

Le bois historique: Que peut-il bien avoir à nous raconter ?

Lavier Catherine – UMR 8220 : CNRS-UPMC – LAMS

Le bois d'arbre, qu'il soit à feuilles ou à aiguilles, possède en ses cernes (accroissements annuels) toutes les informations liées à son environnement et à la vie qu'il y a vécu : climat, météorologie, animaux, homme, voisinage, altitude, sol, feux, emplacement... Les sociétés humaines l'emploient depuis des millénaires aussi bien pour se chauffer, cuisiner, bâtir, se protéger, circuler, se distraire, se cultiver ou échanger. Etudier le bois grâce à ses cernes est récent : depuis le début du XXe siècle. Les spécialistes établissent des chronologies de référence afin de pouvoir dater les bois retrouvés en archéologie (comme les villages, ponts, fondations, embarcations, objets...), conservés en élévation (de la plus humble maison au plus prestigieux monument) ou les œuvres d'arts (comme les peintures, sculptures, instruments de musique, boîtes d'archives, livres, mobiliers...). Méthode redoutable capable de dater à l'année près, voire à la saison, l'archéodendrométrie sert également à restituer les forêts et climats d'antan tout en comprenant la vie de nos ancêtres et des artisans au travers des traces laissées par les outils sur les bois ; ou encore à caractériser des évolutions technologiques ou des réseaux commerciaux. Alliée aux nouvelles technologies comme la profilométrie (externe) ou la tomographie (interne), elle offre des perspectives de manipulations virtuelles des objets en 2D et 3D à des fins pédagogiques et de recherche. Et le bois du passé a encore bien d'autres choses à nous dévoiler ...

Point d'information sur le Drassm et Actualité de la recherche archéologique sous-marine au Ponant

Olivia Hulot & Christine Lima - DRASSM

Partie "point d'information" (CL)

Tout d'abord quelques chiffres suivis d'une « liste » d'informations concernant le Drassm.

En 2013, le Drassm compte 32 personnes dont 12 scientifiques qui ont géré 50 déclarations de biens culturels maritimes, 136 demandes d'opérations, 34 dossiers d'archéologie préventive, enregistré 300 nouveaux sites dans la base de données archéologique nationale pour la totalité du Domaine public maritime. Dans chaque thématique, le Ponant a représenté entre 40 à 70 % de l'ensemble du littoral français.

Les opérations au Ponant ont été essentiellement des prospections dont une large place a été accordée aux couvertures de détections géophysiques. Cela s'explique par le fait que ce sont des opérations qui peuvent se dérouler sans plongée et demandent des équipes relativement peu nombreuses. Les opérations sont moins onéreuses et plus faciles à organiser.

Des informations plus générales sur le Drassm :

La grande campagne de numérisation des fonds photos, débutée en 2008, a entamé sa dernière année. Il aura été ainsi numérisé près de 126 500 phototypes.

Le fond de la bibliothèque *Bernard Liou* du Drassm a été mis en ligne. Les 13 500 documents référencés peuvent désormais être consultés en dehors du Drassm, à l'adresse suivante : <http://www.bibliotheque-bernard-liou-drassm-culture.fr/Main.htm>

Un Centre de conservation et d'études (annonce faite par Mme Filippetti, le 13/09/2013) devrait voir le jour sur le futur Pôle Mer de Marseille où est déjà implanté le Drassm.

Une nouvelle formation d'archéologues-plongeurs : le Master MoMarch a débuté à la rentrée universitaire. Ce cursus, dispensé sur deux années, pour 8 étudiants, est assuré conjointement par l'Université d'Aix-en-Provence et le Drassm.

Enfin, on retiendra en février 2013, la ratification par la France de la Convention de l'Unesco. Celle-ci est appliquée depuis le mois de mai. La bande littorale dont est gestionnaire le Drassm s'étend non plus jusqu'à 24 milles nautiques au large mais jusqu'à 200 milles nautiques, ce qui représente désormais une surface totale de 11 millions de km².

Les plombs de l'épave dite aux meules, Morbihan (fin XIX siècles)

Daniel Lemestre

Lorsque qu'on évoque les plombs sur les épaves, les premières images qui s'affichent sont les plaques en plombs assurant l'étanchéité de la carène et ou servant à la protection du bois contre les ravages de l'eau de mer. D'autres plombs sont plus évocateur, tels que les plombs de sonde ou aux lingots (de Ploumanac'h) qui ont également marqués les chantiers sous-marins.

La présentation cible des plombs, pour certains communs et pour d'autres plus rares. Dans les deux cas ils ont été prélevés sur l'épave aux meules en 2012 et ils retracent une activité de vie à bord ainsi qu'une des échanges commerciaux.

Des plombs en feuille trouvé en grand nombre et multidimensions. On pense qu'ils étaient employés pour de petites réparations sur la coque mais aussi comme garniture sur des pièces en mouvement. Leur utilisation entant que poids de filet peut également être envisager.

Des plombs fuselés percés ayant une morphologie variée. On découvre des plombs tronconiques a base circulaire, des plombs pyramidales à section carré.

La présence du perçage confirme la fonction d'accroche. L'absence d'une cavité prononcée a la base pour accueillir du suif les exclus comme plombs de sonde.

Le trou sommital et leur faible masse, environ 430gr, tendent à leur attribuer une fonction de poids de pêches.

Nous avons enfin des plombs de scellé à tunnel. Sorte d'empreinte digitale, ils sont la marque de son auteur.

Leur usage remonte à la plus haute Antiquité. Le sceau de plomb était le moyen le plus fiable de marquer sa provenance, la quantité mais aussi la qualité d'un produit et plus tard d'indiquer qu'une taxe avait été acquittée.

Tout dans ces plombs est atypique -dimensions -type. Ils ont un diamètre 27mm et 7-8mm d'épaisseur pour un poids de 34gr.

Le flanc du plateau est percé d'un tunnel en « Y » pour le passage d'un élément de fixation.

Une petite dizaine de plombs sont frappés d'inscriptions et sur l'avvers on peut voir en relief "1C" mais pas de signification à ce jour. Sur le revers les inscriptions "CHEMIN DE FER NANTES ETAT"

Cette dernière inscription pourrait les relier à l'administration des Chemins de fer de l'état en 1878, une émanation de la Cie de Chemin de fer nantais crée en 1870. De quelle marchandise embarquée étaient ils le garant?

BENJAMIN DUBOIS ET MONTMARIN

Jean-René Donguy

Benjamin Dubois naît à St Malo en 1749. Sa carrière d'armateur commence en 1774 avec quatre caboteurs. Cependant, comme la France est en guerre avec l'Angleterre, il arme son premier corsaire en 1779 et, pendant la guerre d'Indépendance Américaine (1779-1783), il en arme sept dont le « Bougainville », un des plus gros existant alors.

Cependant, pendant cette période, Benjamin Dubois devient constructeur de navires. Il s'établit à Solidor (St Servan) à coté d'un chantier dont il profite de la défaillance pour construire les gabares qui avait été commandées.

En 1784, il achète la terre et la Malouinière de Montmarin sur la rive gauche de la Rance. Il y installe un chantier de construction navale grâce à la concession d'un petit bras de mer, le « Dick de Créhen ». Il le transforme en bassin à flot pour y construire frégates, corvettes et gabarres. A proximité, il construit des magasins pour approvisionner son chantier. Sur la Rance, une machine à mâter et des corps-morts pour 15 navires. Il travaille à la fois pour la Marine Royale et pour les armateurs malouins.

En 1783, Louis XVI établit une ligne de paquebots de Bordeaux à New-York. Sur les huit navires nécessaires, Benjamin Dubois en construit cinq, mais la ligne fait faillite. En 1789, Benjamin Dubois reprend la ligne qui ne sera rentable que si chaque aller-retour est effectué en moins de 120 jours. Le pari est gagné : en 1790, on note 5 voyages sur New-York et en 1791, 3 navires sur la ligne. Mais en 1792, la révolution et la guerre vont interrompre cette intéressante initiative qui préfigurait les liaisons transatlantiques régulières du 19^{ème} siècle.

En 1788, il se fait anoblir, mais le chantier, à cause des guerres et du déclin de la Marine, entre en déficit. Benjamin Dubois veut alors le vendre à l'Etat car Montmarin pouvait constituer, à la place de St Malo, qui n'était qu'un port d'échouage, le port fiable qui manquait entre Brest et Cherbourg. Benjamin Dubois meurt en 1797 et, après différentes péripéties dues à l'hostilité des malouins, le Directoire en 1798 renonce à l'achat de Montmarin.

Comme la ruine de la Marine Française entraînait la fin de la course et aussi de la construction navale, il fut décidé en 1813 de transformer le bassin à flot en réservoir de moulin à marée. Ce réservoir existe toujours, et, sous les couches de vase, il existe sans doute toujours le témoignage du Chantier Dubois (pièces de navires, outillage, etc.) qui mériterait l'ouverture d'un chantier archéologique.

Coup de jeune sur l'archéologie : ArchéoMer

Gaonac'h Yann - ADRAMAR

La colonne d'eau qui sépare les sites archéologiques immergés du public rend le patrimoine archéologique maritime par définition difficilement accessible, particulièrement pour les jeunes. Pourtant, l'archéologie sous-marine est une discipline qui attise la curiosité, qui interroge et fait souvent rêver. Elle combine la découverte d'un patrimoine en lien direct avec l'histoire maritime et l'exploitation du littoral à un moyen d'aborder autrement les disciplines enseignées durant la scolarité.

Depuis sa création en 1993, l'ADRAMAR effectue en parallèle de ses missions scientifiques des actions de médiation et de valorisation par le biais d'expositions, de portes-ouvertes, souvent directement en lien avec l'activité de fouille et, depuis 2005, par des projets spécifiques tels que l'Atlas Ponant, projet scientifique d'inventaire complété par un volet dédié à la médiation. Mais s'adresser au plus jeune requiert d'adapter son discours et nécessite bien souvent des outils spécifiques.

Depuis 2011, dans le cadre de plusieurs événements et projets (Journée Nationale de l'Archéologie, Fête des Sciences, *Hermine Itinérante*, *L'Epave Mystère* par le biais du projet européen A2S, chantier de la Pirogue de Largoët), l'Adramar a réalisé des animations directement axées vers les jeunes. Tous ses projets ont développé une expérience accrue dans la médiation jeunesse mais ont surtout permis de tester des outils et offert des échanges constructifs avec les participants.

Lancé en 2012, le programme ArchéoMer est l'aboutissement de cet investissement toujours plus important de l'association dans le domaine de la médiation. Il a pour ambition de proposer un programme d'activité pérenne à la communauté éducative et de former, au sein de l'association, un pôle pour la gestion et l'élaboration des programmes éducatifs en réunissant l'ensemble des activités de médiation scientifique et culturelle à destination des jeunes. C'est un programme pédagogique car l'archéologie fait appel à des compétences et des disciplines très variées : l'histoire, évidemment, mais également les mathématiques, le français, les sciences physiques, la technologie, l'expression artistique et l'histoire de l'art... Complémentaires aux programmes d'enseignement, les activités mises en place ont pour but de développer la curiosité, les connaissances et les savoir-faire des élèves et sont propices pour aborder autrement les fondamentaux enseignés par une approche transversale. Cinq ateliers axés de manière pratique pour un enfant acteur ont été conçus afin d'explorer les différentes facettes de l'archéologie sous-marine, du chantier de fouille sous-marin au travail sur l'objet archéologique en passant par l'étude des documents d'archives. Le programme ArchéoMer propose également le prêt de l'exposition *A l'abordage ! Les corsaires entre mythes et réalité*, la visite du navire de recherche *Hermine Bretagne*, le projet *Epave Mystère* et des animations spécifiques créées autour des projets scientifiques de l'ADRAMAR.

Au terme d'une première année encourageante, les perspectives d'ArchéoMer sont le développement de partenariats avec des institutions afin de diffuser et de faire connaître le programme et la création de nouvelles animations, notamment des activités de « terrain » en profitant du nouvel ancrage littoral de l'association.