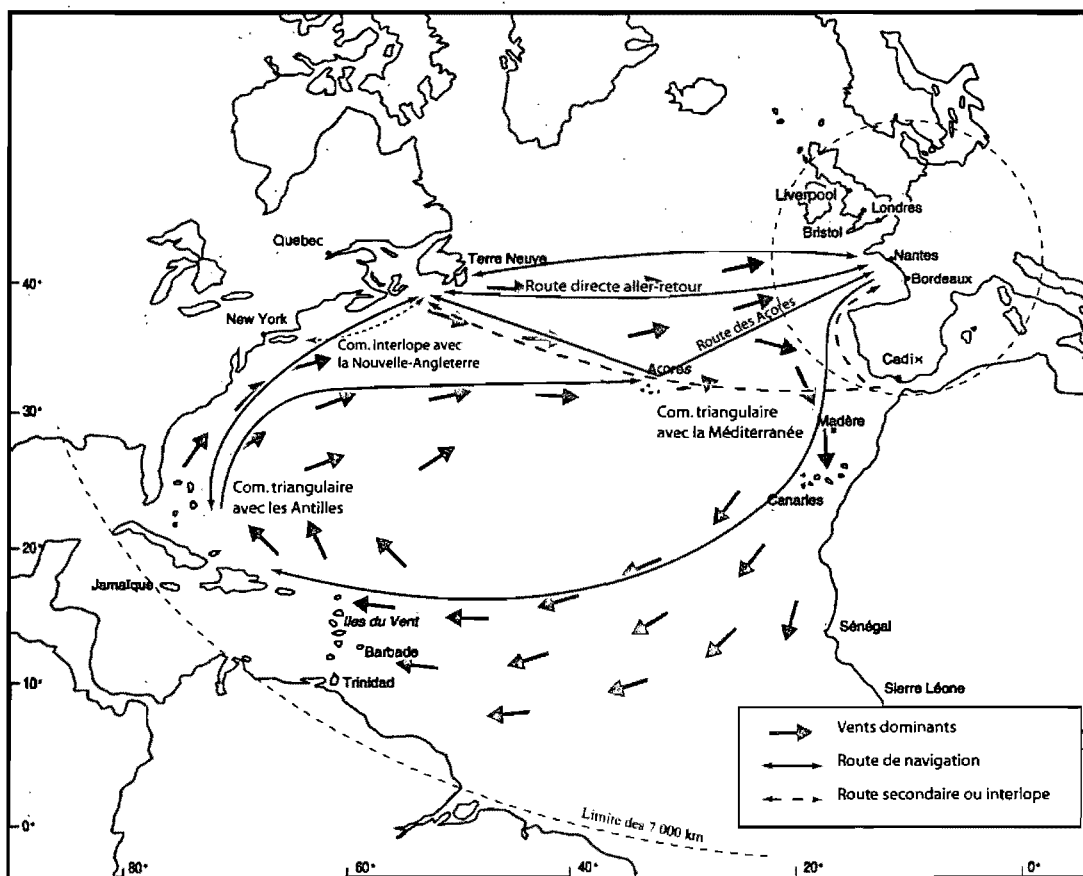


Figure 7. L'espace atlantique nord (C. Dagneau).

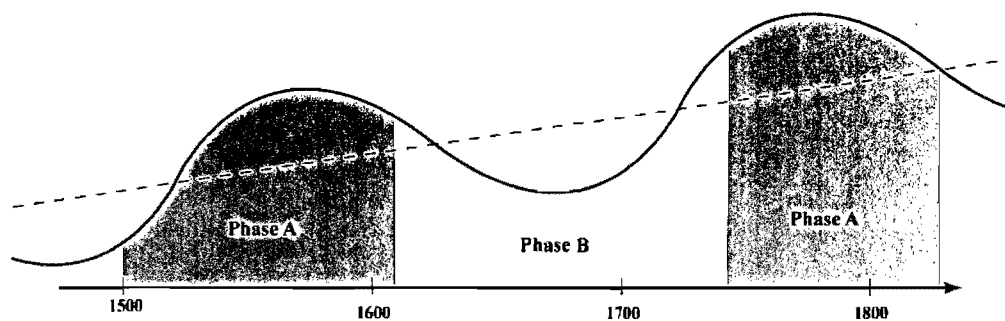


Figure 8. Les cycles économiques de la période moderne et l'alternance des phases A et B (C. Dagneau).

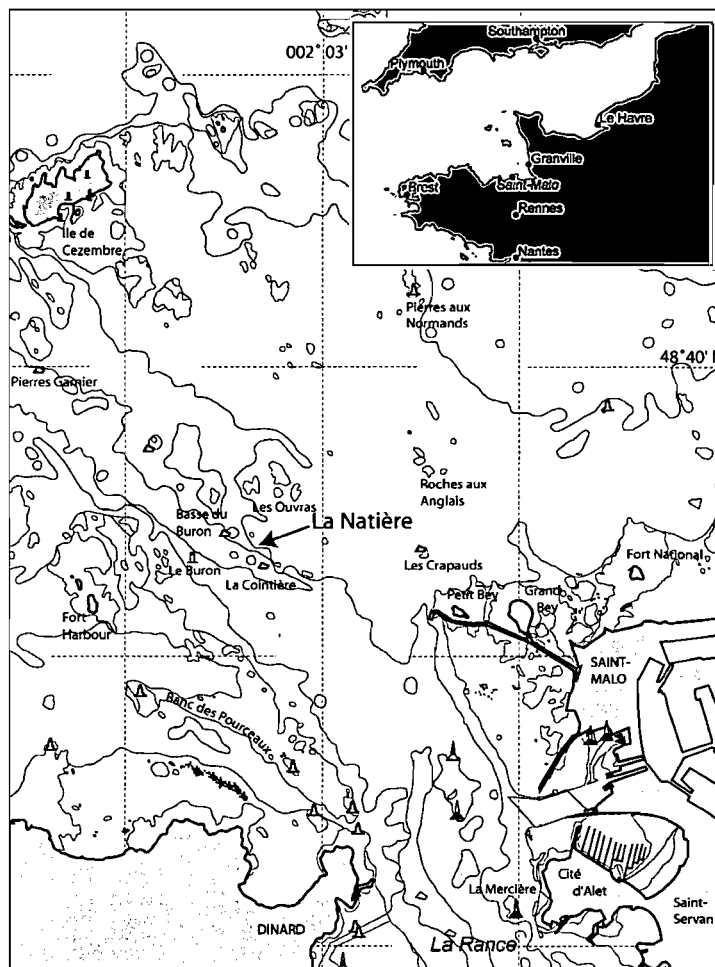


Figure 9. Position des épaves de la Natière, la *Dauphine* et l'*Aimable Grenot*, en baie de Saint-Malo (T. Boyer – Adramar/Drassm).

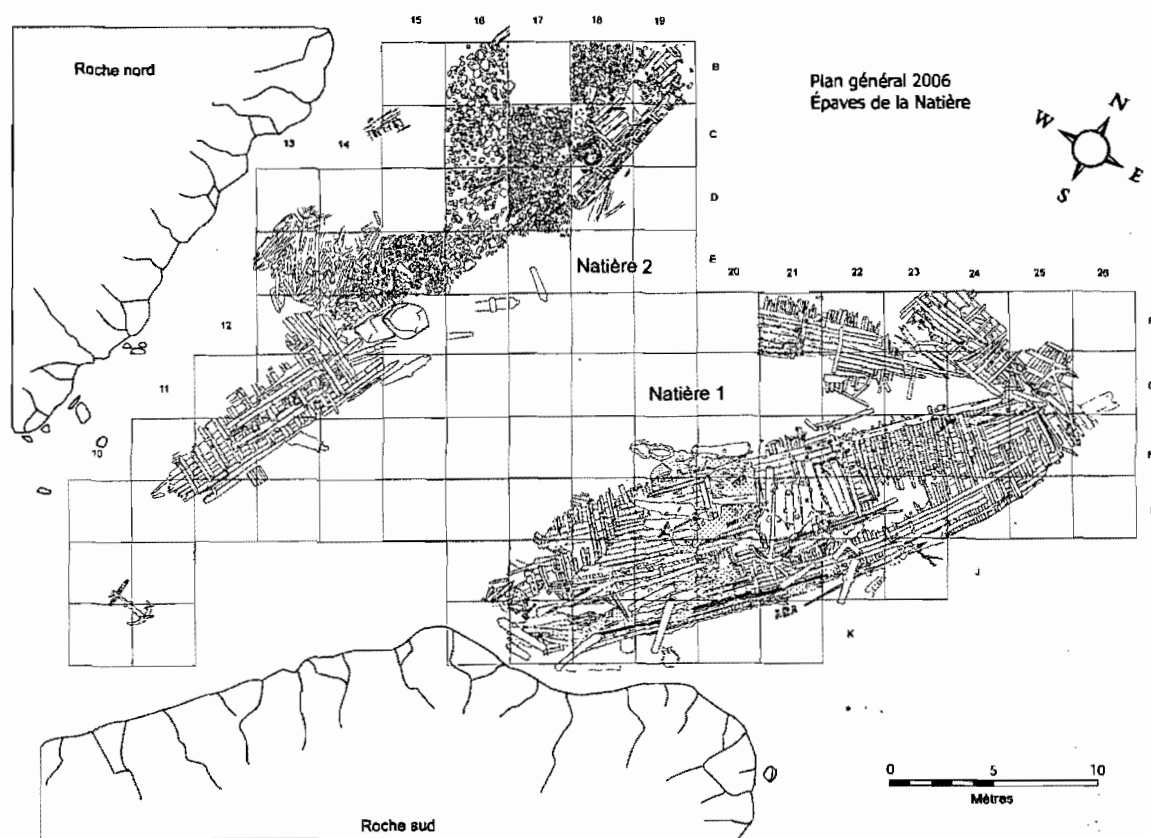


Figure 10. Plan général des épaves de la Natière en 2006. La *Dauphine* du Havre, naufragée en 1704 (bas), et l'*Aimable Grenot* de Granville, perdu en 1749 (haut) (Plan collectif Adramar/Drassm).

Natière 1
Plan général du site

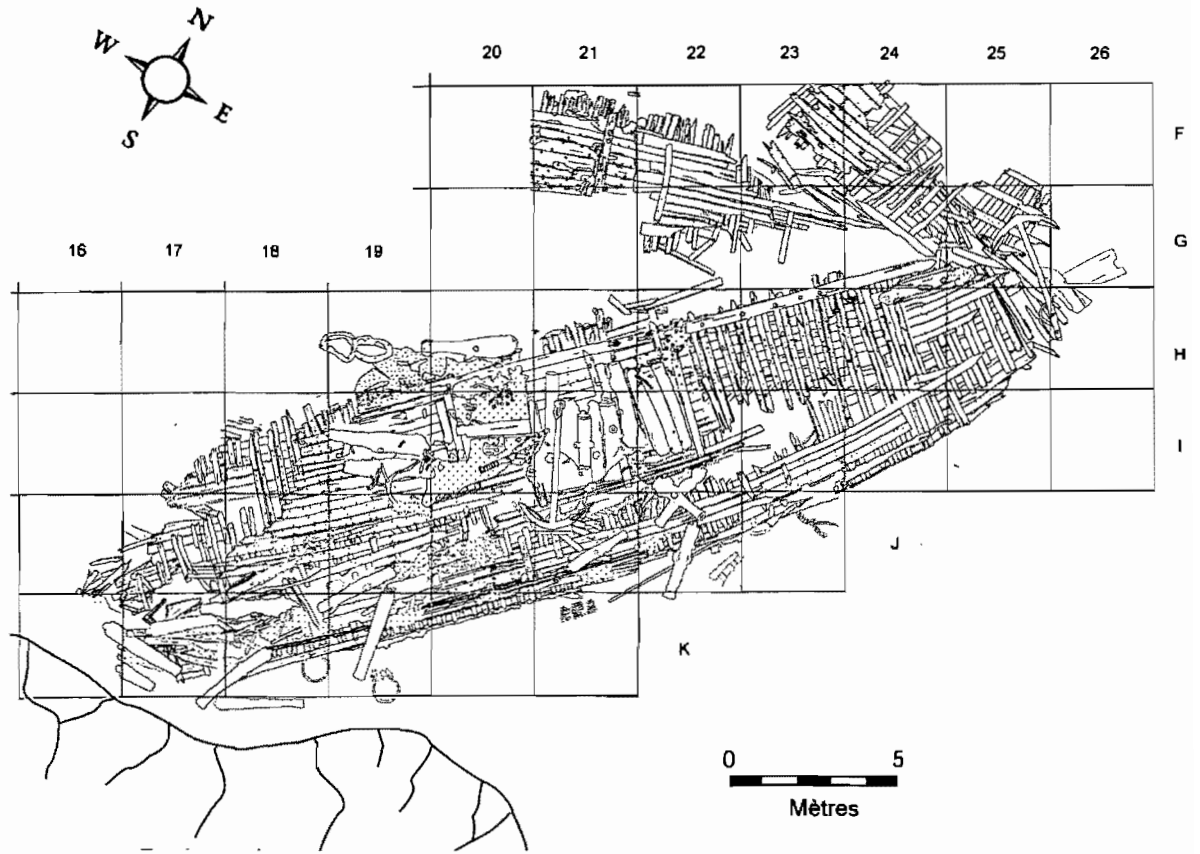


Figure 11. Plan général de Natière 1 ou la *Dauphine* 1704 (Plan collectif Adramar/Drassm).

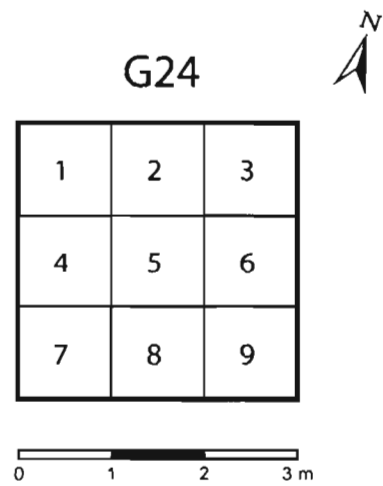


Figure 12. Système de carroyage utilisé sur le site de la Natière (C. Dagneau).

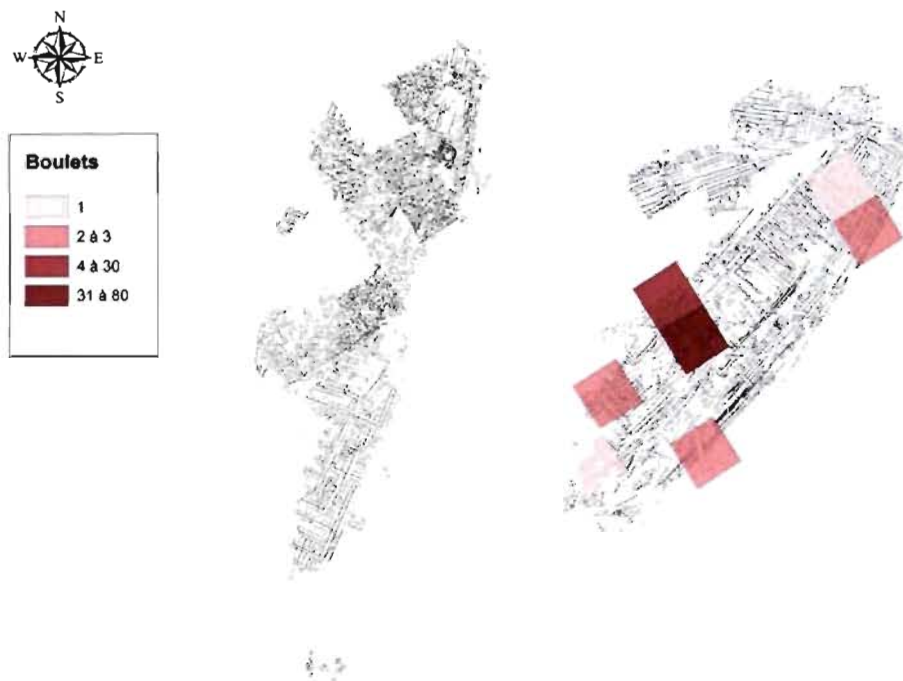


Figure 13. Distribution des boulets. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

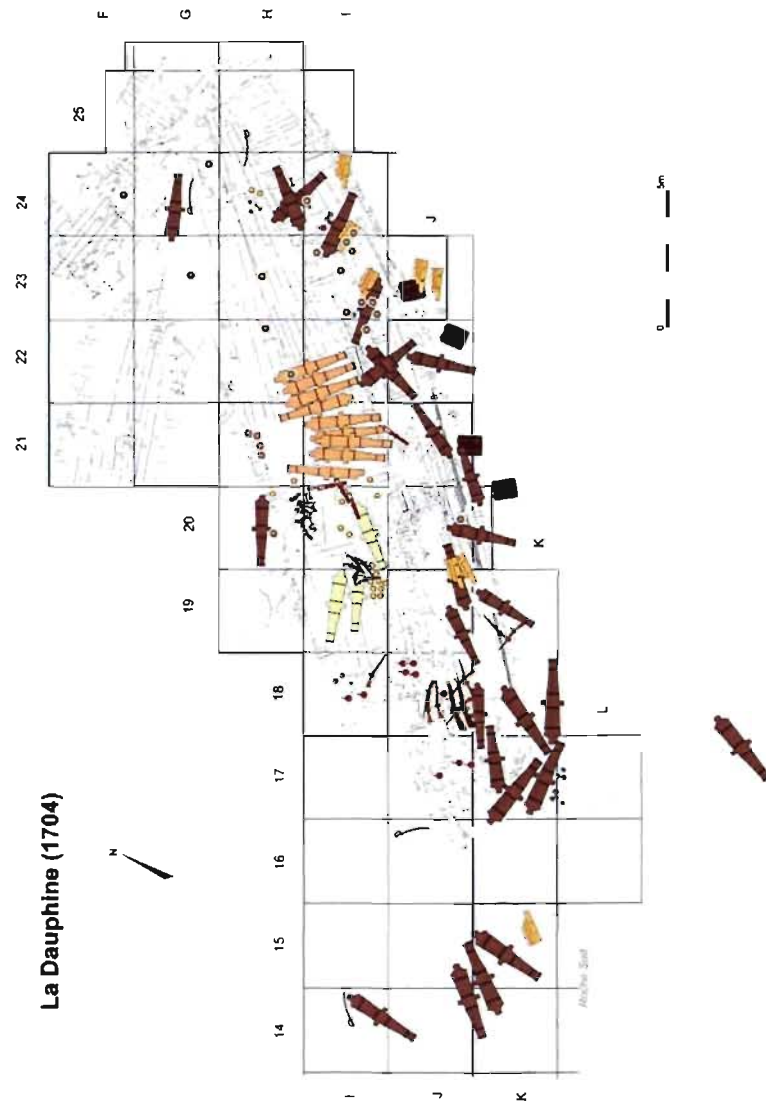


Figure 14. Distribution des canons et des armes légères. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille, illustration F. Leroy - Adramar/Drassm).

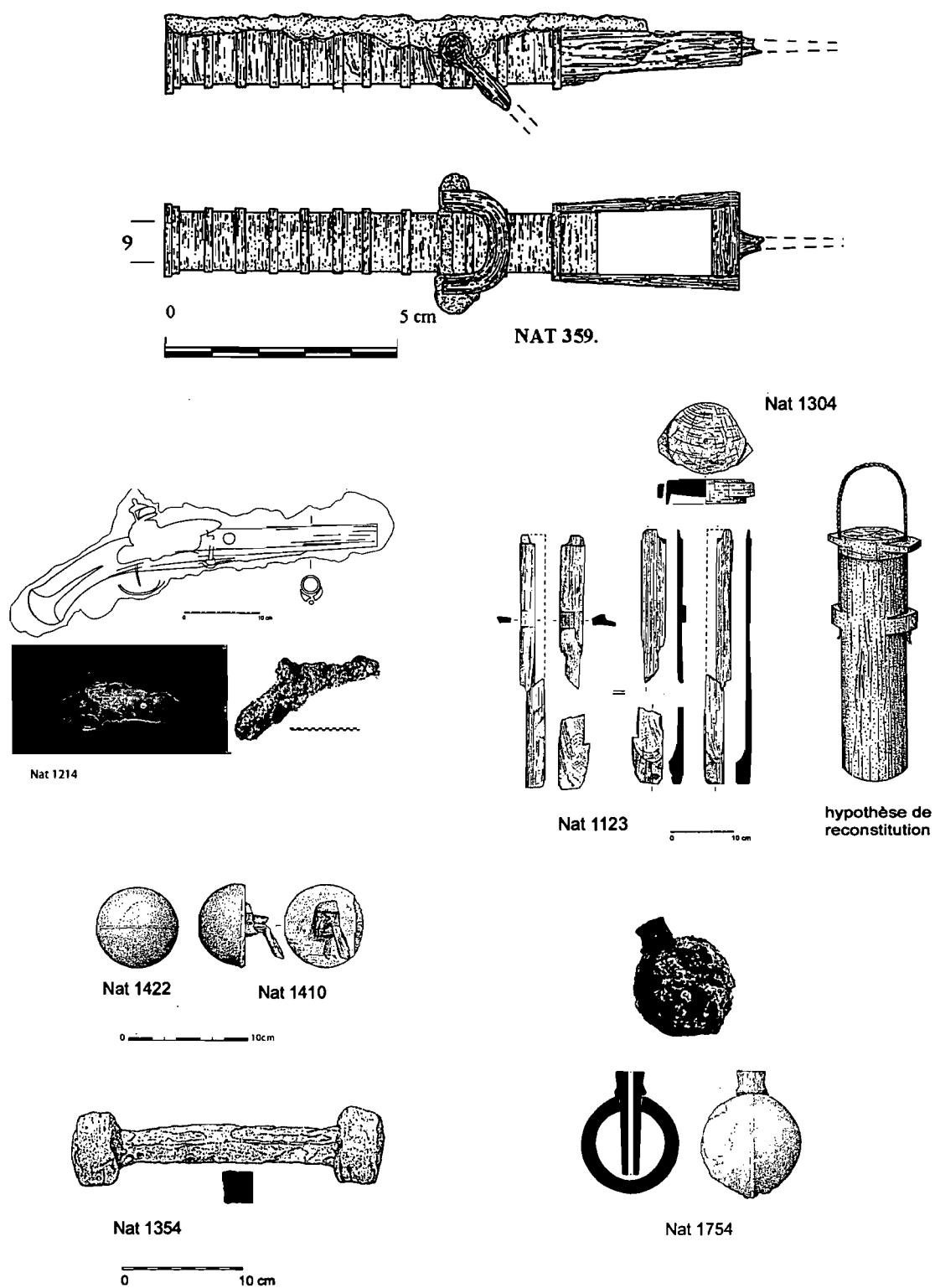


Figure 15. Armes légères. Épave de la *Dauphine* (Dessins M.-N. Baudrand, E. Veyrat et T. Boyer – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 119; 2003b: 111-112; 2004).



Nat 2072

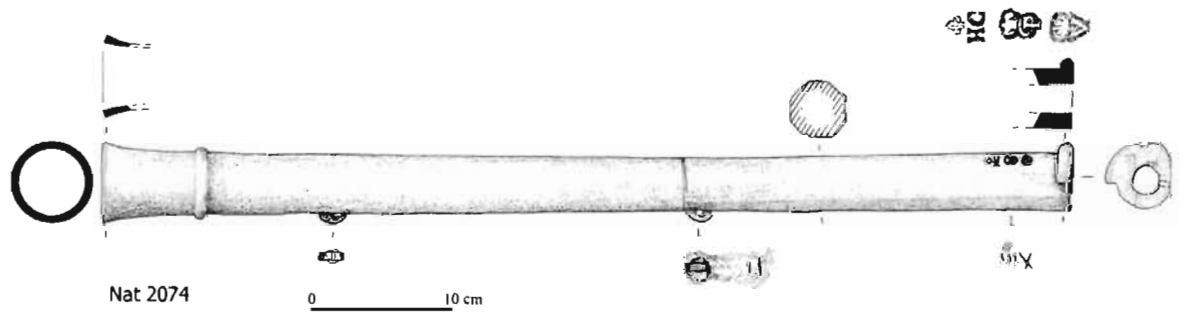
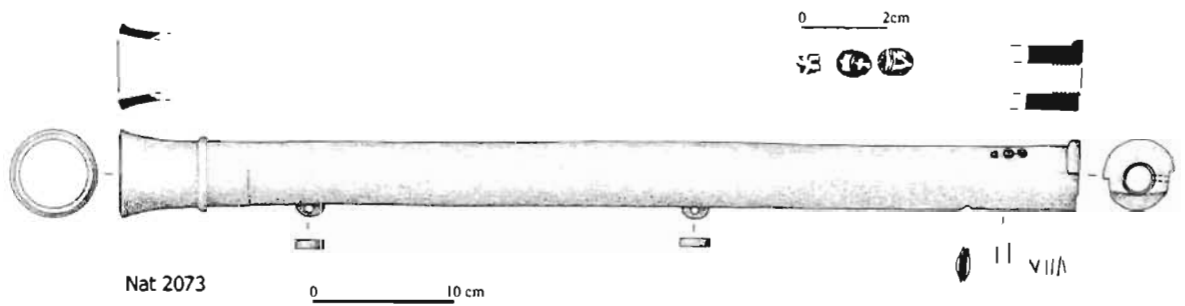
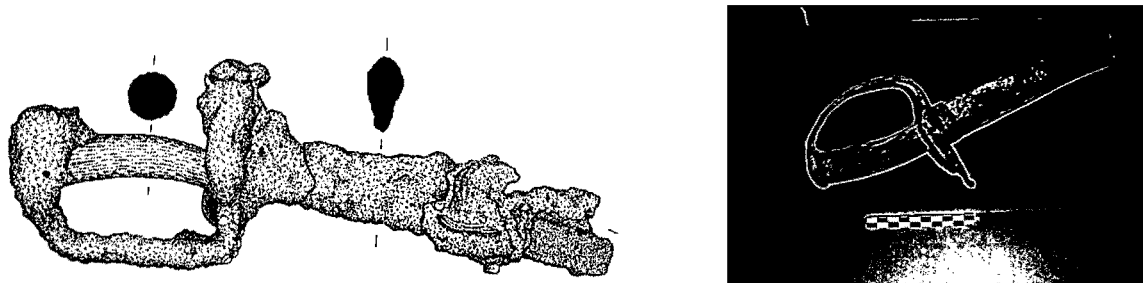


Figure 16. Tromblons Nat 2072, 2073 et 2074. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



Sabre NAT 139

Figure 17. Arme blanche NAT 139. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 90).

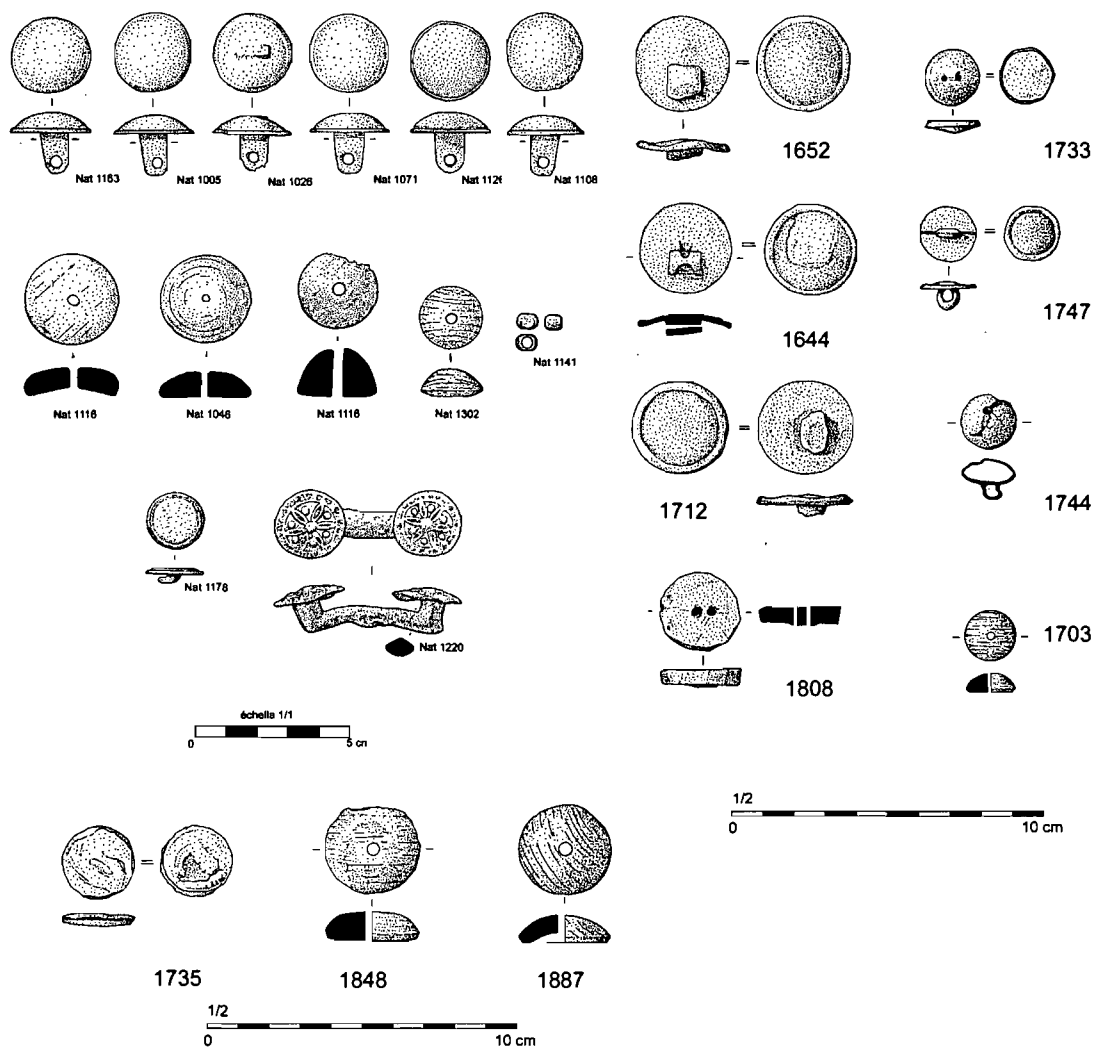


Figure 18. Boutons. Épave de la *Dauphine* (M.-N. Baudrand - Adramar).

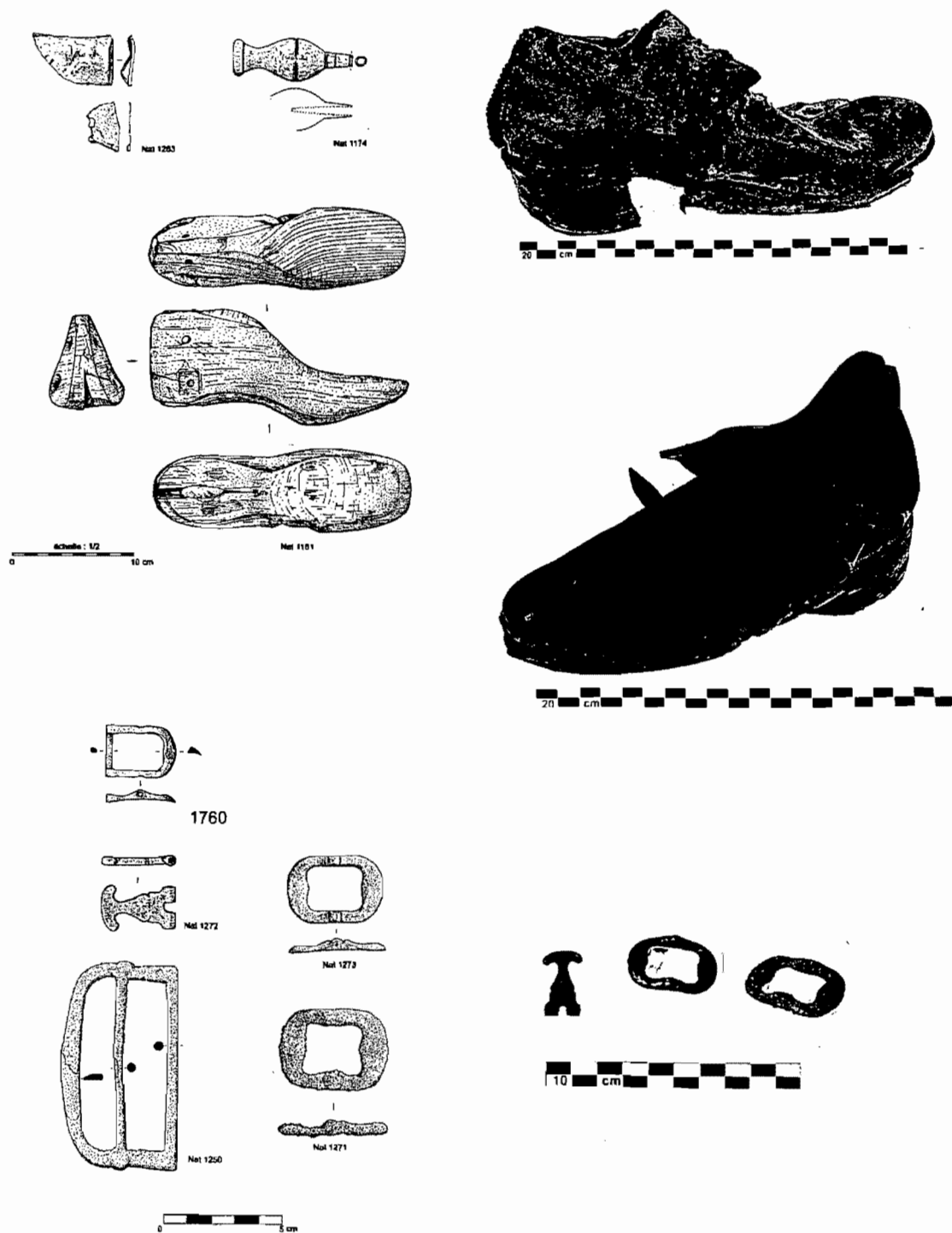
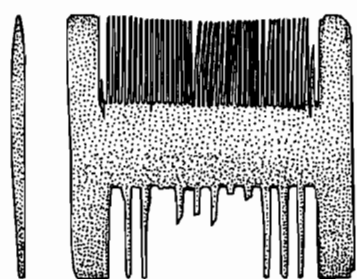
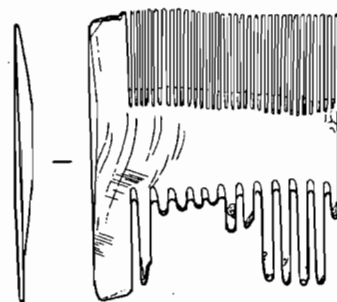


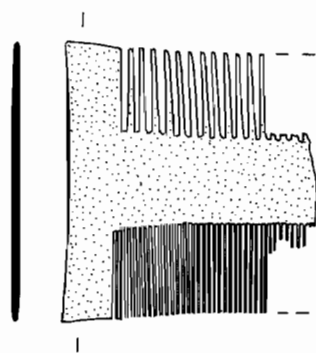
Figure 19. Outils du cordonnier/voilier, chaussure, boucles, cadres et arpillons. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar).



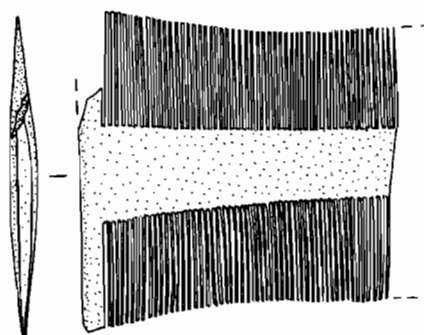
Nat 1886



Nat 31



Nat 972



Nat 898



Figure 20. Peignes doubles droits, en haut, et cintrés, en bas. Épaves de la *Dauphine* (Nat 1886) et de l'*Aimable Grenot* (Nat 31, 972 et 898) (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

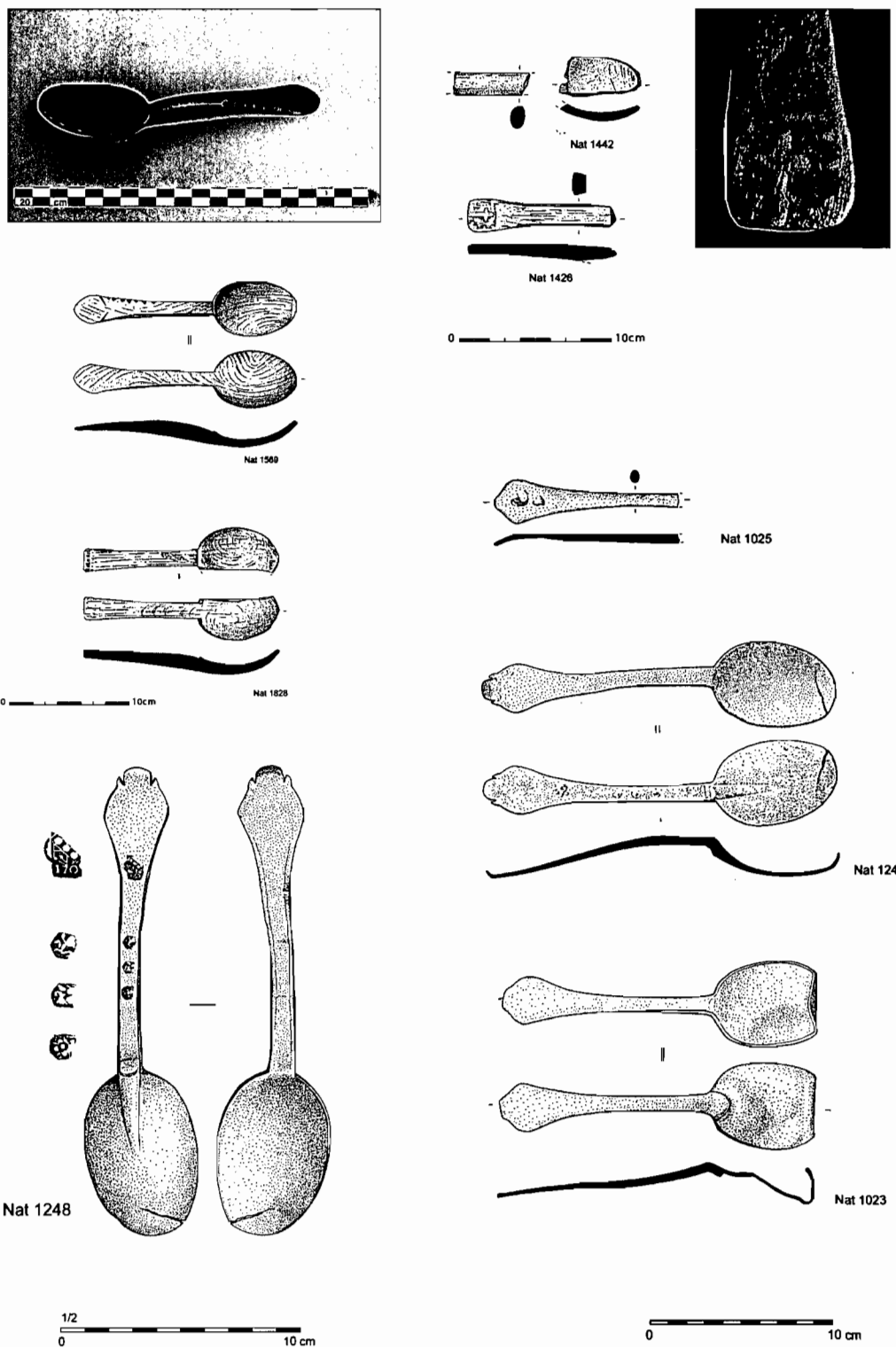


Figure 21. Ustensiles de table. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



Figure 22. Manche d'ustensile Nat 2196 de la *Dauphine*. Des manches similaires proviennent des épaves du *Elisabeth and Mary* et du *Saphire* (T. Seguin - Adramar/Drassm).

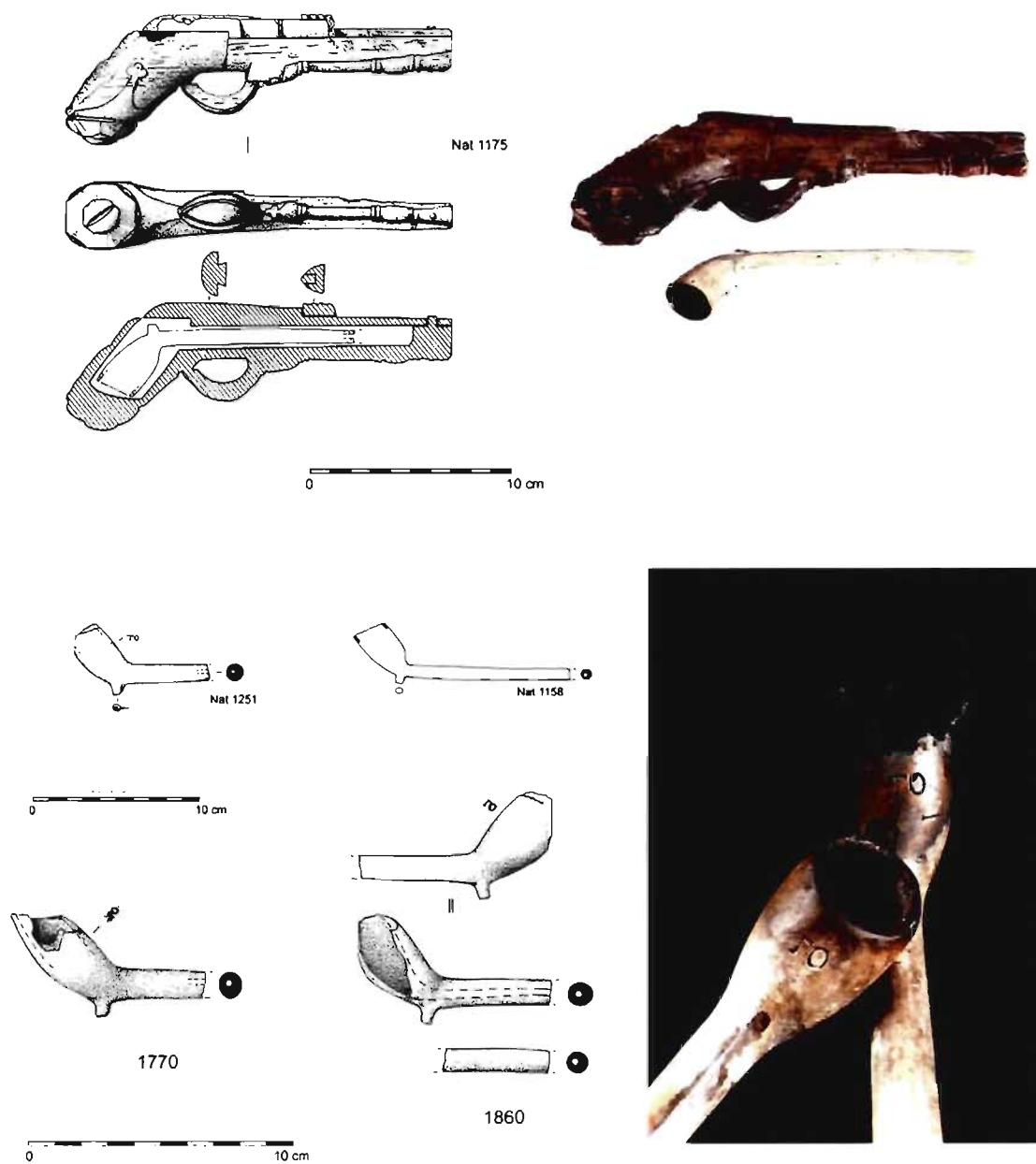
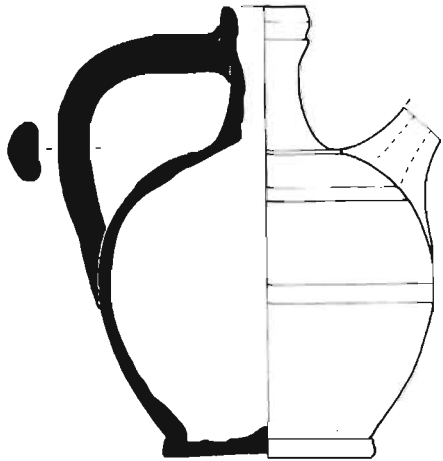


Figure 23. Pipes and étui en forme de pistolet. Épave de la *Dauphine* (Photos F. Osada, dessin M.-N. Baudrand - Adramar).



Nat 1943



Nat 1042



Nat 753



Nat 2157

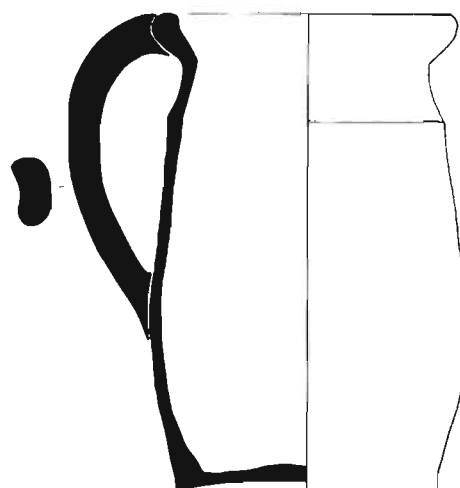
Figure 24. Terres de Sadirac. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand - Adramat/Drassm).



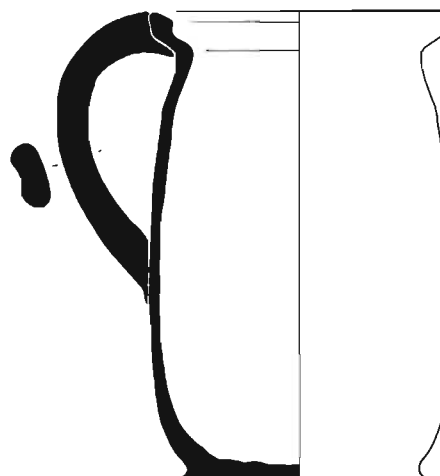
Oreille d'écuelle Nat 1665



Figure 25. Terres de Saintonge (haut) et de giroussens (bas). Épave de la *Dauphine* (Photos T Seguin et O. Hulot, dessins L. Gubellini – Adramar\Drassm).



Nat 1666

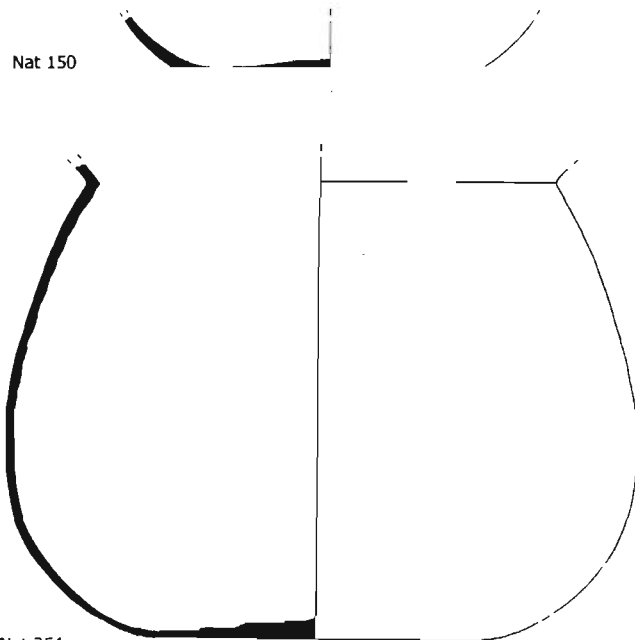


Nat 1667

Figure 26. Autres terres vernissées vertes. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar). (L'Hour et Veyrat, 2004: 114)



Nat 150



Nat 254

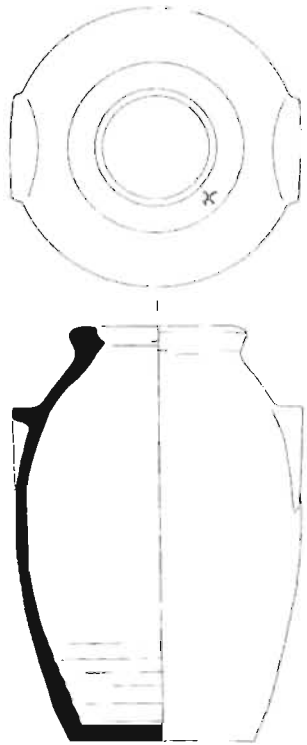


Productions des ateliers de Cox, 17-18e s
(La Maison du Potier, Cox)

Figure 27. Marmites de l'épave de la *Dauphine* et autres exemplaires comparables de Cox (Photo E. Veyrat, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2001: 95; 2005a).



Écuelle en faïence à décor bleu espagnole ou hollandaise
NAT 1632



Jarre ibérique Nat 138 (échelle 1:4)



Jarre ibérique de la période 1745-1780 (Hume, 1969)

Figure 28. Jarre ibérique et écuelle en faïence espagnole ou hollandaise de la *Dauphine* (photo F. Osada, dessin M.-N. Baudrand – (F. Osada et M.-N. Baudrand) et un exemplaire comparable (Hume, 1969 : 143).

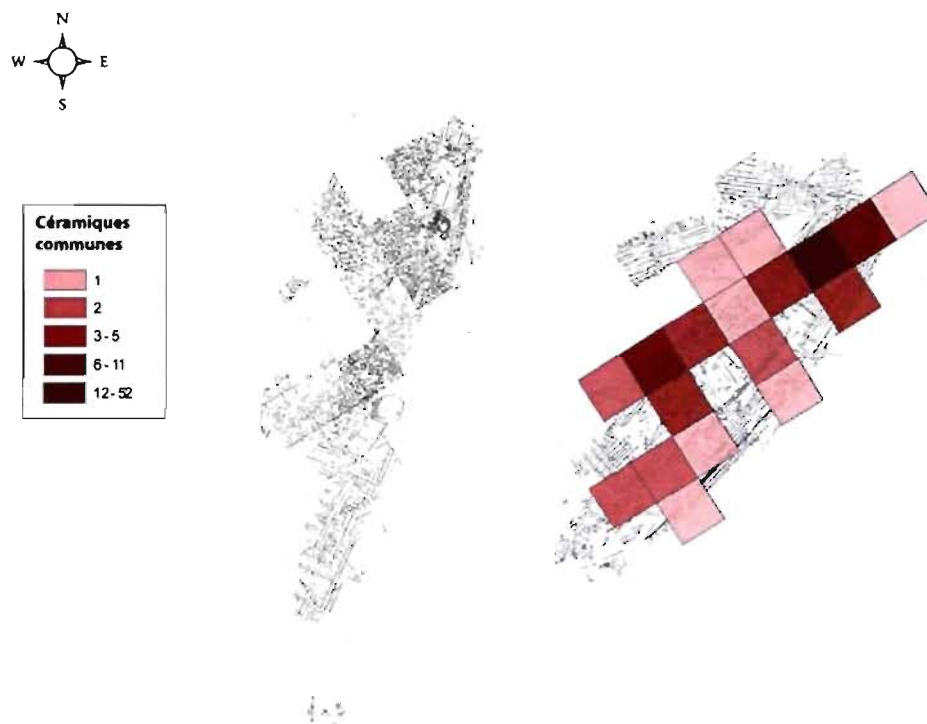


Figure 29. Répartition des céramiques communes. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

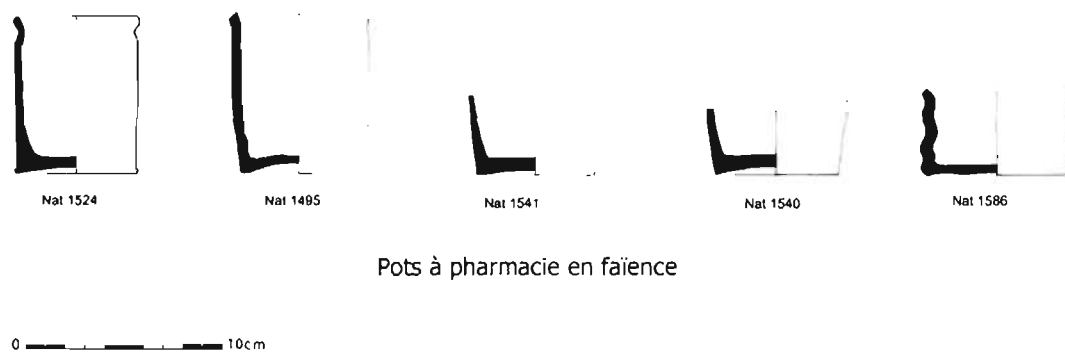
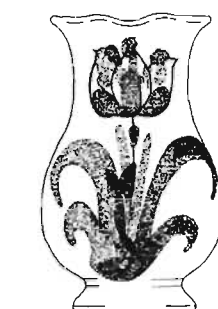
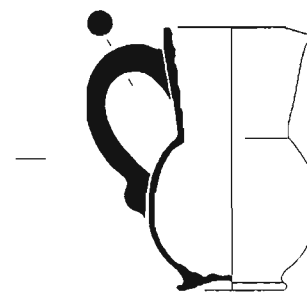
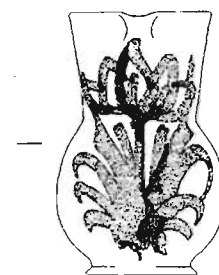


Figure 30. Pots à pharmacie et flacons de verre. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



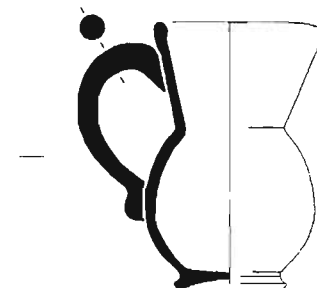
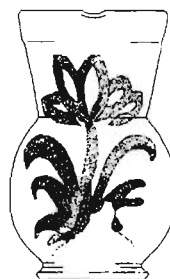
Nat 129



Nat 119



Nat 172



Nat 207

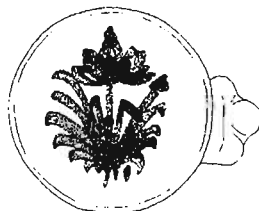
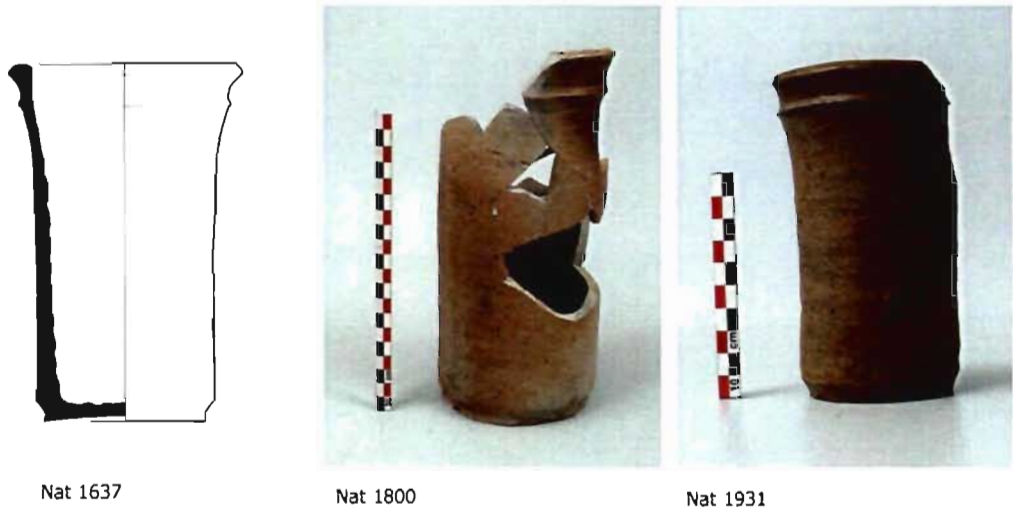
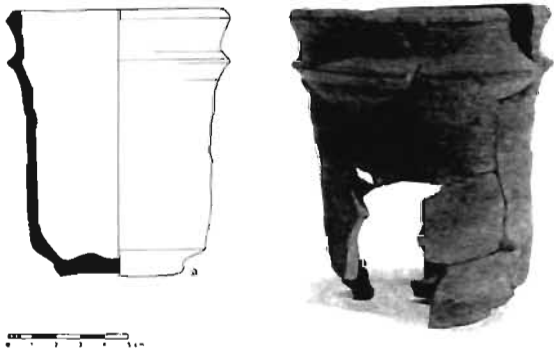


Figure 31. Faïence « *a compendiaro* » de Nevers. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin et F. Osada, Dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



Grès de l'épave de la Belle (Bruseth et Turner, 2005)

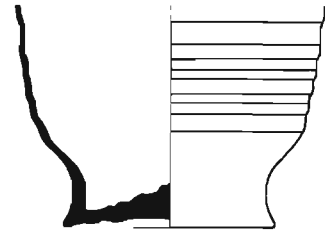


Grès de Place Royale à Québec (Décartie, 1999)

Figure 32. Grès de la *Dauphine* et autres exemplaires comparables de la *Belle* (1686), au centre, et de la place Royale à Québec, en bas (Photos T. Seguin, Dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



Petit pot en grès normand Nat 1674



Jarre en grès normand Nat 752



Figure 33. Grès grossier de Basse-Normandie Nat 215, 752, 1674, 1952, 2083. Épave de la *Dauphine* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

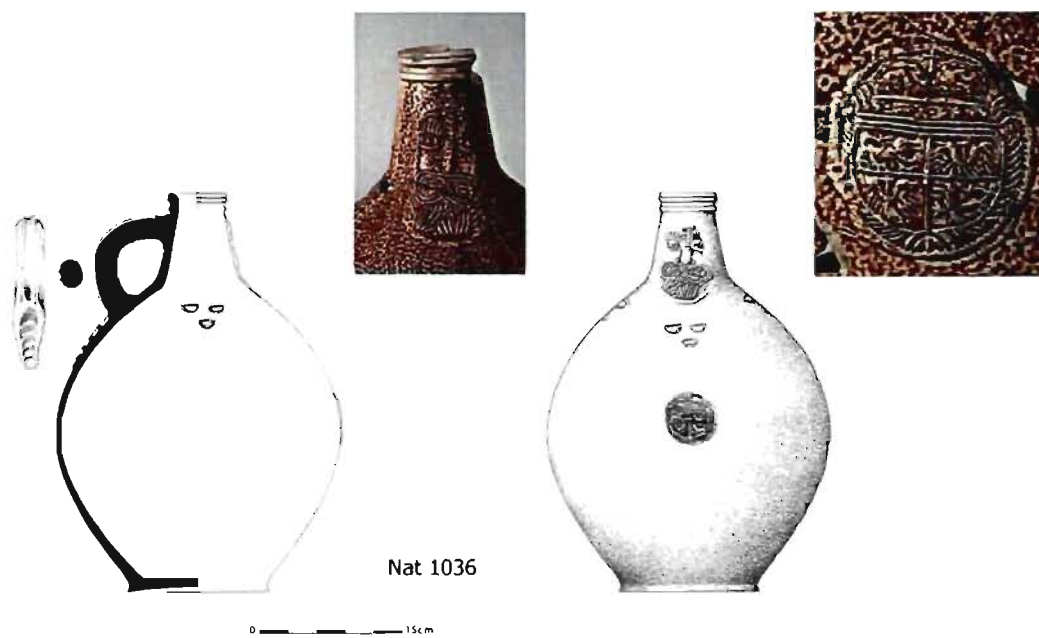


Figure 34. Grès grossier rhéan. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

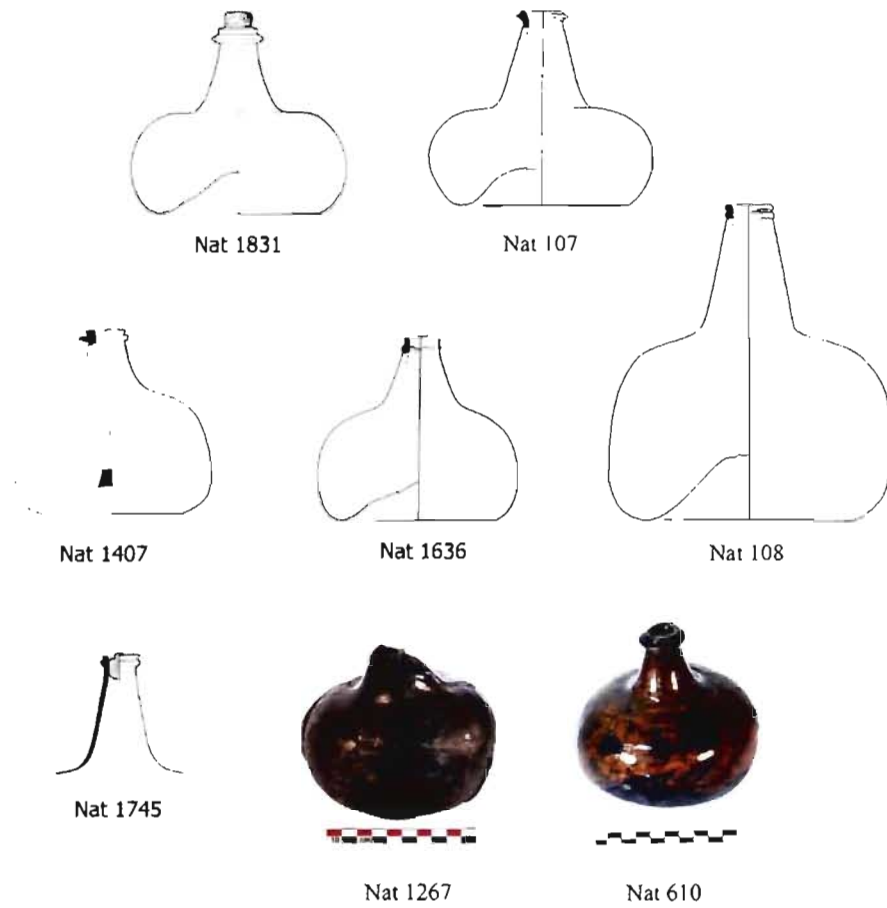
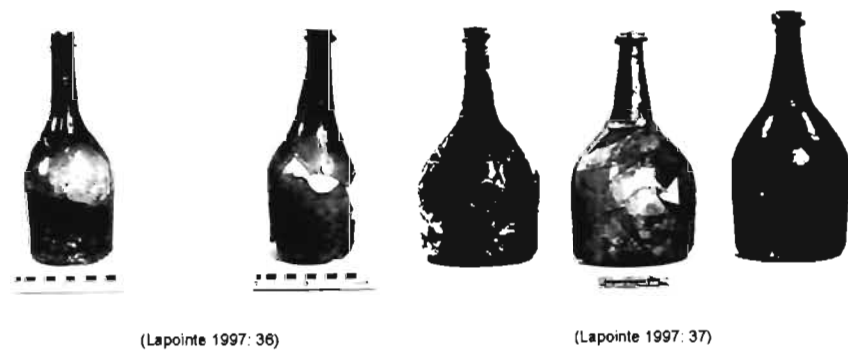


Figure 35. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar).



(Lapointe 1997: 36)

(Lapointe 1997: 37)

Figure 36. Quelques exemples de bouteilles françaises, à gauche, et anglaises, à droite, provenant de la place Royale à Québec (Lapointe et Lueguer, 1997 : 36-37).

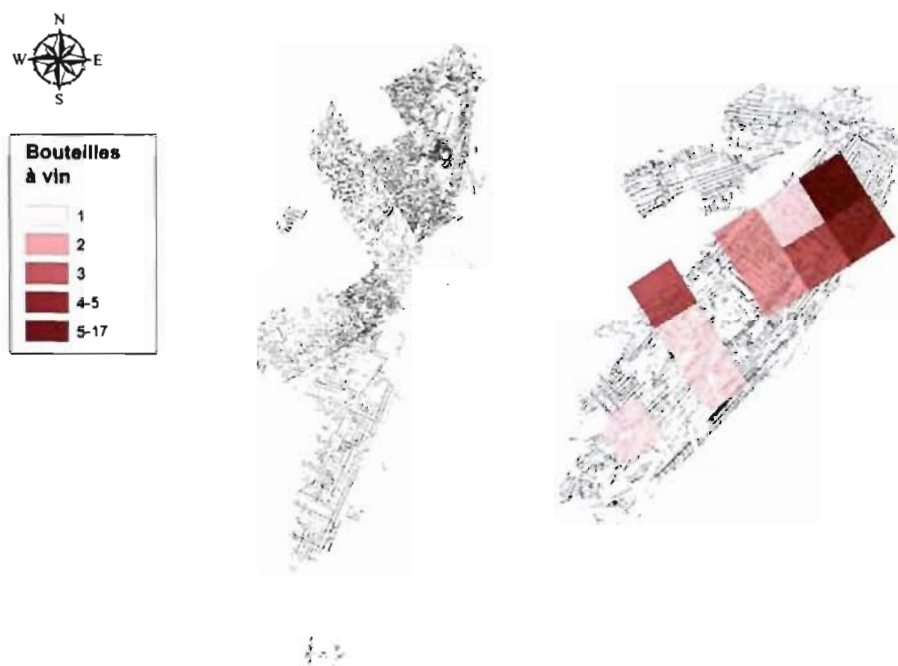


Figure 37. Répartition des bouteilles en verre vert foncé. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

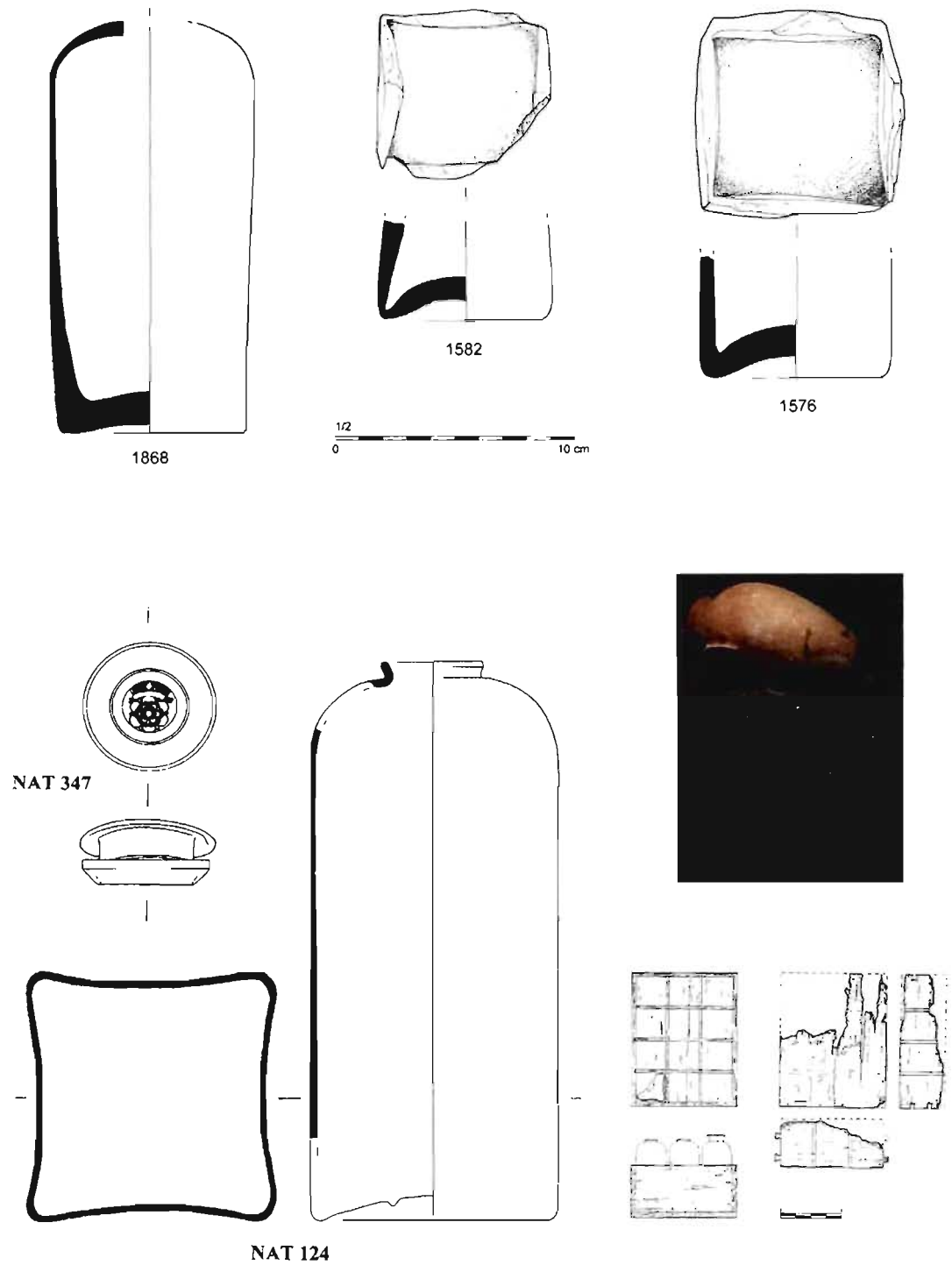


Figure 38. Flacons « à casier » en verre vert foncé, caisse et bouchons en étain associés. Épave de la *Dauphine* (Photo F. Osada, dessins M.-N. Baudrand, E. Veyrat et L. Gubellini – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 84).

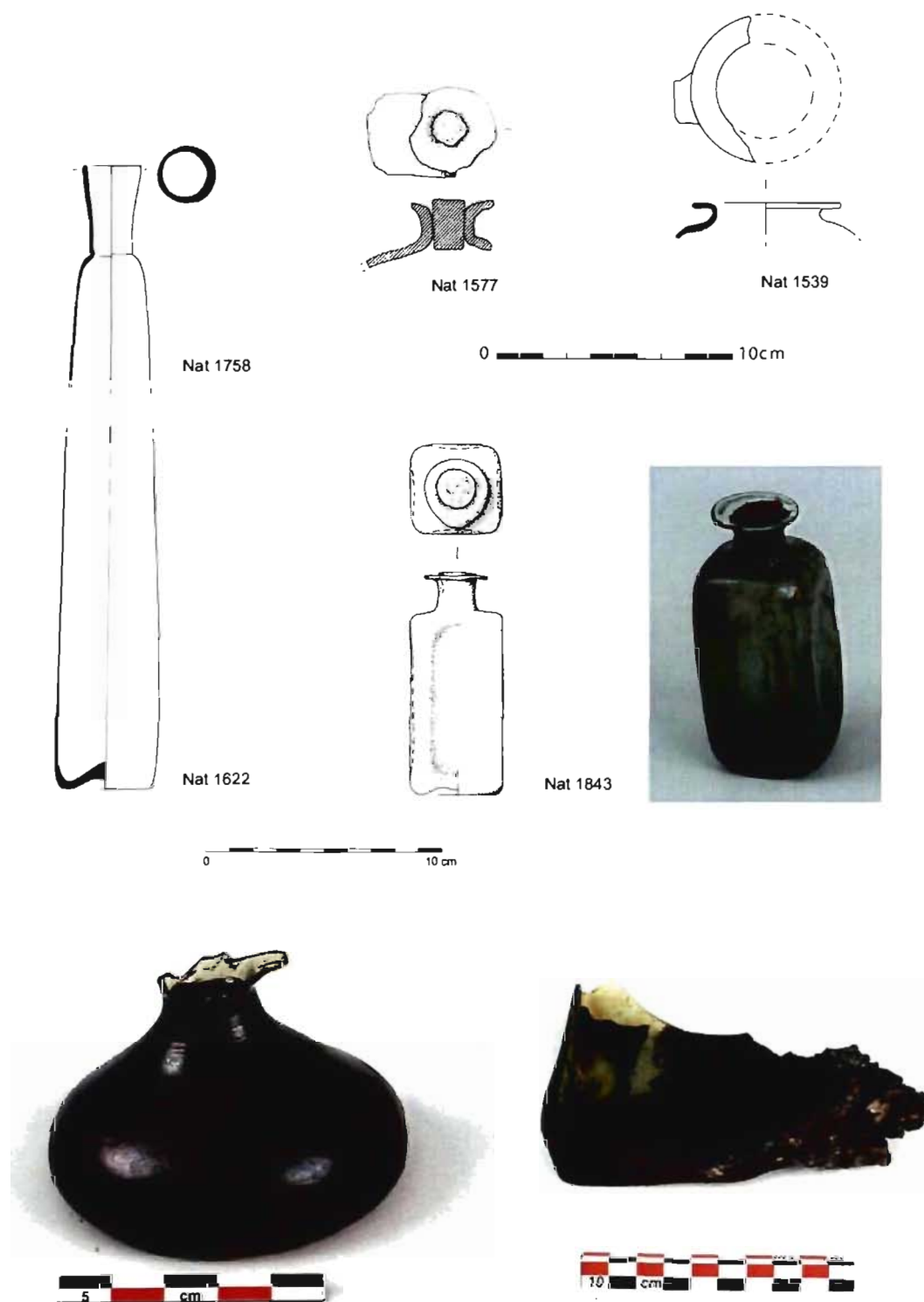


Figure 39. Contenants en verre fougère. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

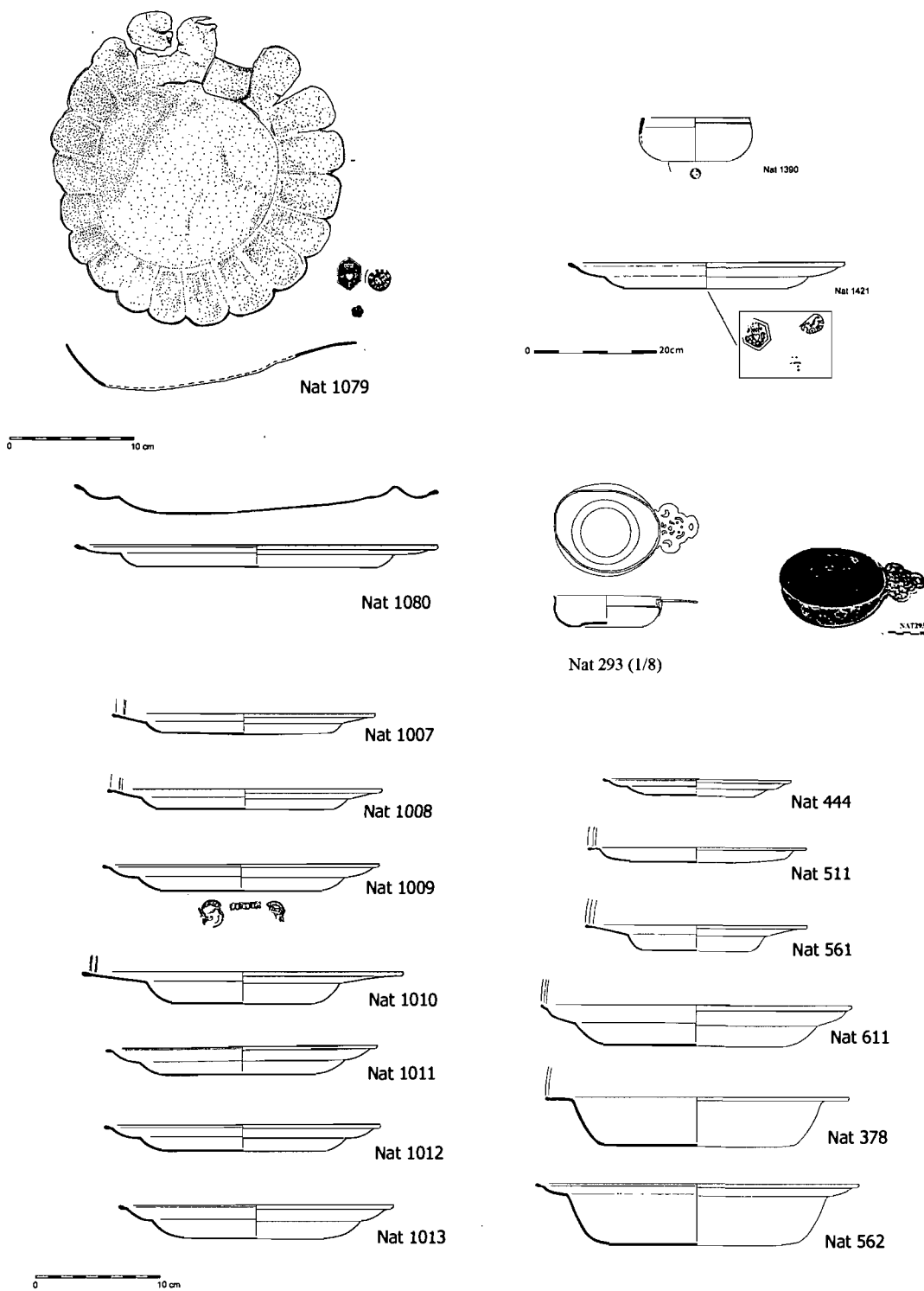
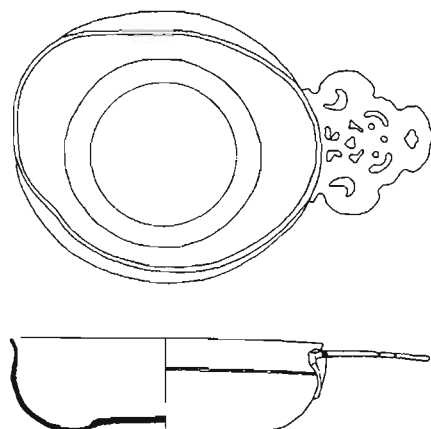
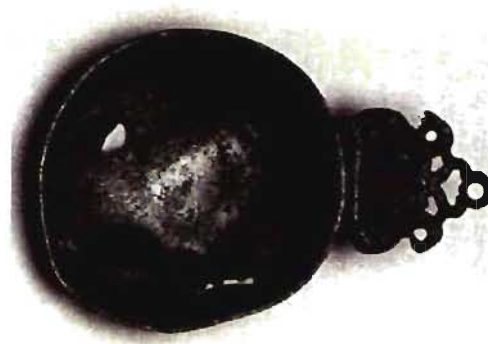


Figure 40. Contenants de table en métal. Épave de la *Dauphine* (Dessins M.-N. Baudrand, photo T. Seguin – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2003b: 115-116).



Écuëlle en étain Nat 293



Elisabeth and Mary, 1690 (Émond, 2000: 49)



Droits de l'Homme, 1797 (Bdd Drassm: 37DRH29).



Alcide, 1747 (Bdd Drassm: 827ALC29).

Figure 41. Écuëlle de la *Dauphine* et autres exemplaires comparables provenant de l'*Alcide* (1747), du *Elisabeth and Mary* (1690) et du *Droits de l'Homme* (1797) (Photos O. Hulot, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

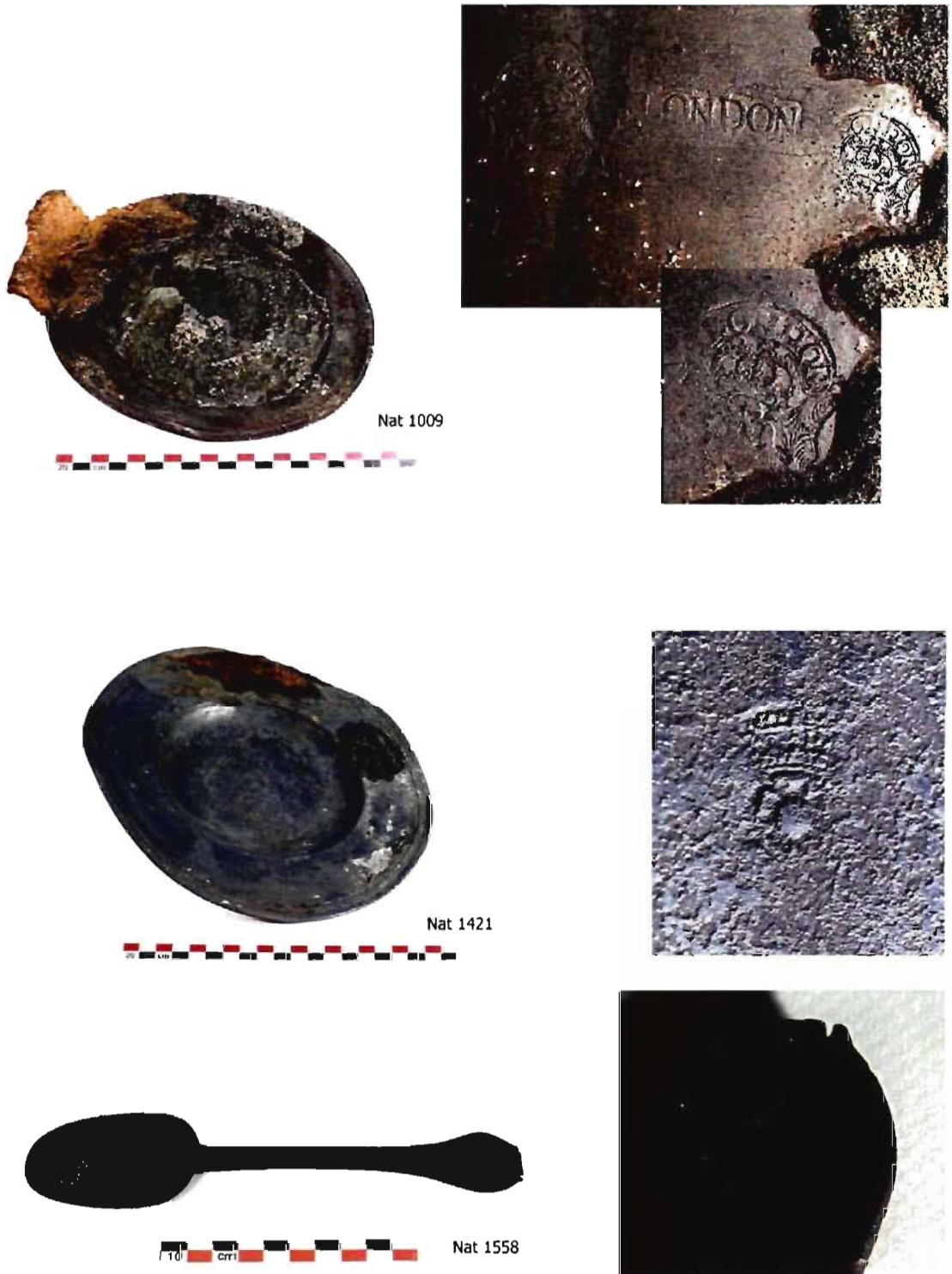


Figure 42. Détail des poinçons d'étain anglais. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin – Adramar/Drassm).

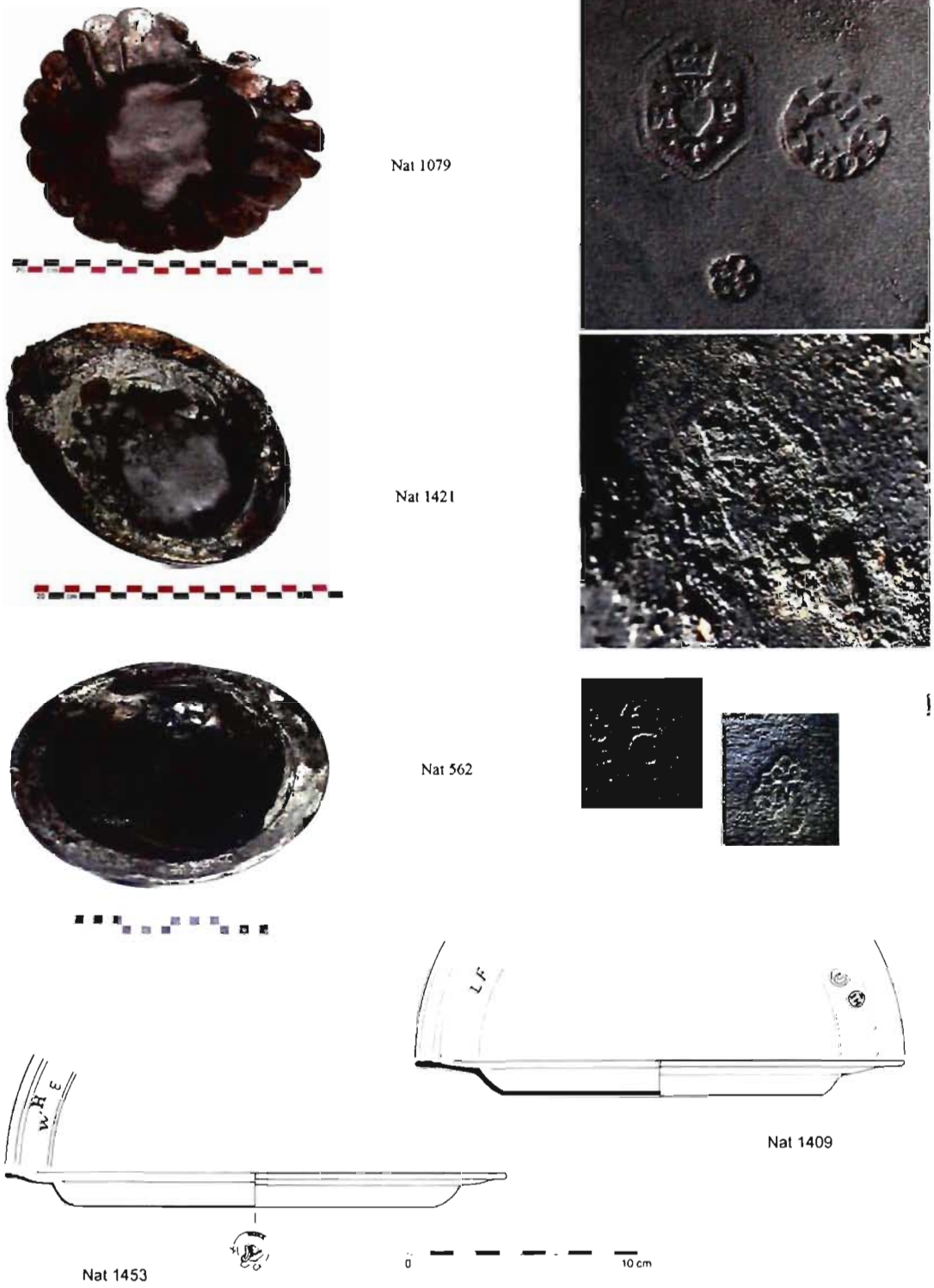


Figure 43. Détail des poinçons d'étain français. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand - Adramar/Drassm).



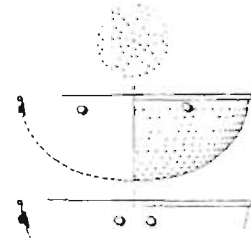
Figure 44. Répartition de la vaisselle en étain. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).



Chaudron en fonte Nat 1367



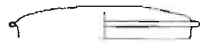
Nat 549



Nat 549



Nat 424



Nat 1160



Nat 115



Nat 392



Nat 1095



Nat 315



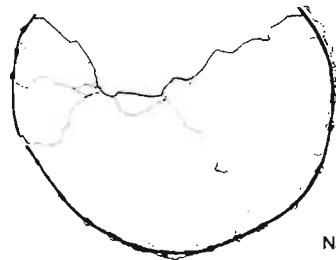
Nat 1140



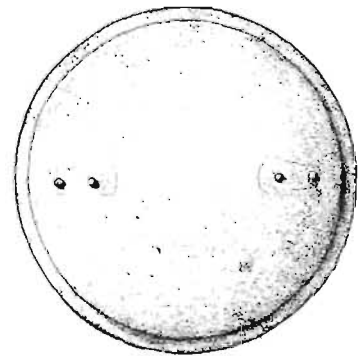
Nat 147



Nat 423



Nat 213



Nat 1356

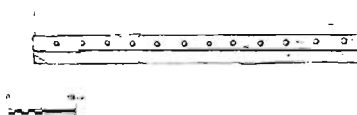


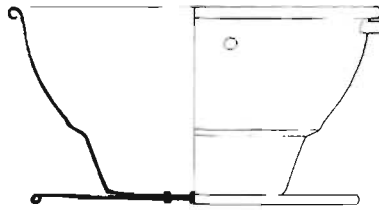
Figure 45. Contenants culinaires en métal. Épave de la *Dauphine* (Dessins et M.-N. Baudrand, photos F. Osada, T. Seguin - Adramar).



Gourde ou flasque en étain Nat 1247



Bouchon Nat 609



Réchaud Nat 538



Bidon en alliage cuivreux et plomb Nat 116

Figure 46. Autres contenants en métal. Épave de la *Dauphine* (Dessins M.-N. Baudrand, photos F. Osada et T. Seguin – Adramar/Drassm).

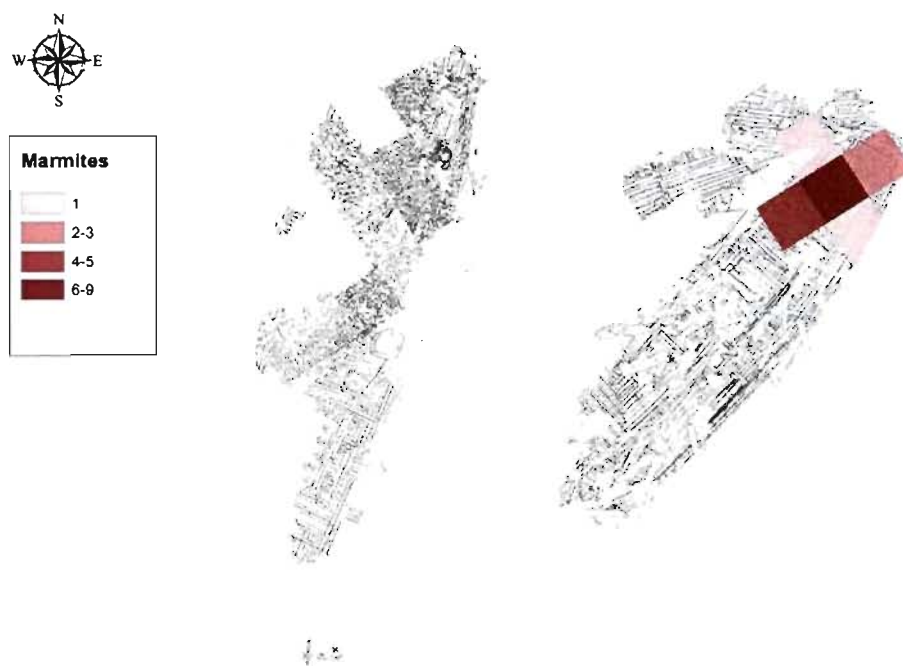


Figure 47. Répartition des contenants culinaires en métal. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

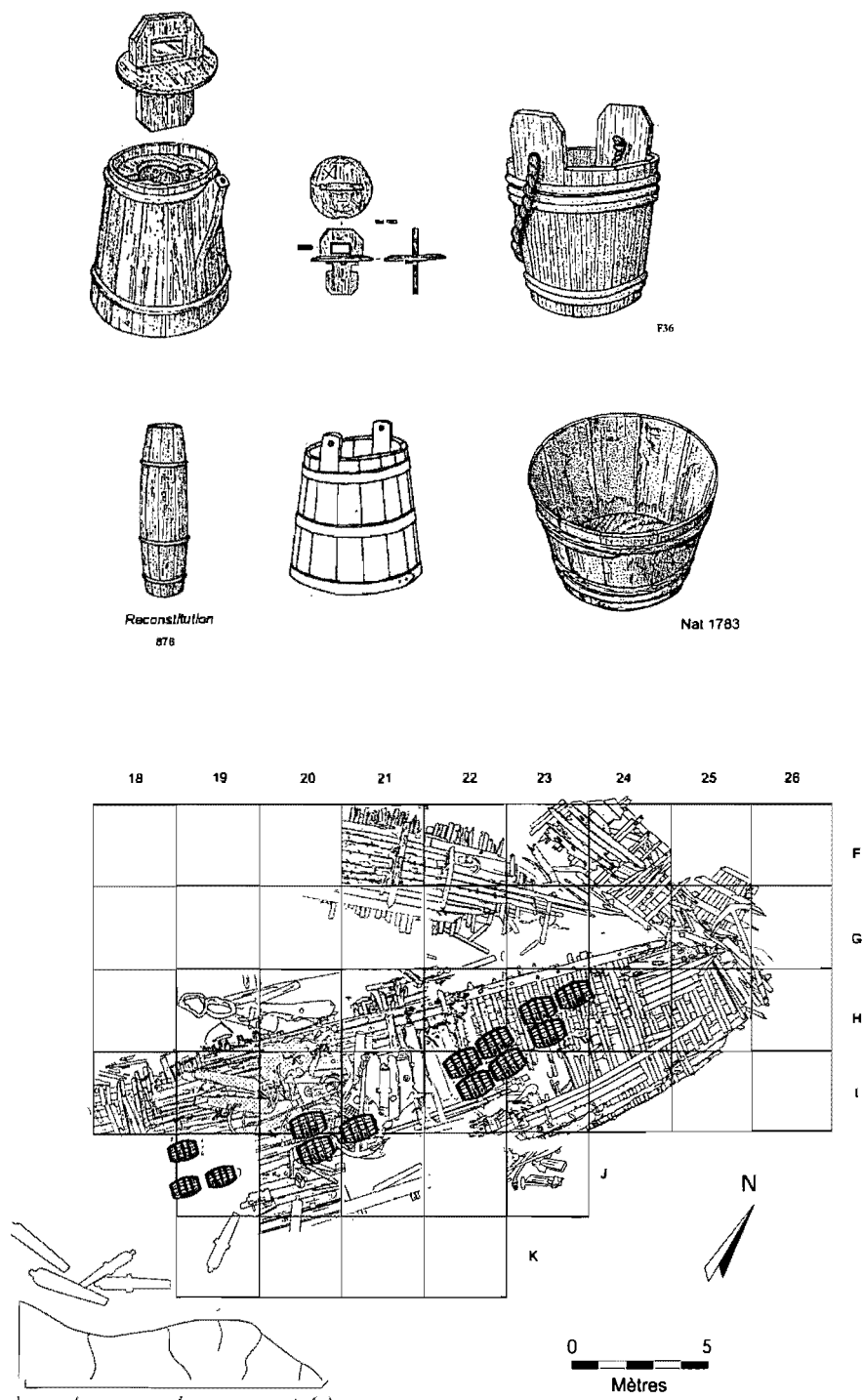


Figure 48. Différents contenants de tonnellerie et répartition des tonneaux retrouvés *in situ*. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif Adramar, position des tonneaux C. Dagneau).

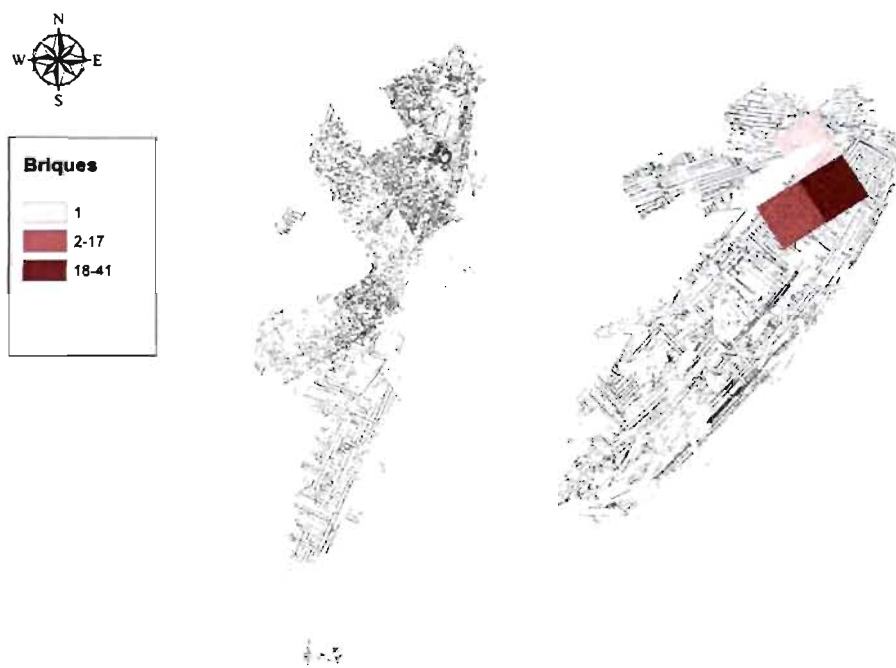


Figure 49. Répartition des briques. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

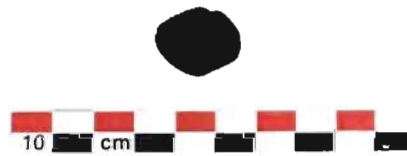
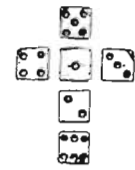
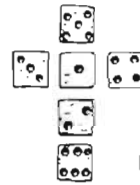
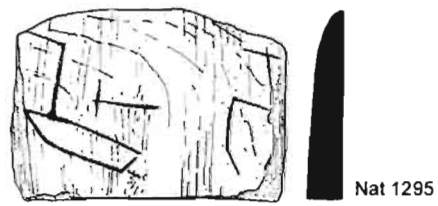


Figure 50. Éclairage et loisirs. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

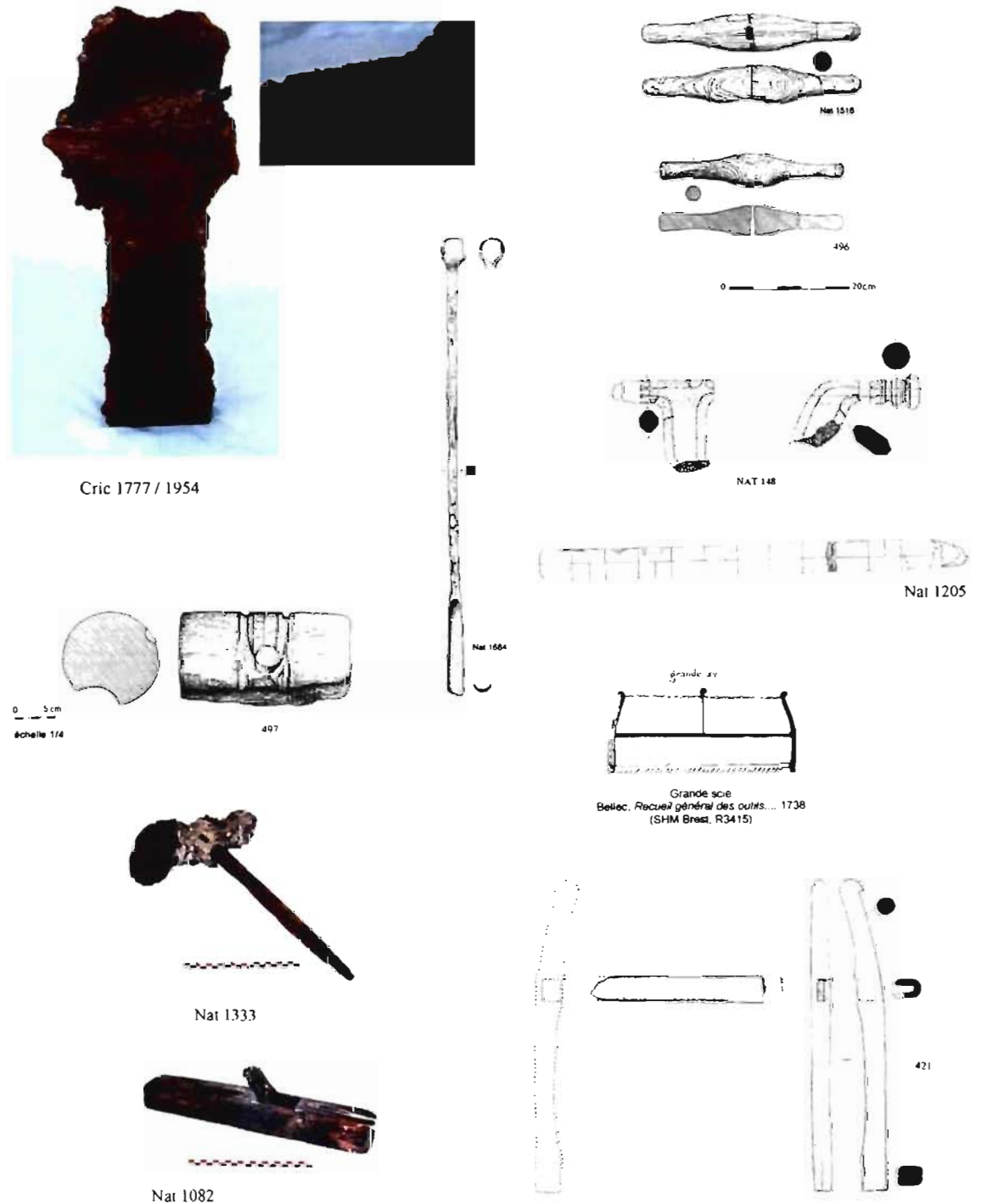


Figure 51. Les outils de charpenterie. Épave de la Dauphine (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adarmar/Drassm).

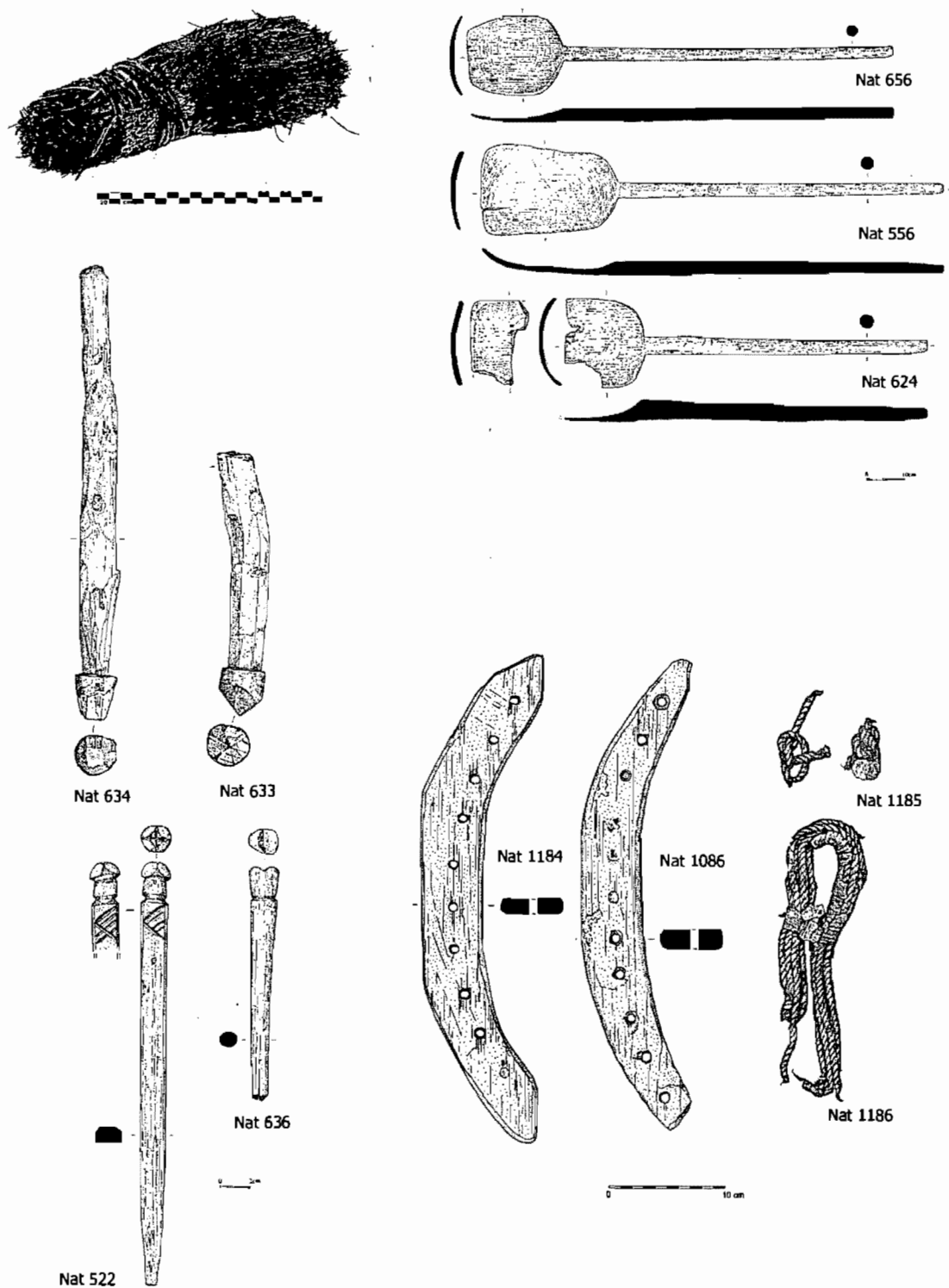


Figure 52. Les outils du matelot. Épave de la *Dauphine* (Photo T. Seguin, dessin M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

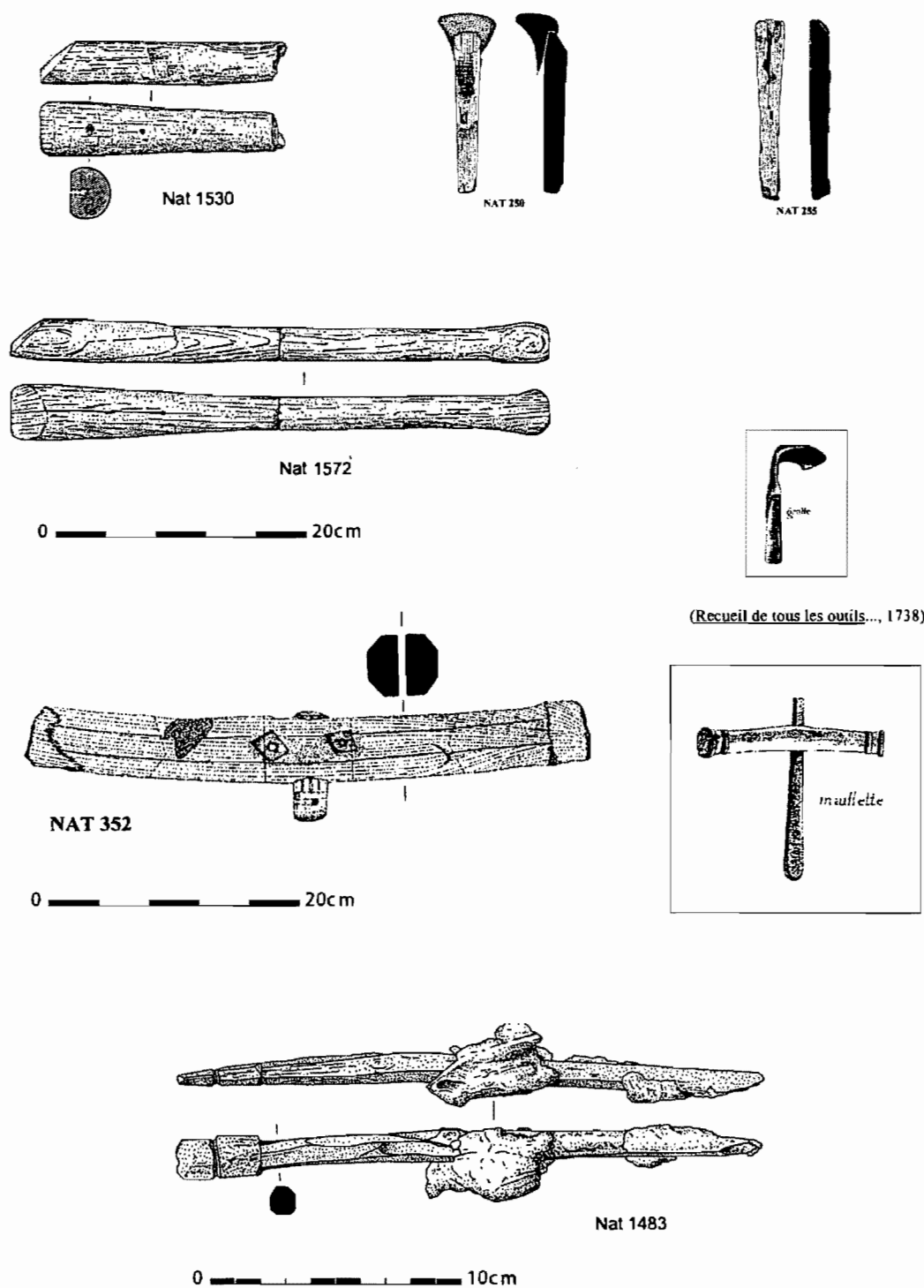


Figure 53. Les outils de calfatage. Épave de la *Dauphine* (Dessins M.-N. Baudrand et L. Gubellini – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2000: 91).

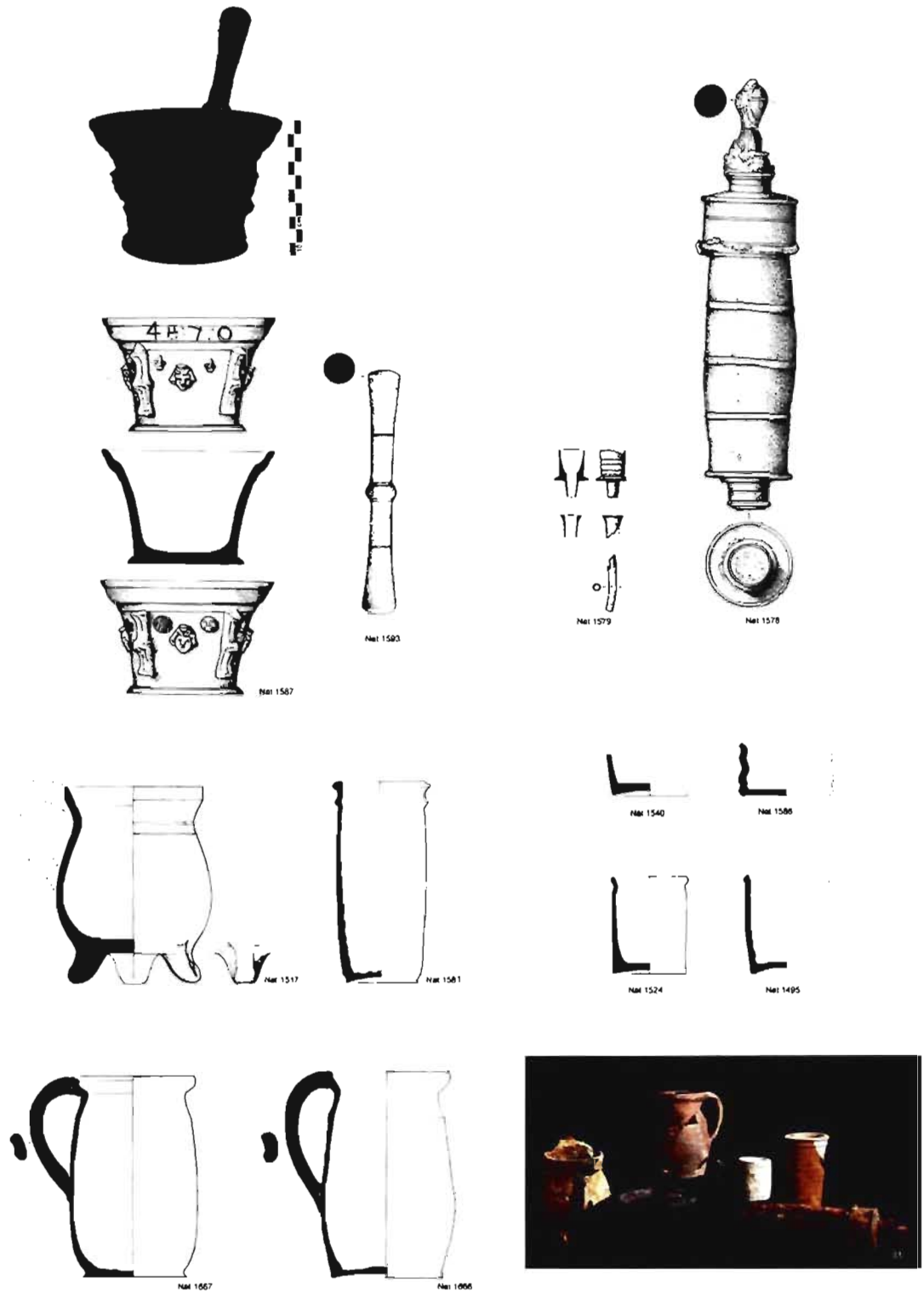


Figure 54. Les outils de médecine et apothicairerie. Épave de la *Dauphine* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2004: 112).

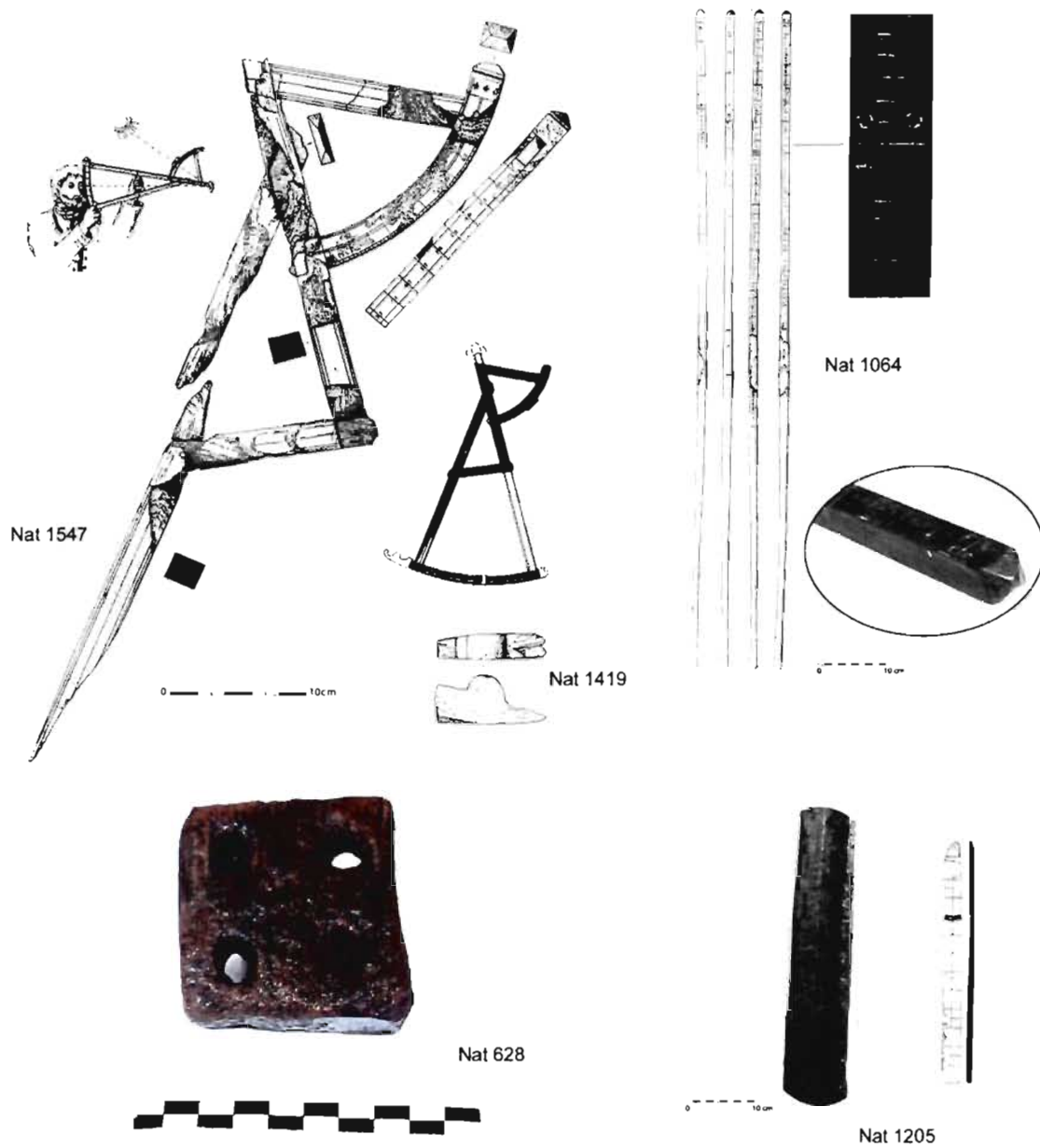
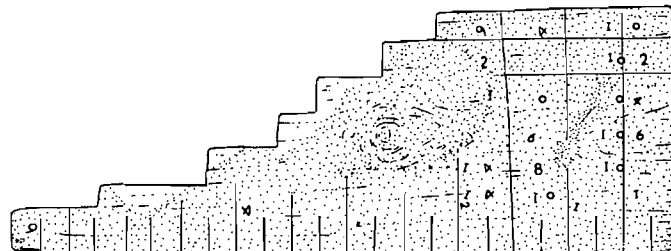
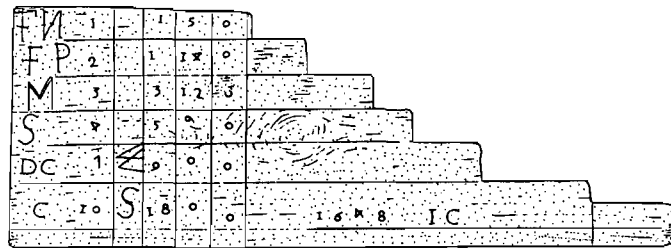


Figure 55. Instruments de navigation. Épave de la *Dauphine* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



Sifflet en os Nat 1393

0 10cm



Échelle de canonier Nat 1265

0 5 cm

Figure 56. Sifflet et échelle de canonier (Dessins M.-N. Baudrand et C. Touzel – Adramar/Drassm)

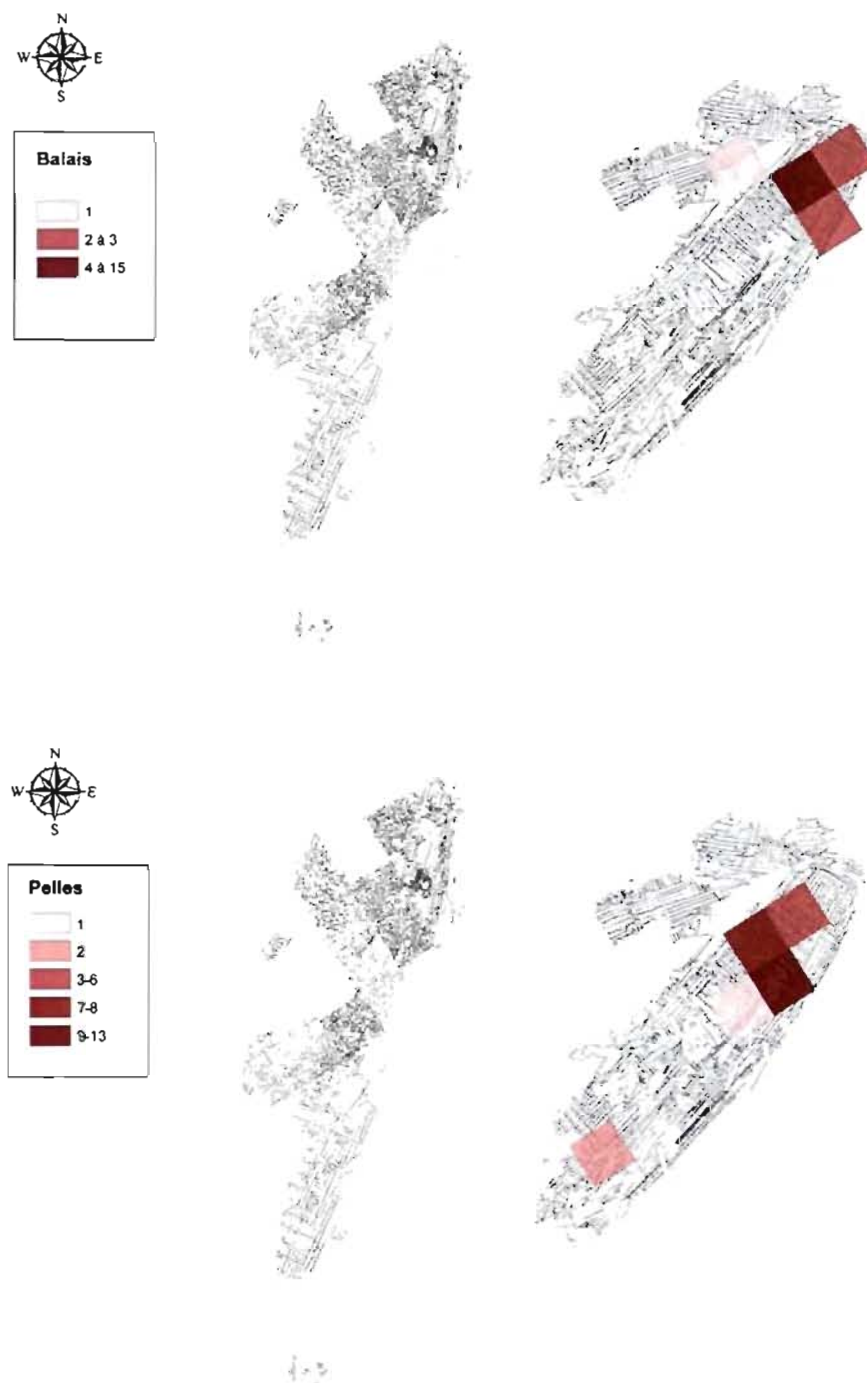


Figure 57. Répartition des outils du matelot : les pelles. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

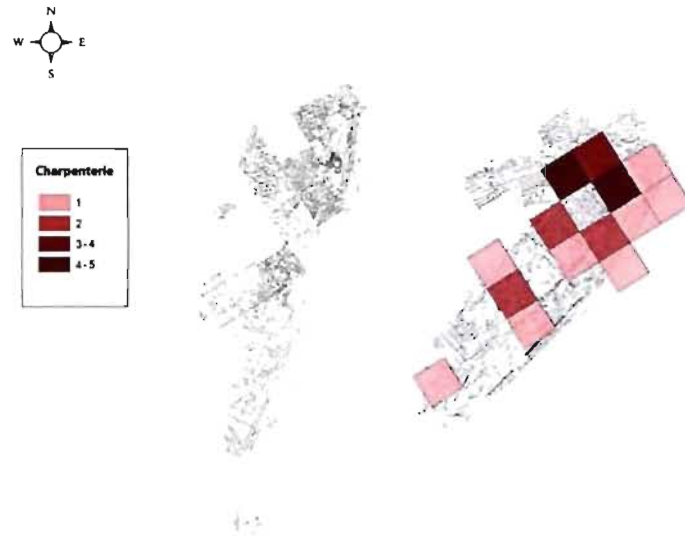


Figure 58. Répartition des outils de charpenterie. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).



Figure 59. Répartition des outils de calfatage. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

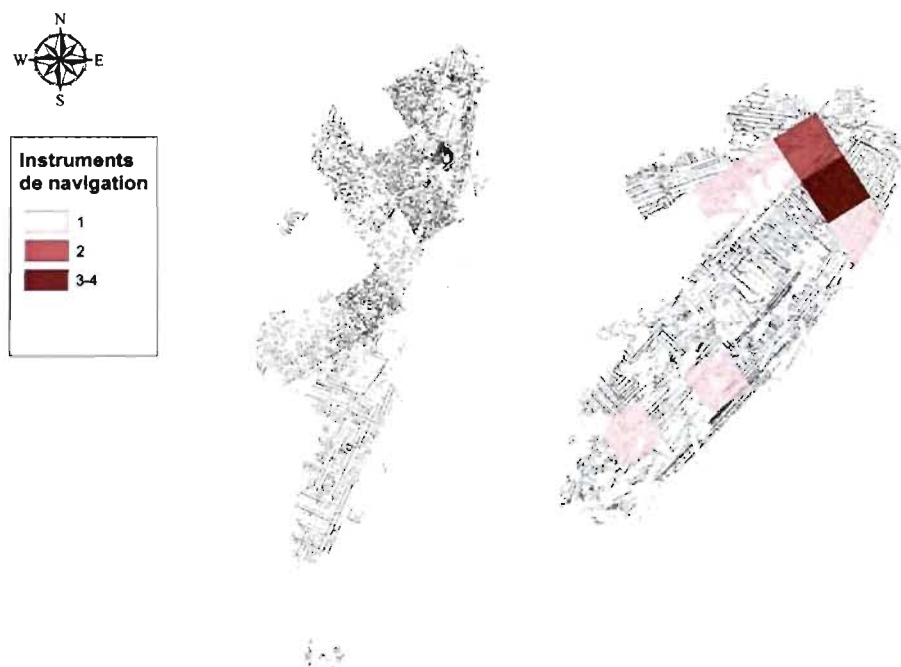


Figure 60. Répartition des instruments de navigation. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

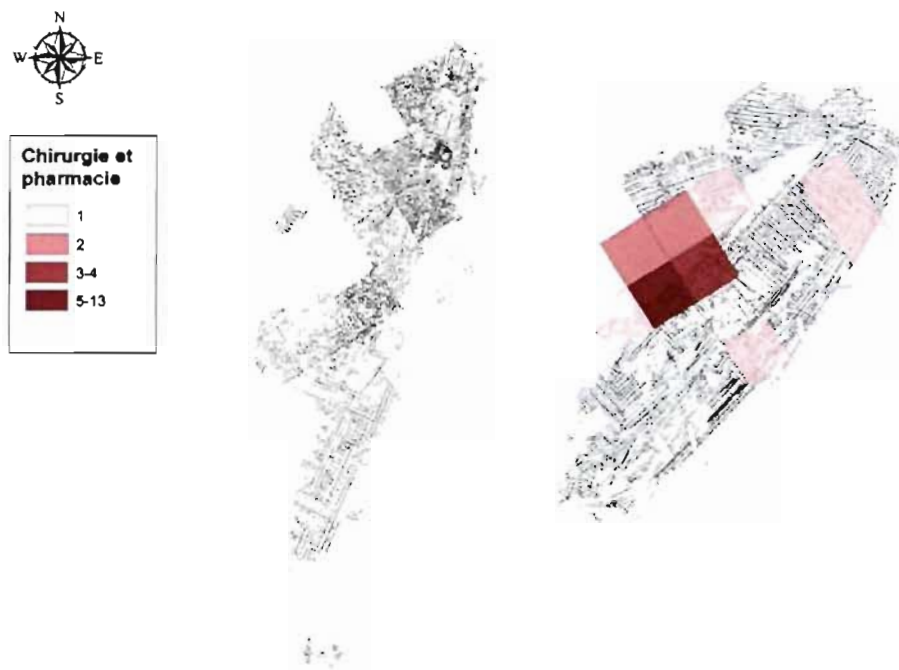


Figure 61. Répartition des outils de médecine et apothicaire. Épave de la *Dauphine* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

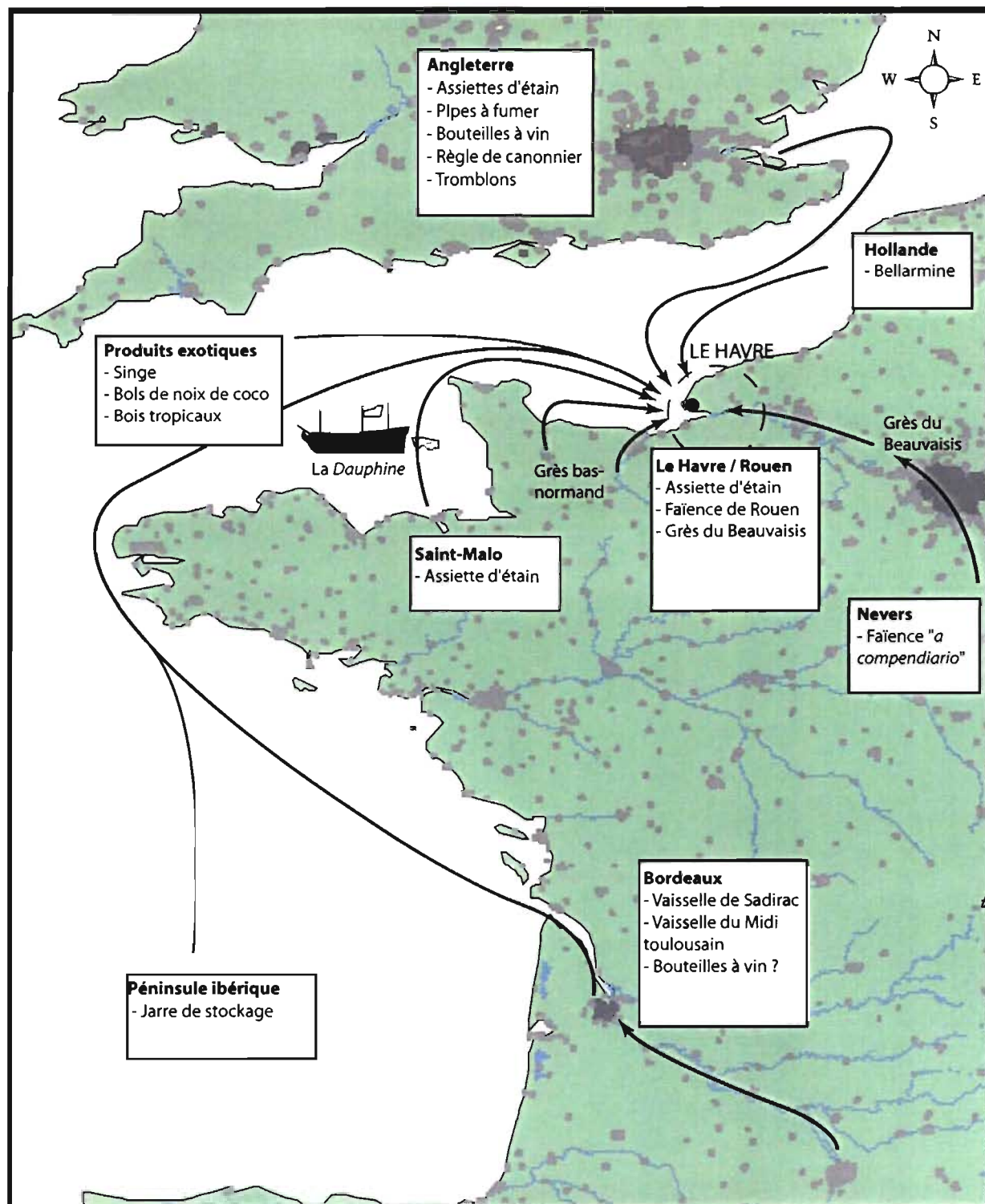


Figure 62. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de la *Dauphine* (C. Dagneau).

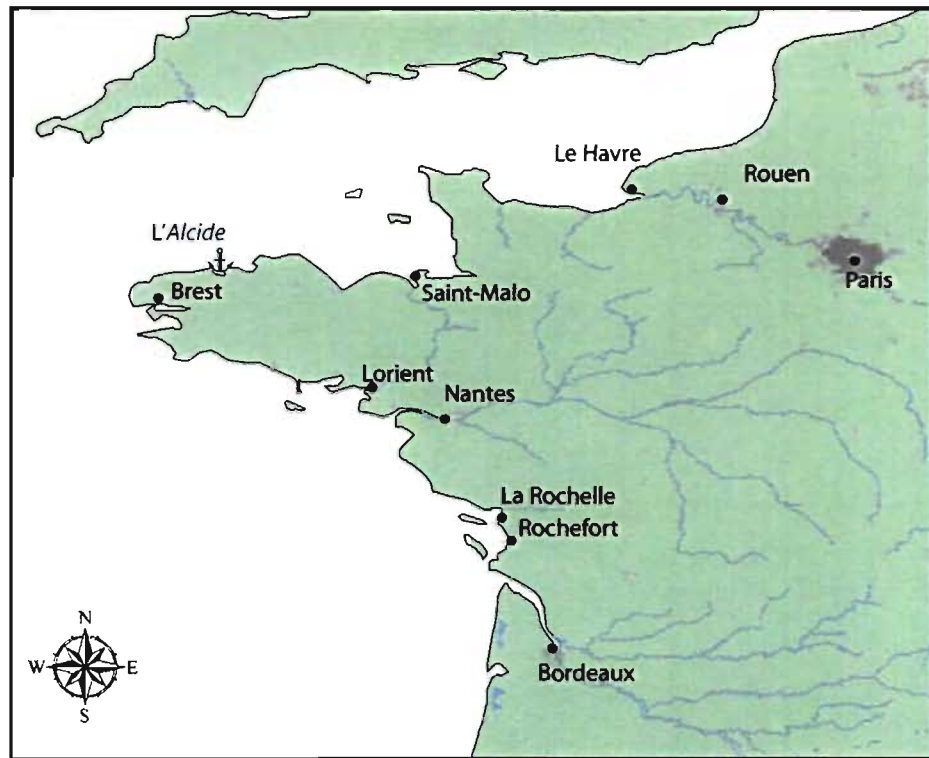


Figure 63. Position de l'*Alcide* en baie de Morlaix (C. Dagneau).

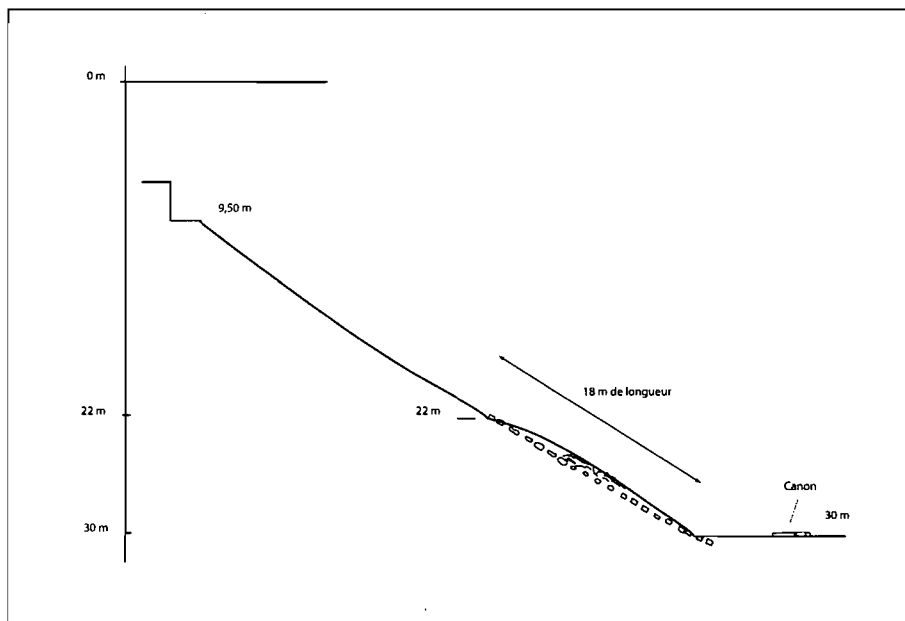
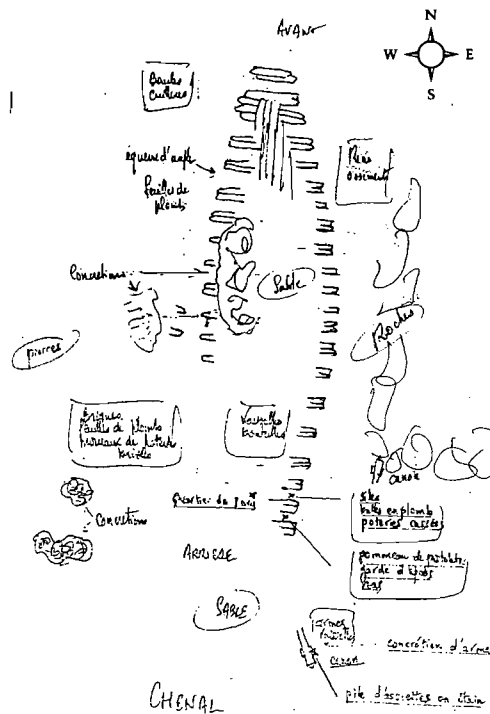
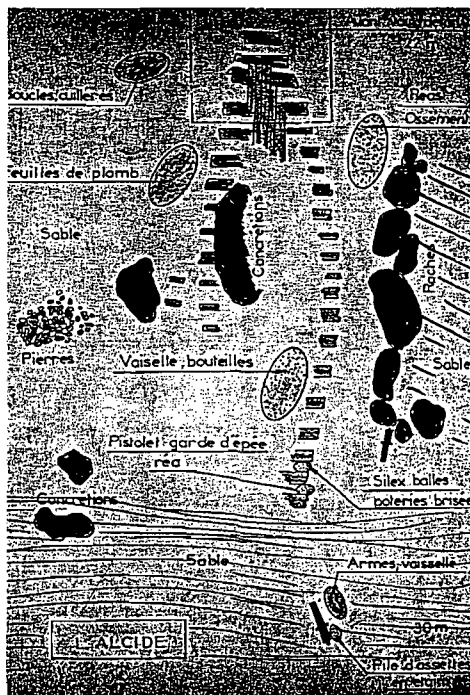


Figure 64. Plan général des vestiges de l'Alcide (Bozellec, 1985 ; Jegou et Bozellec, 1986).



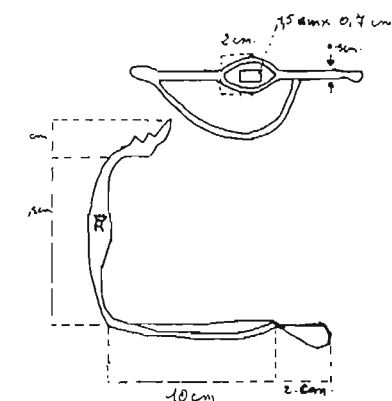
Cuiller à poudre Alc 762.



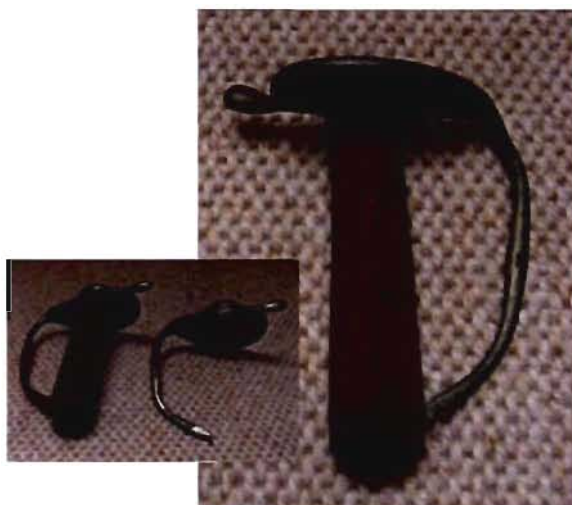
Lot de boulets ronds Alc 766.



Gardes d'épée à pontet simple ALC 772 et calottes de pistolet ALC 771.



Garde d'épée marquée d'un "R" couronné ALC 772.



Gardes d'épée à pontet simple ALC* 5 et 6.



Coquille de garde ALC* 4, calotte de pistolet ALC* 3 et pierres à fusil ALC* 7 et 8.

Figure 65. Artillerie, armes et instruments associés. Épave de l'*Alcide* (Photos C. Dagneau, dessin Bozellec, 1985).



Boucles de chaussures en alliage cuivreux et en étain (cadres ALC 834 et pinules ALC 835).



Boucles de chaussure en alliage cuivreux et en étain (cadres ALC* 14 à 20 et pinules ALC* 21 et 22).

Figure 66. Habillement. Épave de l'*Alcide* (C. Dagneau).



Figure 67. Mobilier divers du Musée Maritime de Carantec. Épave de l'*Alcide* (O. Hulot).



Ecuelle en terre vernissée verte et jaune ALC* 9.



Ecuelle en terre vernissée brune ALC 805.



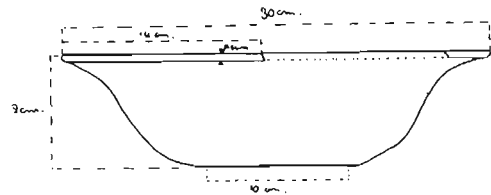
Marmite culinaire à deux anses ALC 782.



Fragments d'écuelle divers vernissé vert, jaune et brun ALC 807.



Jatte en terre décorée ALC 809.

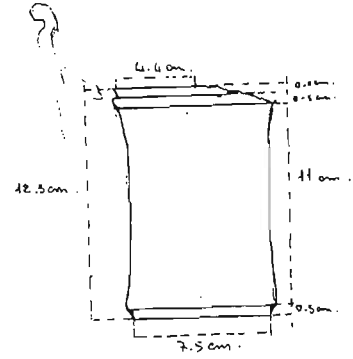


Jatte en terre décorée ALC 809.

Figure 68. Céramiques communes. Épave de l'*Alcide* (Photos C. Dagneau, dessin E. Bozellec).



Productions en grès bas-normand: bouteille ALC 811, pots à pharmacie ALC 810 et ALC* 11 et petite bouteille ALC* 10.



Pots à pharmacie en faïence blanche ALC 795 à 801.



Tasse en faïence à décor en semi bleu de style anglais ALC 803.



Choppe en grès rhéan gris et bleu ALC 802.

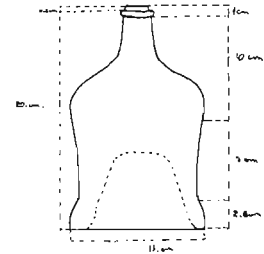


Petit flacon en grès rhéan brun de type "bellarmine" ALC 793.

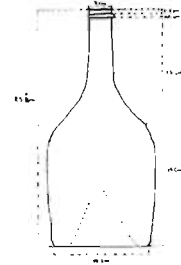
Figure 69. Céramiques diverses. Épave de l'*Alcide* (Photos C. Dagneau et O. Hulot, dessin E. Bozellec).



Bouteilles à vin anglaises ALC 838.



Bouteilles à vin françaises ALC 839.



Flacons à casier ALC 837.



Flacons à casier ALC 836.

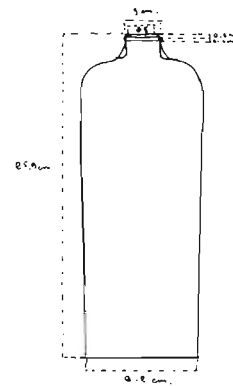
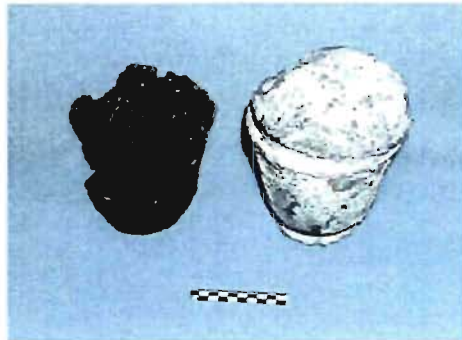


Figure 70. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de l'*Alcide* (Photos O. Hulot, dessins E. Bozellec).



Écuelle ALC 827



Gobelets ALC 829



Pile d'assiettes ALC 780



Marmite ALC 750

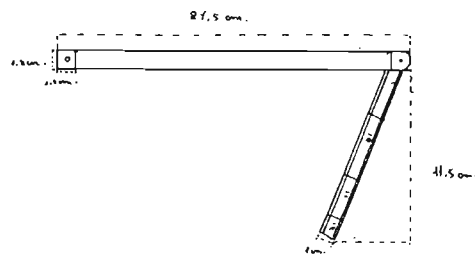


Passoire ALC 751

Figure 71. Contenants en métal. Épave de l'*Alice* (O. Hulot).



Règle-équerres ALC 778



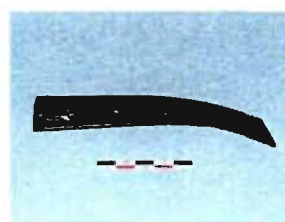
Tête de hache en fer marquée "IC" ALC 775



Pesons en plomb ALC 753



Couteau ALC 789



Gratte ALC 745



Manche d'outil ALC 743



Manche d'outil ALC 747



Manche d'outil ALC 748

Figure 72. Outils de charpenterie et de calfatage. Épave de l'*Alcide* (Photos O. Hulot).



Mortier et pilon en bronze ALC 777 et 2374



Clystère en étain ALC 779



Petite cruche bellarmine ALC 793



Pot à pharmacie ALC 808



Pot à pharmacie ALC 799

Figure 73. Outils de médecine et apothicairerie. Épave de l'*Alcide* (O. Hulot).



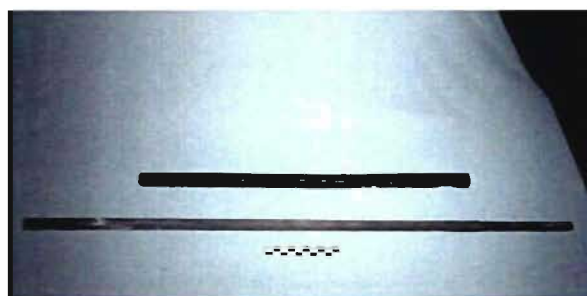
Sonde ALC 783



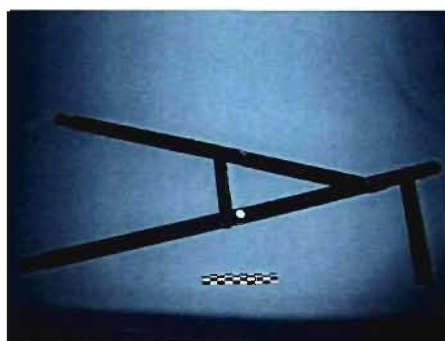
Sonde ALC 784



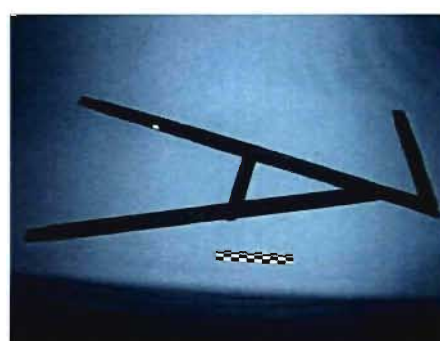
Compas à carte ALC 788.



Bâton de Jacob ALC 787.



Quartier de Davis ALC 785.



Quartier de Davis ALC 786.

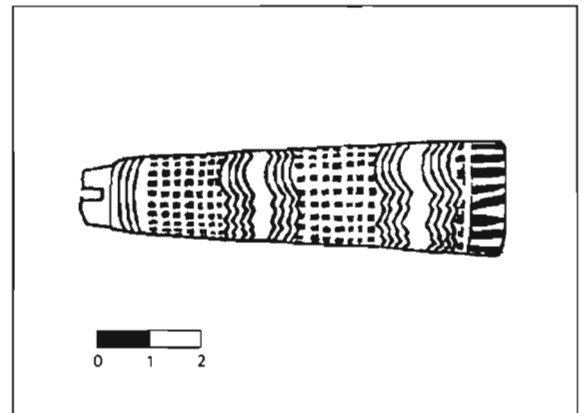
Figure 74. Plomb de sonde et autres instruments de navigation. Épave de l'*Alcide* (O. Hulot).



Manches de couteau décorés de l'*Alcide* ALC 748 et 747



Manche de couteau décoré du *Maidstone* MAD 424



Manche de couteau décoré du *Hollandia*



Manches de couteau décorés de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*

Figure 75. Manches d'outil décorés de l'*Alcide*, du *Maidstone* (O. Hulot – Adramar/Drassm), du *Hollandia* (Gawronski *et al.*, 1992 : 467), de la *Boussole* et de l'*Astrolabe* (T. Seguin – Adramar/Drassm).

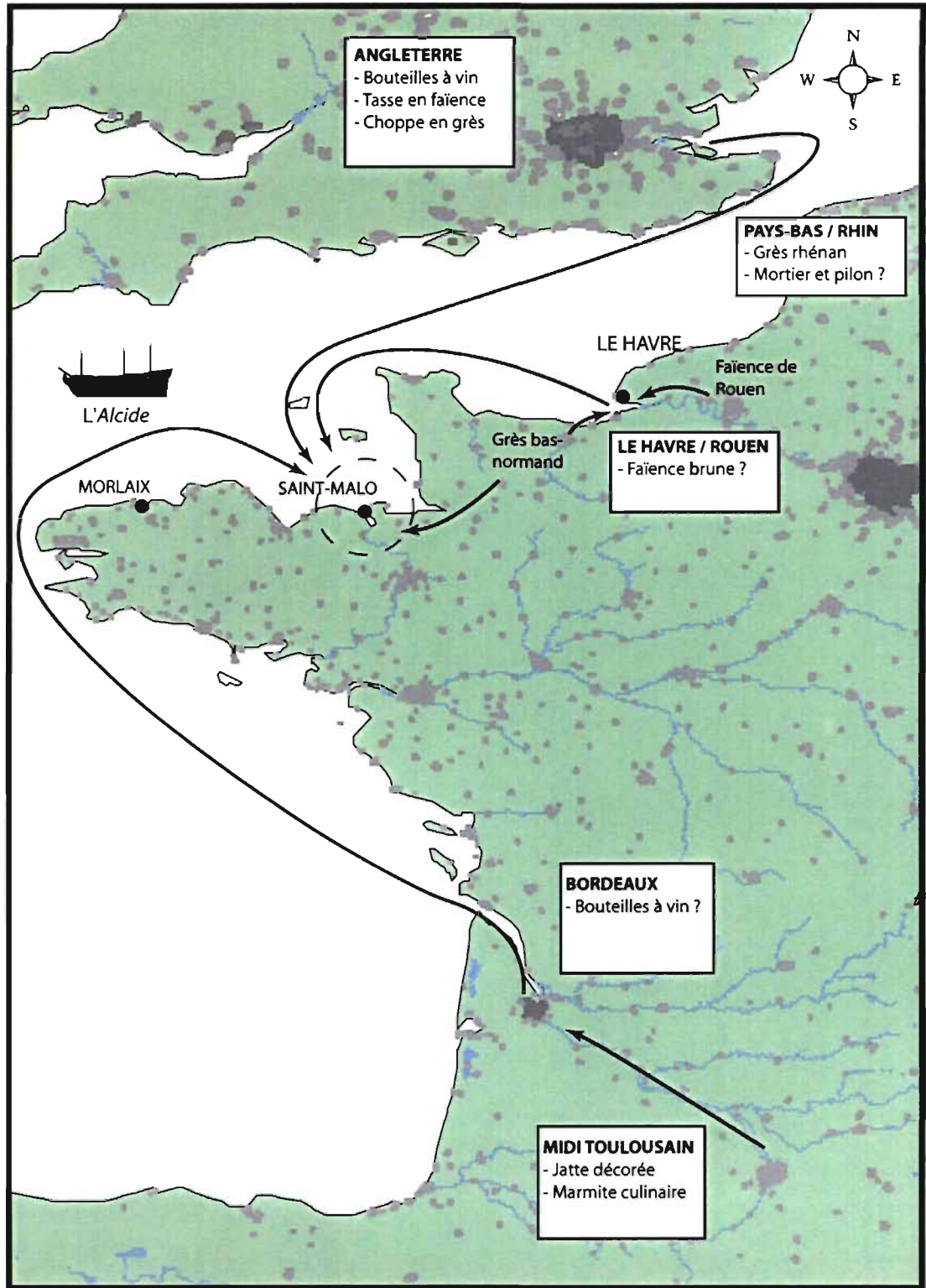


Figure 76. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de l'*Alcide* (C. Dagneau).

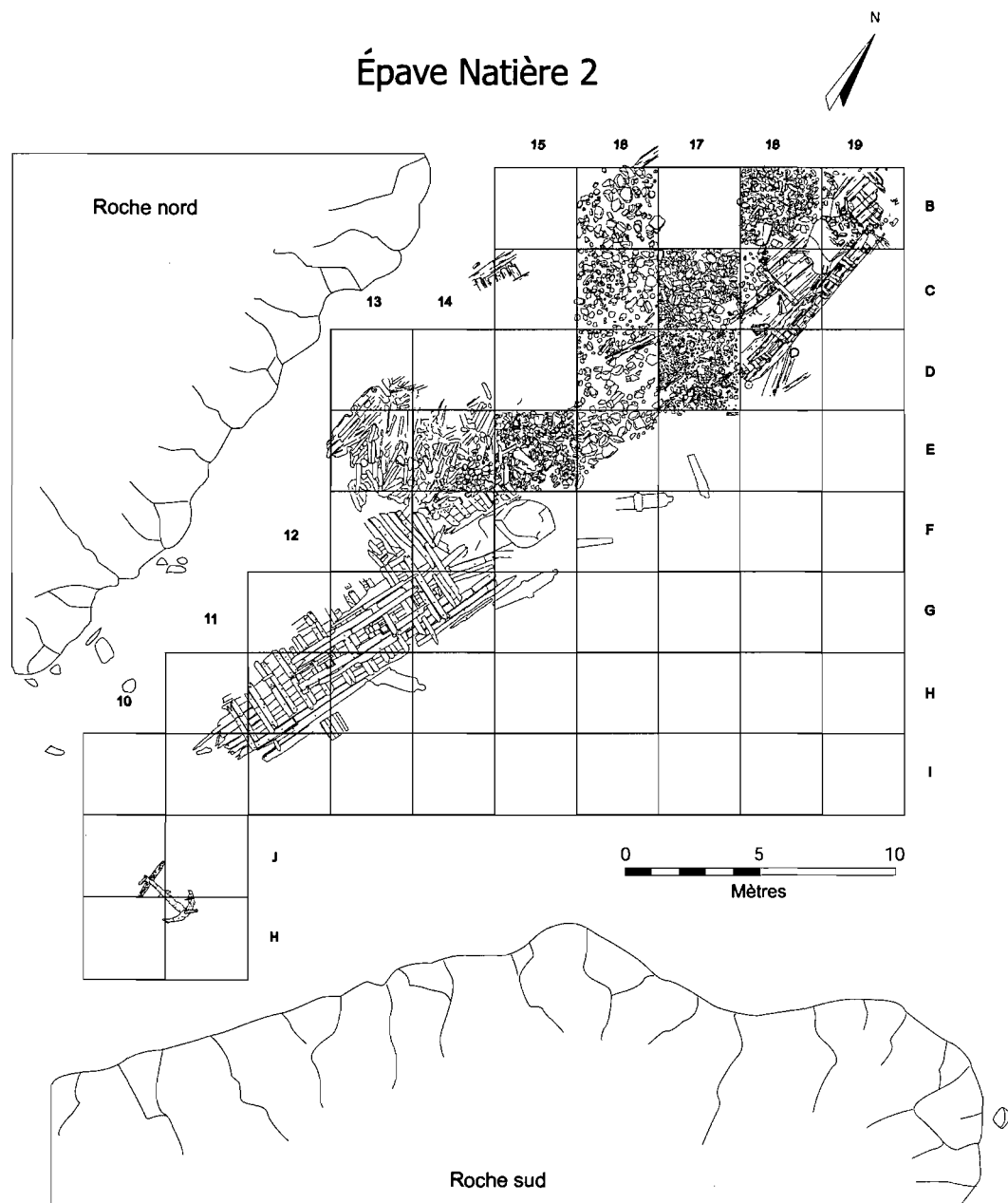
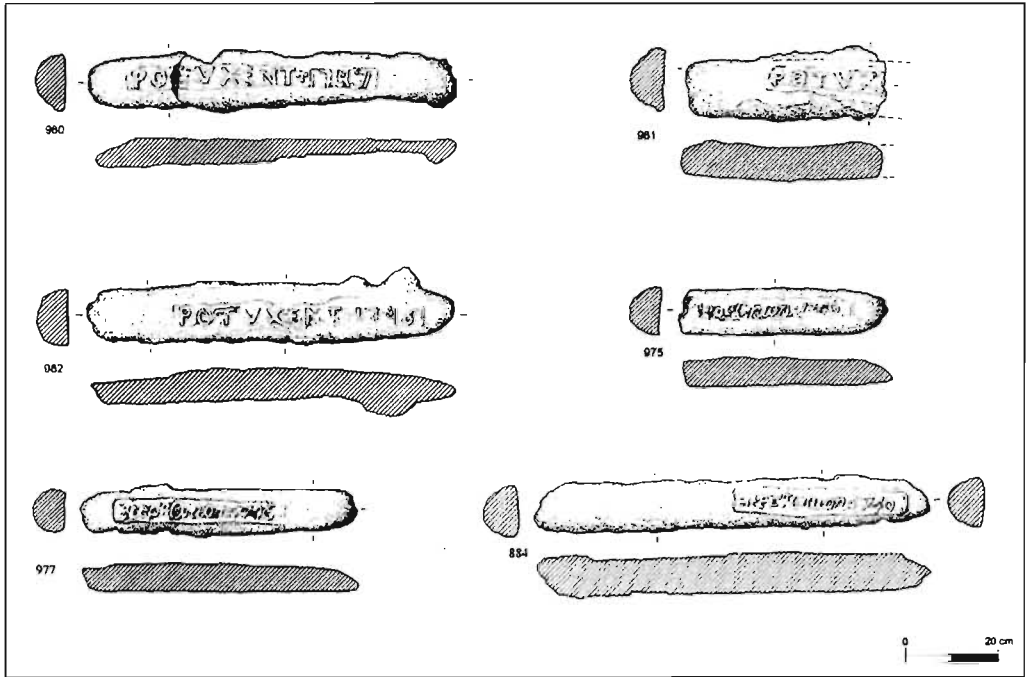


Figure 77. Plan général de Natière 2 ou l'Amable Grenot (Plan collectif – Adramar/Drassm).



Saumons de fonte de fer retrouvés sur Natière 2 ou l'*Aimable Grenot*.



Saumons de fonte de fer retrouvés sur le *Machault*.

Figure 78. Lingots de fer. Épave de l'*Aimable Grenot*, en haut, et du *Machault*, en bas (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm ; Parcs Canada).

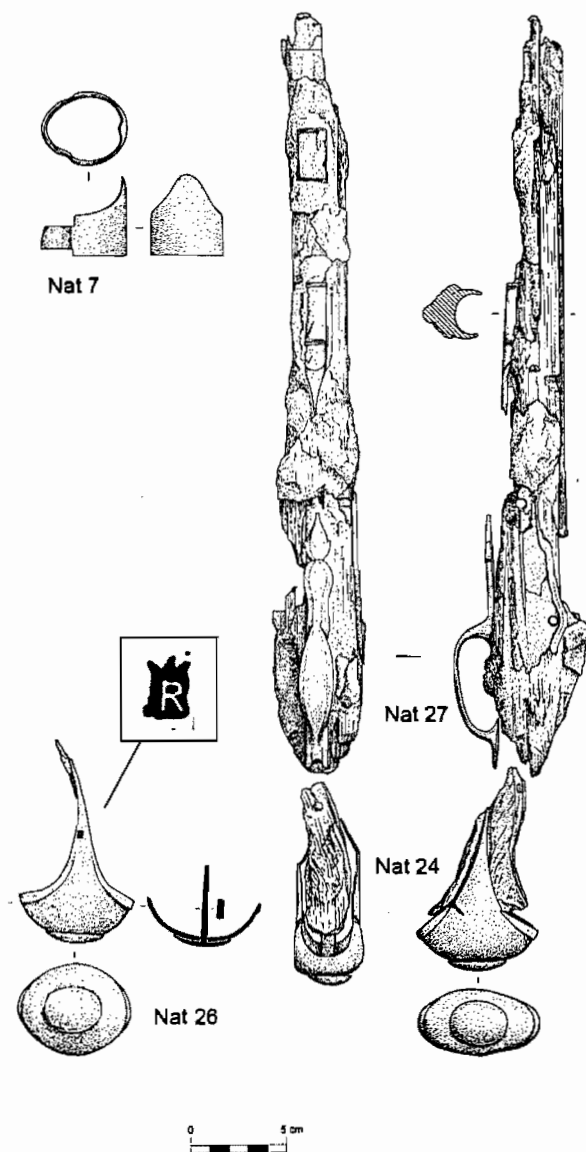


Figure 79. Pistolet et calotte de pistolet. Épave de l'*Aimable Grenot* (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

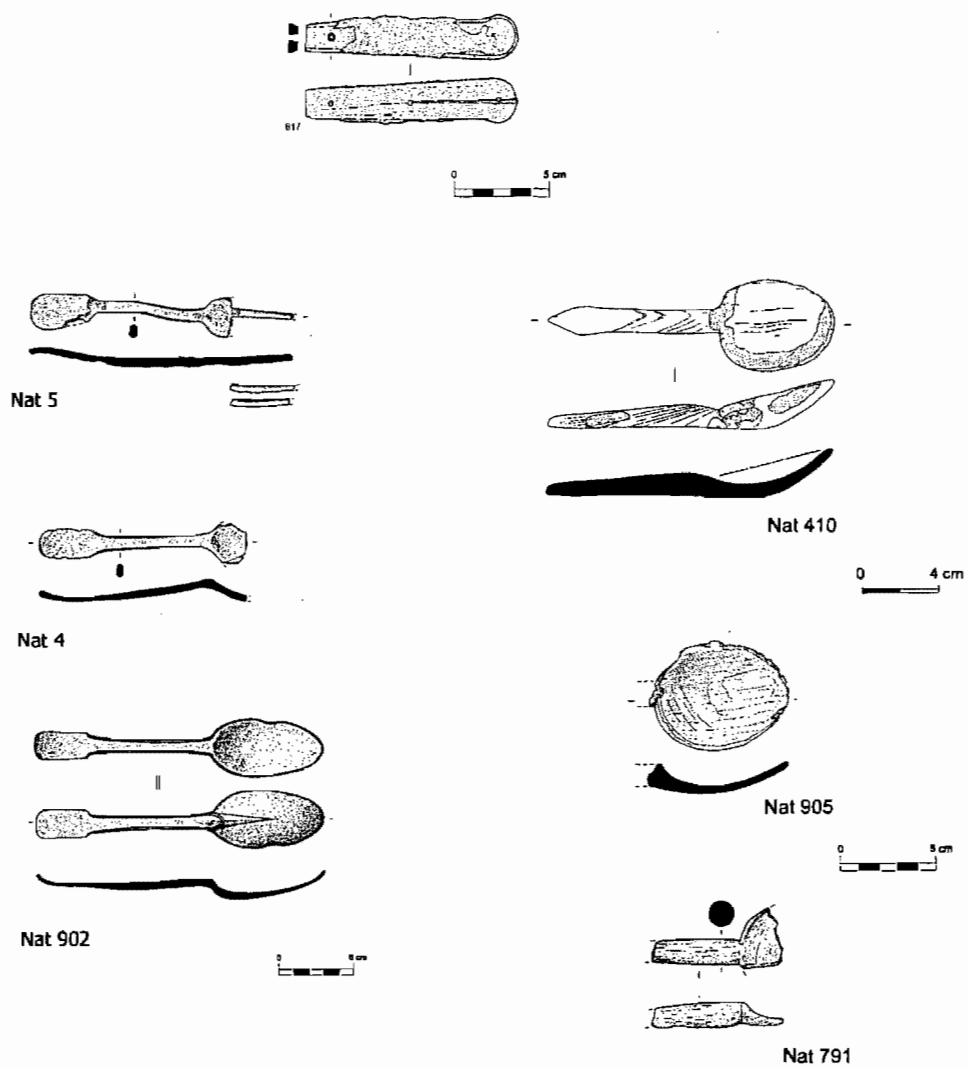


Figure 80. Ustensiles de table en étain (gauche) et en bois (droite). Épave de l'Aimable Grenot (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

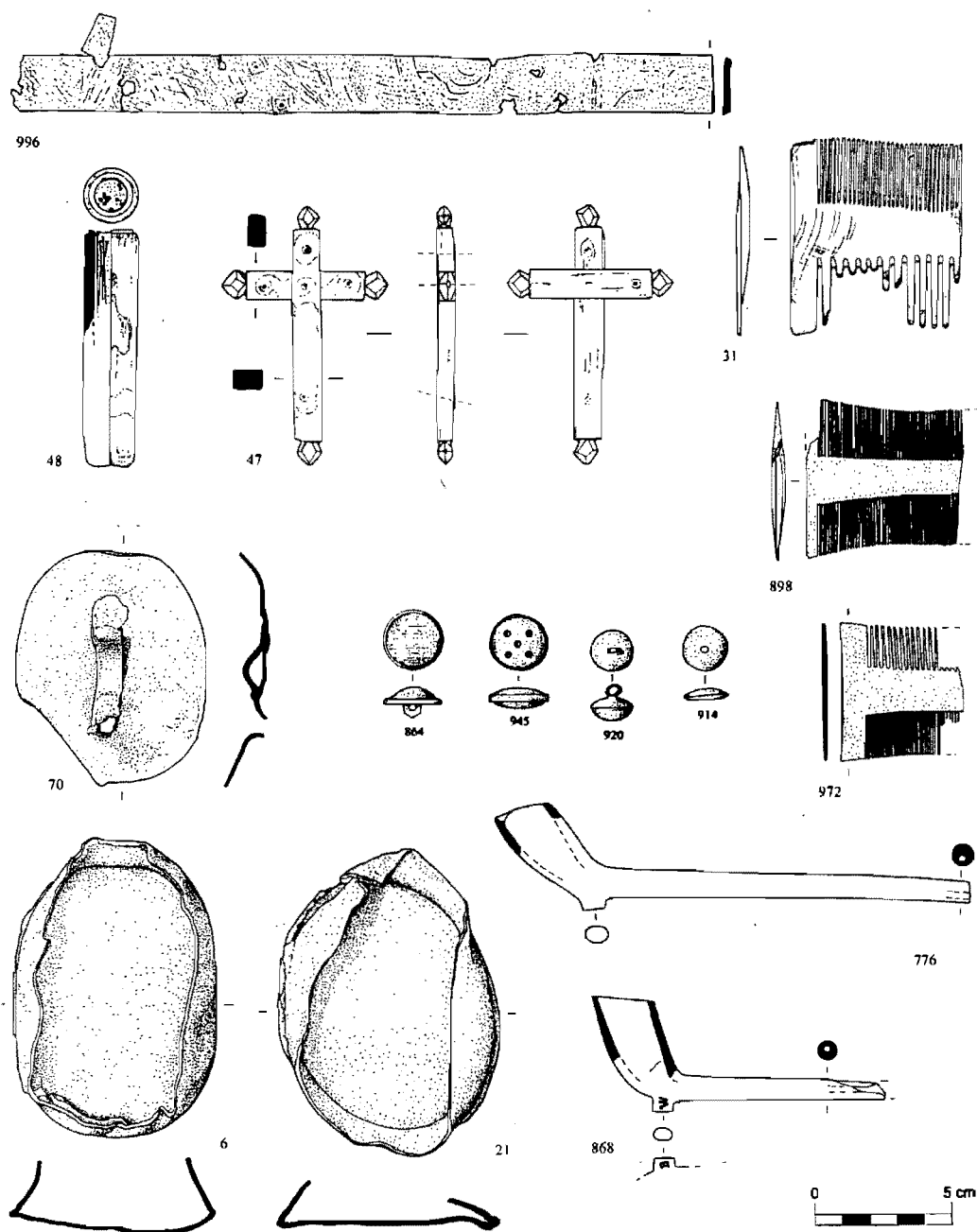
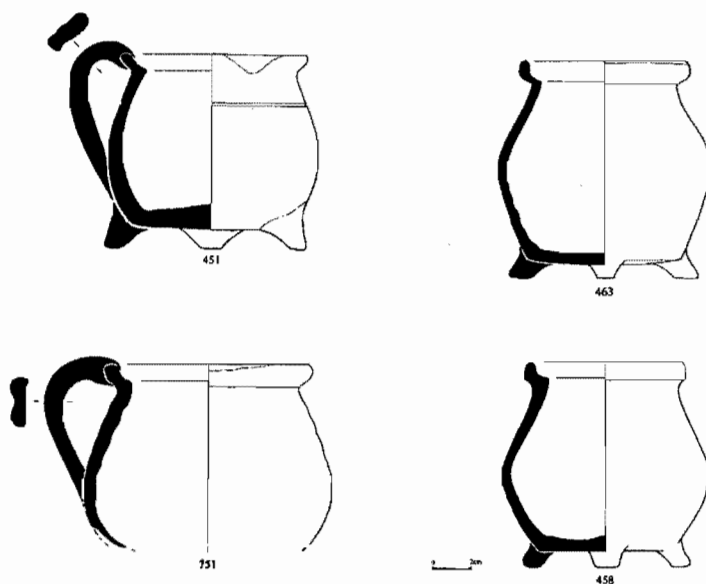
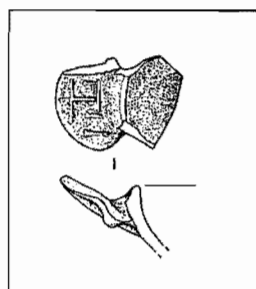


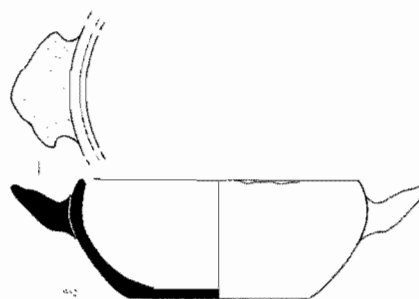
Figure 81. Divers objets personnels. Épave de l'*Aimable Grenot* (Dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002 : 101).



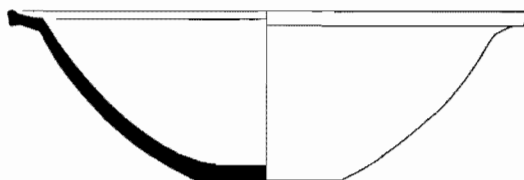
Pots tripodes en terre cuite commune vernissée verte NAT 451, 458, 463 et 751.



Oreille d'écuelle Nat 711



Écuelle Nat 952



Jatte en terre cuite commune décorée Nat 936, style de Giroussens (Midi toulousain).

Figure 82. Terres cuites communes. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photo T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).

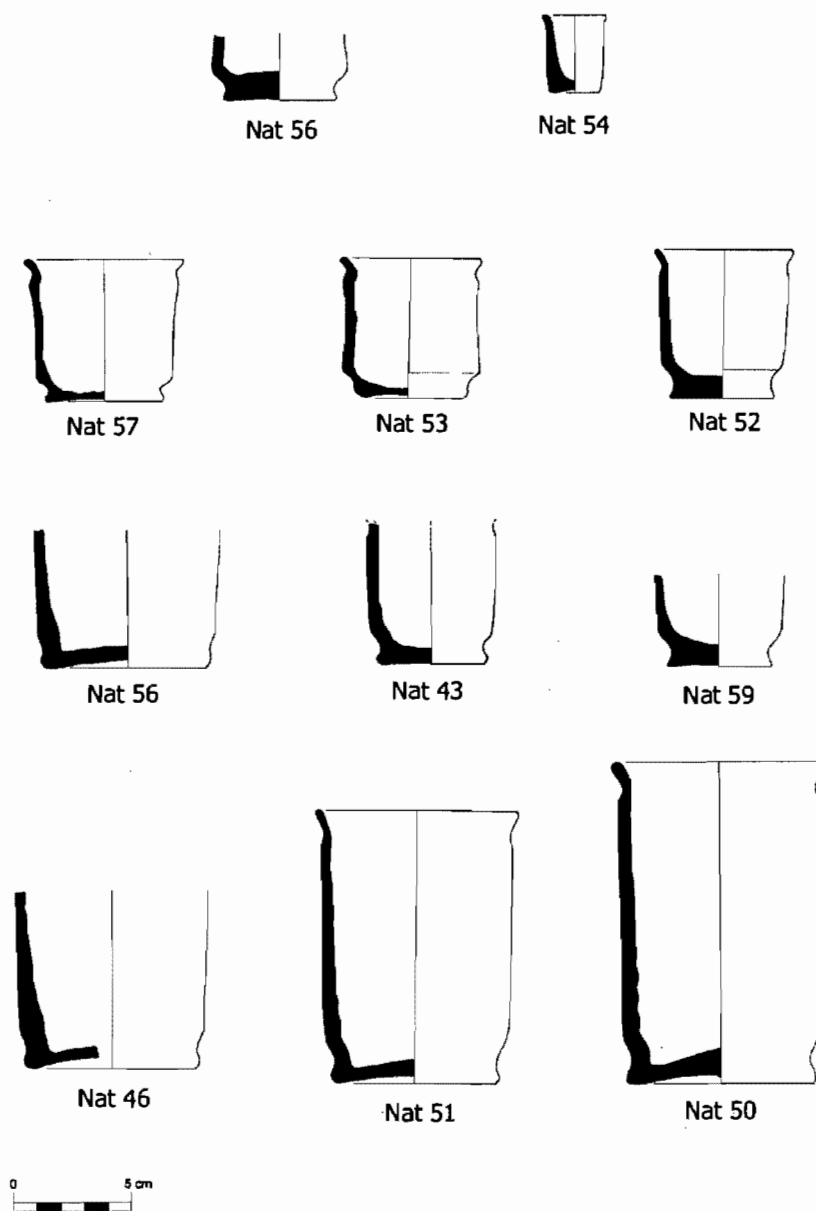


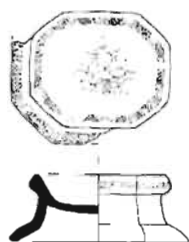
Figure 83. Pots à pharmacie. Épave de l'*Aimable Grenot* (E. Veyrat – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 100).



Taste-vin Nat 494, style de Rouen.



Fragments de panse (Nat 60) et de col de burette d'huile (Nat 766).



Salière à décor polychrome Nat 456, style de Rouen.



Salière à décor polychrome Nat 61, style de Rouen.



Nat 22



Nat 579

Fond d'assiette et anse à poucier en faïence blanche à décor bleu, probablement français.



Anse de tasse en faïence "blanc brun" Nat 483, style de Rouen.

Figure 84. Faïence du style de Rouen. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photos T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).

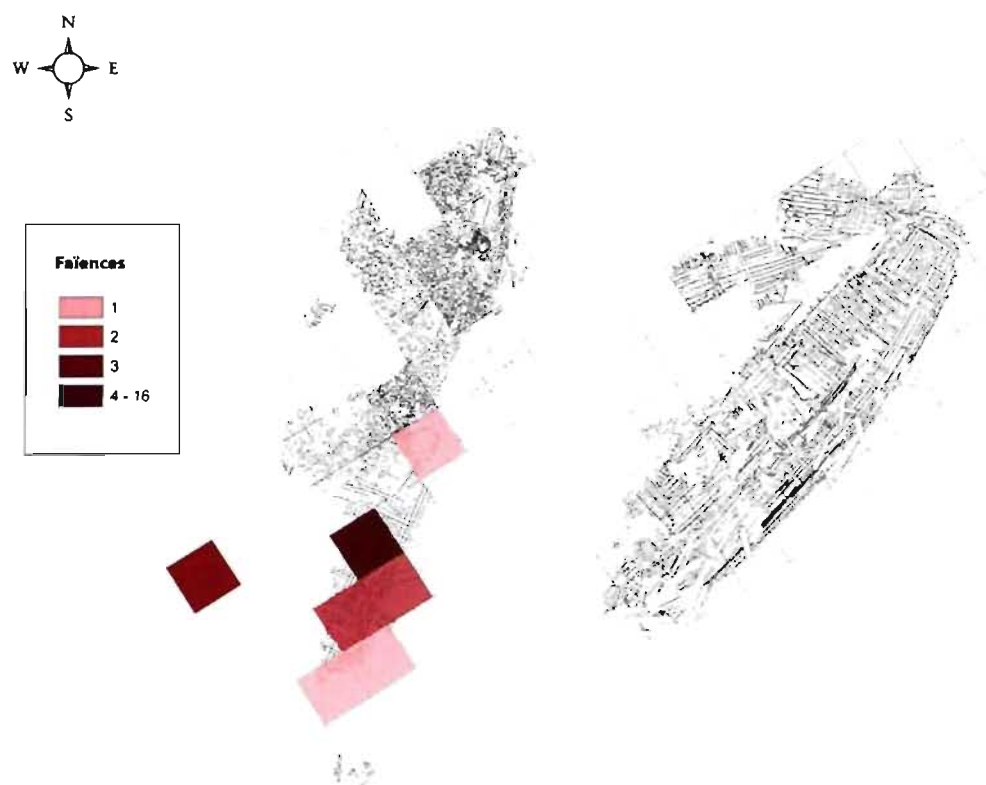


Figure 85. Distribution de la faïence. Épave de l'*Aimable Grenot* (Plan collectif de fouille Adramar/Drasmm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

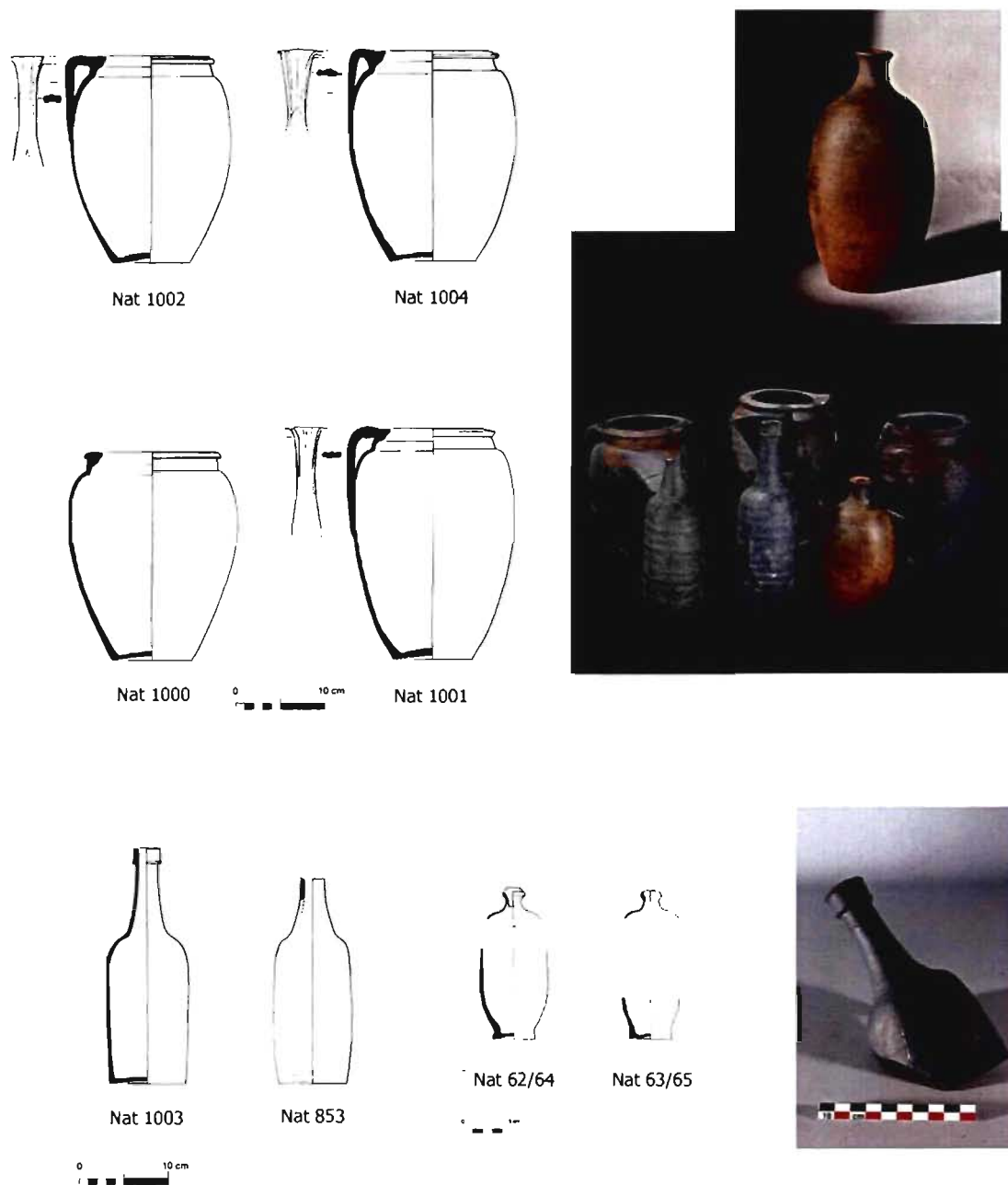


Figure 86. Grès grossier de Basse-Normandie. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 91).

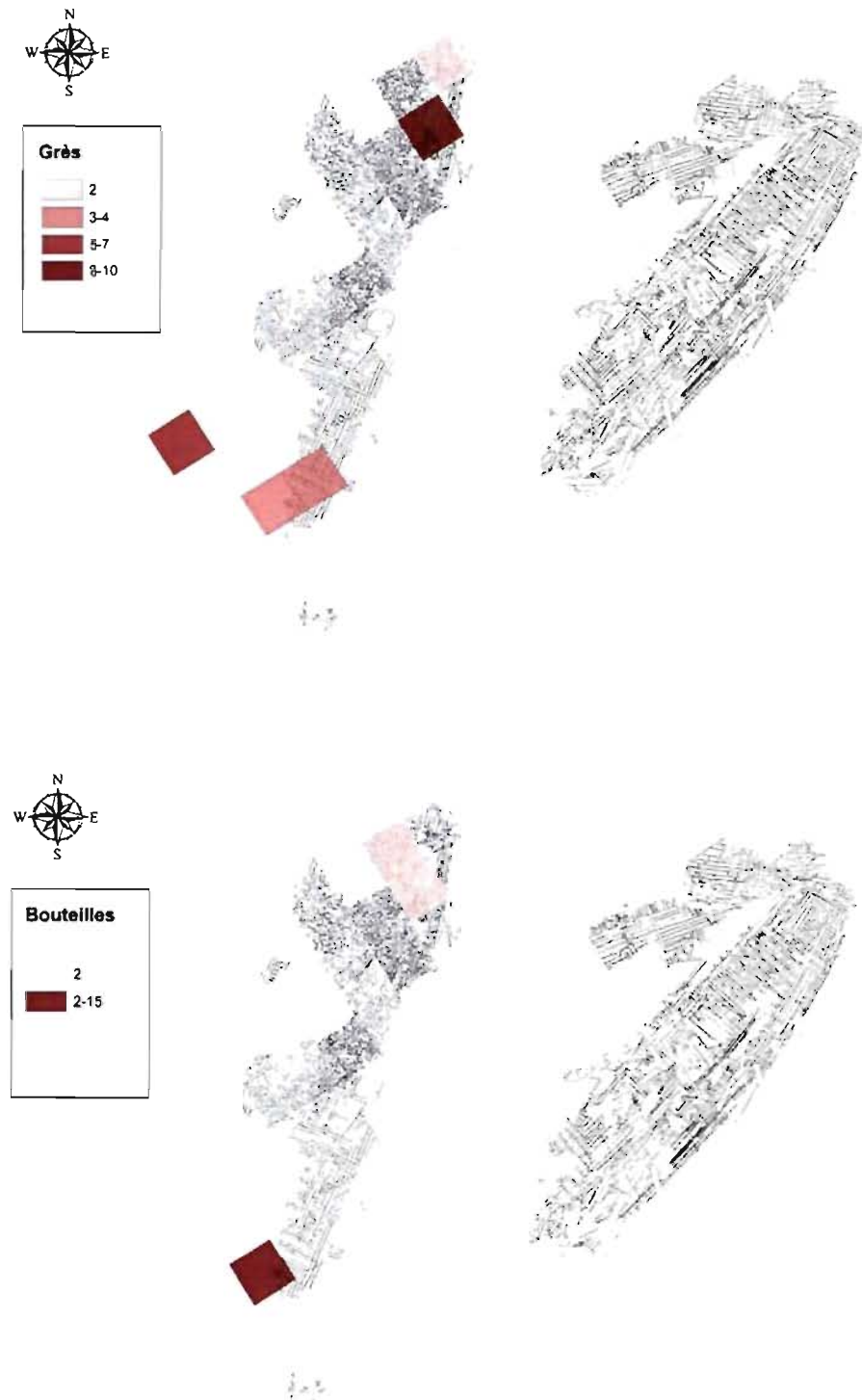


Figure 87. Distribution du grès grossier de Basse-Normandie et des bouteilles « à vin » en verre vert foncé. Épave de l'*Aimable Grenot* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

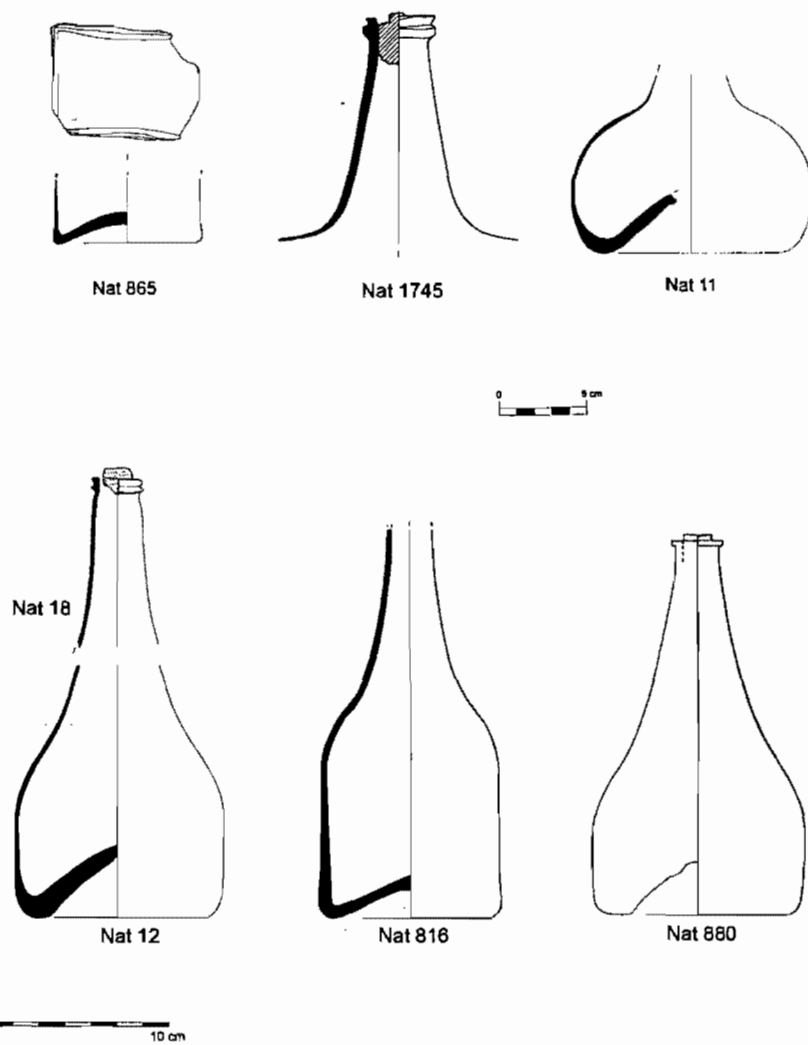
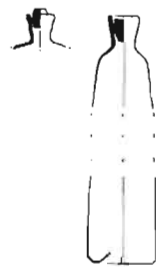
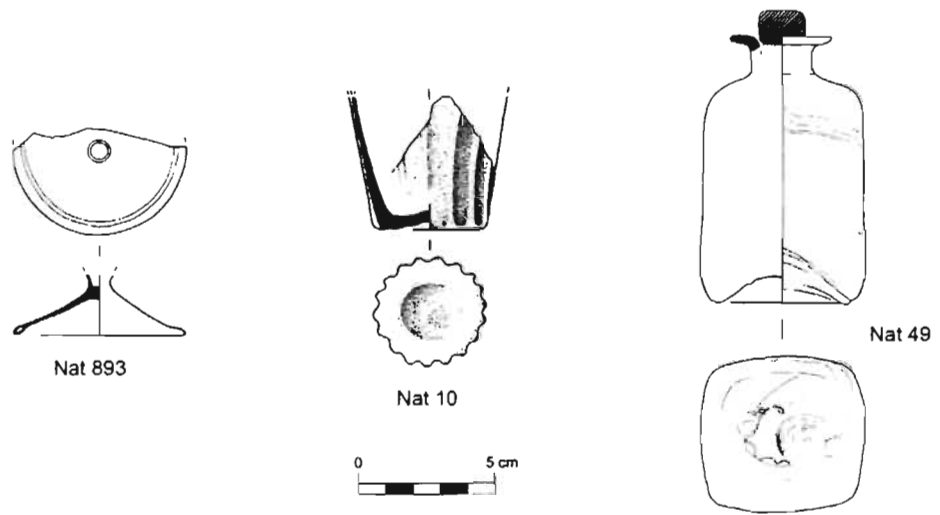


Figure 88. Bouteilles « à vin » et flacon « à casier » en verre vert foncé. Épave de l'*Aimable Grenot* (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



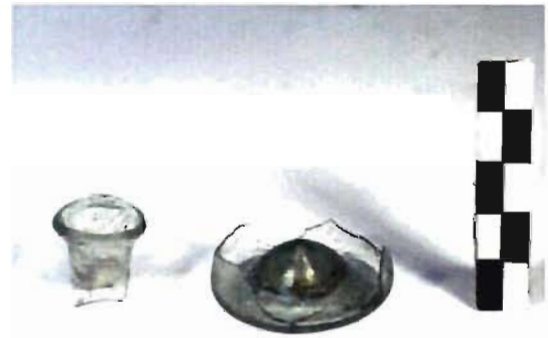
Nat 41



Nat 41



Nat 418



Nat 418

Figure 89. Contenants en verre fougère. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photos T. Seguin, dessins E. Veyrat et M.-N. Baudrand - Adramar).

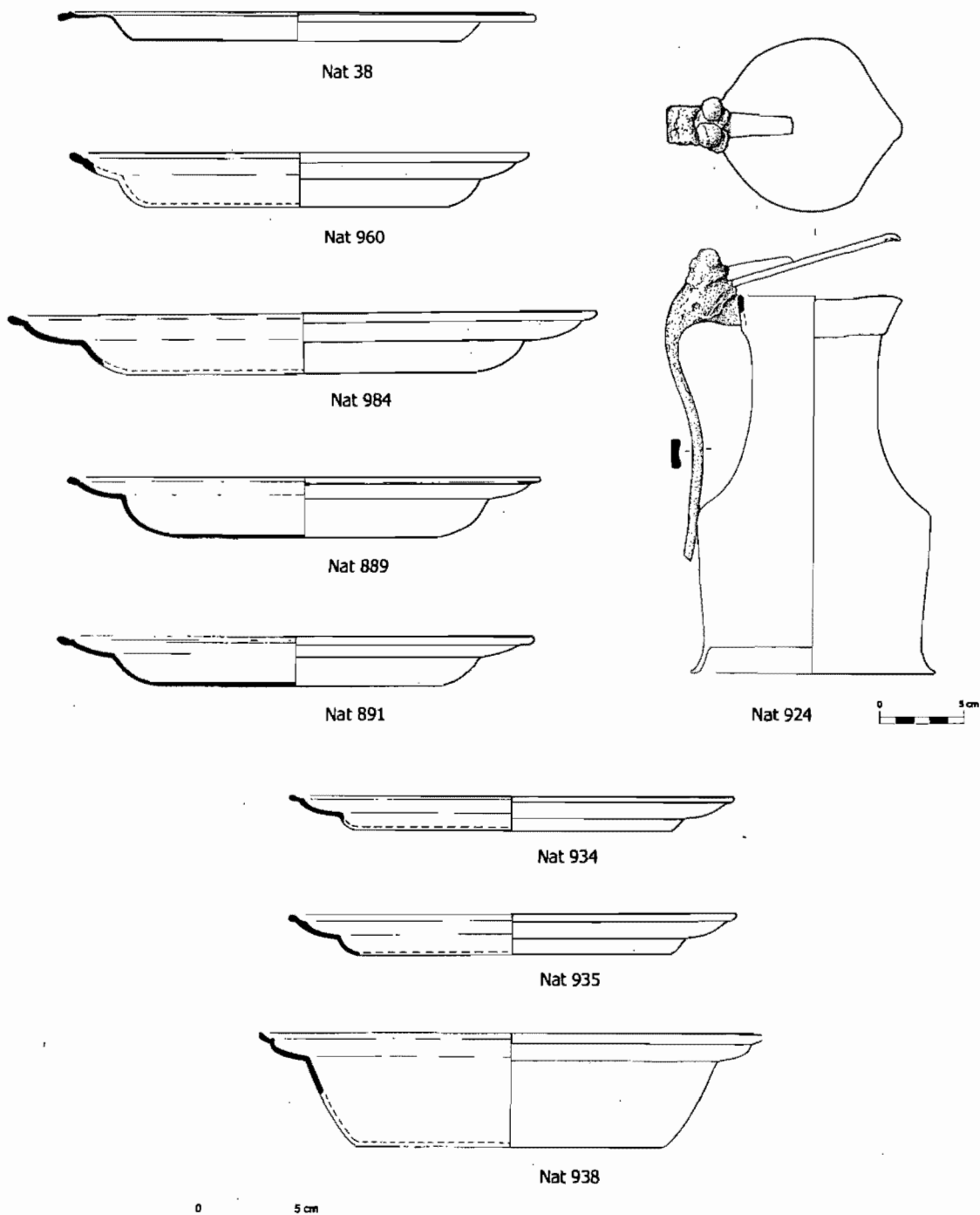


Figure 90. Contenants de table en métal. Épave de l'*Aimable Grenot* (M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 97).

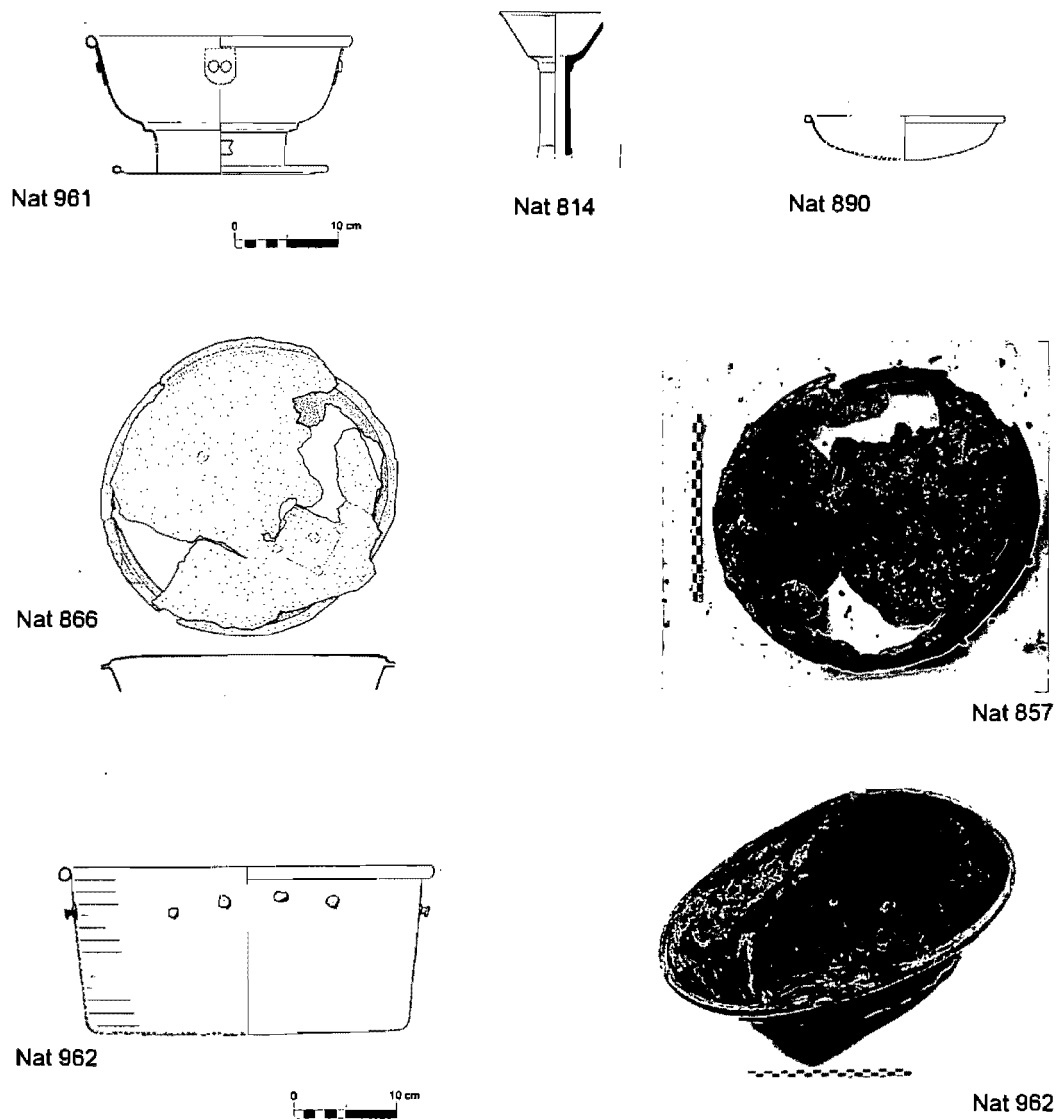


Figure 91. Contenants de cuisine en métal. Épave de l'*Aimable Grenot* (T. Seguin et M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm) (L'Hour et Veyrat, 2002: 90).

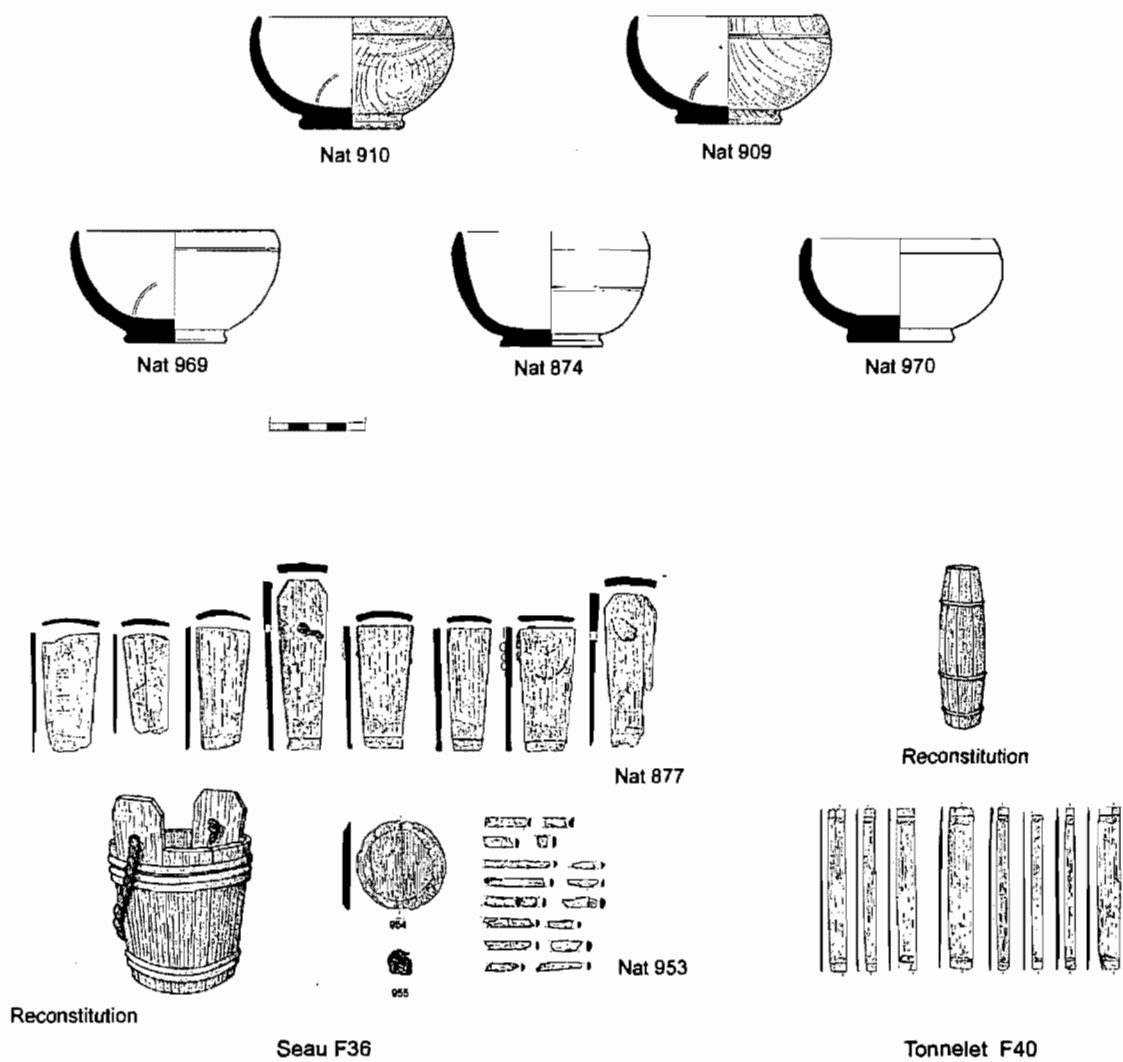
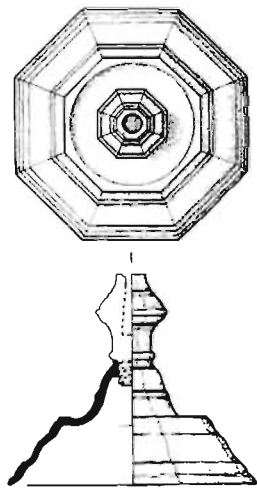
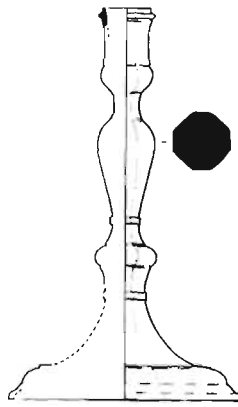


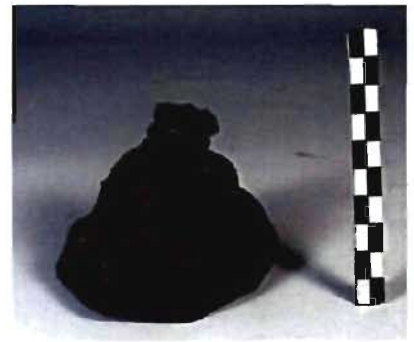
Figure 92. Contenants de bois. Épave de l'*Aimable Grenot* (T. Seguin et M.-N. Baudrand - Adramar).



Nat 933



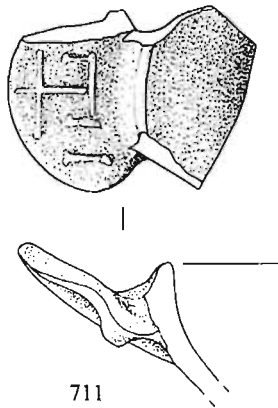
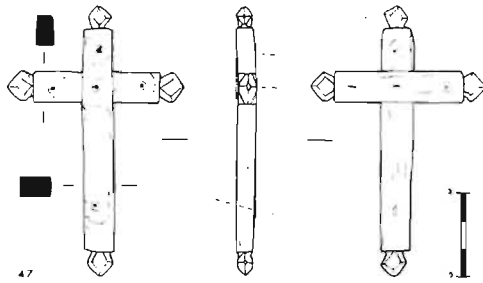
Nat 943



Nat 485



Figure 93. Éclairage. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessins M.-N. Baudrand – Adramar/Drassm).



711 : oreille céramique à glaçure verte

Figure 94. Objets religieux ou décorés de symboles religieux. Épave de l'*Aimable Grenot* (Photo F. Osada, dessin M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).

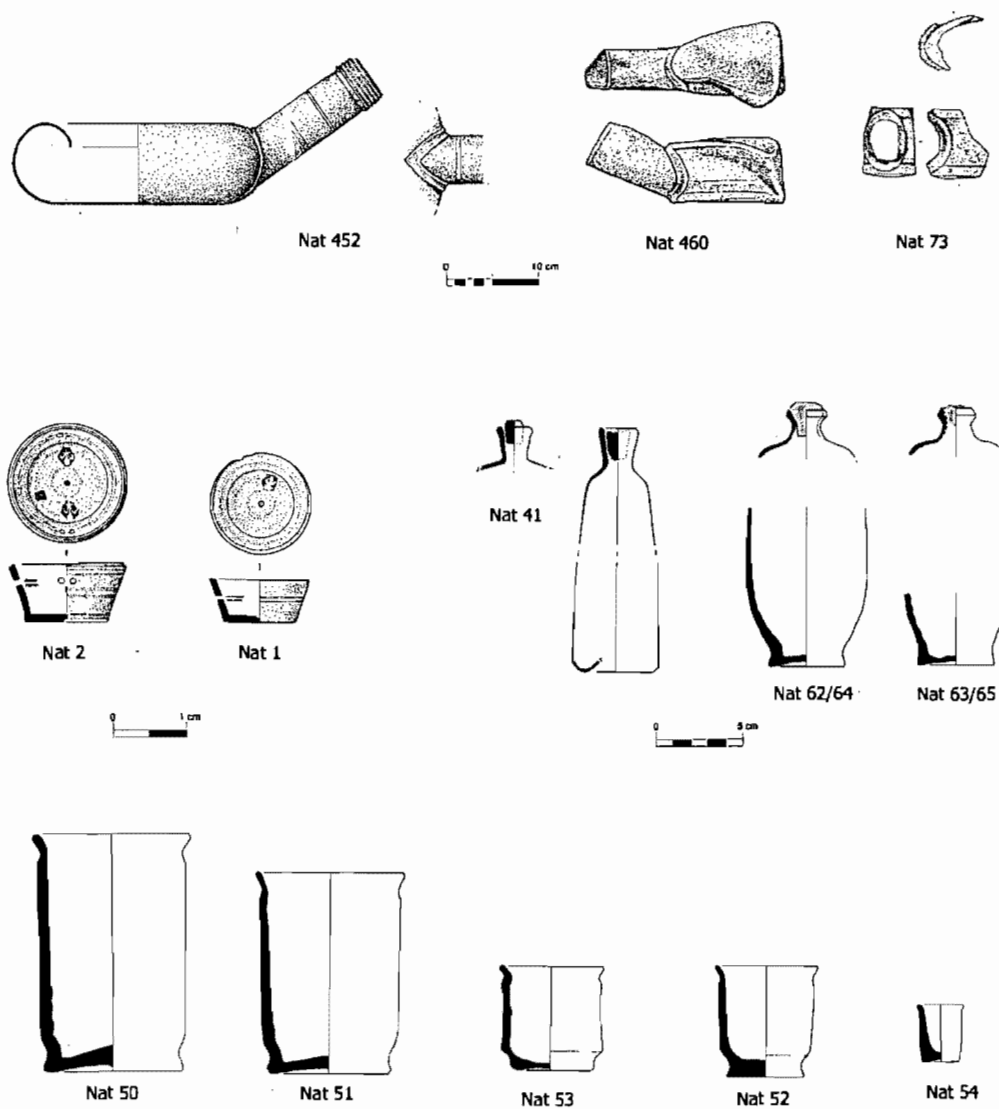


Figure 95. Outils de médecine et d'apothicaire. Épave de l'*Aimable Grenot* (M.-N. Baudrand et E. Veyrat – Adramar/Drassm).



Bassin de lit Nat 452

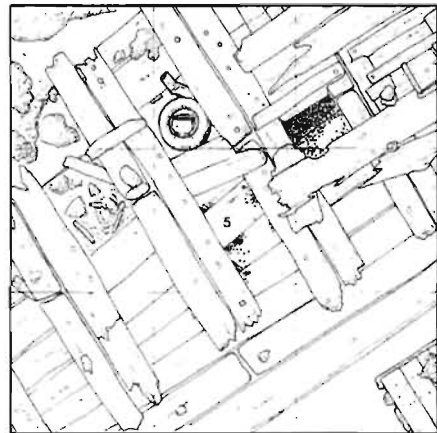


Figure 96. Position *in situ* de quelques outils de médecine de l'*Aimable Grenot* (Photos F. Osada et T. Seguin, dessin F. Leroi et C. Dagneau – Adramar/Drassm).

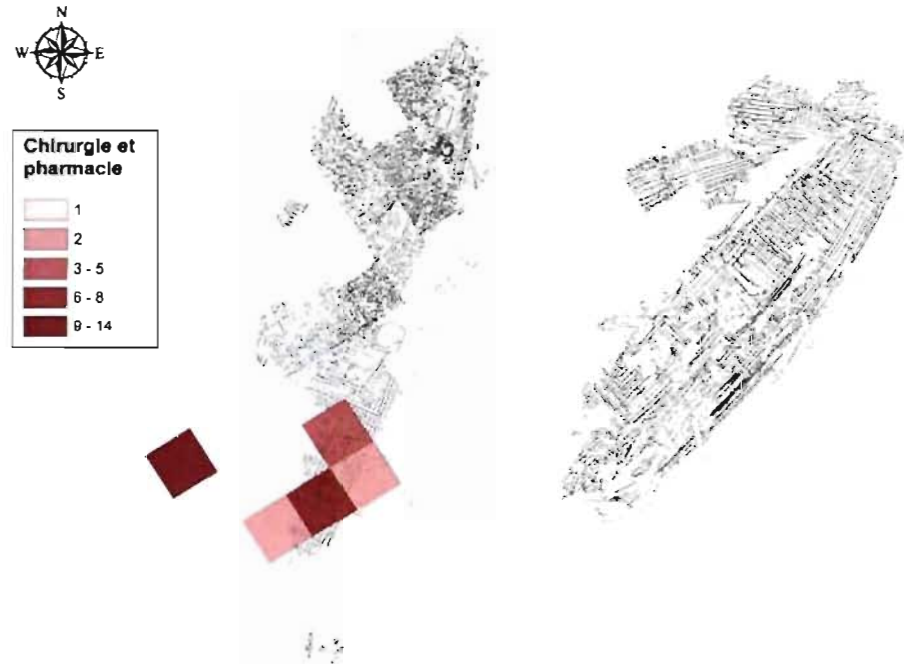


Figure 97. Répartition des outils de médecine et d'apothicaire. Épave de l'*Aimable Grenot* (Plan collectif de fouille Adramar/Drassm, distribution C. Dagneau et D. Dégez).

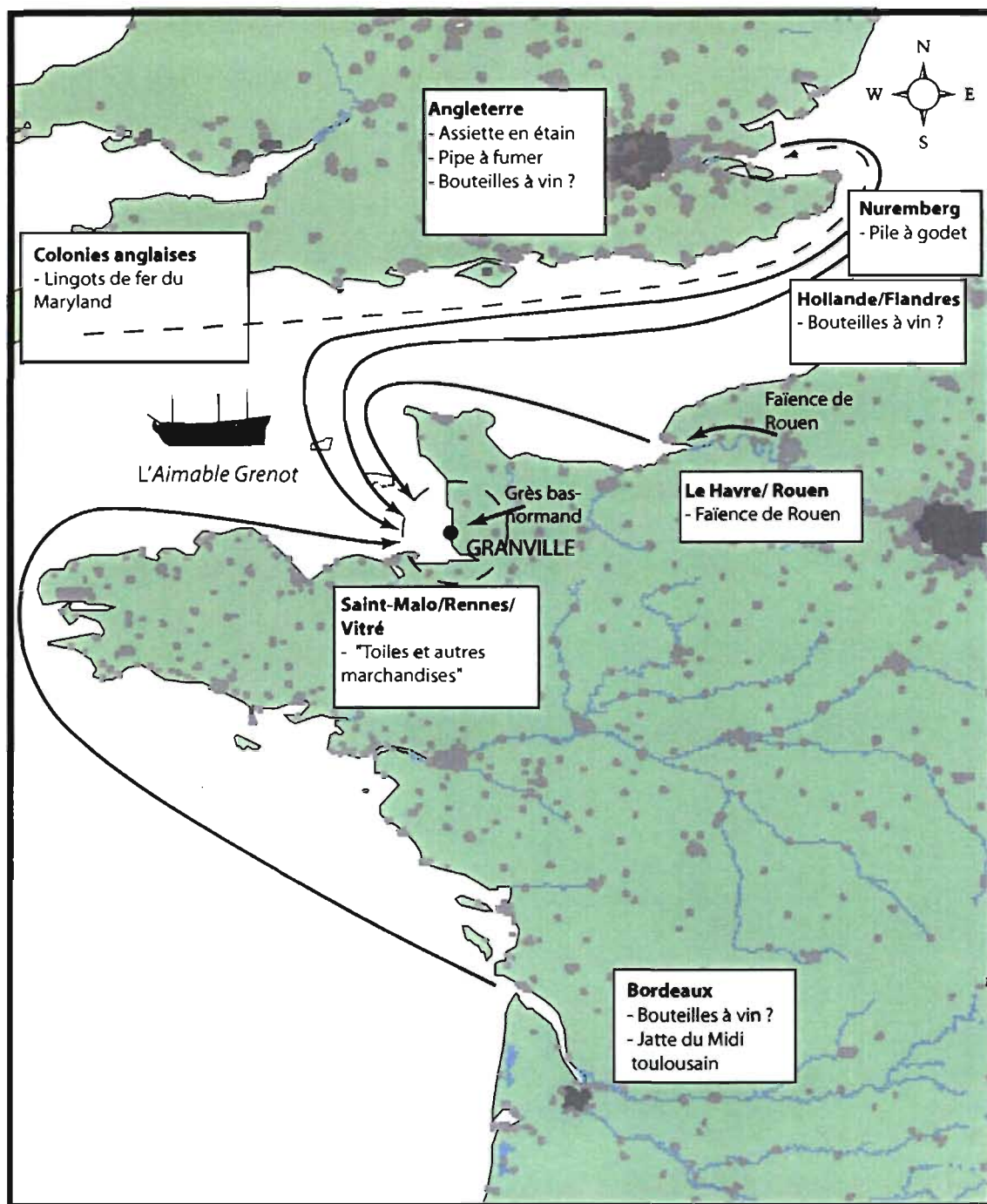


Figure 98. Synthèse des provenances du mobilier archéologique de l'*Aimable Grenot* (C. Dagneau).

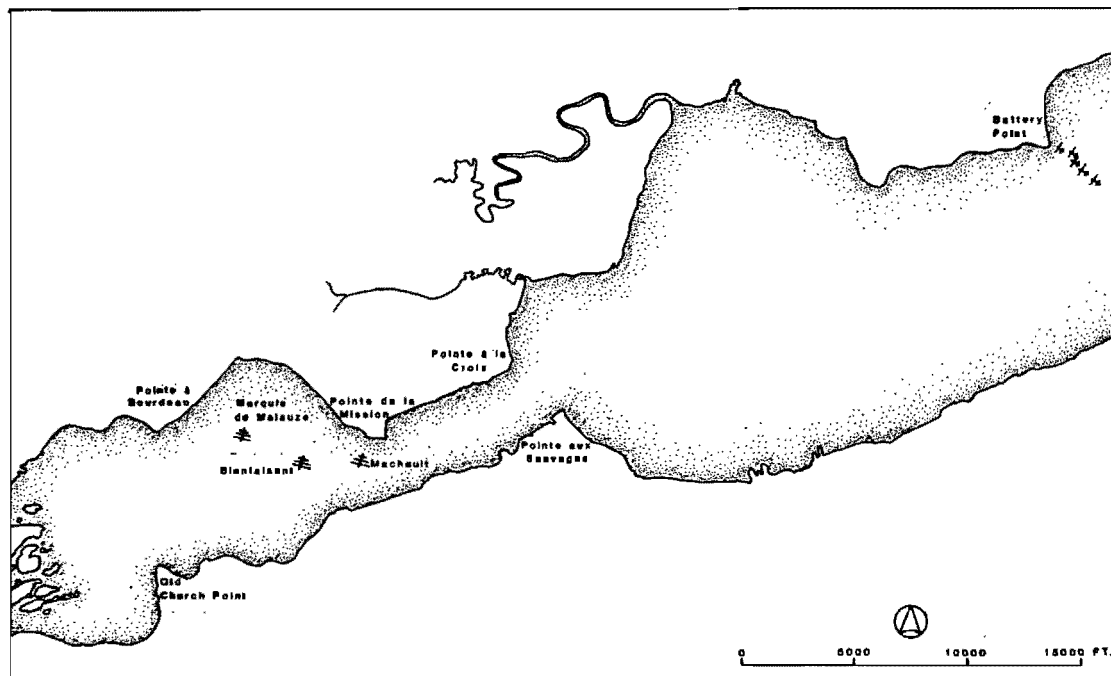
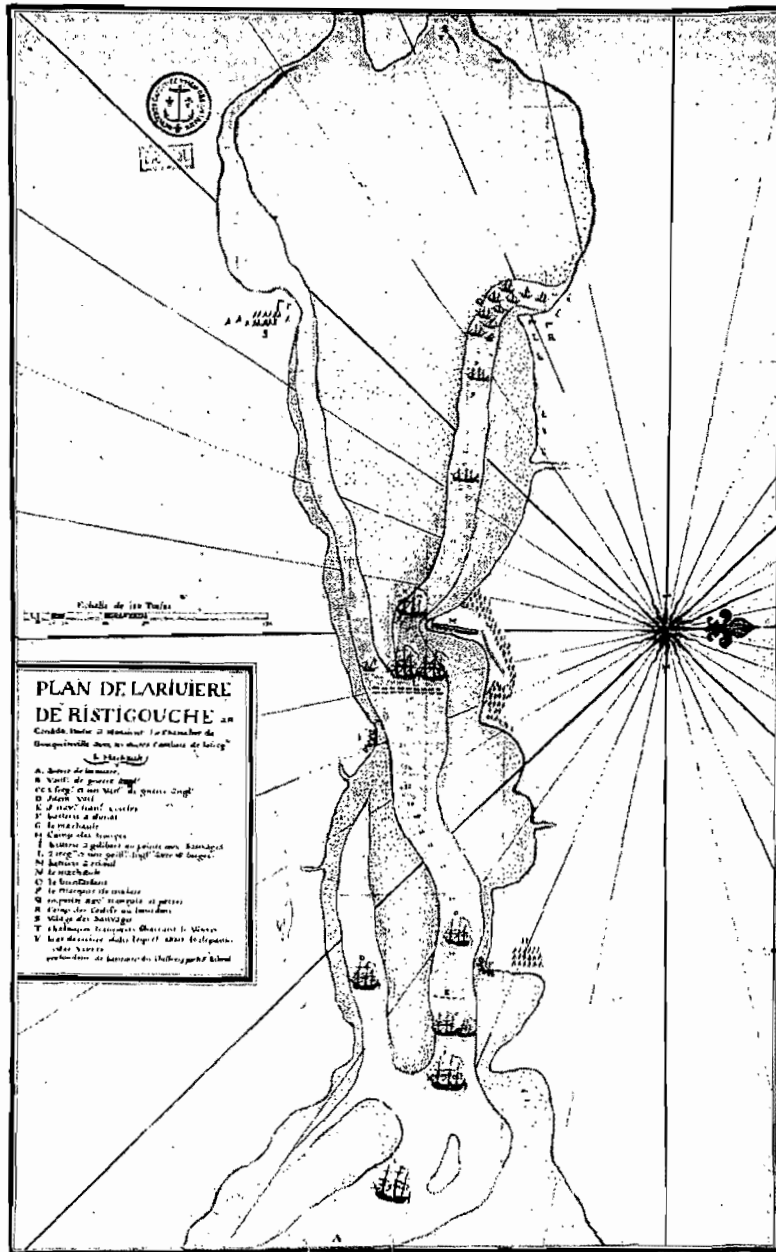


Figure 99. Position du *Machault* dans l'embouchure de la rivière Restigouche (Parcs Canada).



- A entrée de la riviere
- B Vaiss[caux] de guerre angl[ais]
- CC 2 freg[ates] et un Vais[scau] de guerre angl[ais]
- D idem Vais[scau]
- E 5 nav[ires] fran[çois] coules.
- F batterie à donat
- G le machault
- H Camp des troupes
- I batterie à gilibert ou pointe aux Sauvages
- L 2 freg[ates] et une [goëlette] angl[aisc] avec 16 berges
- M batterie a reboul
- N le machault
- O le bicofaisant
- P Le Marquis de malose
- Q 10 petits nav[ires] fran[çois] et prises
- R Camp des Cadics ou bourdon
- S Village des Sauvages
- T Chaloupes françoises Chariant le Vivres
- V bras de riviere dans lequel etroit le depaux des Vivres. profondeur de bassemer en Chiffres, par le Sr Reboul.

Figure 100. Plan de la riviere de Ristigouche an Canada Dedie a Monsieur Le Chevalier de Bouguville avec les divers Combats de la freg le Machault (Sullivan, 1986: 76).

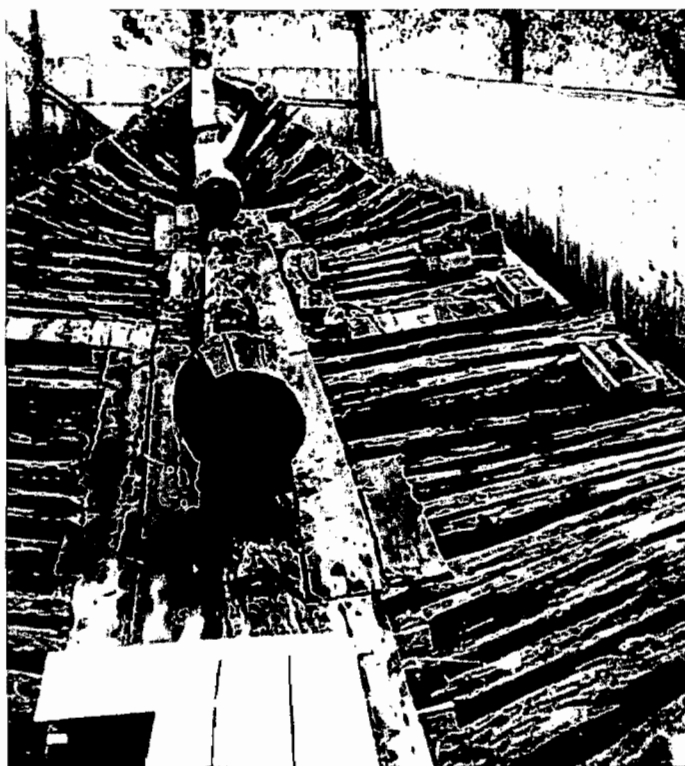
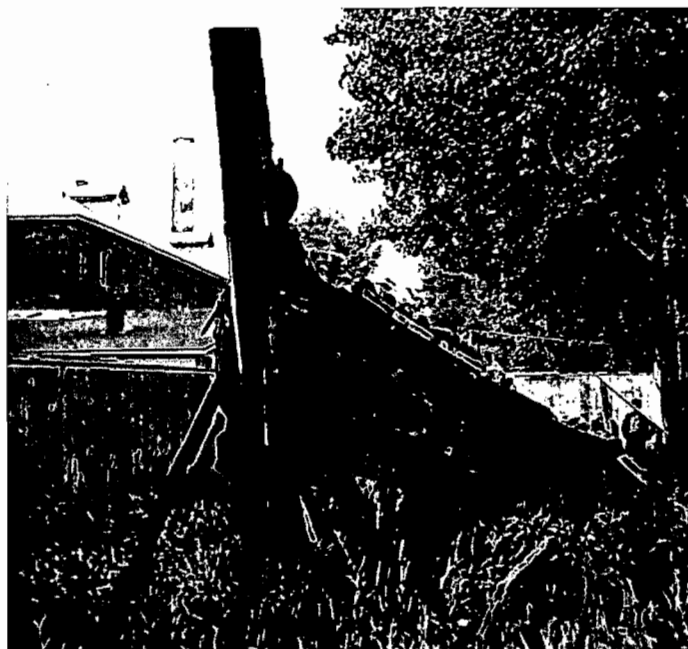


Figure 101. Les restes du *Marquis de Malauze* (MCCQ-Rimouski).

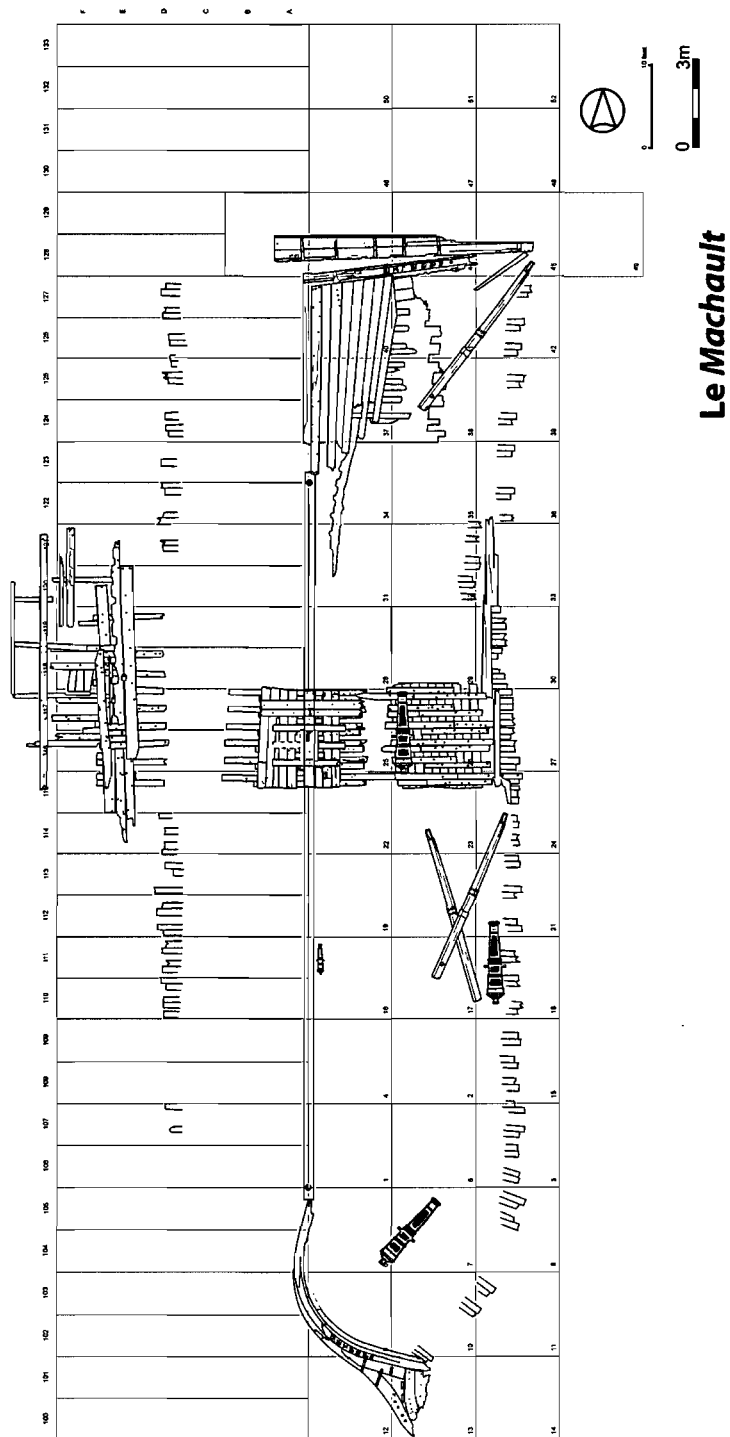
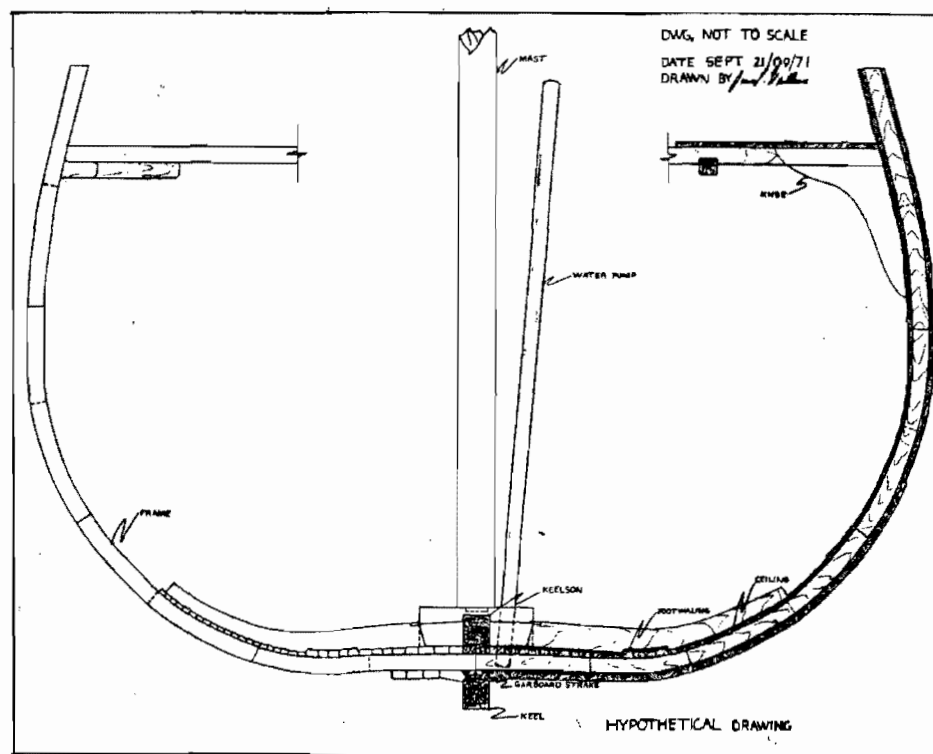


Figure 102. Plan général des vestiges du *Machault* (Vectorisation T. Boyer, d'après P. Waddell - Parcs Canada).



101-11-1072-1

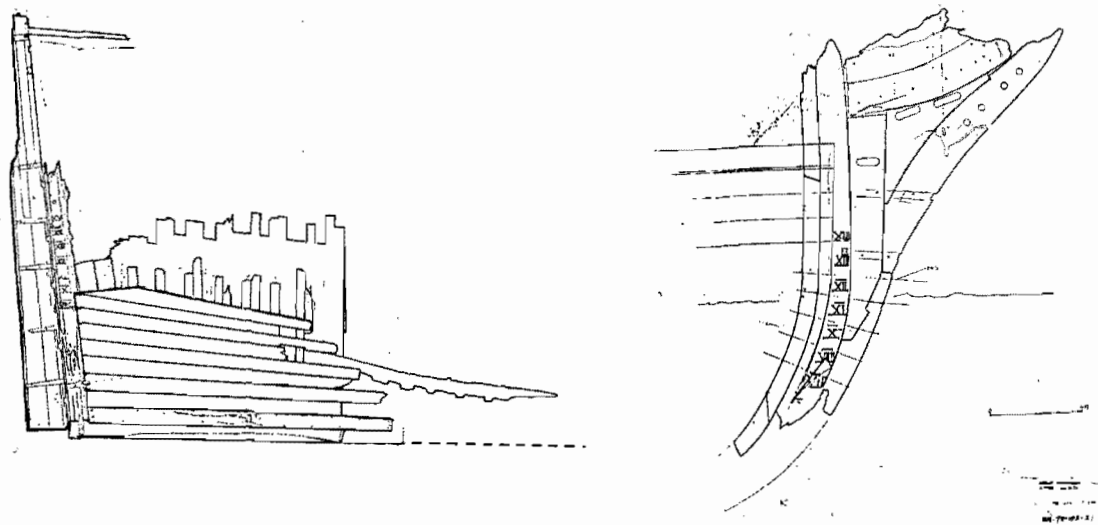
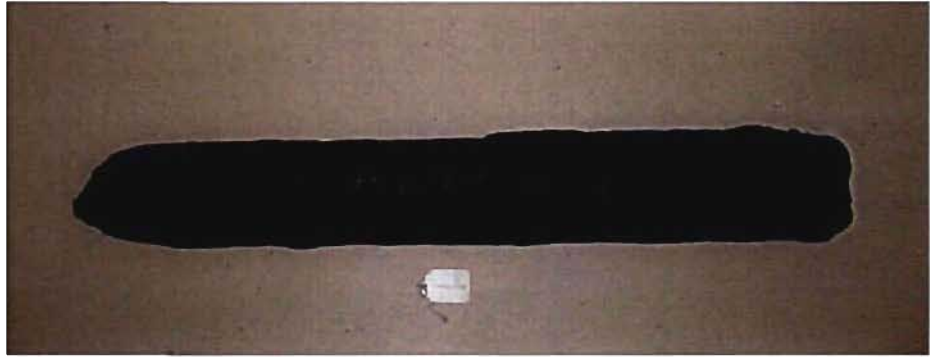


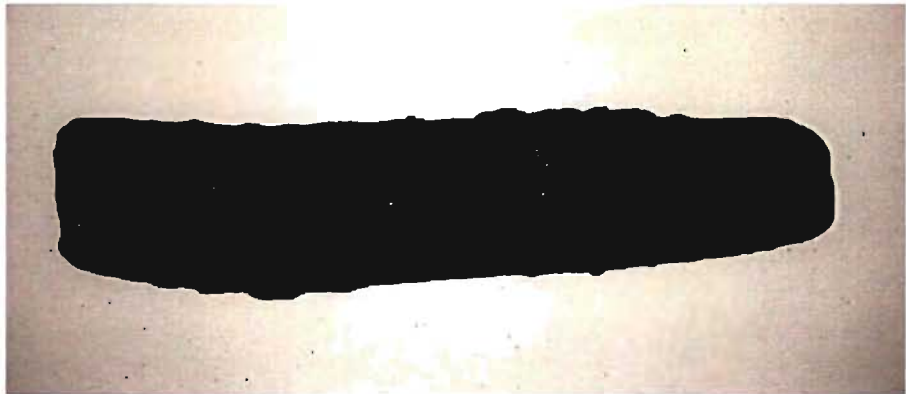
Figure 103. Coupes des vestiges architecturaux du *Machault* (Parcs Canada).



Stepⁿ Onion : 1746

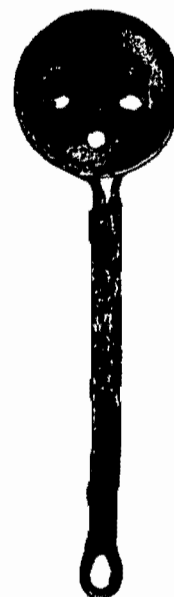
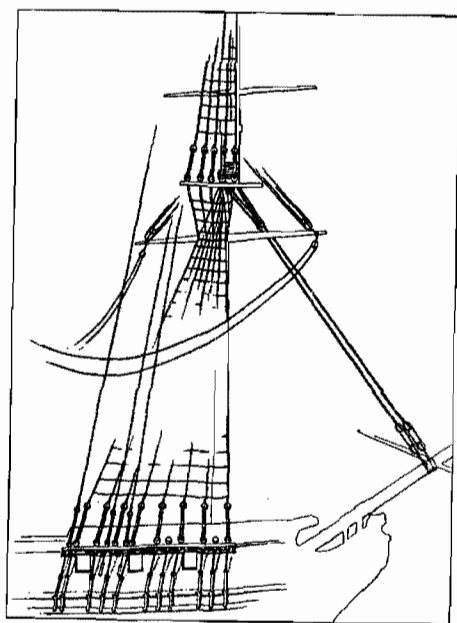


PATVXENT . 1755

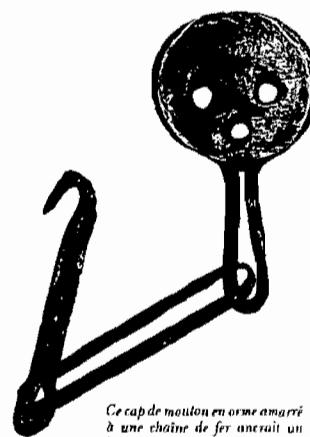
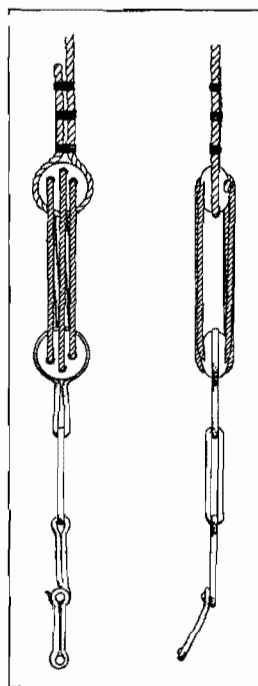


1755 YORK

Figure 104. Lingots de fer. Épave du *Machault* (C. Dagneau).



Cornière cintrée amarrée à un cap de mouton



Ce cap de mouton en orme amarré à une chaîne de fer ancrerait un hauban à la coque; ce hauban mesurait 21 mètres de long

Figure 105. Type de cap de mouton. Épave du *Machault* (Parcs Canada).

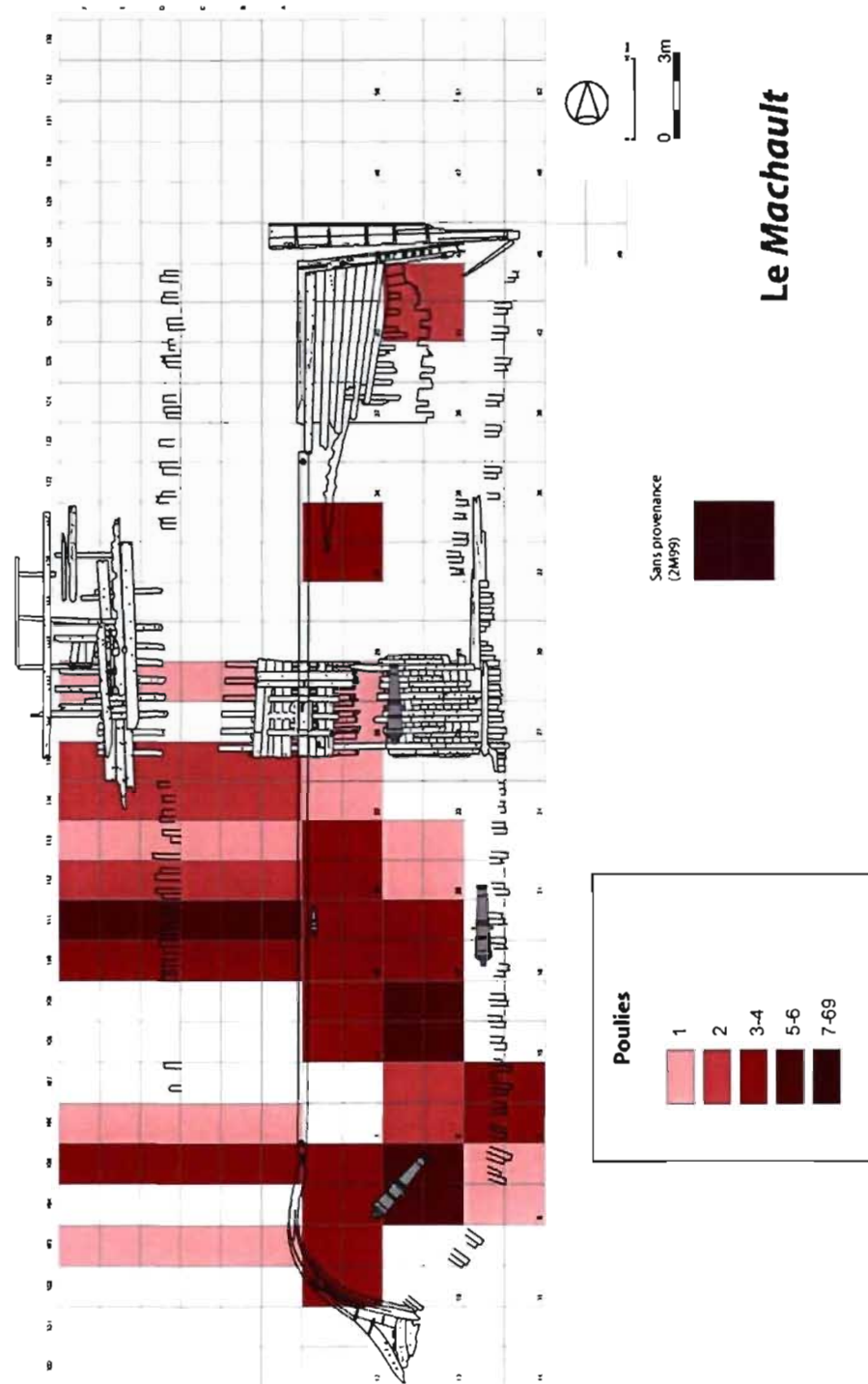


Figure 106. Distribution des pièces de gréement. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

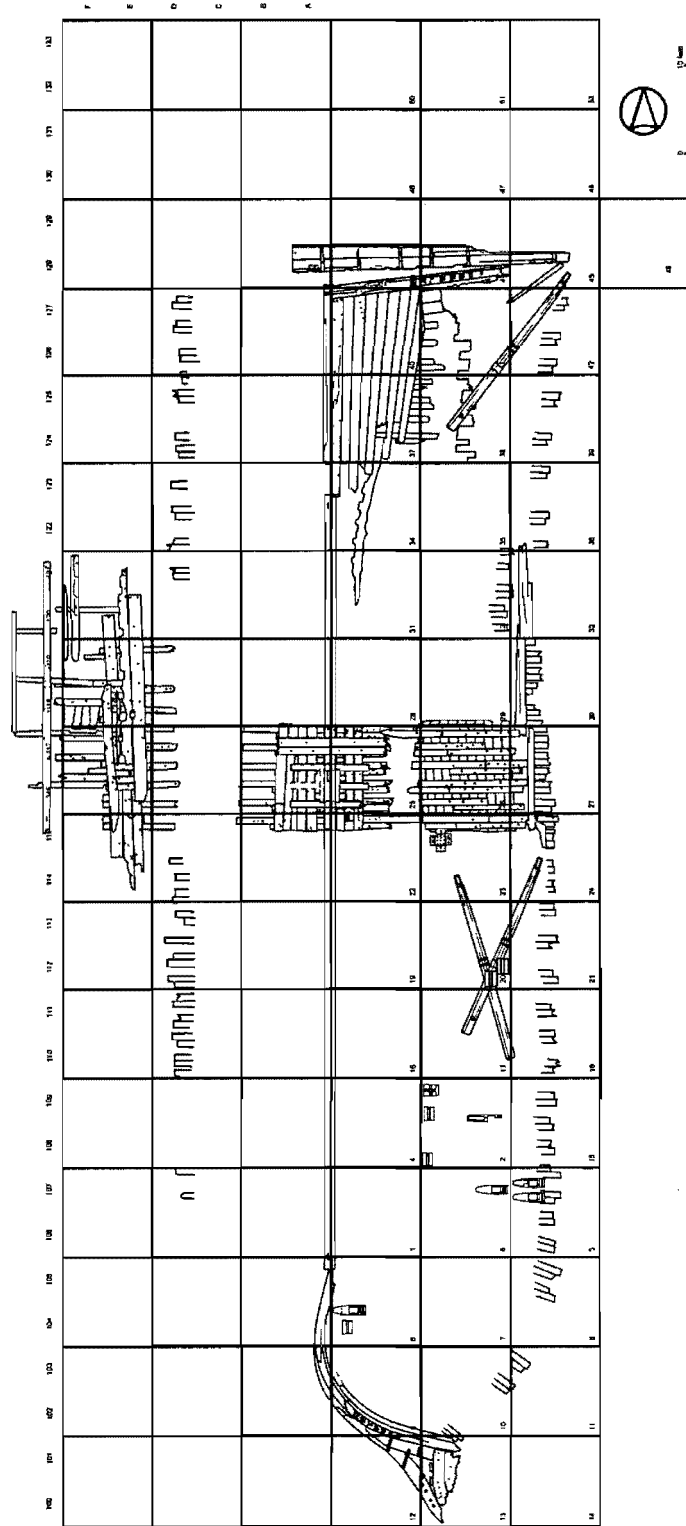


Figure 107. Plan du navire avec les pièces de pompe. Épave du *Machault* (Vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

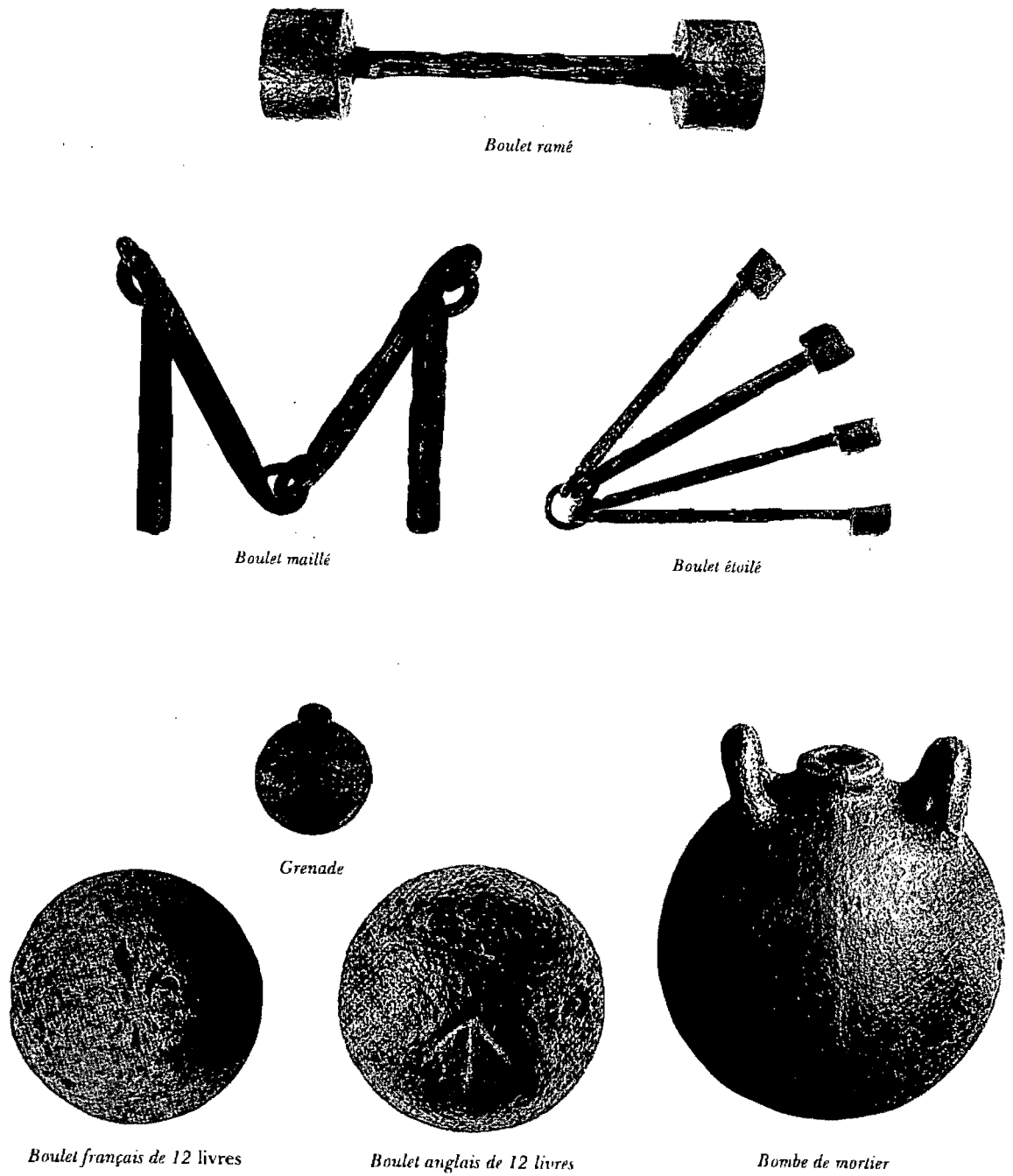
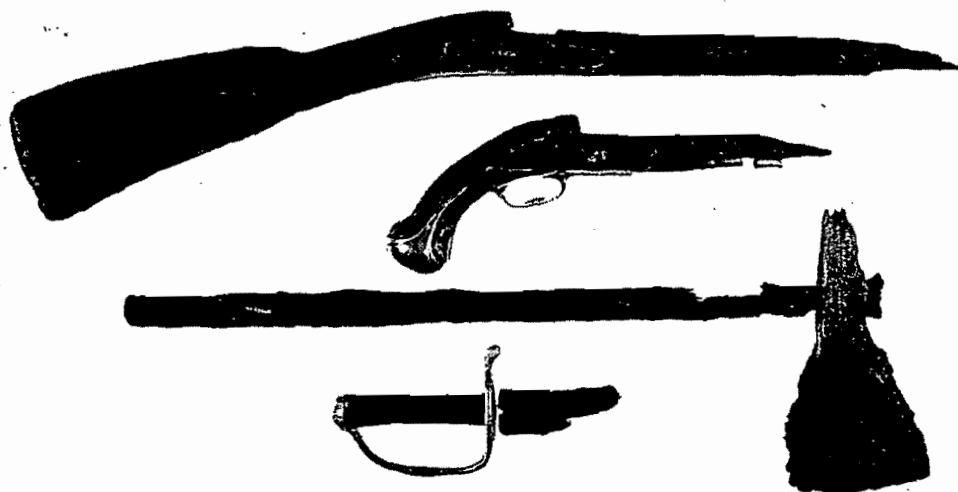
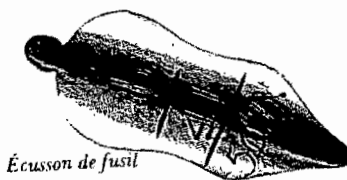


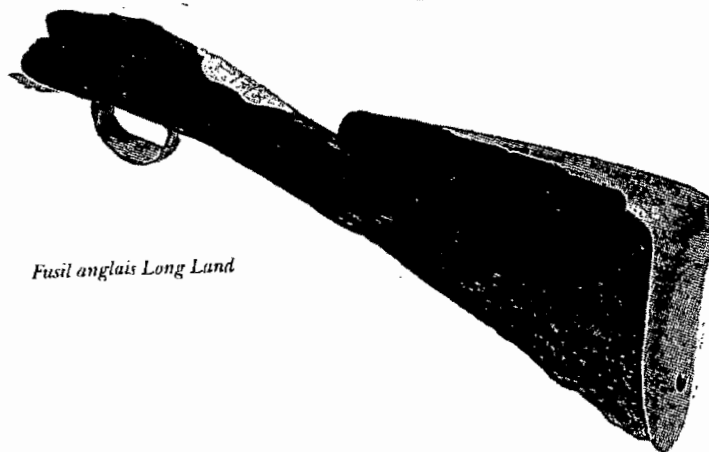
Figure 108. Boulets français et anglais. Épave du *Machault* (Parcs Canada).



Armes légères françaises provenant de l'arsenal du Machault; de haut en bas: fusil, pistolet de cavalerie modèle 1733-1734, hache d'abordage et sabre d'abordage

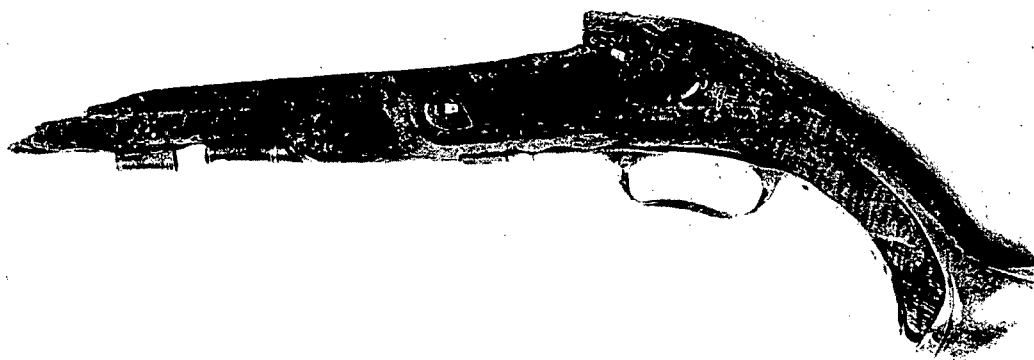


Écusson de fusil

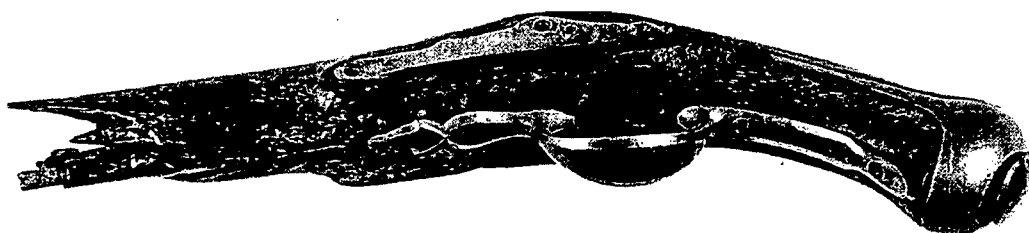


Fusil anglais Long Land

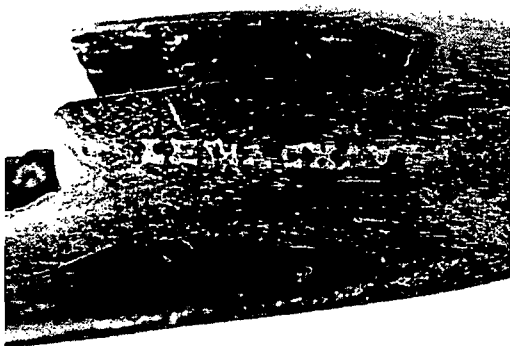
Figure 109. Armes à feu. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 40-41).



Pistolet français de cavalerie de modèle 1733-1734 ou de marine.



Pistolet français de cavalerie de modèle 1733-1734 ou de marine portant l'inscription LE MACHAULT.



Inscription LE MACHAULT au-dessus du contour de la contre-platine d'un pistolet de cavalerie de modèle 1733-1734 ou de marine.

Figure 110. Pistolets. Épave du *Machault* (Bryce, 1984: 22).

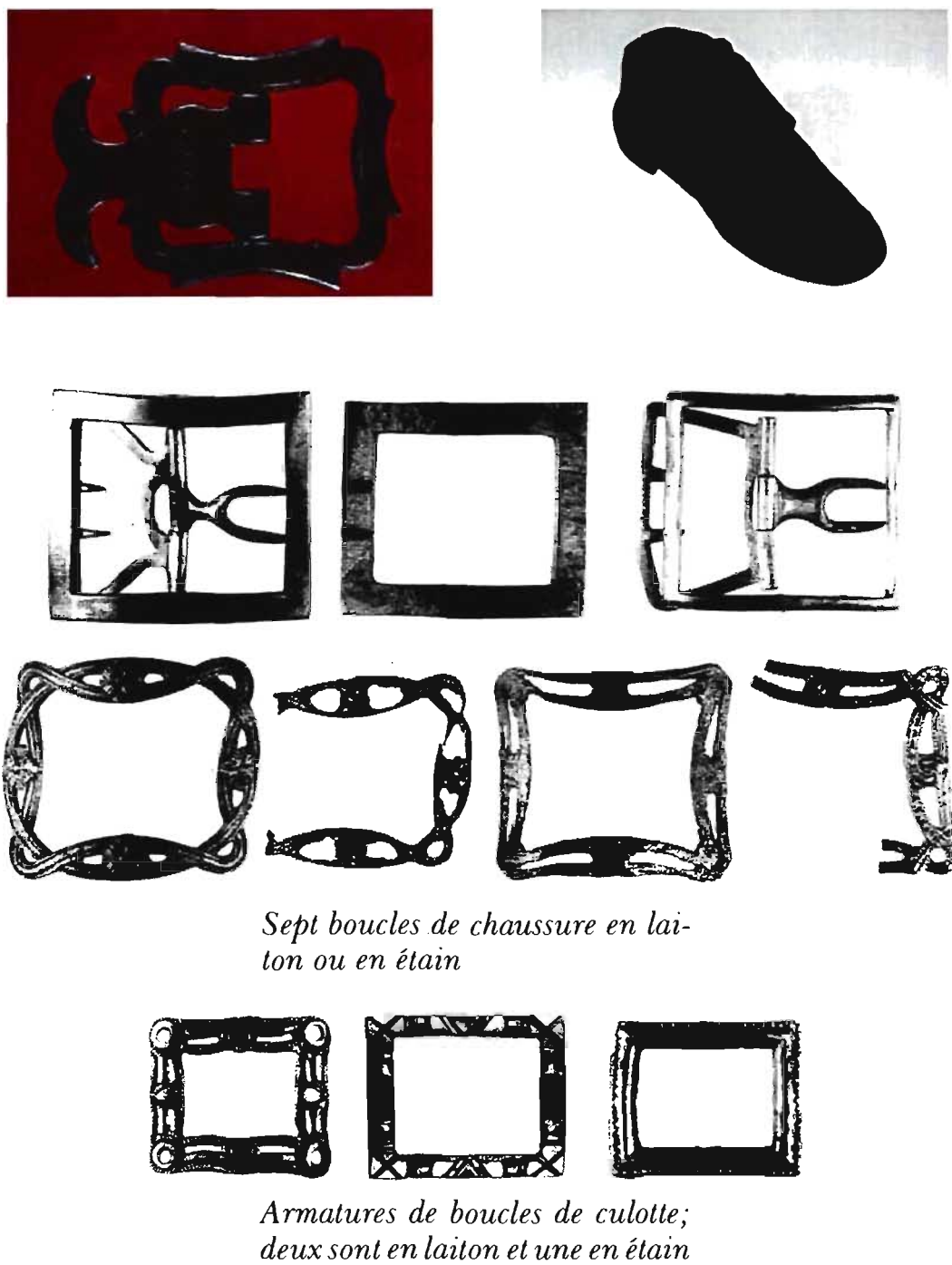
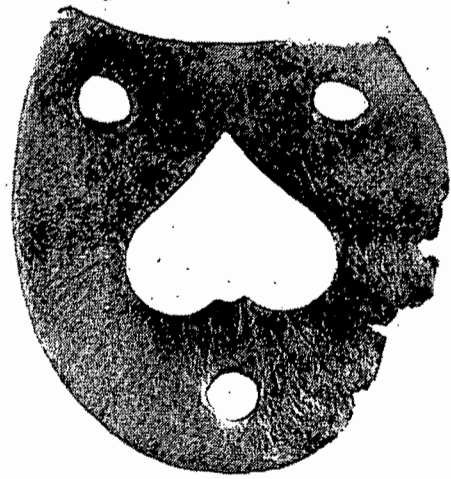


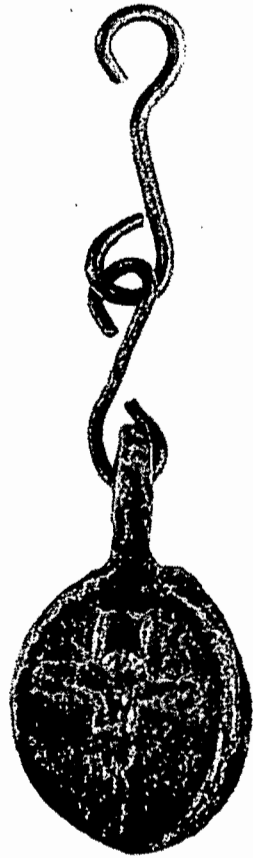
Figure 111. Répartition des armes légères. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 76).



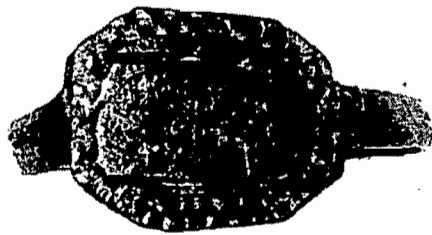
Figure 112. Boucles de chaussures et autres. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 77, 79).



Plaque de talon en laiton

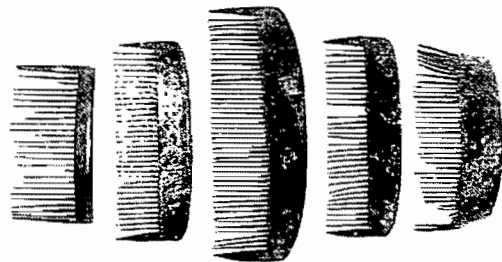


Médaille de laiton



Bague de laiton

Figure 113. Bijoux. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 80-91).



Peignes d'os et de corne

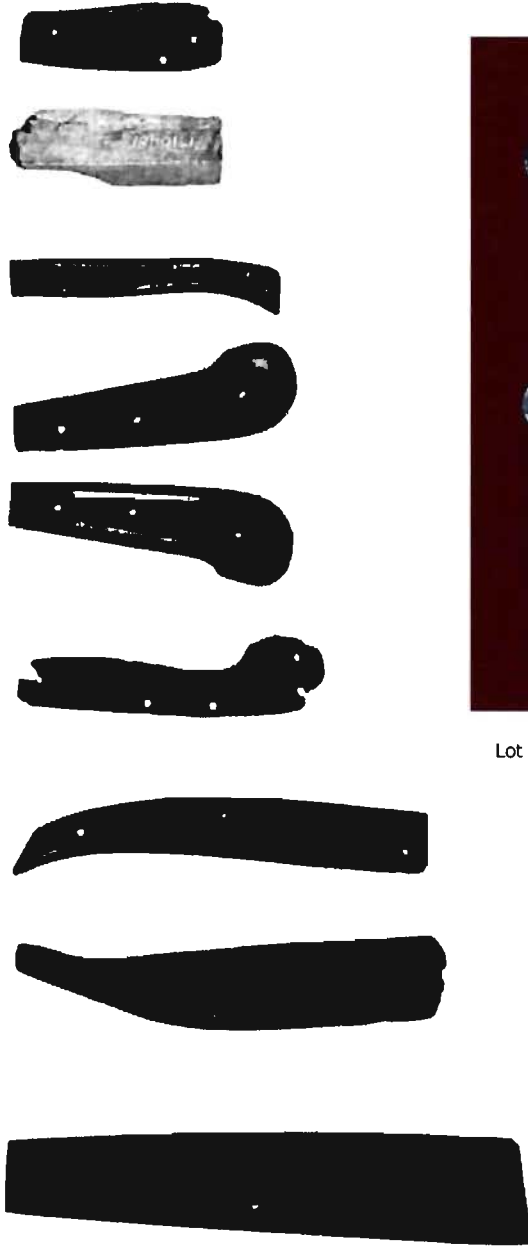


Fer à friser en fer forgé

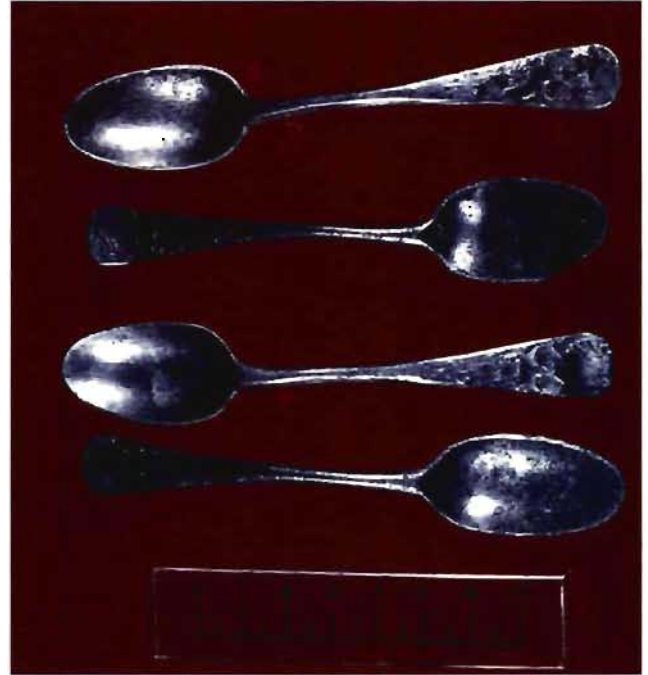


Encyclopédie... Recueil de planches..., sect. 7, "Perruquier...", pl. 1

Figure 114. Peignes. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 85).

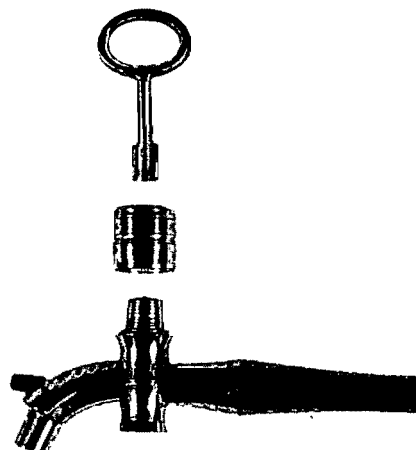


Manches de couteaux en bois, en os et en corne



Lot de cuillers à café en étain

Figure 115. Ustensiles de table 1. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 91).



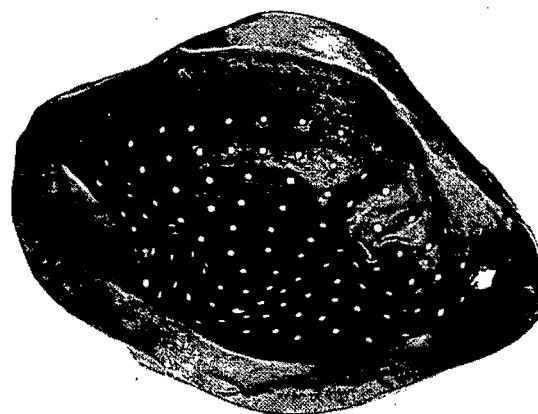
Cannelle coulée en cuivre



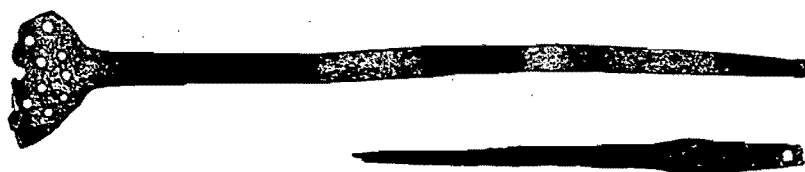
Goulot d'une bouteille "à vin" de verre vert foncé



L'une des grandes marmîtes de laiton pouvant s'emboîter dans d'autres



Passoire en cuivre en feuille



Écumoire en cuivre forgé et broche en fer forgé

Figure 116. Ustensiles de cuisine et autres accessoires. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 57, 60).

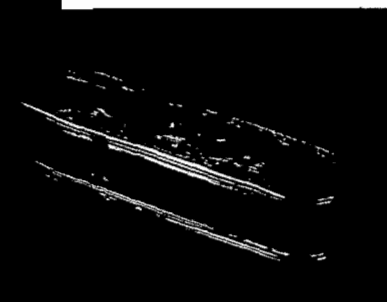
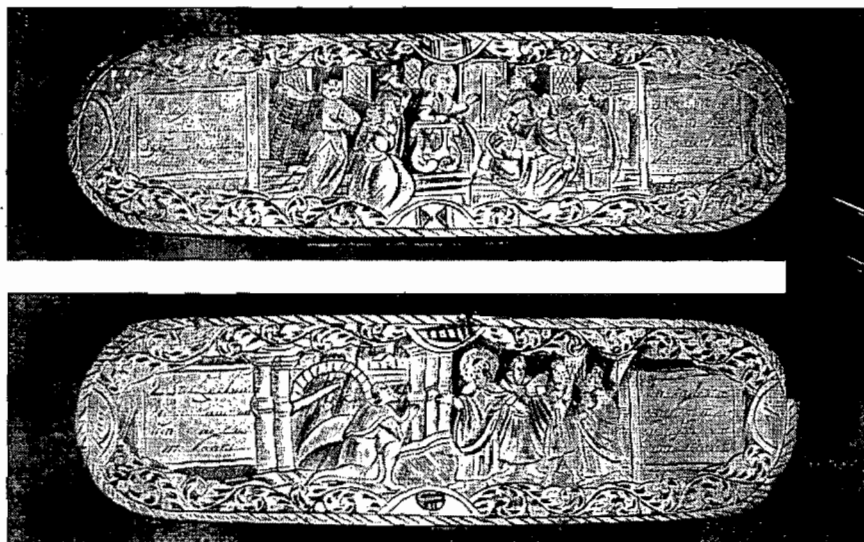
Une pièce de la cargaison de pipes, attribuée à la maison R. Tippet de Bristol en Angleterre



Pipe à talon marquée TD, probablement d'origine anglaise



Deux pipes à composantes dont le fourneau présente une effigie humaine, fabriquées par Gottfried Aust, artisan d'origine morave travaillant en Caroline du Nord en 1760



Tabatière gravée en laiton et en cuivre

Figure 117. Boîte à tabac et pipes à fumer. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 90, 97).

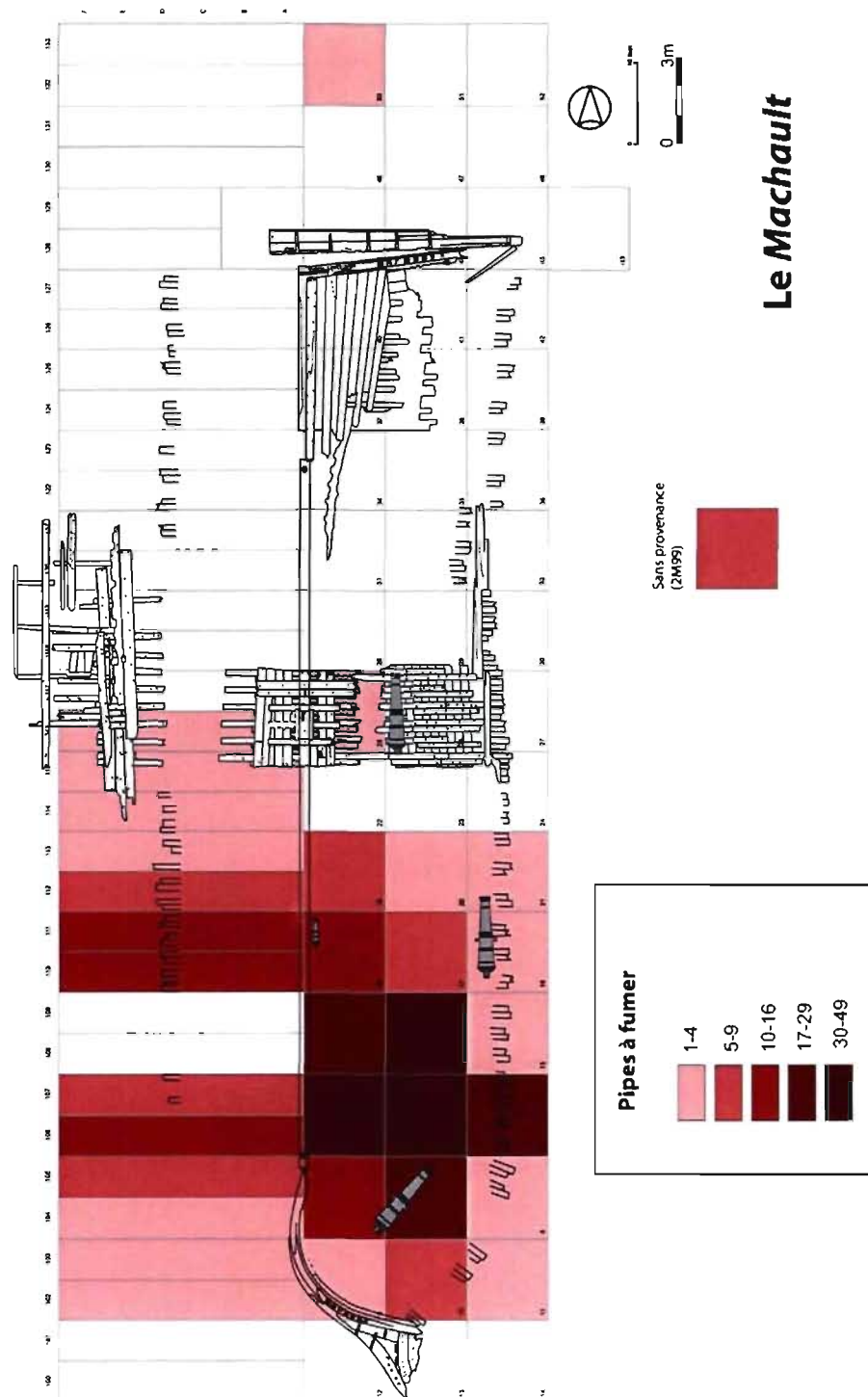


Figure 118. Répartition des pipes à fumer. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

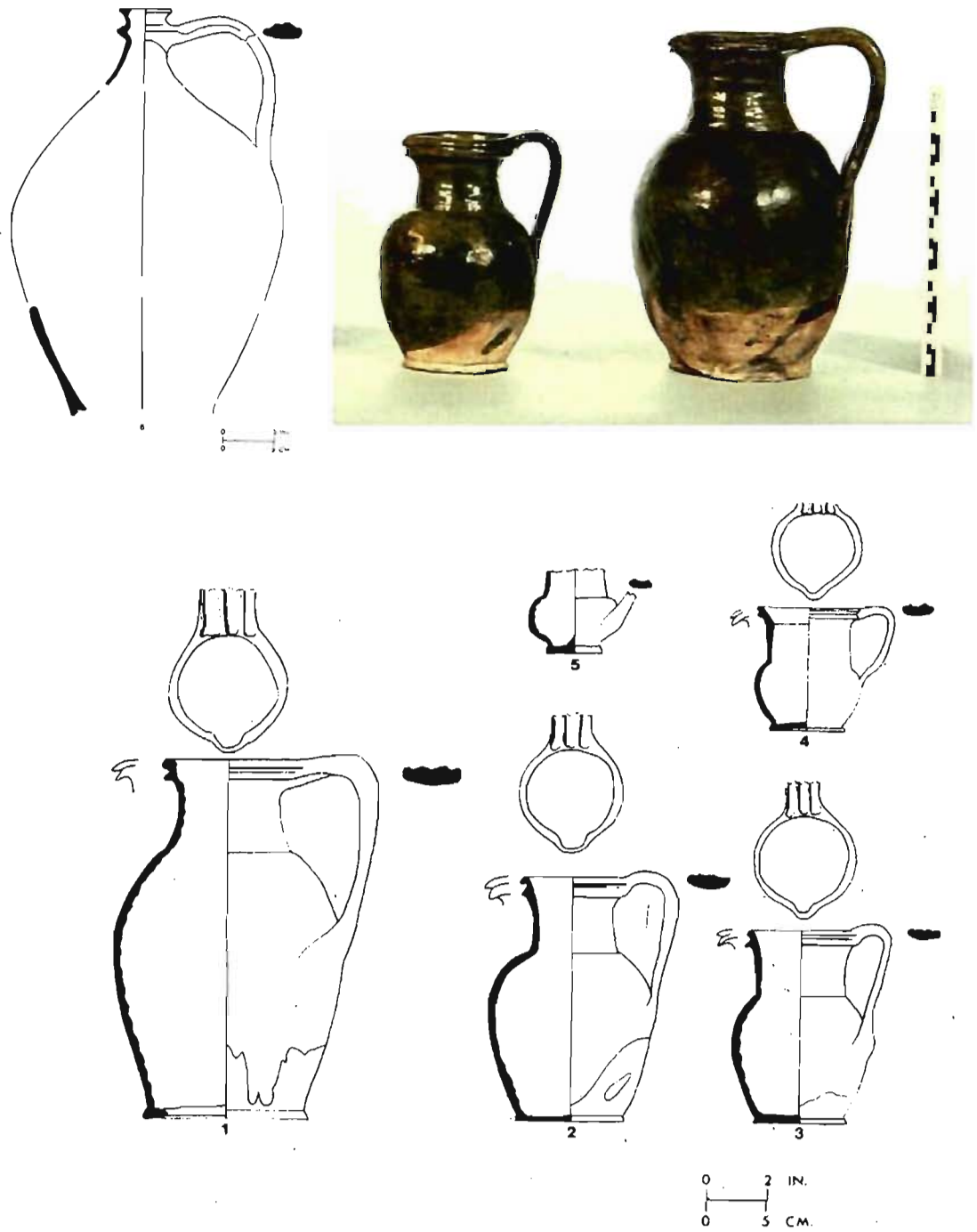


Figure 119. Terre cuite de Sadirac 1 (T.C.G. 11.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978; Parcs Canada).

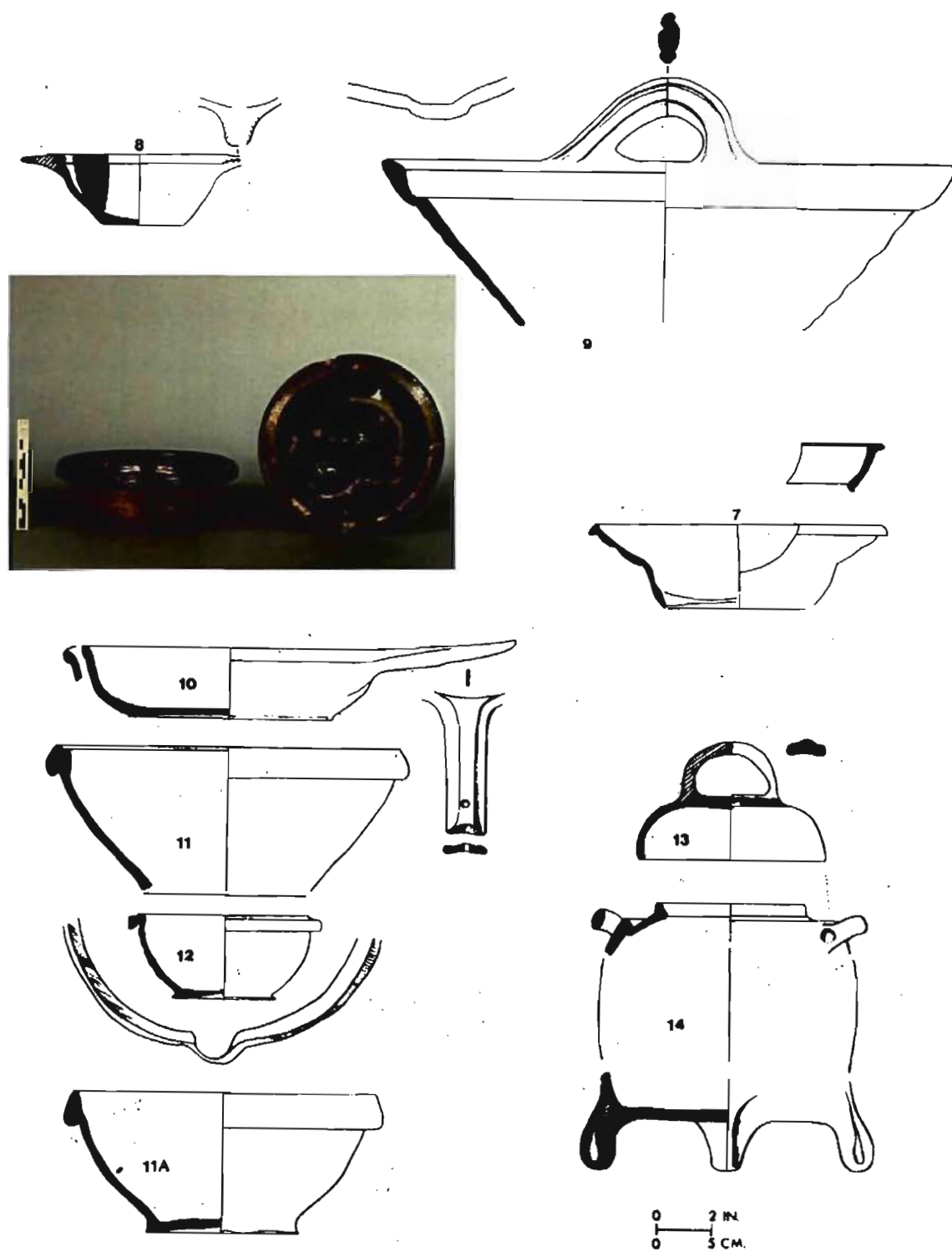


Figure 120. Terre cuite de Sadirac 2 (T.C.G. 11.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978; Parcs Canada).

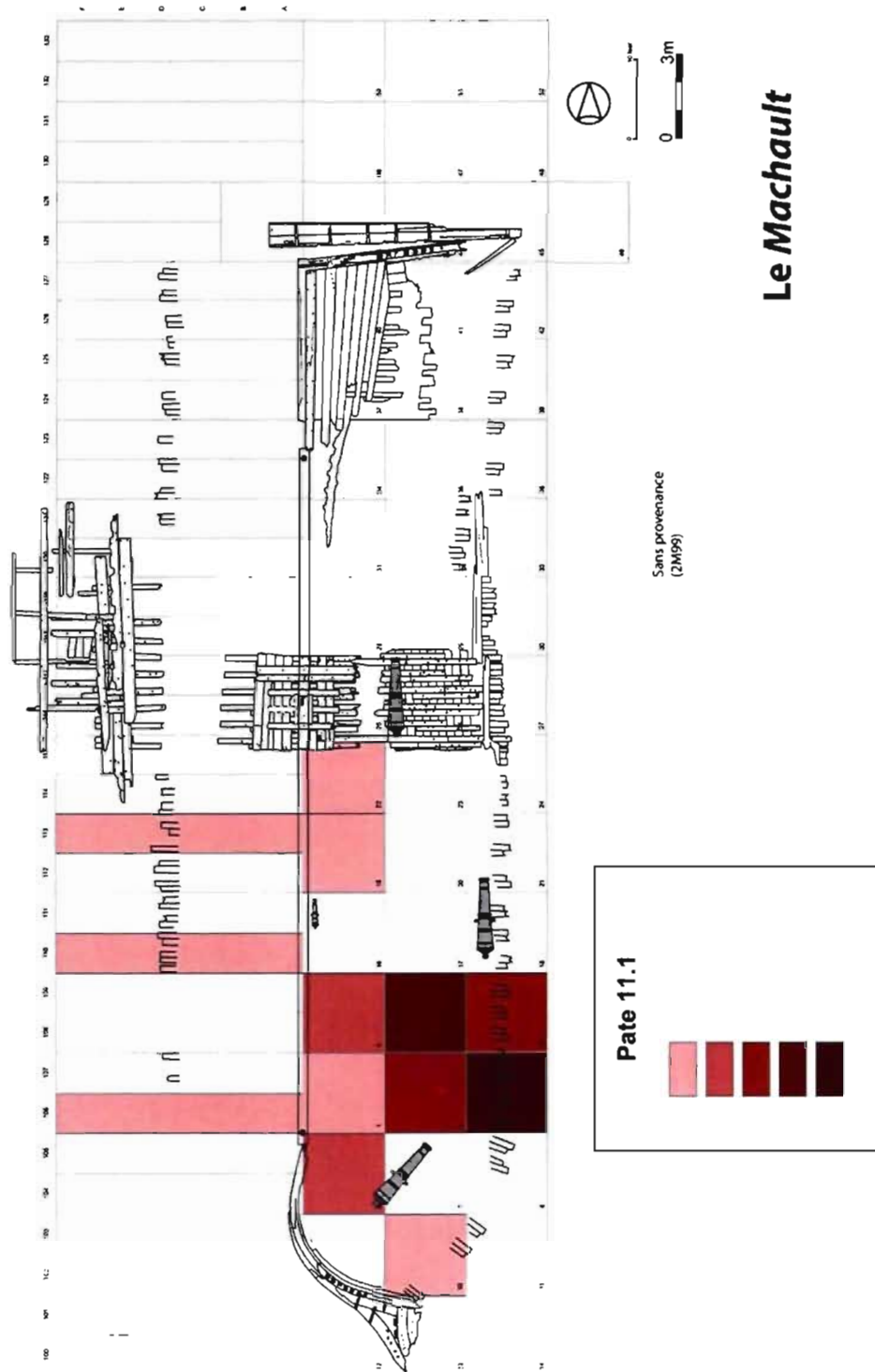


Figure 121. Répartition des terres cuites de Sadirac (T.C.G. 11.1). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

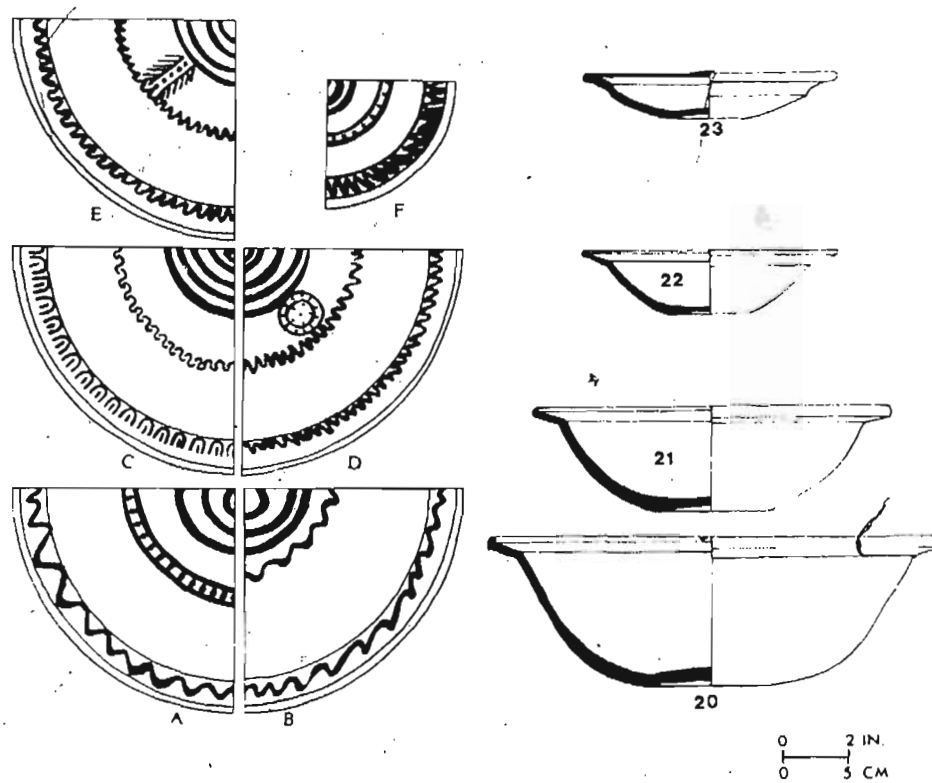


Figure 122. Terre cuite de Giroussens I (T.C.G. 102.1). Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Barton, 1978: 63).

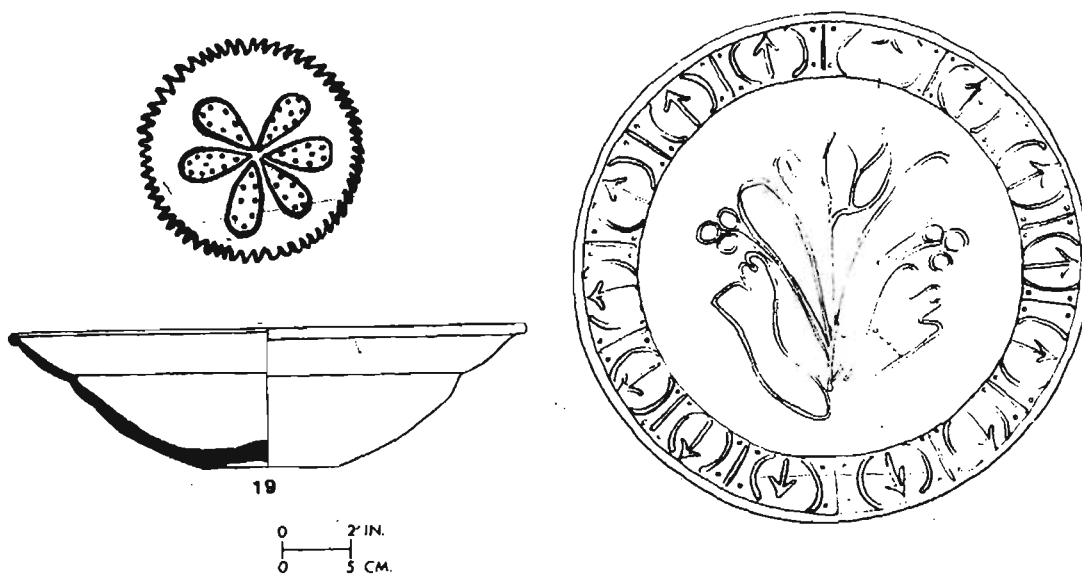


Figure 123. Terre cuite de Giroussens 2 (T.C.G. 102.1). Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Barton, 1978: 66).



Figure 124. Centres potiers du Midi toulousain (C. Dagneau).

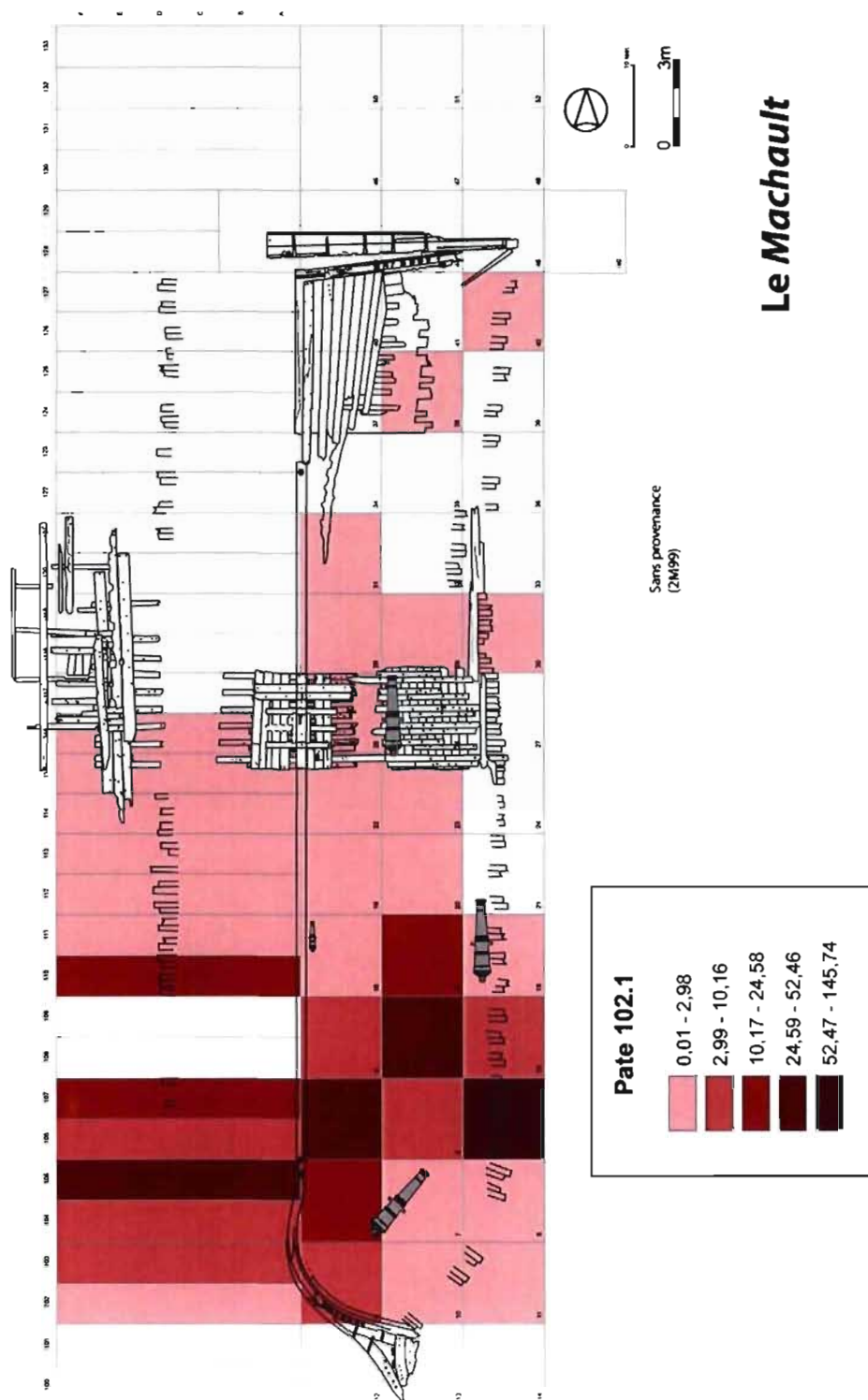


Figure 125. Répartition des terres de Giroussens (T.C.G. 102.1). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

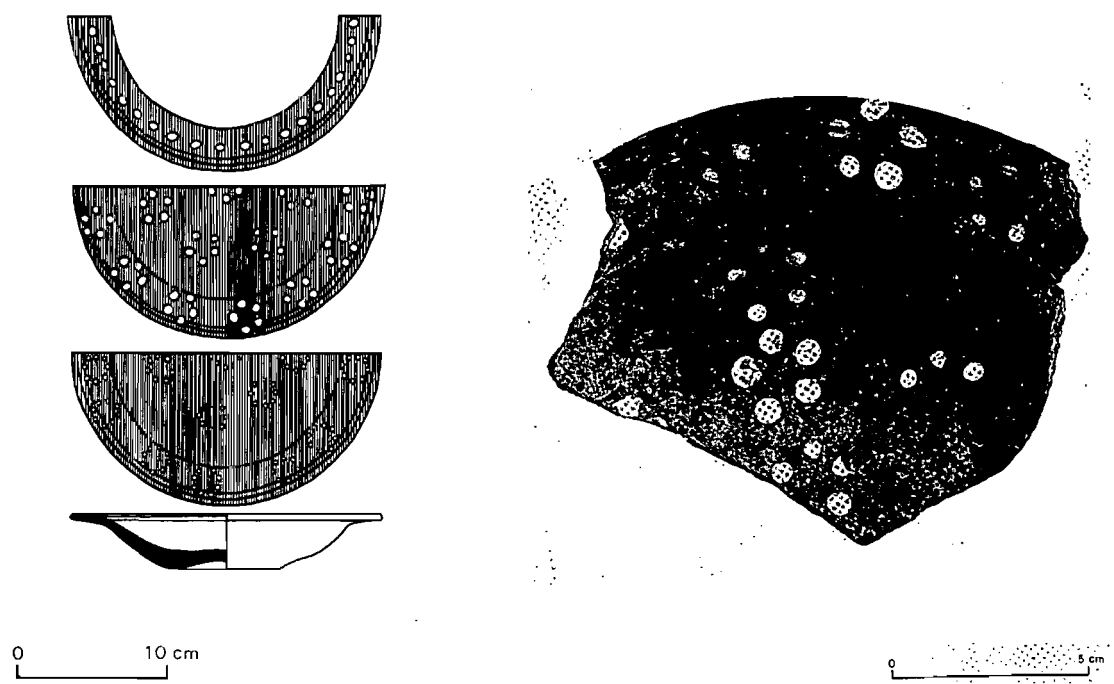


Figure 126. Terre cuite à pastillage de Giroussens (T.C.G. 101.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978: 62-64).

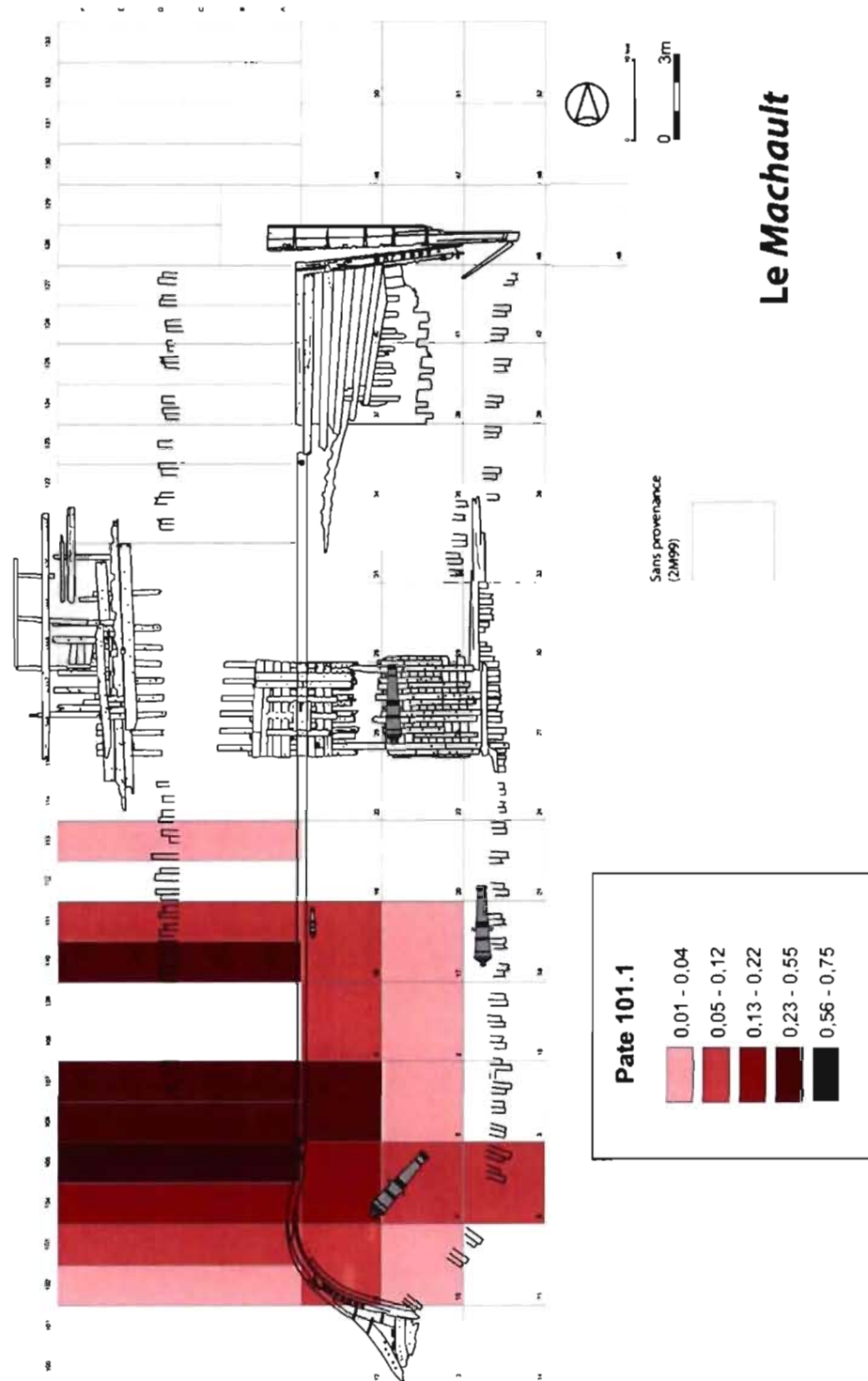
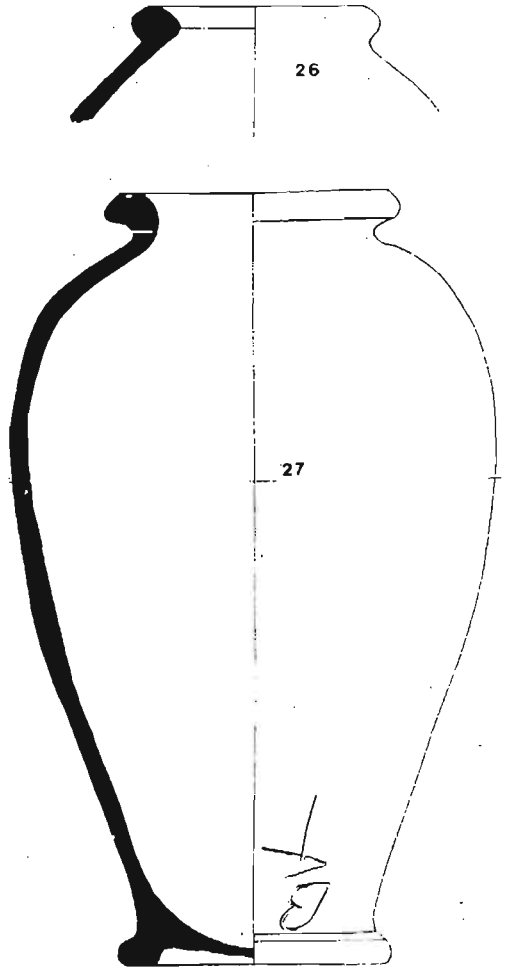
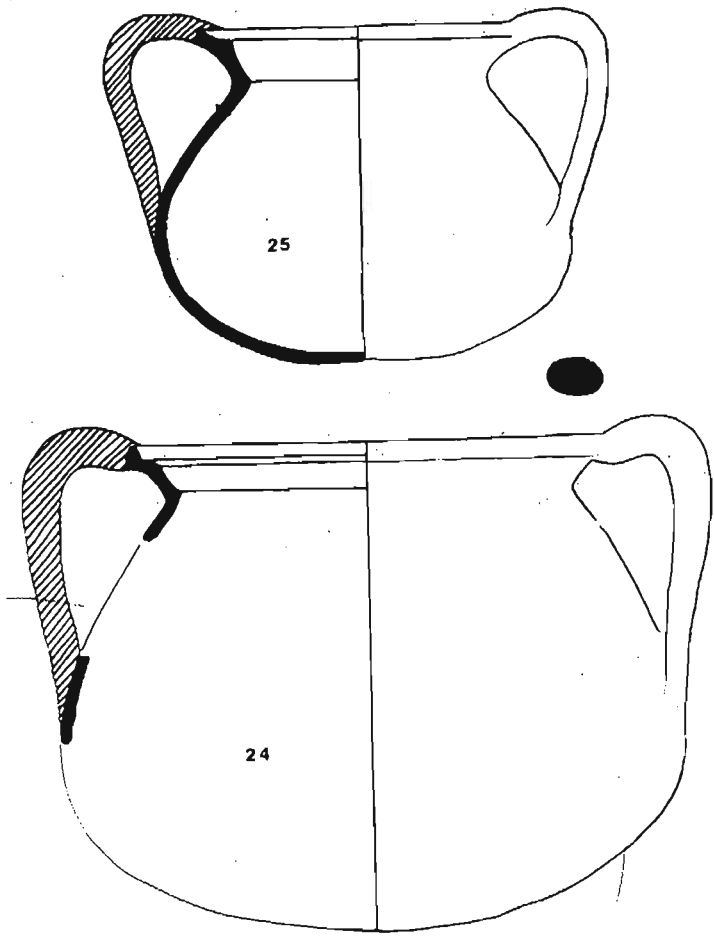


Figure 127. Répartition des terres cuites à pastillage de Giroussens (T.C.G. 101.1). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).



0 2 IN
0 5 CM

0 2 IN
0 5 CM

Figure 128. Marmites de la Lomagne (T.C.G. 12.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978 ; Parcs Canada).

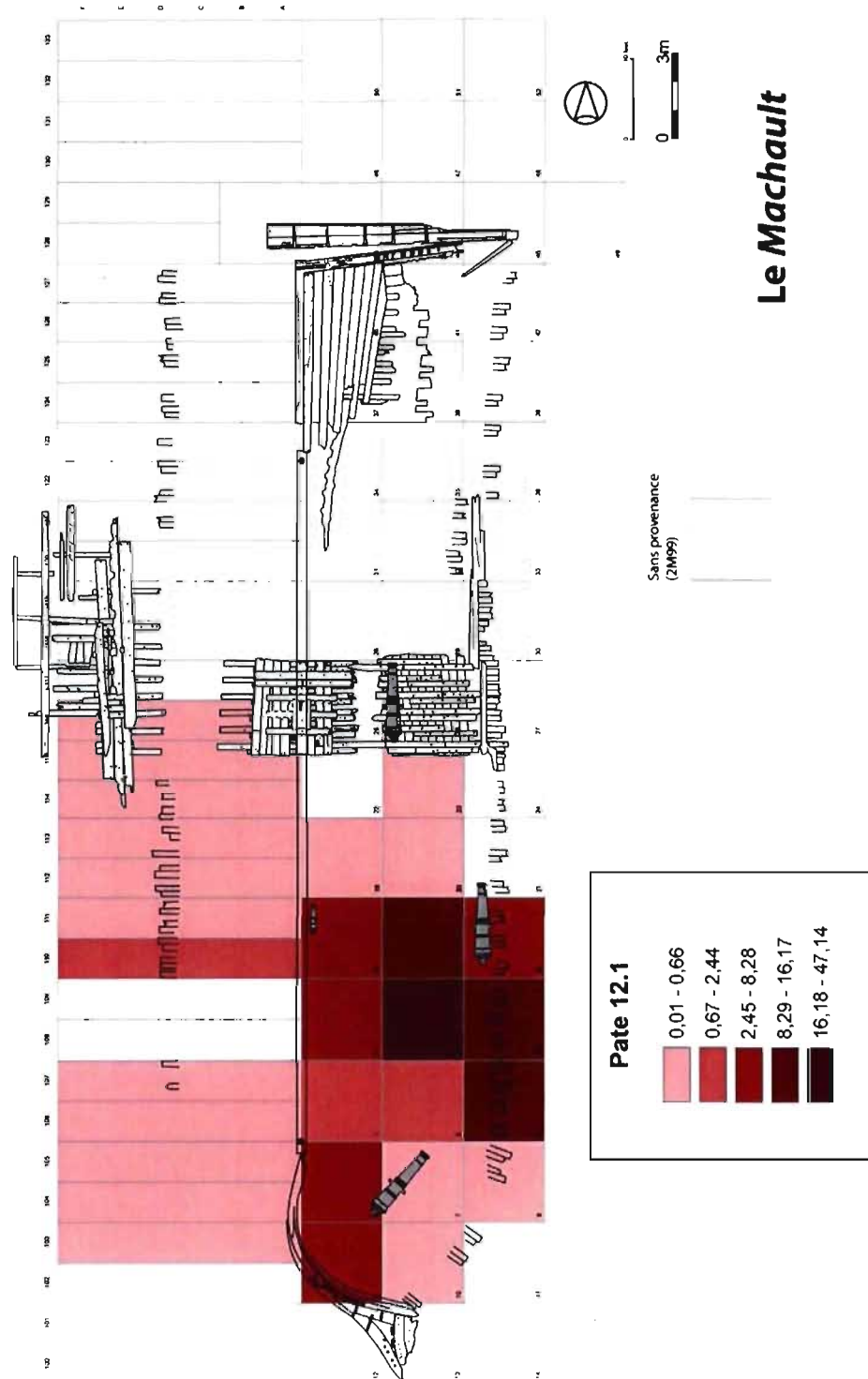


Figure 129. Répartition des marmites de la Lomagne (T.C.G. 12.1). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

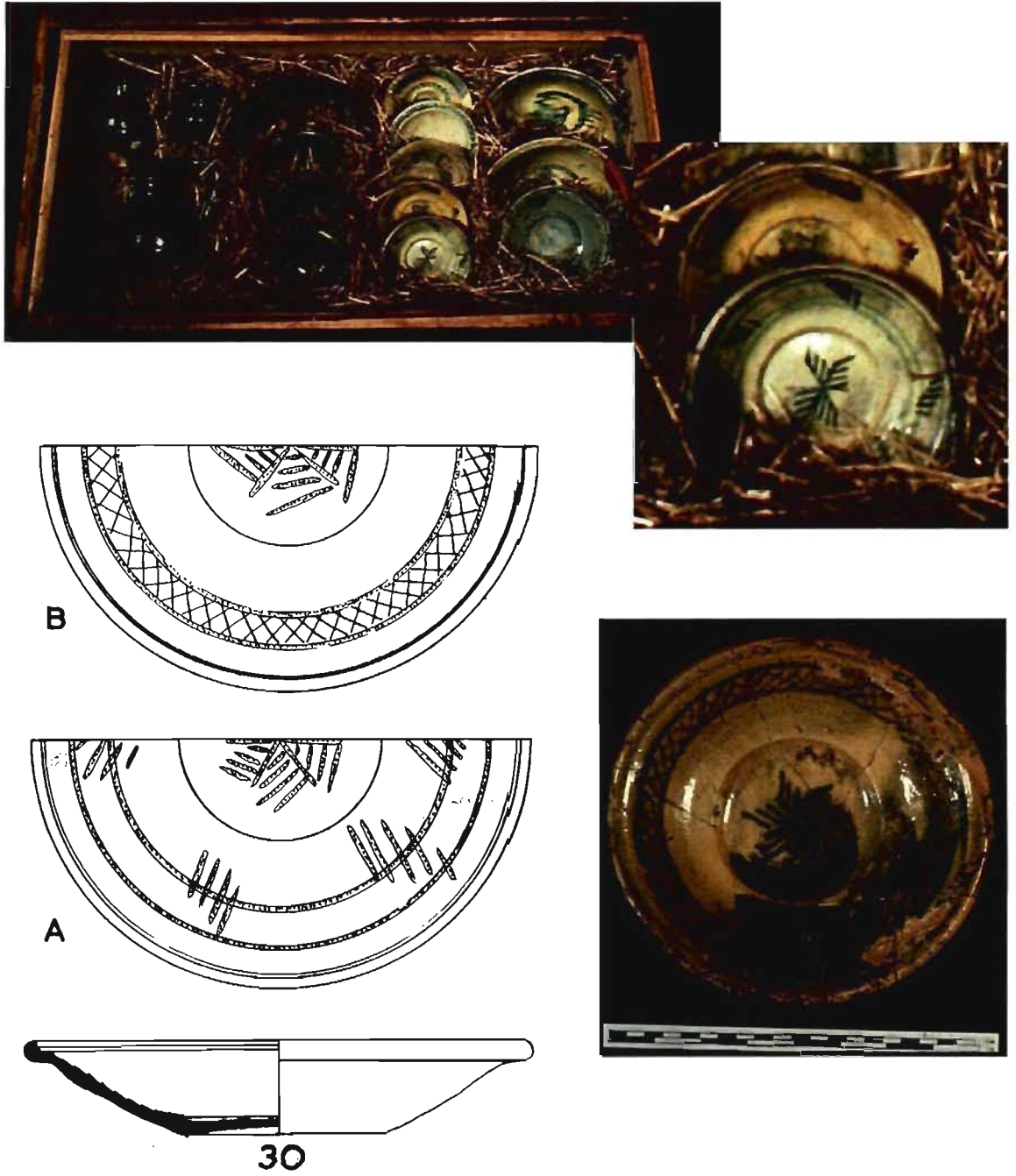


Figure 130. Vaisselle de la Lomagne (T.C.G. 105.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978 ; Parcs Canada).

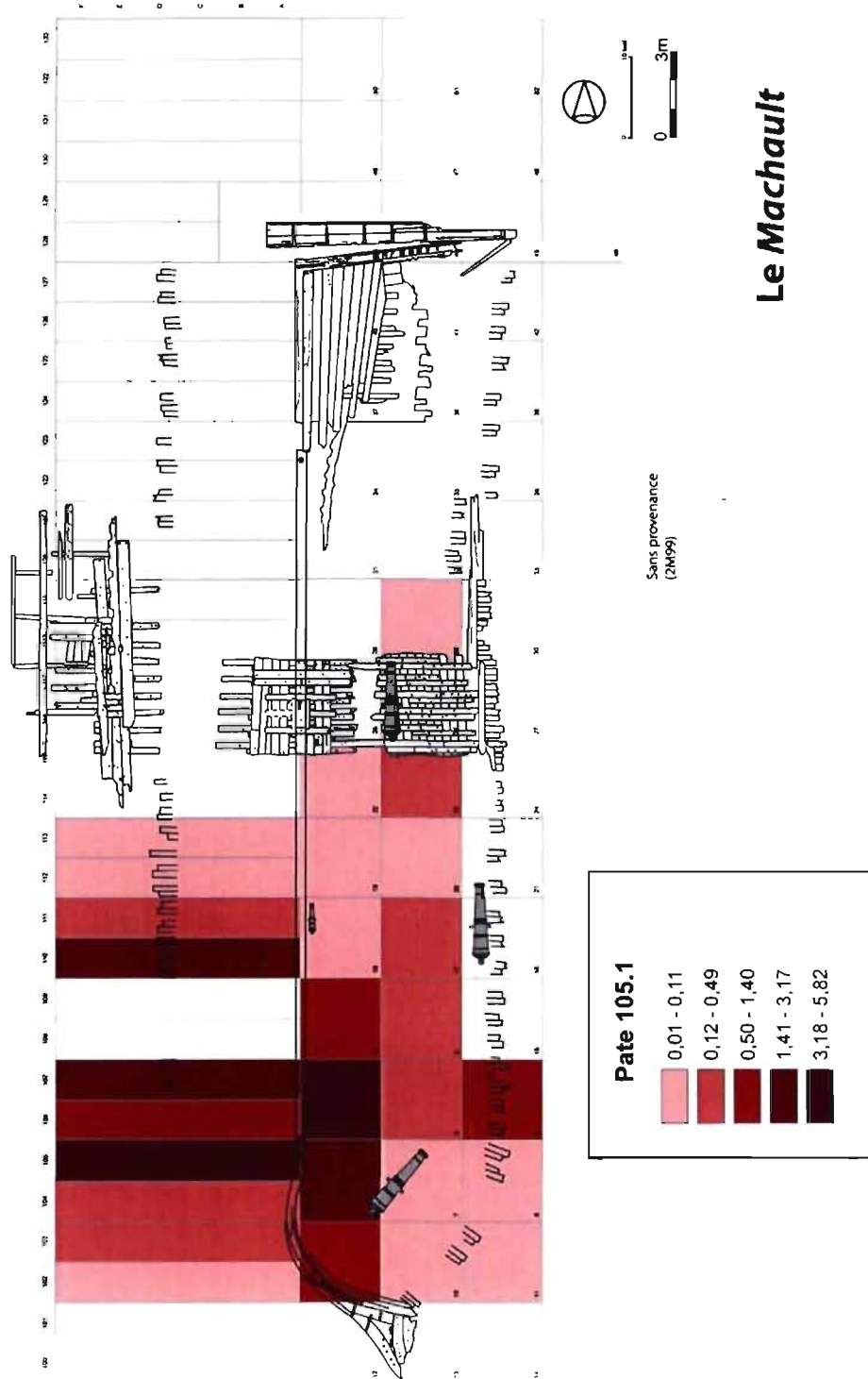


Figure 131. Répartition de la vaisselle de la Lomagne.(T.C.G. 105.1) Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

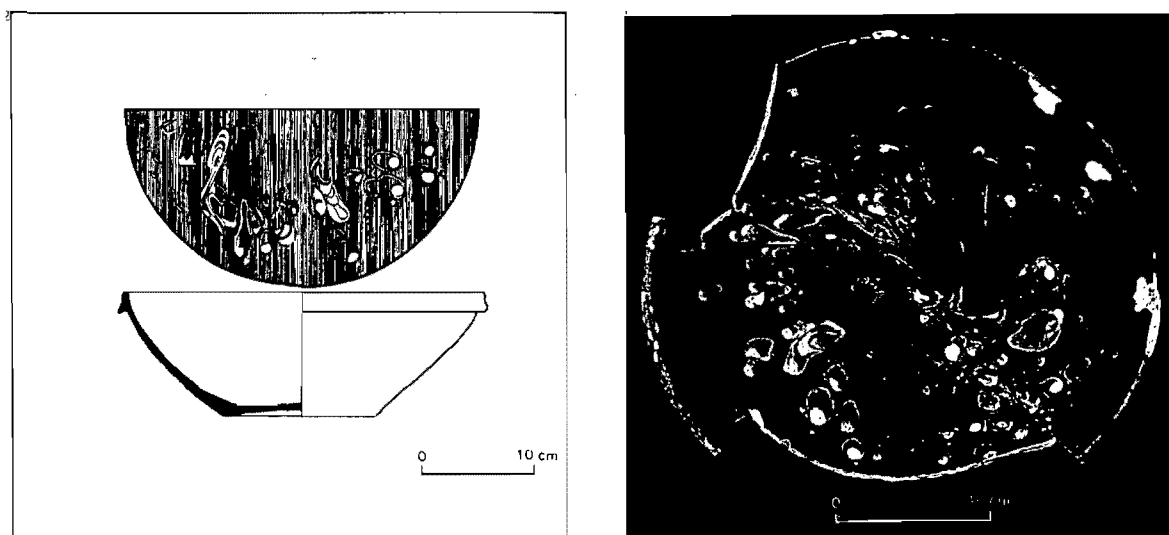


Figure 132. Terre cuite de la vallée de l'Huveaune (T.C.G. 103.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978: 62; Parcs Canada).

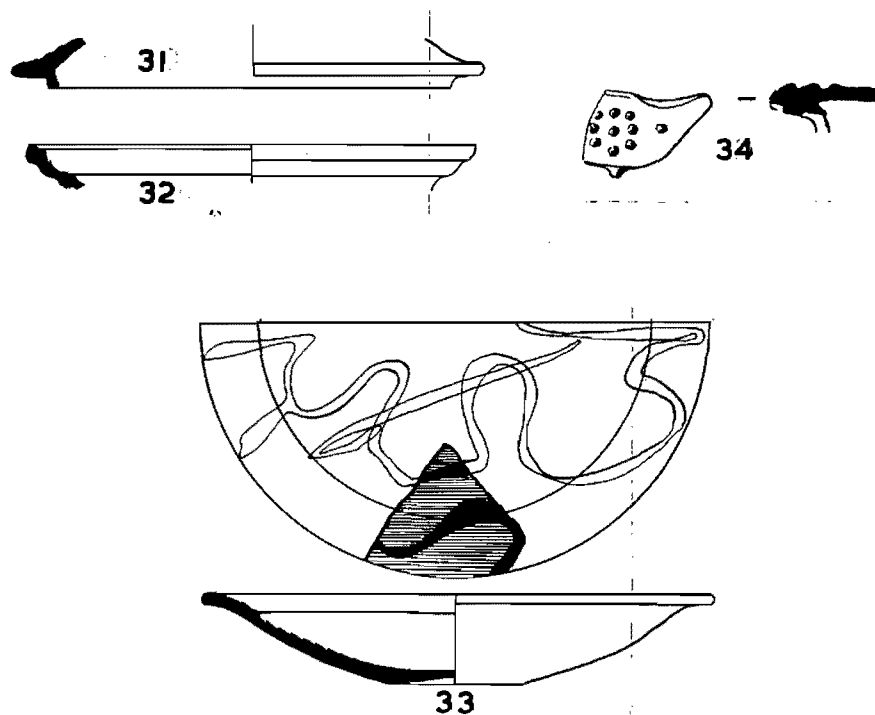


Figure 133. Terre cuite du Nord de l'Italie, Albisola (T.C.G. 107.1). Épave du *Machault* (Barton, 1978 ; Parcs Canada).

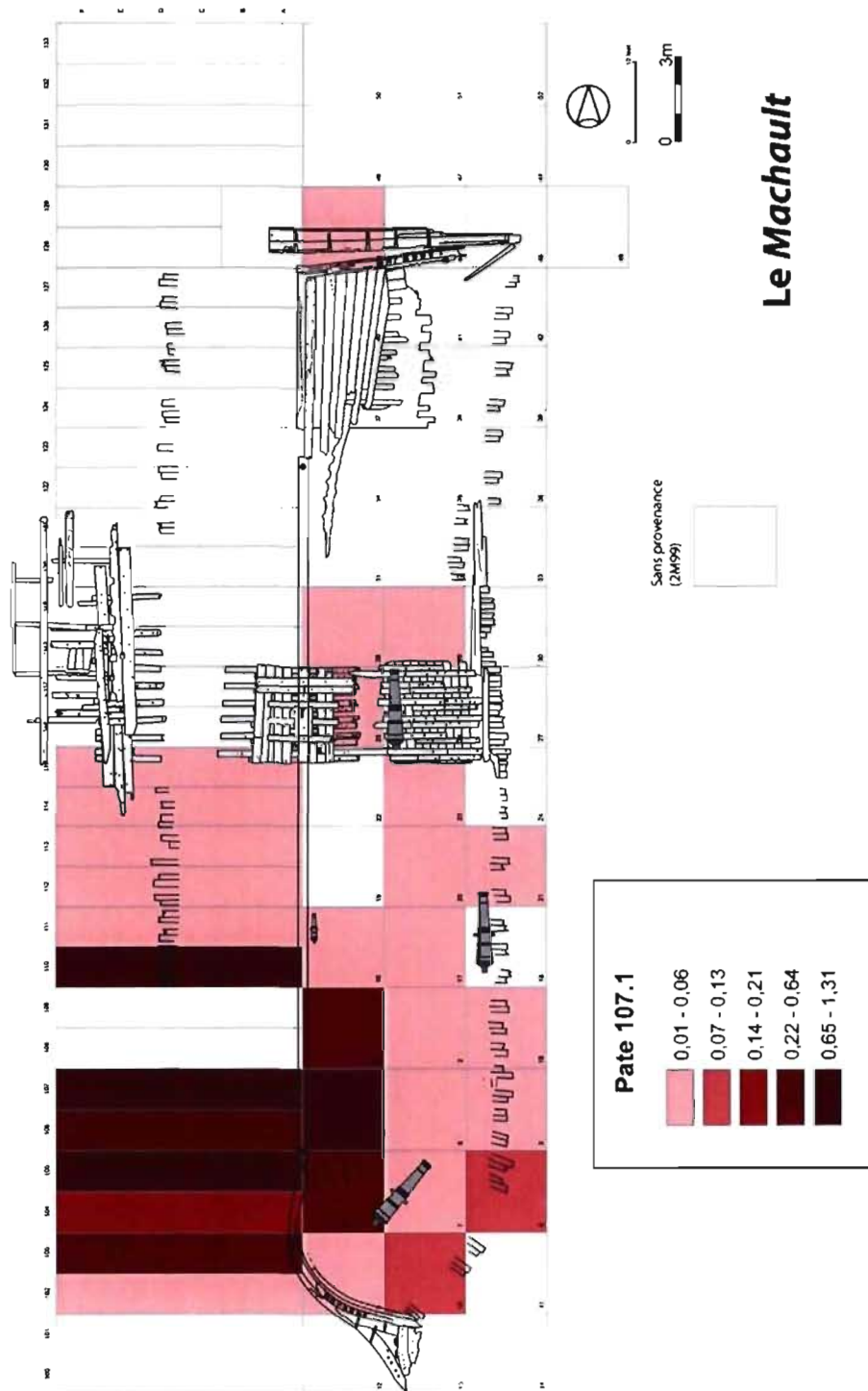


Figure 134. Répartition des terres cuites du Nord de l'Italie (T.C. G. 107.1). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

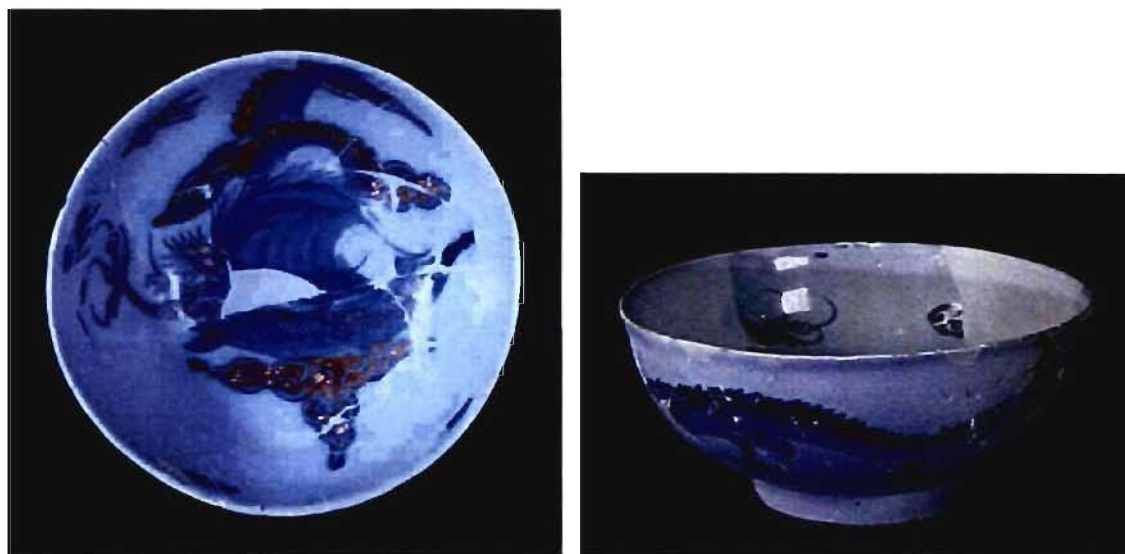


Figure 135. Faïence de Bow (Londres). Épave du *Machault* (Parcs Canada ; C. Dagneau et D. Dégez).

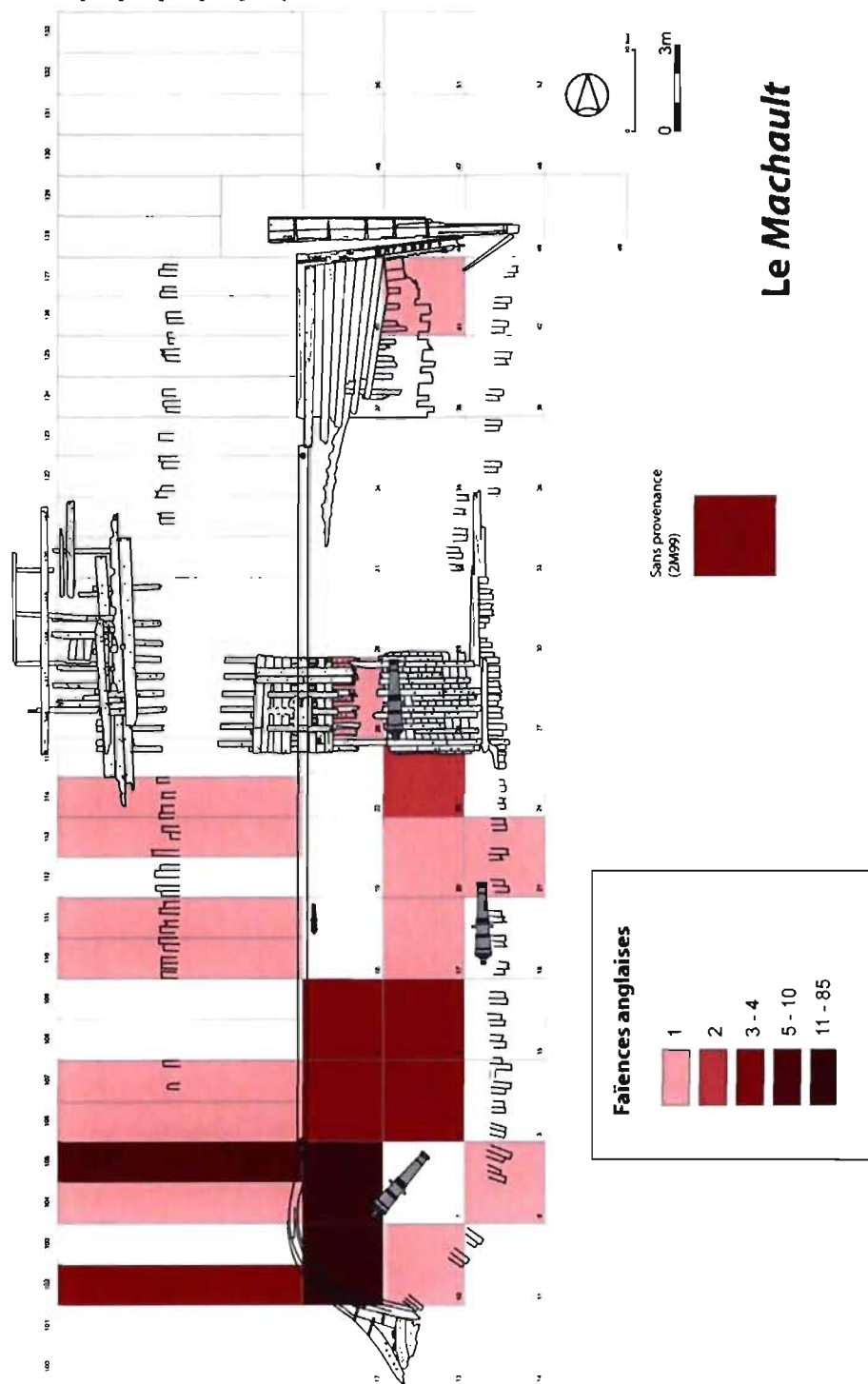


Figure 136. Répartition de la faïence de Bow (Londres). Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).



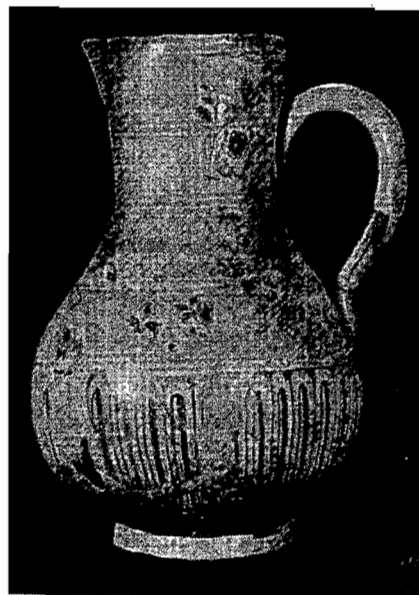
2M99A4-1

Fragment d'un plat de faïence française oval ayant une bordure à lambrequin bleue



2M9B1-2

Plat de faïence française présentant une bordure et un motif central bleus monochromes



2M7B1-7

Pichet de 23 cm de haut en poterie à glaçure stannifère fabriqué en France, peut-être à Montauban

Figure 137. Faïence française. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986 : 59, 67 ; C. Dagneau et D. Dégez).

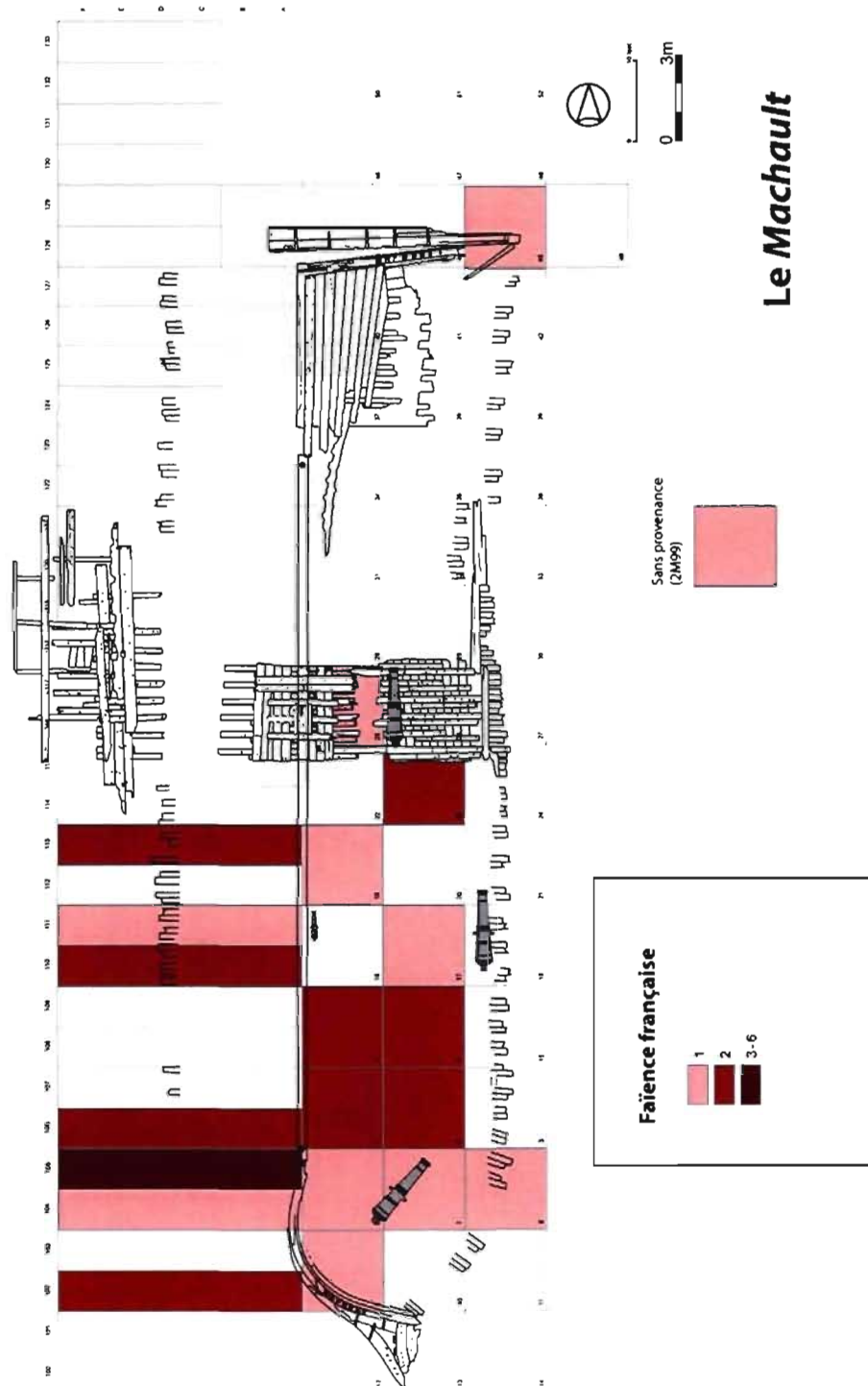
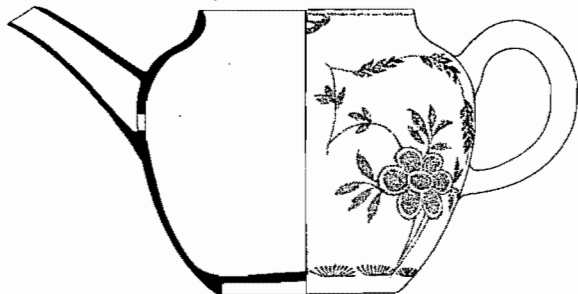
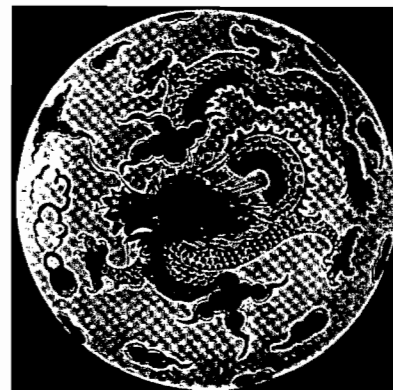


Figure 138. Répartition des faïences françaises. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).



*L'une des théières en porcelaine
de Bow aux motifs à l'immortelle*



*Porcelaine anglaise ornée de dra-
gons peints en bleu (coll. privée)*



*Quatre des cinq bols de différentes
grandeurs en poterie à glaçure
stannifère, fabriqués en Angle-
terre d'après un modèle chinois et
décorés de dragons bleu et rouge*

Figure 139. Porcelaine anglaise. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 65, 73).



Détail d'un personnage dans un jardin peint en bleu



Paysage peint en bleu sur un bol de porcelaine chinoise de grandes dimensions

Bols ornés de raisins et de treilles bleus



Bols de porcelaine chinoise d'exportation à décoration florale peinte en bleu



Bol de porcelaine chinoise d'exportation servant peut-être à servir la salade, et présentant alternativement des bouquets de fleurs et des têtes de laitue peintes en bleu

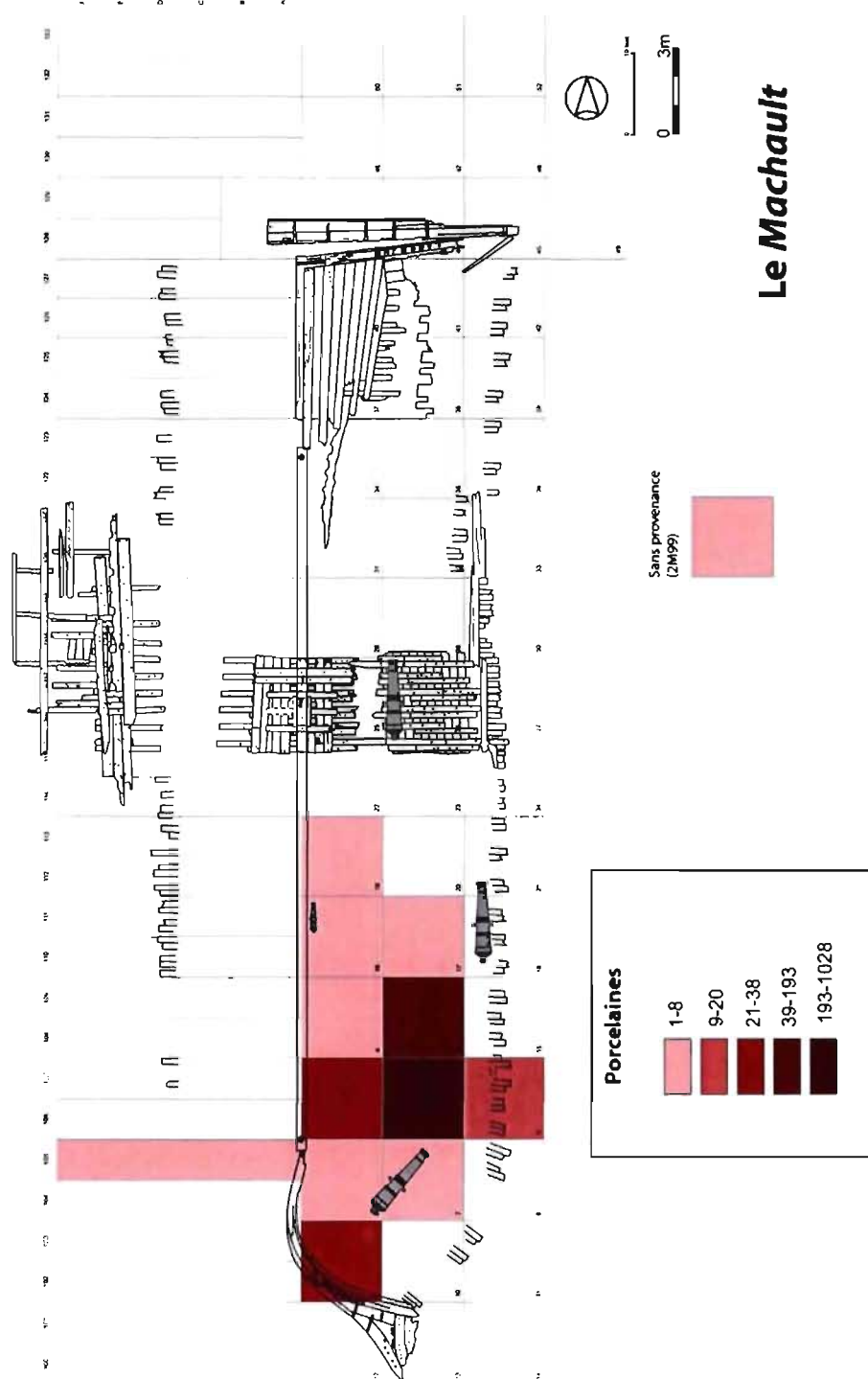


Figure 141. Répartition des porcelaines anglaises et chinoises. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

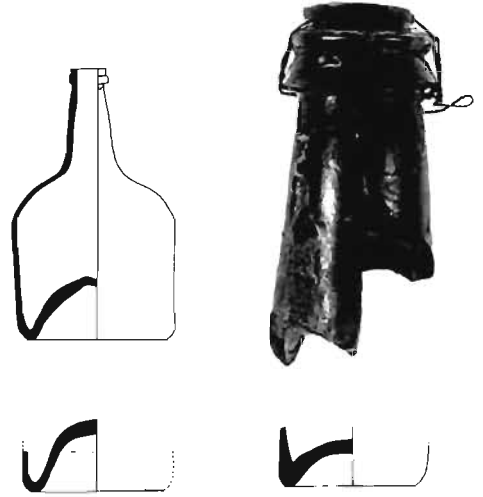
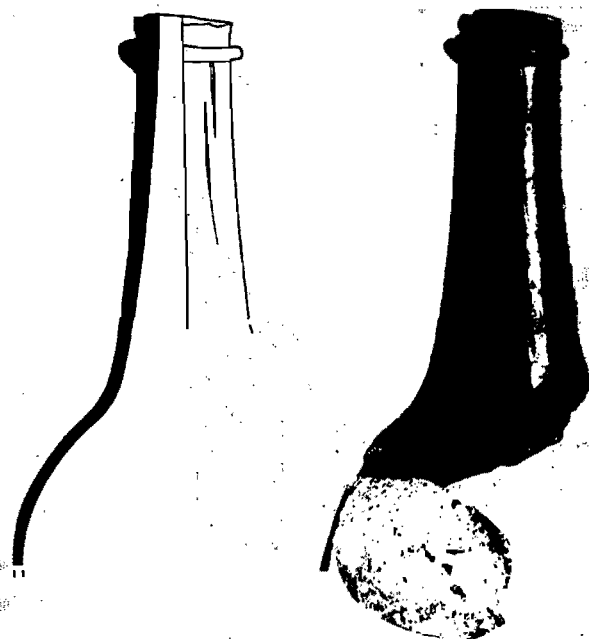


Figure 142. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé anglaises. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1979: 7-9 ; C. Dagneau et D. Dégez).



Bouteille en verre vert foncé française typique du XVIIIe siècle, Roma
(Ile-du-Prince-Édouard, 1F4F12-1)



Col de bouteille à vin du Machault (2M2A3-36)

Figure 143. Bouteilles « à vin » en verre vert foncé françaises. Épave du *Machault* (Sullivan, 1979: 51, 53).

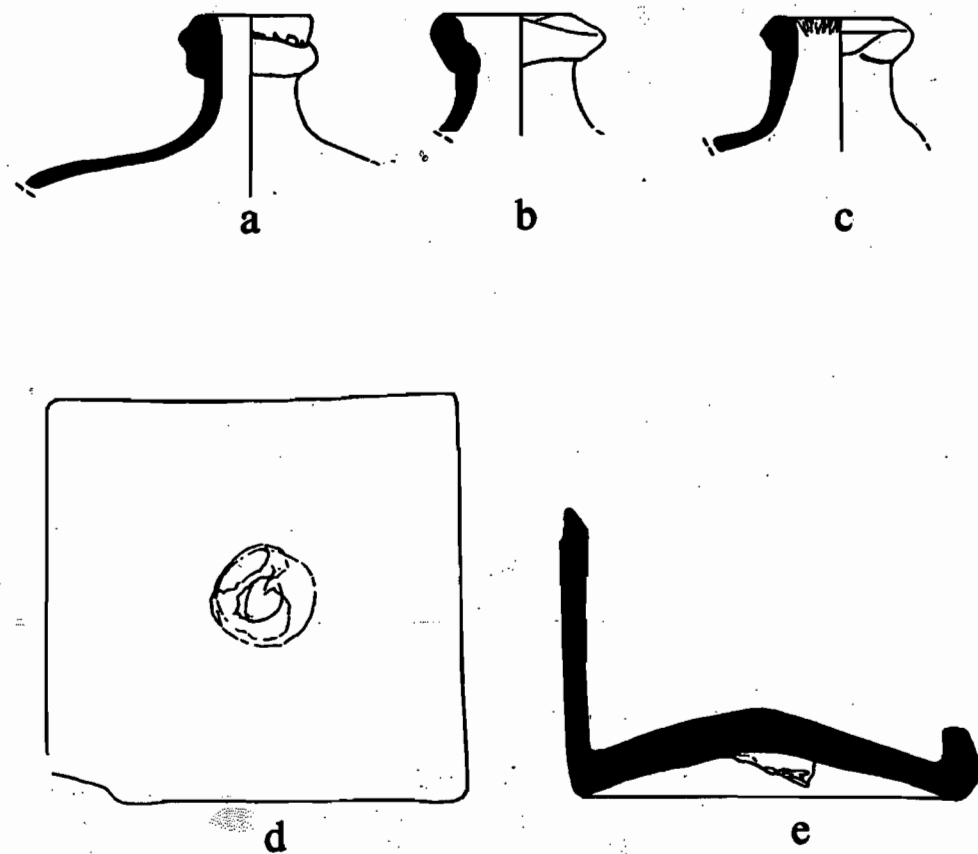


Figure 144. Flacons « à casier » en verre vert foncé. Épave du *Machault* (Sullivan, 1979: 60).

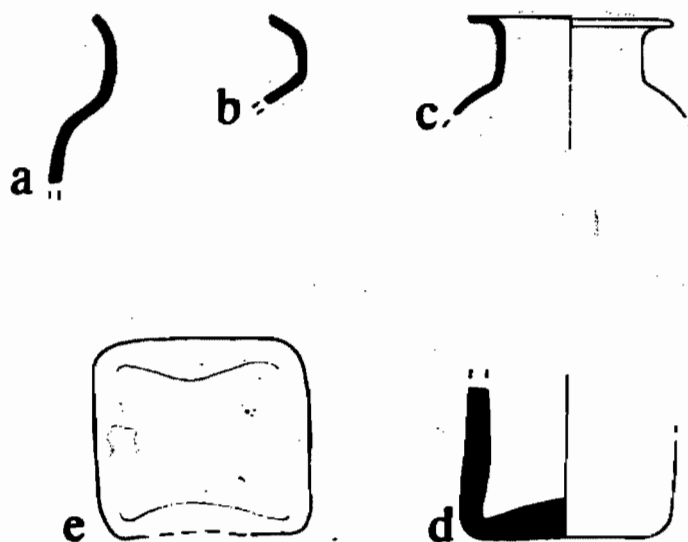


Figure 145. Flacon anglais en verre transparent. Épave du *Machault* (Sullivan, 1979: 23).

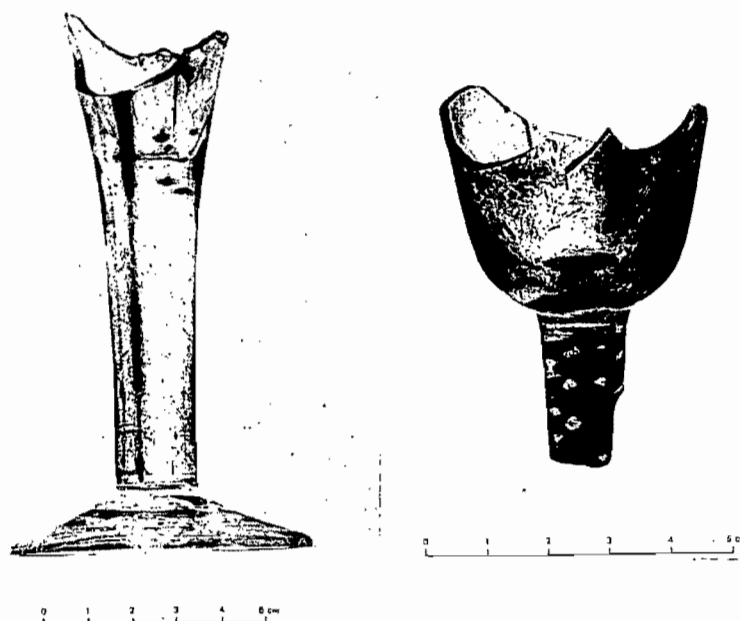


Figure 146. Verres à vin anglais. Épave du *Machault* (McNally, 1978: 40-41).

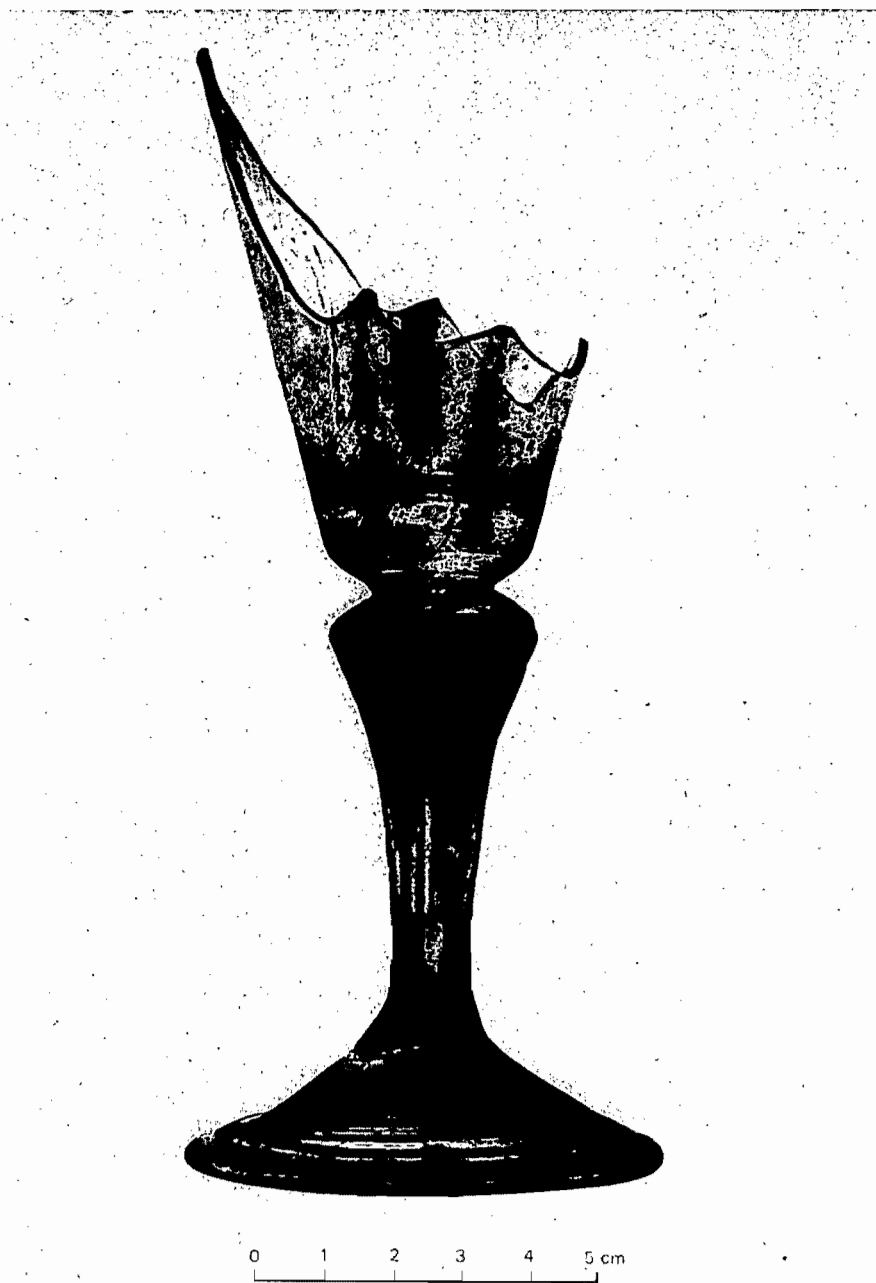


Figure 147. Verres à vin français. Épave du *Machault* (McNally, 1978: 39).

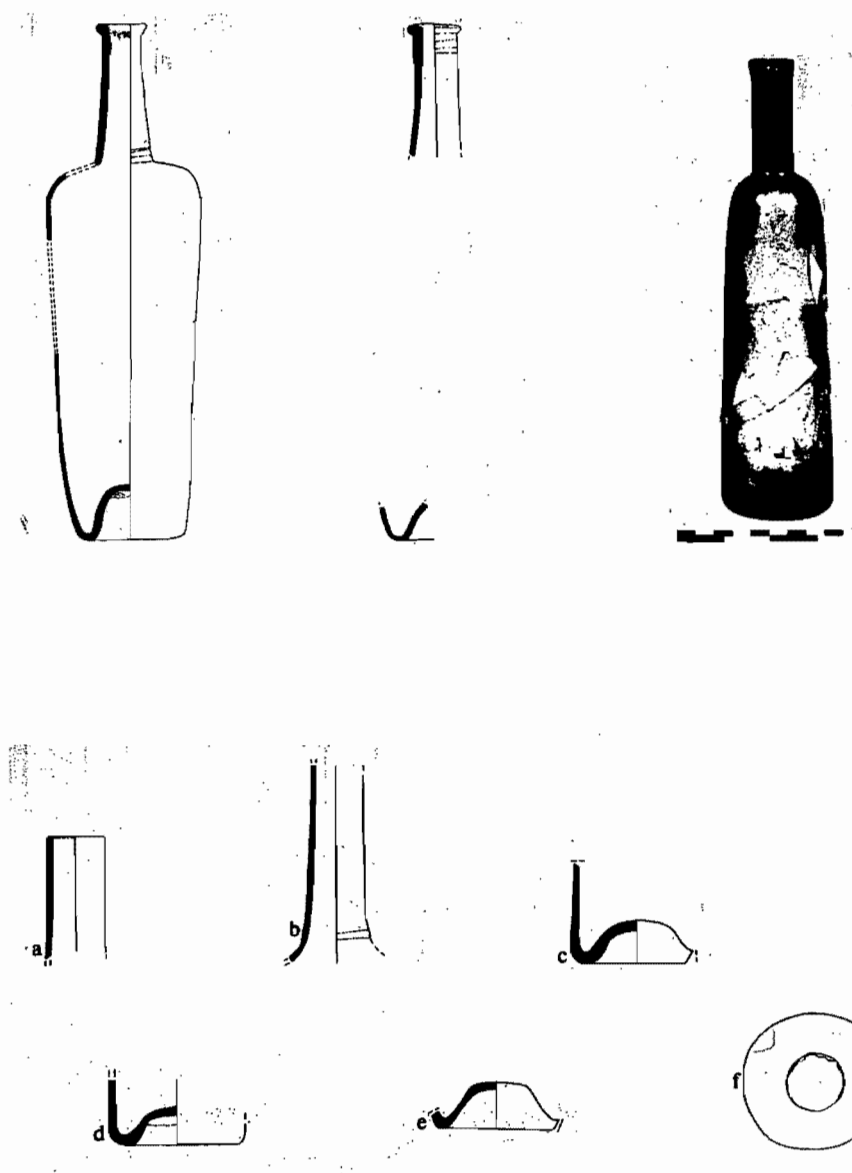


Figure 148. Contenants en verre fougère. Épave du *Machault* (Sullivan, 1979: 23, 28, 37 et 39).

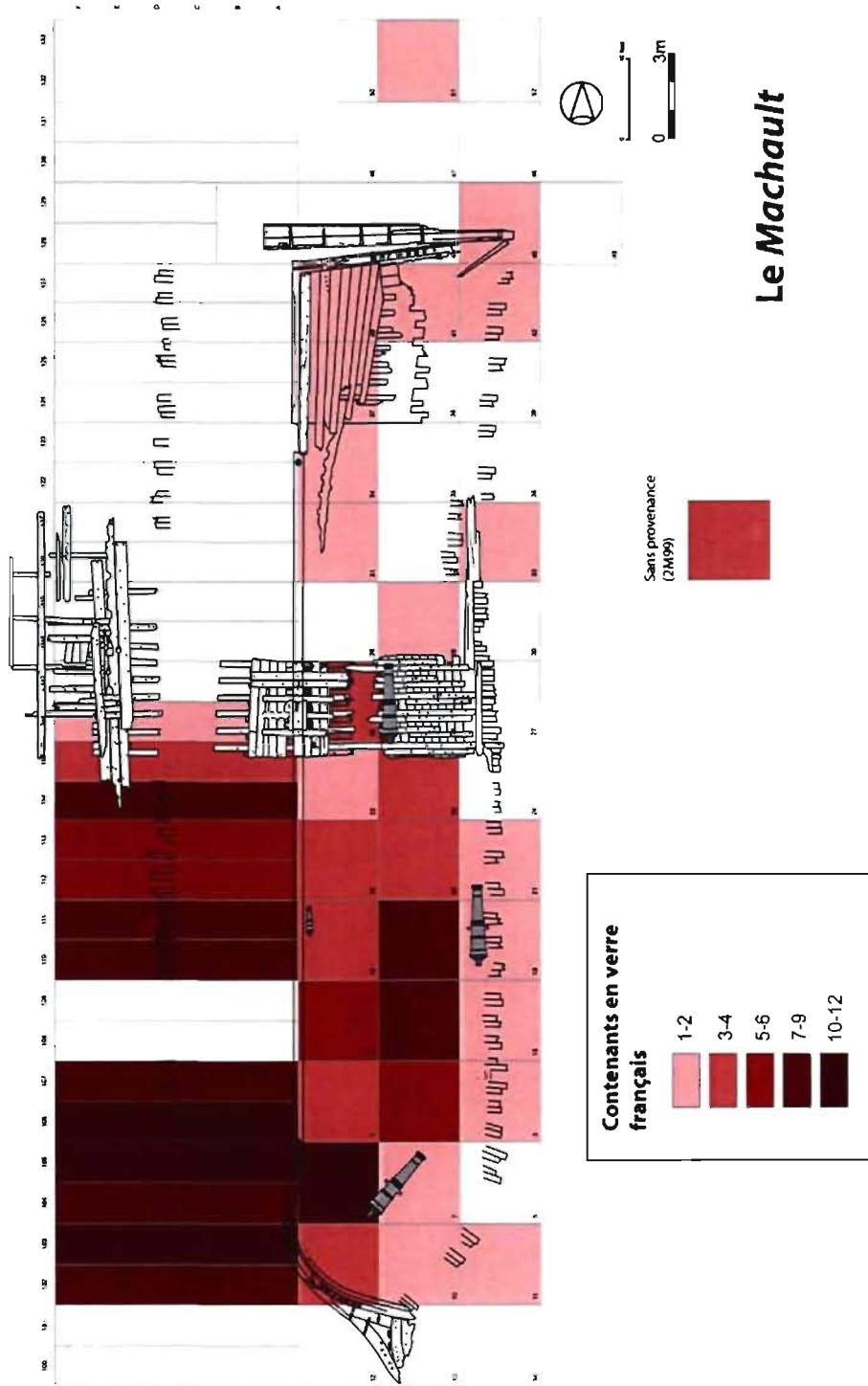


Figure 149. Répartition des contenants en verre fougère. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).



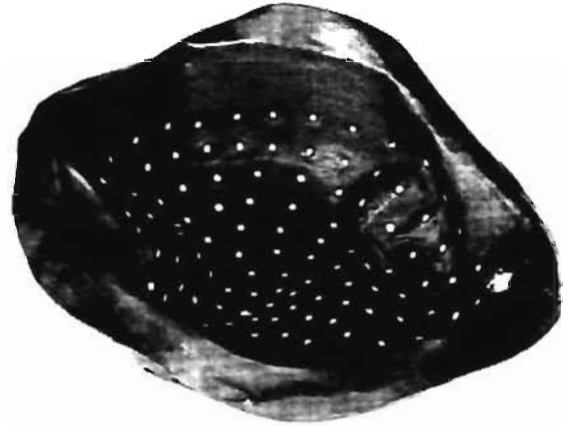
Couvercle de marmite en laiton et en cuivre



Petit pot de laiton pouvant s'emboîter dans d'autres



Jolie poignée de bouilloire en laiton



Passoire en cuivre en feuille

Figure 150. Marmites et couvercles en alliage cuivreux. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 87).



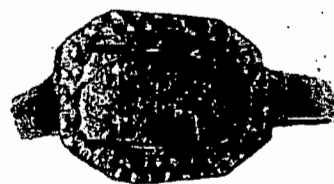
Figure 151. Vaisselle de table en métal. Épave du *Machault* (Parcs Canada).



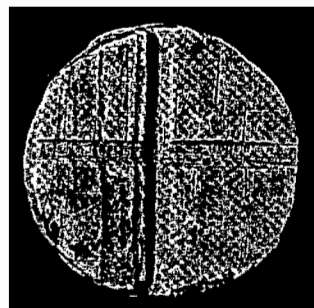
Figure 152. Éclairage et accessoires. Épave du *Machault* (Parcs Canada).



Médaille de laiton

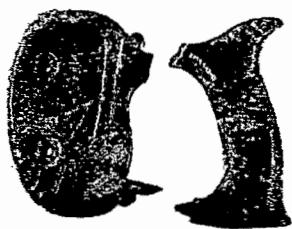


Bague de laiton

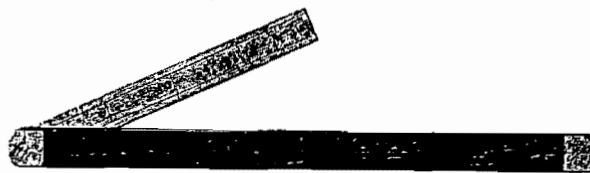


Jeton de jeu en bois

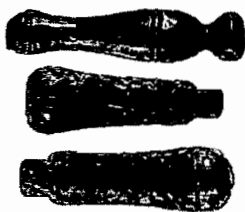
Figure 153. Jeux et religion. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 89, 91).



Poignée de bois de scie de charpentier



Fausse équerre de bois et de cuivre marquée aux 1/4 pouces, aux 1/2 pouces, aux pouces et au pied



Poignées de bois d'outils de façonnage



Maillet de bois d'une seule pièce



Tête de hache à un seul tranchant en feuillard forgé dont le manche de bois est cassé

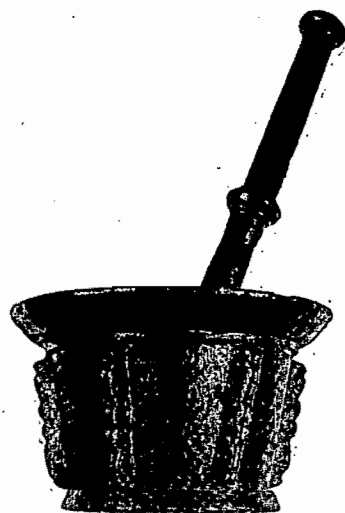


Partie supérieure d'une herminette de tonnelier en fer forgé présentant un deuxième tranchant



Outil de fer forgé ou d'acier servant à donner l'angle convenable aux dents de scie (la poignée manque)

Figure 154. Outils de charpenterie. Épave du *Machault* (Sullivan, 1986: 46-47).



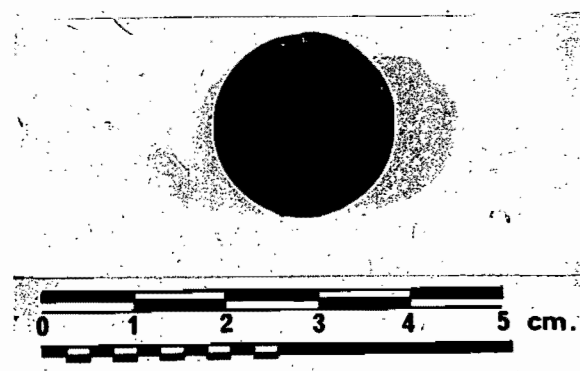
Mortier et pilon de bronze



Seringue d'étain



Mortier en marbre

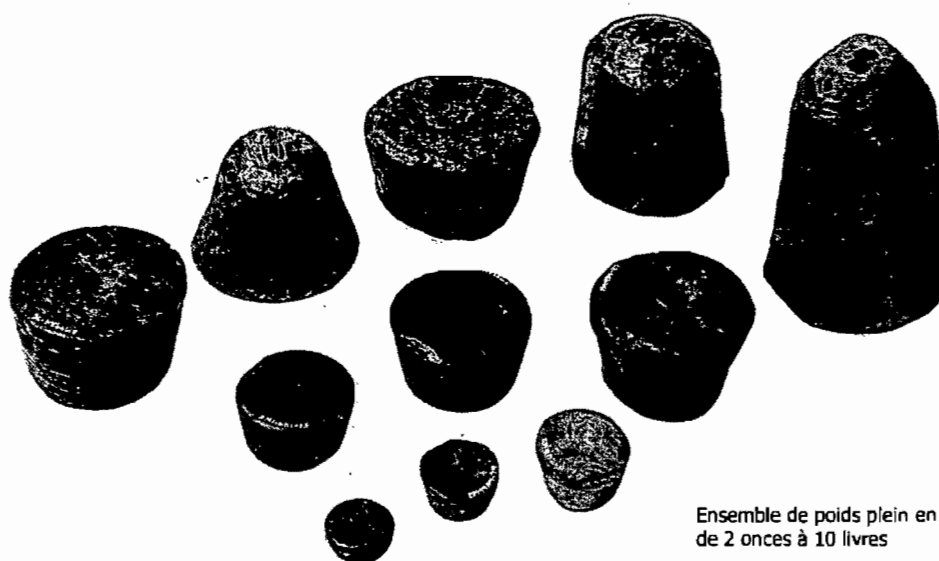
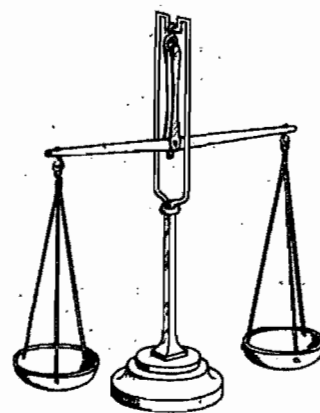


Poids d'une pile à godet en bronze

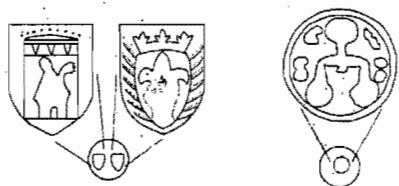
Figure 155. Outils de médecine et d'apothicairerie. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 87).



Plateau de balance en alliage cuivreux



Ensemble de poids plein en plomb, de 2 onces à 10 livres



Marques observées sur deux pesées

Figure 156. Balance et poids de marc. Épave du *Machault* (Parcs Canada ; Sullivan, 1986: 30).

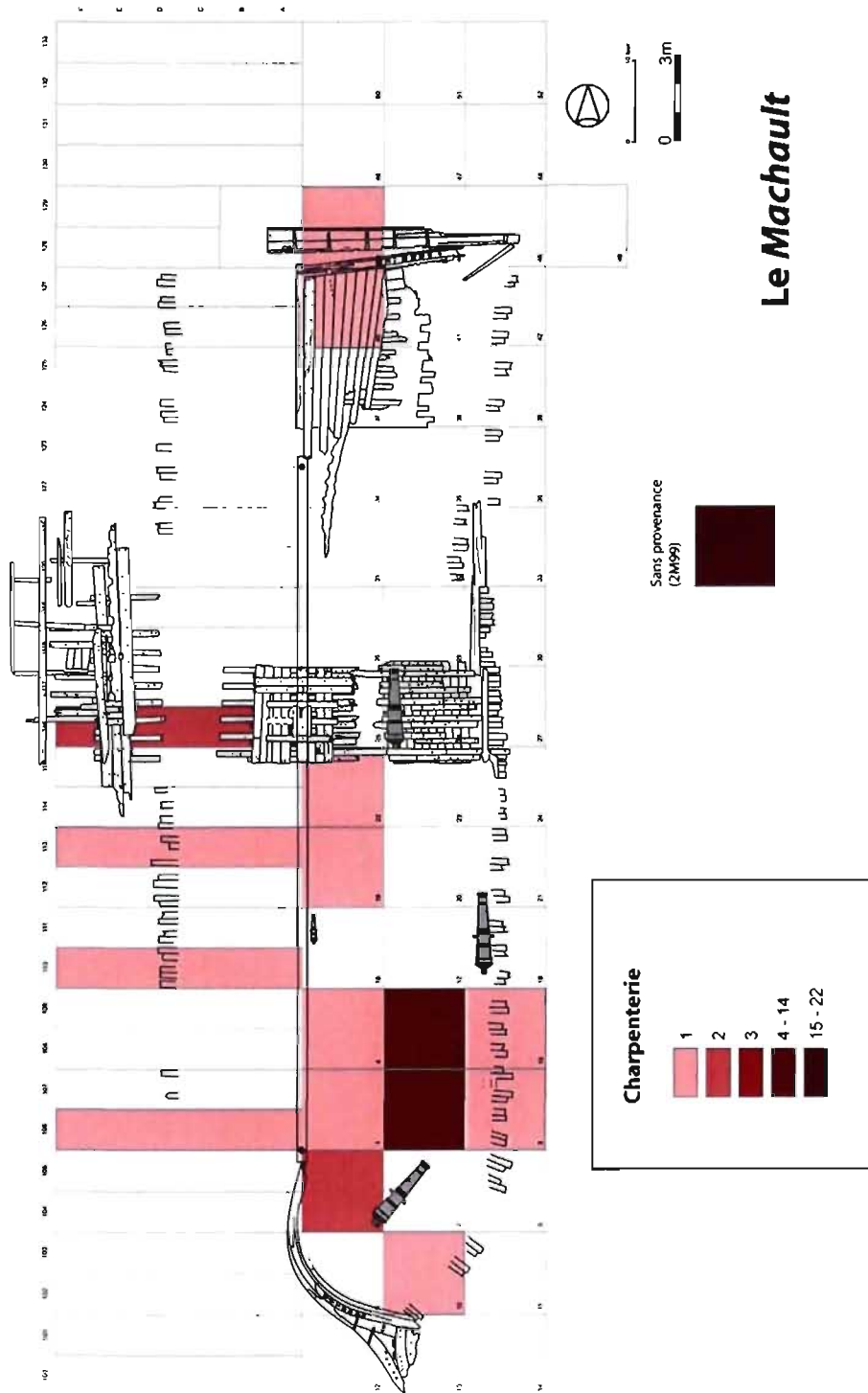
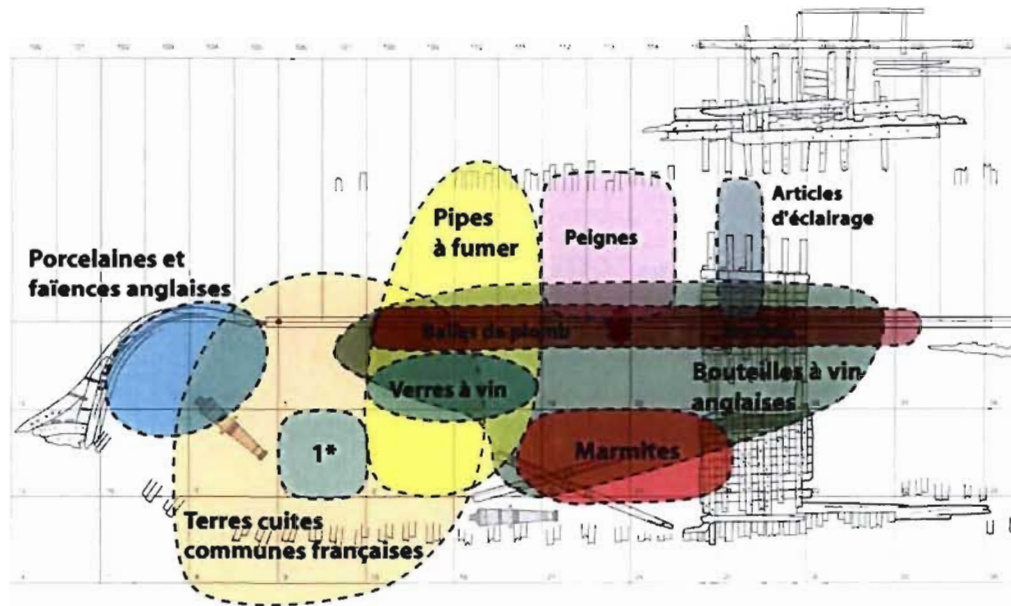


Figure 157. Répartition des outils de charpenterie. Épave du *Machault* (Distribution C. Dagneau et D. Dégez, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).



1*: Porcelaines de Chine, cuillers à thé, couvercles de métal et chaussures.

Figure 158. Synthèse des aires de répartition de mobilier. Épave du *Machault* (C. Dagneau, vectorisation T. Boyer, dessin P. Waddell – Parcs Canada).

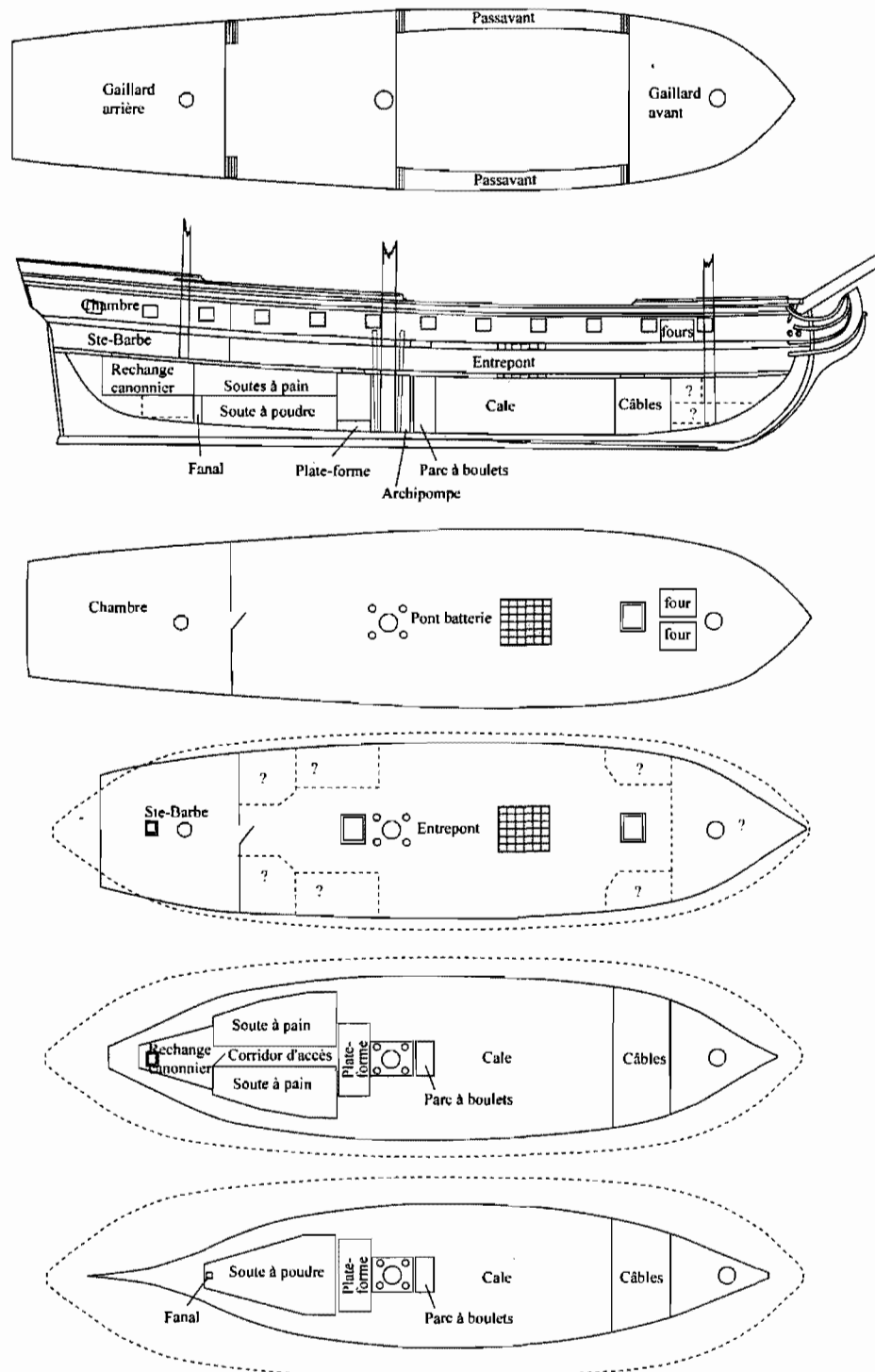


Figure 159. Reconstitution vraisemblable des espaces à bord du *Machault*, d'après un devis de frégate de 1757 (Davis, 1982: 42-43; Parcs Canada, 1992: 52-53) (C. Dagneau, d'après *Devis d'une frégate... 1757*).

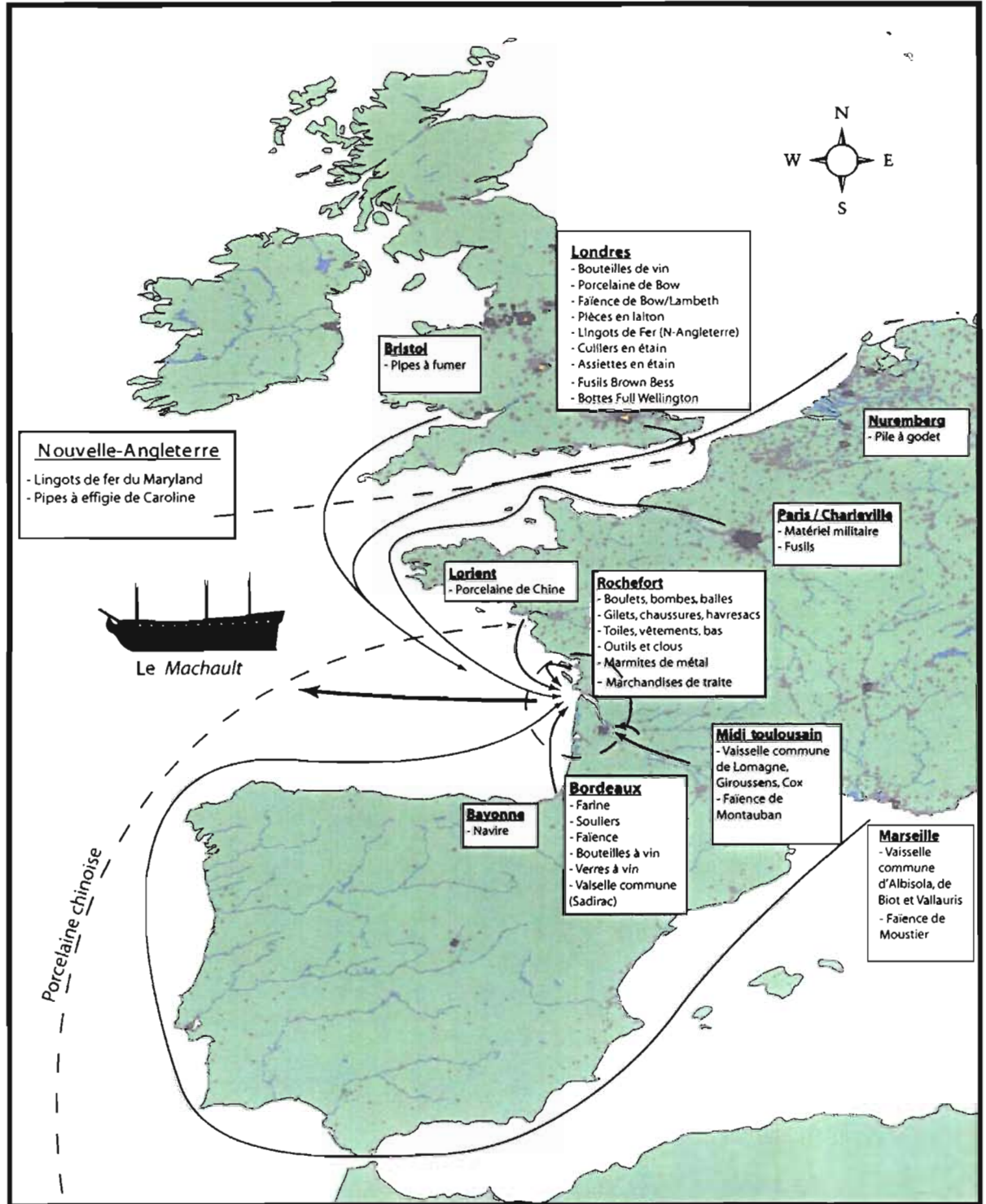


Figure 160. Synthèse des provenances du mobilier archéologique du *Machault* (C. Dagneau).



Figure 161. Productions de Giroussens du XVII^e (haut) et du XVIII^e siècle (bas) présentées au Musée de Rabastens, près de Toulouse (C. Dagneau).



Figure 162. Productions de la Lomagne provenant de différents sites potiers (L. Deschamps).



Figure 163. Marmites du Midi toulousain de la Maison du potier à Cox (C. Dagneau).

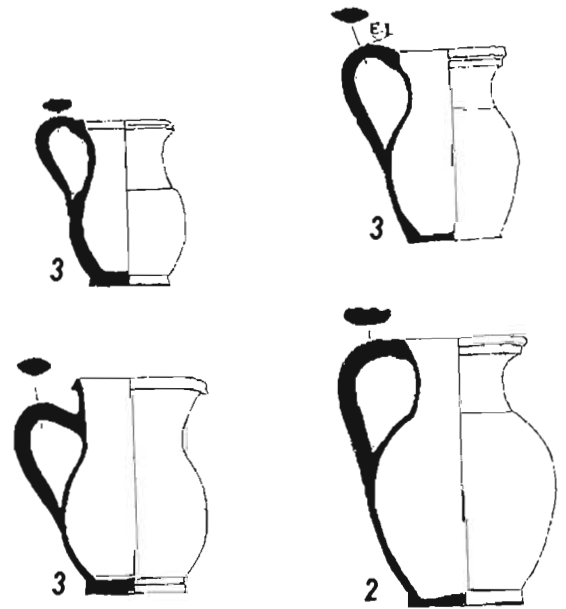
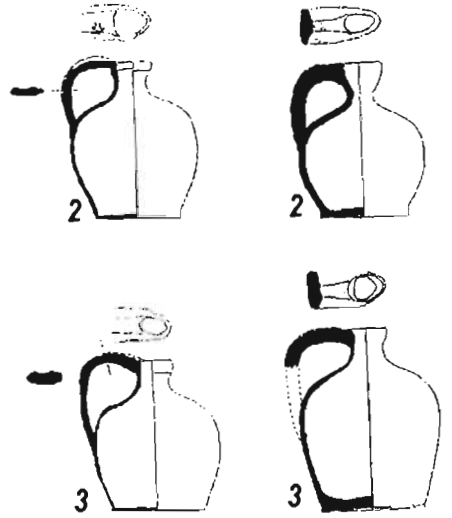


Figure 164. Productions de Sadirac I (Dessins P. Régaldo Saint-Blanchard, photos C. Dagneau).



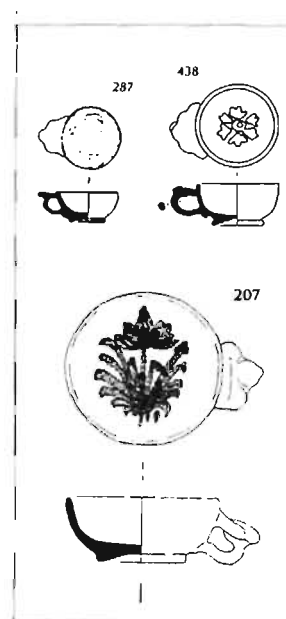
Figure 165. Productions de Sadirac 2 (C. Dagneau).



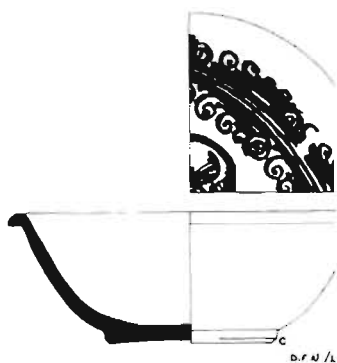
Figure 166. Premières verreries au charbon en France (Losier, 2005b).



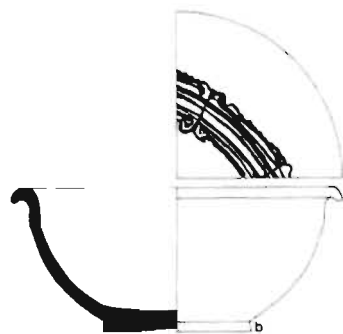
Production des ateliers de Nevers



Tasses des épaves de la Hougue (1692/

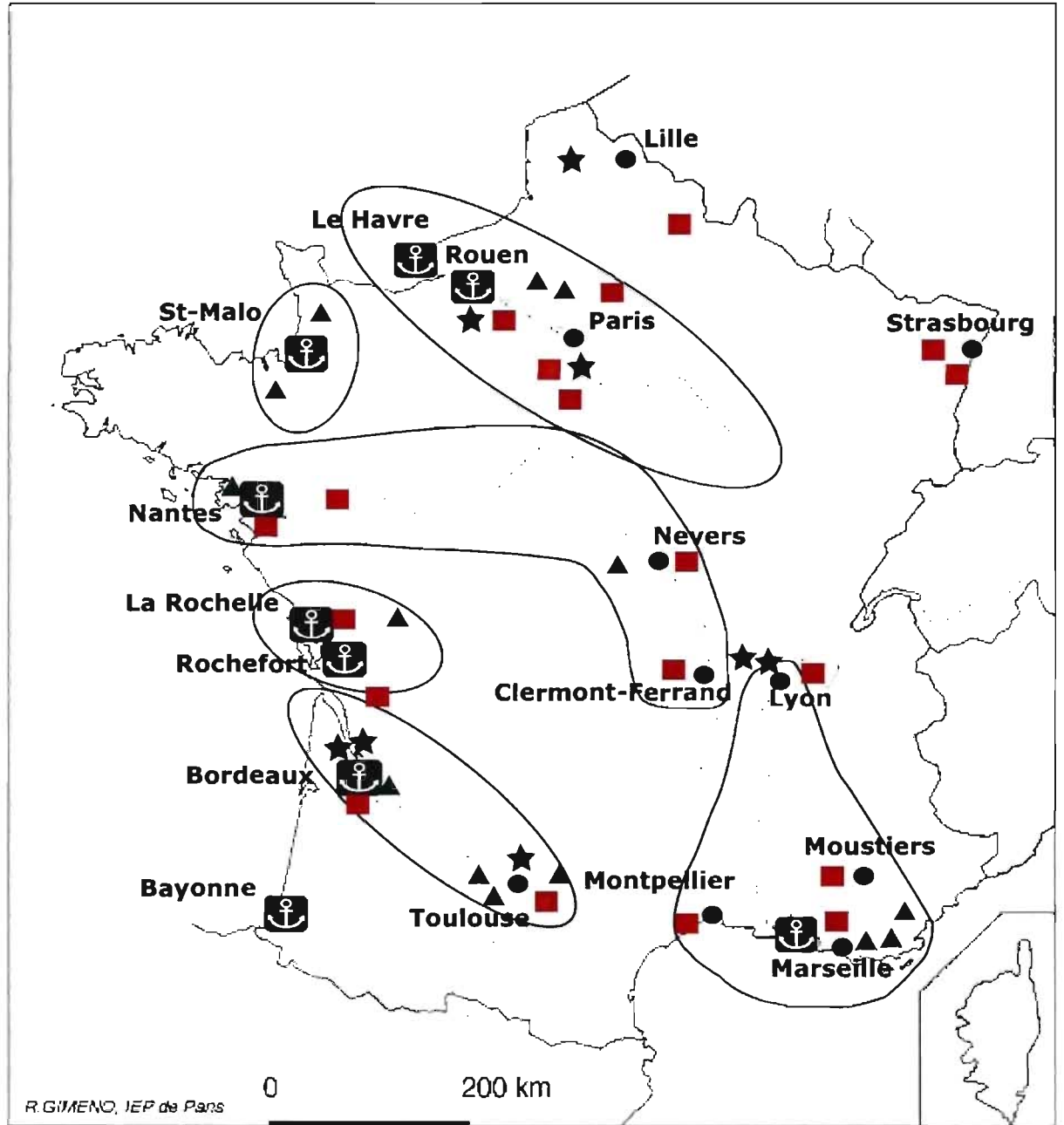


Productions de Nevers



Faïences décorées retrouvées à Place Royale, Québec

Figure 167. Faïence « a compendiaro » de Nevers provenant de Nevers même, des épaves de la Natière et de Saint-Vasst-la-Hougue, puis de Place-Royale à Québec (Genêt, 1980: pl. 34, 56 et 100; L'Hour et Veyrat, 2000: 83; Rosen, 1987: 4, 30).



- Zone d'influence des villes portuaires et/ou bassin hydrographique
- Manufactures de faïences
- ▲ Manufactures de terres cuites communes
- ★ Verreries

Figure 168. Centres potiers, faïenceries et verreries de France, en relation avec les villes-centres portuaires auxquels ils sont rattachés (C. Losier).

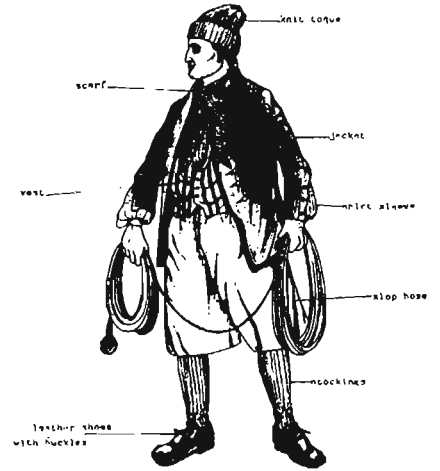
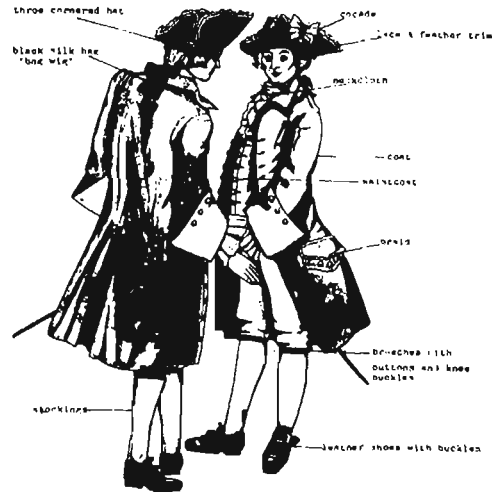


Figure 169. Habits du matelot, du soldat et de l'officier de Marine (Davis, 1982: 42-43; Parcs Canada, 1992: 52-53).

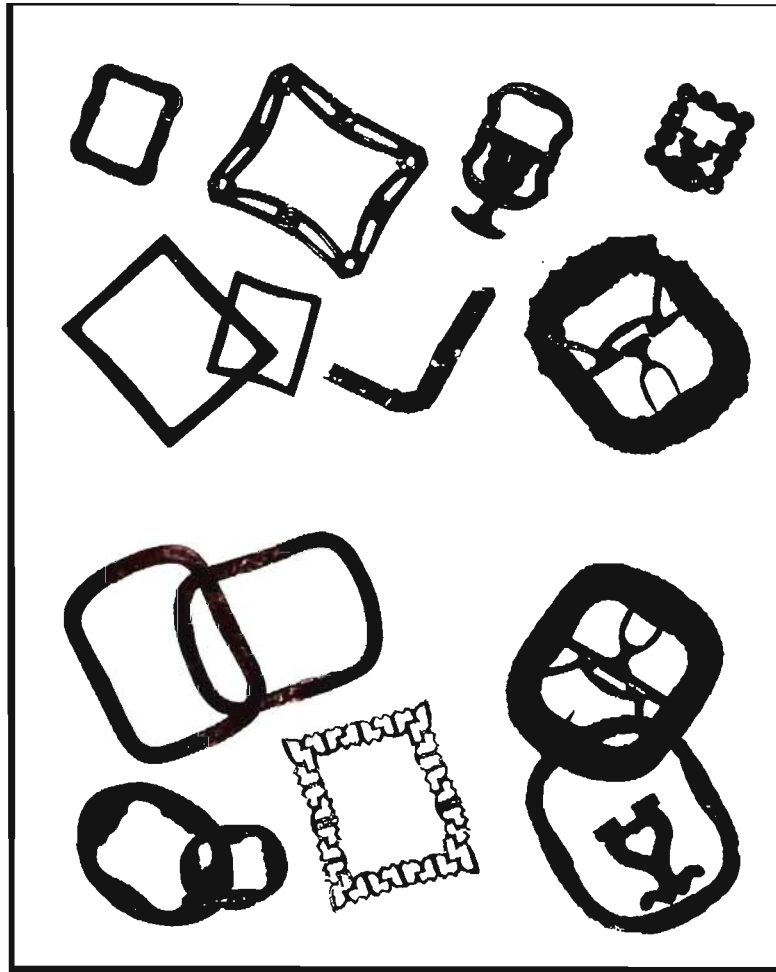


Figure 170. Boucles provenant de l'*Auguste* (haut) et de l'*Alcide* (bas) (Parcs Canada, 1992 ; C. Dagneau).