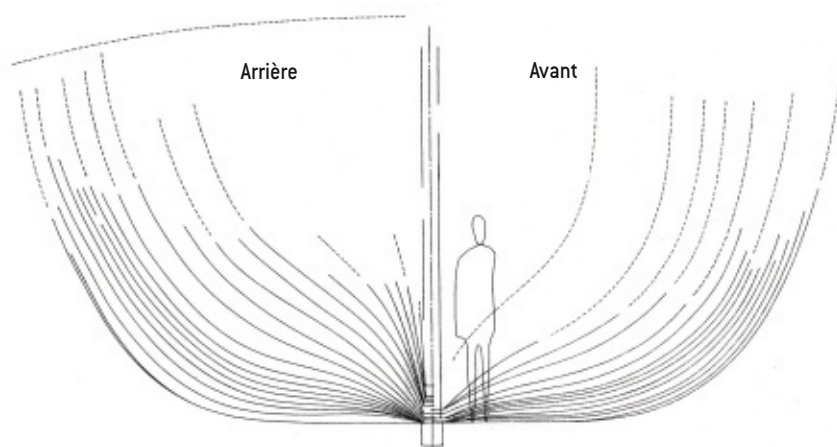
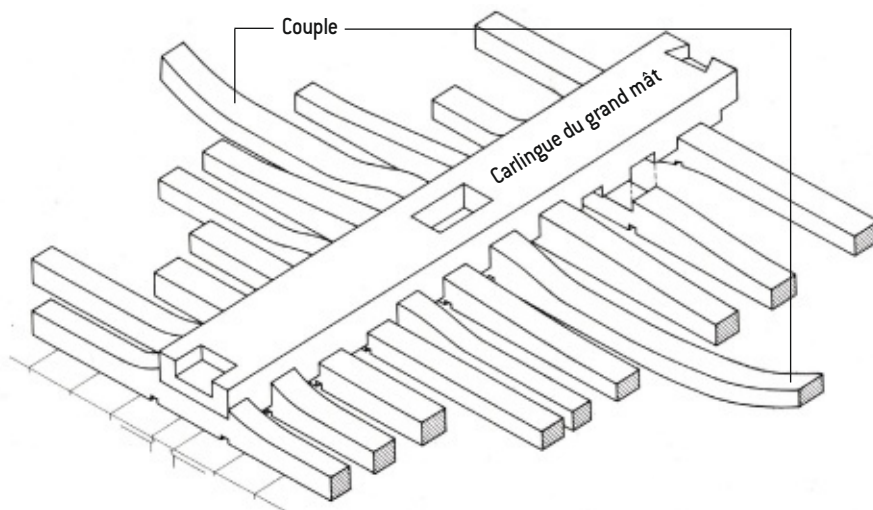




5. LE PLAN DE FORMES DE LA CARÈNE est l'un des résultats essentiels de la restitution d'une architecture de pinque. Il traduit les savoir-faire transmis de génération en génération par les charpentiers de marine pour former un type de carène : celui de la pinque.



quelques variantes près dans toutes les marines européennes. Imperceptiblement, la fonction de constructeur se différencie de celle du concepteur de navire, qui deviendra par la suite architecte naval.

Si cette évolution marque la marine de guerre, dans la marine de commerce, les constructeurs sont libres et mettent en œuvre des concepts hérités de leurs prédécesseurs, familiaux le plus souvent. Leur objectif est de construire à moindre coût une enveloppe ayant des qualités répondant aux attentes de l'armateur. Il faudra donc attendre le milieu du XIX^e siècle pour qu'apparaissent les premiers ouvrages traitant de la construction et de la remise en état des bâtiments commerciaux. Alors que se passait-il sur les chantiers privés avant les années 1800 ? Seule l'archéologie navale, subaquatique le plus souvent, peut fournir des réponses. Pour la pratiquer, il faut trouver des épaves et surtout les identifier.

C'est ce que nous avons fait à Saint-Florent. Fouiller était certes une première étape vers la connaissance du navire. La fouille nous a permis de mettre en relief ses traits caractéristiques afin d'en établir un portrait-robot. Toutefois, nous avons très vite cherché à identifier le bâtiment. Lors des premières plongées sur le site, très peu d'éléments pouvaient nous guider. Seuls quelques tessons de céramique verte et des balles de plomb éparées nous ont orientés : nous avons pensé à un créneau temporel compris entre 1770 et 1850.



6. LE REPÉRAGE DE CHAQUE ÉLÉMENT est essentiel à la compréhension de la carène, aussi bien lorsqu'un élément est en liaison avec l'ensemble de la charpente que lorsqu'il est démonté.

Fouilles en archives

C'est là que les recherches de l'historien paléographe Guy Méria ont donné une nouvelle dimension à nos travaux. G. Méria a étudié les Serval de Saint-Florent, une famille de notables, dont un des aïeux fut notaire. Conservés à Gênes, deux de ses actes décrivent une perte de biens due au naufrage d'une pinque venue de Marseille dans la nuit du 30 au 31 janvier 1769. C'est ainsi que nous avons appris qu'il s'agissait du *Saint-Étienne*, une pinque commandée par un certain Bernard Sian, qui apportait au Régiment royal italien de la farine de seigle et de blé, du foin en ballots, des couvertures et de l'habillement. Levé sous Louis XIV, ce régiment recruté au Piémont avait été envoyé en Corse, pour « raisonner » les patriotes de Pascal Paoli qui tentaient de conquérir par la force l'indépendance de leur île.

En janvier 1769, la guerre de Corse touche à sa fin : elle s'achève le 9 mai quand la bataille de Ponte Novu (ou Ponte Nuovo) est perdue par les patriotes corses s'opposant à la progression vers Corte des régiments royaux. À la suite de cette bataille, le roi de France anoblit nombre de familles corses, dont les Bonaparte, ce qui ne sera pas sans conséquences, puisque Napoléon naît le 15 août suivant à Ajaccio...

Lorsque nous prenons conscience de ce contexte, nous fouillons déjà depuis deux étés. Nous entreprenons aussitôt des recherches à Toulon et à Marseille pour en savoir plus sur le *Saint-Étienne*. En vain. Il va falloir se limiter aux précieuses informations de G. Méria. Toutefois, le Musée de la marine, à Paris, possède la maquette de *La Fileuse*, une pinque corsaire basée à Marseille. Nous l'étudions ainsi que la planche de l'album de l'ouvrage *Souvenirs de marine conservés*, de l'amiral Pâris, qui montre une pinque génoise de vers 1800.

Ensuite, pendant huit ans, nous étudions la coque et ses abords. Chaque année, une partie du lest est déplacée, puis remise en place. Chaque élément de charpente est étiqueté, dessiné, photographié. Les travaux sont réalisés par tranches de coque de sept mètres, de sorte que l'équipe ne verra jamais la coque entièrement débarassée de son lest. Tout autour, un quadrillage de repérage (ou carroyage) recouvre quelque 600 mètres carrés. Le moindre indice est relevé. Nous découvrons sur l'arrière une multitude de morceaux de feuilles de plomb, qu'il reste impossible aujourd'hui de rattacher à un quelconque élément du bateau. Peut-être s'agit-il d'une matière première destinée à être fondue pour produire des balles ?

Un rocher triangulaire situé sur l'avant nous intrigue. Nous réalisons qu'il s'agit en fait du contenu de la soute du maître d'équipage. C'est un agglomérat de ferrailles, de verre et de céramique. Nous le laissons tel quel sur le fond, car nous sommes là avant tout pour étudier la coque. Une première surprise survient quand le vaigrage – le plancher de fond de cale – est mis au jour. Les planches (ou vaigres) ne sont pas disposées dans l'axe de la quille, mais perpendiculairement à lui. C'est la première fois que l'on observe pareille orientation, mais elle nous apparaît sensée, car elle donne accès aux recoins les plus profonds, ce qui facilite la circulation des eaux d'infiltration vers les deux pompes situées au pied du

Glossaire

■ VAIGRAGE

Ensemble des planches ou vaigres, fixées sur les membrures et qui recouvrent l'intérieur de la coque. membrures.

■ BORDÉ

Ensemble des planches fixées sur les membrures dans la longueur du navire et qui constituent le recouvrement extérieur de la coque.

■ MEMBRURES

Ensemble des membres ou couples, ce sont les pièces de bois transversales et profilées d'un navire qui reposent sur la quille sur lesquelles sont fixés les bordés. Elles soutiennent aussi les barrots de pont.

■ VARANGUE

Pièce de bois d'un membre qui se pose en premier sur la quille et perpendiculairement à l'axe du navire.

■ BARROT

Poutre ou Poutrelle transversale à l'axe du navire qui se fixe entre les membrures et soutient le pont.

■ CARLINGUE

Pièce de charpente parallèle à la quille. Elle est composée de 3 ou 4 pièces de bois successives et plaque les membrures par leur milieu contre la quille.

Tout mesurer sous l'eau

La prise de mesure sous l'eau est un art particulier. Comme à terre, elle suppose d'installer d'abord un système de référence. Avant de déposer la moindre pièce de bois, il faut la positionner sur un plan d'ensemble et en relever les parties visibles. Cette phase primordiale est confiée à deux équipes qui font les mêmes relevés, puis la mise au net des croquis est faite en commun. Il n'est pas rare que certaines cotes soient reprises plusieurs fois. Par la suite, les pièces de bois sont amenées à terre pour compléter les observations.

grand mât. On évite ainsi d'avoir à déplacer tout le lest pour que l'eau puisse circuler sans obstacles.

Nous constatons également que les galets ne sont pas les seuls composants du lest, lequel contient une couche de sable de 20 centimètres d'épaisseur intercalée entre galets et vaigrage. Or les lests de sable avaient été prohibés de la marine royale par Colbert afin d'éviter le pourrissement. Ainsi, un siècle après la décision du ministre de Louis XIV, ils restaient en usage dans la marine privée.

Lors d'un sondage en limite de coque en face externe, nous découvrons une pellicule ocre jaune. La campagne se termine, de sorte que nous ne pouvons guère poursuivre, mais il s'agit d'un indice irréfutable de l'emploi d'un courroi (enduit) de protection de carène. Un détail notable, puisque les carènes sont peintes en blanc d'ordinaire sur les coques des maquettes...

Un courroi ocre jaune !

Ce courroi est un mélange de résine, d'huile de poisson, de jaunes d'œufs, entre autres composants, le tout en des proportions gardées secrètes. Un trait parfaitement marqué indique la limite de flottaison. Dans le relevé de charpente, le moindre clou est noté, tandis que sont précisées les inclinaisons des broches métalliques, ainsi que leur section. Tout est minutieusement consigné.

La faible profondeur du site nous permet des plongées de trois heures, voire davantage. Mais il ne faut pas négliger de mettre au net les relevés, de reprendre des cotes avant de démonter une pièce, opération irréversible... À ce stade de la fouille, il suffit de noter les observations, de faire quelques dessins de détail et d'effectuer des relevés. La visibilité n'est jamais inférieure à trois mètres. Tout avance suivant le calendrier de fouille prévu, pourvu que l'on procède avec méthode et sans précipitation. Pour autant, quand la houle se renforce, le creux formé par l'épave vidée du lest piège tout ce qui se trouve sur le sable. Il faut alors lutter contre l'envahissement.

Une fois le plan d'ensemble réalisé et chaque élément numéroté, nous déposons le vaigrage afin d'étudier précisément l'agencement de ses constituants (ou membres). C'est indispensable, mais destructeur, ce que nous nous efforçons de limiter en remettant en place les principaux bois.