

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Il Sadania – 979-10-231-1862-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
 28. *Sortir de la guerre sur mer*
 27. *Mer et techniques*
 26. *Financer l'entreprise maritime*
 25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

16

La puissance navale

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9**
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille	119
---	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou.....	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy.....	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont.....	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania.....	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier.....	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier.....	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou.....	305
Comptes rendus.....	311

Une jeune histoire maritime

LES ANCRÉS À JAS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE MARITIME, DE L'ANTIQUITÉ AU MILIEU DU XX^e SIÈCLE

Marine Sadania

Doctorante en archéologie

Université de Nantes, LARA, UMR 6566 CReAAH

LUNAM Université

Les agrès – voiles, cordages, etc. –, les instruments de navigation et les apparaux – gouvernail, ancres, etc. – composent l'équipement classique d'un navire, quelle que soit son époque, pour voguer sur les mers et océans. Les ancres, indispensables aux navires, sont systématiquement embarquées à bord, et en nombre, qu'il s'agisse de la plus modeste embarcation ou du plus grand bâtiment militaire. Elles permettent d'arrêter, fixer, retenir le navire en un point donné, mais également lorsqu'il est en difficulté – vent, courant, etc. – à le ralentir et l'arrêter durant cette déroute. Elles peuvent aussi servir de point d'appui fixe pour haler le bâtiment. Aucun bateau ne peut s'aventurer en mer sans moyen de s'y stabiliser : à ce titre, le mouillage est une pratique aussi ancienne que la navigation elle-même.

La sécurité du navire dépend de la qualité de ses ancres. Elles nécessitent donc une attention toute particulière : le choix des matières premières et les procédés employés pour leurs fabrications sont mûrement réfléchis. Elles doivent notamment résister à une traction forte et continue. De nombreux auteurs témoignent des enjeux liés aux ancres : « Comme c'est des ancres que dépendent le plus la fortune & la vie des Navigateurs, & par conséquent aussi la fortune des Marchands, & quelquefois celle des États, il ne faut pas manquer de les faire du meilleur fer »¹. « L'ancre est si nécessaire à un vaisseau, qu'elle doit être aussi parfaite dans sa forme que le génie de l'art puisse la rendre »².

1 Nicolas Aubin, *Dictionnaire de Marine contenant les termes de navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, J. Covens et C. Mortier, 1702, p. 37.

2 Louis-Marie Bajot, *Annales maritimes et coloniales, ou Recueil de lois et ordonnances royales, Réglements et Décisions ministérielle, Mémoires, Observations et Notices particulières, et généralement de tout ce qui peut intéresser la Marine et les Colonies, sous les rapports militaires, administratifs, judiciaires, nautiques, consulaires et commerciaux*, Paris, Imprimerie royale, 1823, p. 151.

Aujourd'hui, les ancres sont devenues fiables grâce aux évolutions de la métallurgie. L'image et la fonction des ancres paraissent à chacun évidentes, mais que connaît-on vraiment de ces éléments de marine – diversité des formes, spécificités des arsenaux, etc. – ? De plus, la datation d'une ancre à 100 voire 200 ans près reste encore à ce jour très difficile.

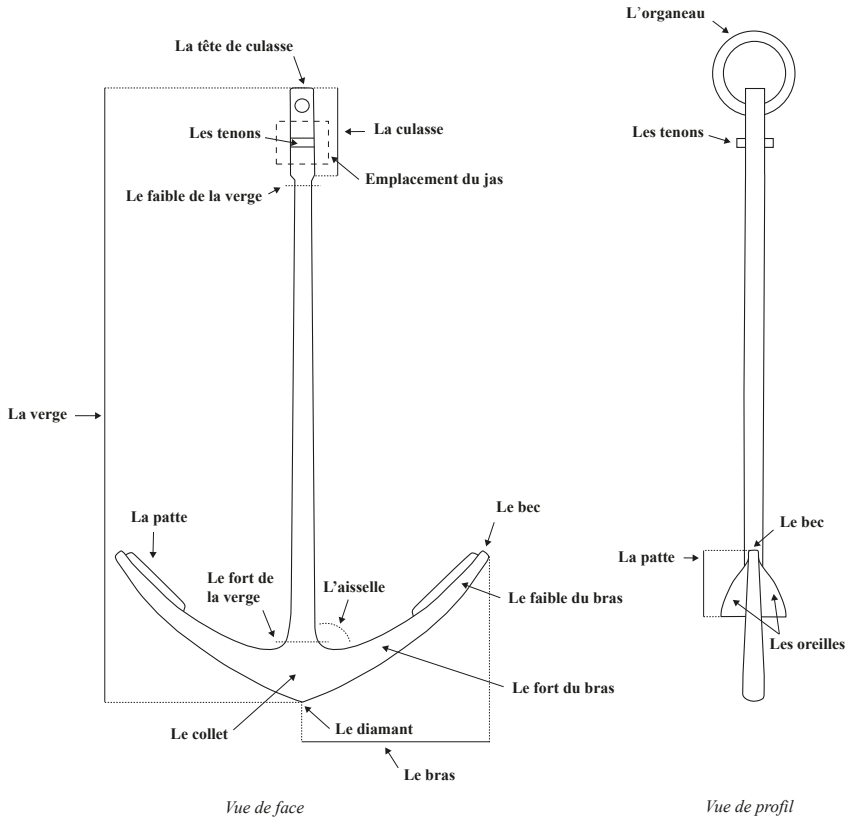
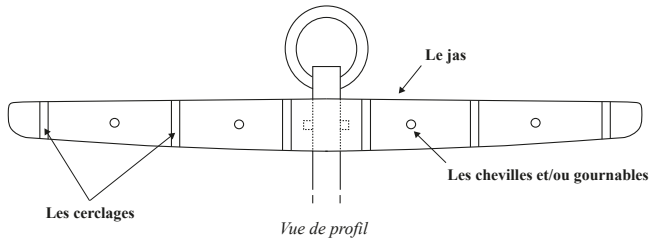
240

Les ancres à jas correspondent à une grande famille d'ancres présente dès l'Antiquité et qui perdure jusqu'au milieu du ^{xx}e siècle. La pièce principale qui forme une ancre, se nomme *la verge*, au bout de laquelle se trouvent deux pièces plus ou moins courbes, nommées *les bras* (**Figure 1**). Ces derniers sont porteurs de deux *pattes*, elles-mêmes composées d'*oreilles* et d'un *bec* (**Figure 1**). *Le jas* est placé perpendiculairement à l'axe des bras et assure l'accrochage de l'ancre dans les fonds marins (**Figures 1 et 2**). Sans jas, l'ancre tomberait à plat sur le sol, et placée ainsi, elle chasserait n'offrant aucune résistance au navire face au courant ou au vent, tandis qu'avec la présence d'un jas, une fois le câble en tension, l'ancre vrille, et l'une des pattes vient alors s'enfoncer dans le sol (**Figure 2**). Le jas joue donc un rôle essentiel. Il peut être constitué de différents matériaux – plomb, bois, fer, etc.

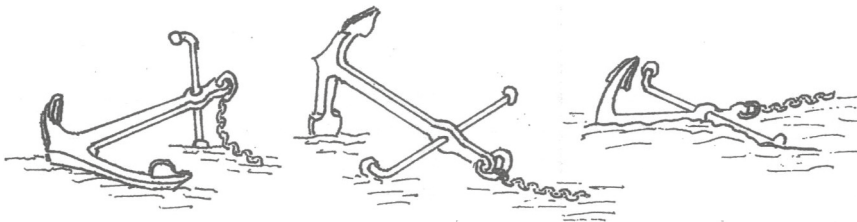
L'étude des ancres permet d'aborder de nombreuses problématiques allant de la définition de l'objet, à sa fabrication, à sa technologie et également à son utilisation. Cette recherche est née d'une difficulté de la part des archéologues sous-marins à étudier, comprendre et interpréter ces objets pourtant omniprésents sur les sites archéologiques. Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un doctorat d'archéologie débuté en octobre 2010 au sein de l'université de Nantes sous la direction de Martial Monteil (université de Nantes) et d'Éric Rieth (université Panthéon-Sorbonne). Les réflexions proposées au cours de ce texte sont bien entendu tributaires d'un état de la recherche.

RELATION ENTRE UN NAVIRE ET SES ANCRES

Sollicitées à de très nombreuses reprises, les ancres font l'objet d'une attention particulière au moment de leur fabrication. La production a constamment évolué, à la recherche de perfectionnements et d'une plus grande résistance. Les faiblesses des ancres sont bien connues. Les échanges incessants entre les ingénieurs de la Marine, les arsenaux et les maîtres-ancriers en charge de leur fabrication, témoignent de la volonté de les améliorer sans cesse. Ainsi, les risques de casse, de perte et d'abandon forcé entraînent un chargement en nombre de ces éléments. À bord, elles disposent de postes différents en fonction de leur poids. La relation entre un navire et ses ancres est très forte : le nombre, le poids et les proportions de celles-ci dépendent des dimensions du navire auquel elles sont attribuées.



1. Terminologie de l'ancre à jas en bois (réalisation : M. Sadania)



2. Fonctionnement du jas,

dans Jacques Gay, *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris, PUPS, 1997, p. 248

D'une manière générale, les navires de guerre français étaient dotés de 6 à 8 ancres. Les informations concernant les approvisionnements et le nombre des pièces à bord des navires marchands sont très minces. Nous aborderons, ici, les normes données pour la marine de guerre. En place sur le navire, les ancres portent un nom et, au fond de la mer, en fonction de leur position, elles peuvent être désignées par d'autres termes – ancre de flot, ancre de terre, etc.

La plus forte des ancres est nommée *grande ancre*, *maîtresse ancre*, *ancre de miséricorde*, etc. Il s'agit d'une pièce de réserve qui ne sert qu'en cas d'extrême nécessité. Placée le long de l'épontille arrière, dans la grande écouteille, elle est accrochée les bras vers le haut et son jas est démonté³. À titre d'exemple, un vaisseau de 74 canons était muni d'une ancre maîtresse de 5 900 livres, soit une pièce de 5,20 mètres⁴. Certains capitaines n'en voulaient pas : en effet, dans les situations de danger, le temps de la sortir et de la parer, le péril était passé⁵. Viennent ensuite, les *ancres de bossoirs*, nommées ainsi parce qu'elles sont toujours suspendues aux bossoirs, parées pour être facilement jetées à la mer. La principale ancre de bossoir est intitulée *seconde ancre*⁶. L'*ancre d'affourche* est la plus faible des ancres de bossoirs. Elle sert de renfort lorsque la seconde ancre est mouillée ; on dit alors que le navire est affourché. Mouillées de part et d'autre du navire – une à bâbord et une à tribord –, ces ancres retiennent ensemble le bateau contre le flot et le jusant. La zone d'évitage est réduite grâce à cette technique de mouillage⁷. L'*ancre de touée* ou *ancre à jet* est l'une des plus petites du navire, et se situe au niveau des porte-haubans. Plus facile à manipuler, elle est portée à l'endroit désiré grâce à la chaloupe et s'utilise ensuite pour haler le navire afin de le changer de place⁸. Les *ancres à empenneler*, de dimensions et poids plus faibles que toutes les autres, sont placées le long des porte-haubans⁹. Elles servent à assurer un mouillage : la *seconde ancre* constitue le mouillage principal et l'*ancre à*

242

3 Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux, François-Edmond Pâris, *Le Dictionnaire de la marine à voile et à vapeur* [1848], rééd. Paris, Éditions de la Fontaine au roi, 1994, p. 34.

4 Daniel Lescallier, *Traité du Gréement des vaisseaux et autres batiments de mer* [1791], Grenoble, Éditions des quatre seigneurs, 1973, p. 284.

5 René-Antoine Ferchault Réaumur, *La Fabrication des ancres lue à l'Académie en 1723 (avec des notes et additions de M. Duhamel)* [1723], rééd. Paris, Bibliothèque de l'image, 2002, p. 51-52.

6 P.-M.-J. Bonnefoux, F.-E. Pâris, *Le Dictionnaire de la marine à voile et à vapeur* [1848], *op. cit.*, p. 34.

7 Honoré Sébastien Vial du Clairbois, *Encyclopédie méthodique. Marine*, dédiée et présentée à Monseigneur le Maréchal de Castries, Ministre et Secrétaire d'État au Département de la Marine, Paris, Chez Panckoucke, 1783, p. 19.

8 Jacques Bourdéd de Villehuet, *Manuel des marins, ou explication des termes de marine*, L'Orient, Chez Le Jeune, 1773, p. 28.

9 D. Lescallier, *Traité du Gréement des vaisseaux et autres batiments de mer* [1791], *op. cit.*, p. 283.

empenneler est mouillée plus au large et rattachée à la première, de telle façon que si la seconde ancre venait à chasser, l'ancre à empenneler serait là pour limiter la perte de tenue du navire.

Le nombre d'ancres à bord laisse imaginer l'importance de la production afin de fournir l'ensemble de la marine de guerre et marchande. Toutes ces ancres servent au mouillage et à la manœuvre du navire. Les capitaines et leurs matelots doivent faire preuve de grandes qualités techniques et d'expérience afin de disposer le navire en sécurité. Ils doivent notamment faire les bons choix afin d'appliquer les techniques de mouillage les plus adaptées à la zone en fonction du vent et des courants dominants – affourcher, empenneler, etc.

LES ANCRES, BIENS CULTURELS MARITIMES

Découvertes régulièrement sur nos côtes, les ancres n'ont pas toujours suscité l'intérêt des archéologues, des historiens, etc. Les activités de pêches – chalutage ou dragage – entraînent de fréquentes découvertes. Ces pièces archéologiques sont ensuite ramenées à terre, pour libérer les pêcheurs de lourds fardeaux. Il est en effet très fréquent d'observer dans les villes littorales des ancres ornant des parterres municipaux et des jardins privés. Pourtant, ces objets sont soumis à la réglementation de la protection du patrimoine. Au même titre que les canons, les ancres issues du domaine public maritime sont des biens culturels maritimes et doivent faire l'objet d'une déclaration de découverte auprès des affaires maritimes dans les quarante-huit heures – Code du patrimoine, livre V, article L532-3. Cette formalité, pourtant obligatoire, n'est que rarement effectuée. De ce fait, nombre de découvertes ne sont pas connues du service de l'État en charge de ce patrimoine, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM).

L'inventaire des découvertes

Depuis 2008, un inventaire des ancres à jas – plomb, fer, bois, acier – a été mis en place sur les côtes bretonnes, puis étendu en 2010 à la façade atlantique française, de Saint-Malo à Hendaye. Auparavant, le nombre de découvertes était très incertain ; aujourd'hui, grâce à cet inventaire inédit et toujours en cours, on peut évaluer plus précisément la quantité de pièces archéologiques : plus de 500 références entre Saint-Malo et Rochefort. Ces résultats sont, bien entendu, tributaires de la recherche. Cet inventaire associe un travail de dépouillement de tous les dossiers d'opération – rapports de fouille, expertises, etc. – conservés au DRASSM, à Marseille depuis la création du service en 1966, et une prospection pédestre sur une frange côtière allant de 0 à 30 km. Le travail de prospection consiste à parcourir le littoral en voiture à la recherche d'ancres. En s'aidant

de cartes IGN, la recherche suit un maximum le trait de côtes, en accentuant les recherches autour des ports historiques et actuels. Cette prospection, basée sur une exploration côtière complémentaire d'une enquête orale menée auprès des services locaux du patrimoine et du tourisme – mairie, musée, service technique, association, etc. – a pour objectif de retrouver ces ancres inédites ramenées à terre par des plongeurs ou des pêcheurs.

Une fois repérées, elles font l'objet d'un enregistrement systématique à l'aide de fiches descriptives – positionner, mesurer, photographier, etc. –. L'emplacement et la position de l'ancre, enfouie en partie dans le sol ou recouverte par la végétation, peuvent cependant en limiter l'étude. Par ailleurs, pour la plupart, elles n'ont pas été traitées contre l'oxydation, ce qui entraîne de multiples pertes d'informations et dégradations. Pour collecter, enregistrer et traiter ces informations, une base de données a été créée regroupant les renseignements recueillis sur le terrain¹⁰.

244

À l'heure actuelle, le recensement des ancres a permis d'en dénombrer 549 de Saint-Malo à Rochefort. Le nombre de pièces ramenées à terre est désormais plus conséquent que le nombre de pièces référencées en mer : 174 ancres *in situ* et 375 exposées sur le littoral. Elles s'échelonnent entre 1,25 m pour la plus petite et 6,10 m pour la plus imposante. Elles sont datées entre le 1^{er} siècle de notre ère et le milieu du xx^e siècle, mais les ancres antiques et médiévales restent rares. La majorité du corpus concerne les périodes moderne et contemporaine, du xvii^e au xix^e siècle. Pour autant, la rareté des découvertes antiques et médiévales n'est pas significative d'un non emploi des ancres à jas, mais simplement d'un état de la recherche et des conditions particulières de conservation en Atlantique – marées, courants, etc. Ainsi, la découverte d'un jas en plomb au large de Belle-Île-en-Mer témoigne de l'utilisation de modèles communs avec la Méditerranée¹¹. Les ancres en fer antiques sont également rares ; on note tout de même une pièce exceptionnelle issue de la Seine à proximité d'Aizier (Eure). Mise au jour lors d'un dragage au xix^e siècle, elle constitue un témoignage exceptionnel de la navigation sur ces côtes¹². Les ancres médiévales font rarement l'objet de mises au jour, mais quelques exemplaires illustrent malgré tout la navigation à cette époque. Ainsi, deux ancres, l'une provenant de l'embouchure de la Loire et

¹⁰ Marine Sadania, *Les Ancres en fer en Bretagne*, mémoire de Master 1 d'archéologie, université Rennes 2, 2009 ; *id.*, *Les Ancres en fer en Bretagne*, mémoire de Master 2 d'archéologie, université Rennes 2, 2010.

¹¹ André Lorin, *Campagne archéologique 2000, Prospection-inventaire*, texte non publié, Archives scientifiques du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, p. 3-5.

¹² Jimmy Mouchard, Marine Sadania, « L'ancre à jas mobile d'Aizier (Eure) », *Cahiers d'archéologie subaquatique XIX*, 2012, p. 41-47, *loc. cit.*, p. 41.

une autre de celle de la Charente¹³, attestent de l'emploi et des spécificités des éléments de marine au Moyen Âge. Les données modernes et contemporaines, aussi nombreuses soient-elles, ne sont pas pour autant clairement attribuables à une origine ou à une datation. En effet, de nombreuses pièces ont été retrouvées hors contexte, ou leur provenance est aujourd'hui oubliée. De plus, les ancres présentes sur des sites archéologiques datés sont généralement peu étudiées. Il est très rare de consulter des rapports de fouille archéologique sous-marine où les mesures et les observations ont été faites avec précision. On constate également une absence totale de dessin à l'échelle de ces pièces. De ce fait, leur étude et leur compréhension en sont ralenties. Il a ainsi été nécessaire de proposer à ces acteurs de l'archéologie des fiches d'enregistrement types afin de disposer d'observations et de mesures similaires pour entreprendre des comparaisons fiables entre les sites. Ce projet d'inventaire, toujours en cours, devrait s'achever en 2012 dans le cadre de ce doctorat.

La cartographie

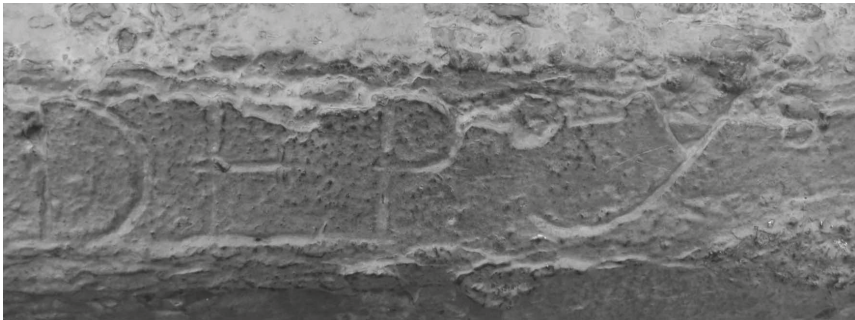
L'étude de la répartition des découvertes constitue un pan essentiel de la compréhension des ancres, livrant ainsi une vision d'ensemble. Cependant, l'analyse cartographique ne peut se faire qu'en surmontant de nombreuses difficultés : les trouvailles anciennes sont bien souvent non géolocalisées, les activités de pêche influent sur la fréquence des découvertes, et les secteurs de recherche privilégiés favorisent également les mises au jour. La cartographie demeure malgré tout un outil indispensable à la compréhension des pratiques et des zones de mouillage privilégiées à telle ou telle époque. Les découvertes *in situ* d'ancres peuvent correspondre à plusieurs faits archéologiques : le plus fréquemment à des pertes ou à des abandons, parfois à des délestages, plus rarement à des naufrages. Les ancres constituent alors le témoin du passage d'un navire dans une zone donnée, attestant ainsi des routes maritimes empruntées, et parfois même d'échanges, de circulations de biens et de personnes. Afin de pouvoir répondre à tous ces aspects à partir de l'étude d'une ancre, il est nécessaire d'en connaître les spécificités et les évolutions au cours du temps.

L'identification des pièces

Par suite de son omniprésence sur les gisements et les sites archéologiques, l'ancre pourrait se révéler être un excellent marqueur chronologique et culturel,

13 Jean-François Mariotti (dir.), « Prospection du lit mineur et des berges sur le site médiéval de Taillebourg-Port d'Envaux (Charente-Maritime) : un secteur d'activité lié à la Charente », *Revue Aquitania*, 21, 2005, p. 299-336, *loc. cit.*, p. 325.

mais les lacunes documentaires et un état de la recherche peu avancé limitent, pour l'heure, les interprétations possibles. Pour autant, de grands aspects morphologiques et techniques permettent d'ores et déjà de mettre en avant des spécificités selon les époques, les pays et même les arsenaux – forme, proportion, etc. –. De plus, la relation entre un navire et ses ancres est très forte : les proportions du bateau définissent le nombre, le poids et les dimensions des ancres embarquées à bord. Dans une zone de mouillage, l'étude de ces pièces permet donc de connaître le type et le tonnage du bâtiment qui y a séjourné. Les ancres, encore mal connues, livrent petit à petit leurs secrets. Les sources textuelles, iconographiques et archéologiques montrent bien l'importance et la place essentielle de ces objets dans l'histoire maritime. Pour les périodes moderne et contemporaine, les données d'archives sont considérables et en cours d'analyse. La richesse des sources concerne généralement des données sur les navires militaires. Les approvisionnements des équipements des navires marchands demeurent mal documentés. D'autres indicateurs permettent d'aider à l'interprétation d'une ancre : les inscriptions portées à la surface du métal livrent des informations précieuses concernant la provenance, la datation et la production (**Figure 3**).



3. Inscriptions gravées dans la verge d'une ancre découverte au large du Morbihan : DEP°Y° (Deptford Yard). Cette marque correspond au chantier naval anglais de Deptford sur la Tamise (photo : M. Sadania)

Par ailleurs, ces objets métalliques associant divers matériaux bois, cordages, métaux – fer, plomb, acier –, illustrent également les évolutions techniques, les échanges et la diffusion des connaissances. Les ancres découvertes sur nos côtes proviennent de navires aux nationalités variées : française, anglaise, espagnole, etc., nécessitant ainsi une connaissance beaucoup plus large des spécificités des ancres étrangères. Cet élément de marine, omniprésent et qui se conserve relativement bien, constitue un marqueur chronologique et culturel qu'il est

nécessaire de connaître avec plus de précision afin d'aider à la compréhension des épaves ou gisements archéologiques.

Les ancres, symboles de la sécurité à bord d'un navire, sont à la fois ordinaires et indispensables. Ces éléments de marine toujours employés aujourd'hui sont devenus des éléments fiables qui ne participent plus autant à la réussite d'un navire. Régulièrement décontextualisées et exposées dans l'espace urbain des villes côtières, les ancres constituent bel et bien un objet archéologique appartenant à l'histoire maritime. Leur étude associe diverses problématiques allant de la définition même de l'objet à sa datation, à l'étude de sa production et à son utilisation. Cet élément omniprésent sur les sites archéologiques sous-marins pourrait se révéler être un témoin important d'une époque, d'un pays, si leur compréhension était mieux cernée. Ce travail de doctorat en cours de recherche a montré l'intérêt et la pertinence de l'étude des ancres et le rôle que peut jouer leur étude dans l'identification et l'interprétation d'un gisement sous-marin.

Les ancres font partie des plus grosses pièces forgées depuis l'Antiquité jusqu'à des périodes récentes et témoignent des importants moyens mis en œuvre pour leur fabrication. L'étude de la métallurgie de l'ancre contribue donc à la connaissance de l'objet en lui-même, mais également à l'étude de l'histoire industrielle et économique du pays. La métallurgie de cet objet de marine est complexe et toujours novatrice, à la recherche de perfectionnements constants. La relation entre un navire et ses ancres est très forte. Leurs analyses permettent donc de contribuer à l'évaluation du type et du tonnage du navire, mais également à une meilleure connaissance de l'évolution de la navigation. Sans oublier que, jusqu'à l'apparition des chemins de fer, les communications fluviales et maritimes constituaient les principaux réseaux d'échanges en termes de rapidité, de coût et de fiabilité. Par leur importance, leur dimension, leur rôle à bord, les ancres apportent de nombreuses informations. Enfin, la fragilité des épaves de bois sur nos côtes fait de l'ancre l'unique témoin d'un passage, d'un échange, ou même d'un naufrage aujourd'hui oublié.

ANNEXE

LES SOURCES

248

L'étude et la compréhension des ancres nécessitent une confrontation de sources d'époques et de natures variées. Les sources archéologiques correspondent bien entendu à la première approche possible. Ainsi, un recensement des données archéologiques a été mis en place afin de constituer un corpus documentaire enrichi disposant d'informations précises et d'une couverture photographique (Sadania 2009 et Sadania 2010). Les sources textuelles constituent un pan essentiel à l'interprétation de cet élément de marine. Les archives de la Marine conservent une multitude de documents ayant trait aux ancres. Des mentions anciennes peuvent être mises en avant, comme un détail dans la description des ancres des navires Vénètes par César dans la *Guerre des Gaules* : « Les vaisseaux ennemis, eux, étaient construits et armés de la manière suivante. [...] les ancres étaient retenues par des chaînes de fer, au lieu de cordages [...] »¹⁴. La majorité des documents textuels concerne plutôt les périodes modernes et contemporaines. Les ancres ne constituant plus désormais une part dans la réussite d'un navire, nous avons occulté les difficultés rencontrées par les marins des époques passées. Ingénieurs, entrepreneurs, intendants ne cessent de correspondre sur ce sujet. Ils abordent ainsi les défauts, les enjeux, la fabrication, les acheminements, les importations, etc. Les archives nationales, notamment les séries B² (Ordres et dépêches) et B³ (Lettres reçues), livrent de nombreux témoignages de ces échanges perpétuels entre les ports, le pouvoir et les centres de production. La série D (Matériel) et plus particulièrement la sous-série D³ (Approvisionnements et subsistances) conservent de nombreux mémoires évoquant la fabrication et les proportions des ancres. Le Service historique de la défense, dans ses sites de Vincennes, Rochefort et Brest, permet également de consulter des documents relatifs aux ancres. Ces sources textuelles se constituent principalement de correspondances, mais également de tables de proportions, de plans, de croquis, de tableaux, etc.

Les sources imprimées telles que les dictionnaires de la Marine, les traités d'architecture naval, les mémoires de l'Académie des sciences constituent des sources essentielles à la compréhension des ancres. Les Dictionnaires de la Marine, qui s'échelonnent entre le xvii^e et le xx^e siècle, livrent notamment des

¹⁴ Jules César, *La Guerre des Gaules* [I^{er} siècle av. J.-C.], Paris, Les Belles Lettres, réédition 1997, livre 3, chap. XIII, p. 66-67.

données très riches concernant l'évolution de la terminologie, des pratiques de mouillages, etc. La confrontation de l'ensemble de ces sources livre un état réel des enjeux et des difficultés de l'époque en lien avec cet objet qui fait partie de l'équipement de base d'un navire.

Les données iconographiques sont nombreuses et fournissent des renseignements précis sur le fonctionnement, les formes, et la pratique des ancres. Symbole de la marine, des marins et de la mer en général, la figure de l'ancre, qui peut être représentée de manière simplifiée, figure à de nombreuses reprises sur de multiples supports : boutons, emblèmes, architectures, etc. Ces représentations peuvent être d'une grande qualité technique et offrent alors une image de la réalité. Pour les périodes anciennes – Antiquité et Moyen Âge –, les données archéologiques étant rares, l'iconographie se révèle comme un atout essentiel à l'identification de ces pièces.

Ces sources nombreuses demeurent en cours d'étude. Les données étrangères ne doivent pas être négligées. En effet les mers, les océans, sources de lien entre les nations, laissent sur nos côtes françaises des traces du passage de ces navires – délestages d'ancres et de canons, naufrages, etc. Pour une meilleure lecture de toutes ces données archéologiques, l'étude de ces sources étrangères se révèle indispensable pour la compréhension de l'objet, mais également pour aider à la comparaison entre les puissances maritimes.

