

## LES ICONES DE LA « SLAVA ROSSII » CONTEXTE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE

Max GUEROUT \*

*Résumé* : L'épave du vaisseau russe *Slava Rossii* a été découverte au large de l'île du Levant en 1947. Fouillée en 1980 et 1981, elle a livré aux archéologues un remarquable lot de près de 80 icônes de voyage en alliages cuivreux. L'auteur retrace l'arrière-plan historique du naufrage du bâtiment de la Grande Catherine, survenu le 3 novembre 1780, et le contexte archéologique de la découverte des icônes.

*Abstract* : The wreck of the russian man of war *Slava Rossii* was discovered off Levant Island in 1947. Excavated during two campaigns (1980 and 1981), it brought to the archaeologists a remarkable lot of about eighty travel icons made of copper alloys. The author describes the historical background of the wreckage of Catherine the Great's ship, which occurred on october 3rd 1780, and relates the archeological context of the discovery.

En 1780, la guerre d'Indépendance fait rage sur le continent nord-américain. La France, qui soutient les « insurgents » est en guerre avec l'Angleterre.

En marge du conflit principal se joue une partie diplomatique serrée entre la France, l'Angleterre et la Russie. L'enjeu, pour la France, en est le maintien des lignes d'approvisionnement en matériaux nécessaires à l'entretien et à l'armement de la Flotte (bois, chanvre, goudron, fer...) provenant pour l'essentiel des Etats du Nord et de la Russie (1).

Avec obstination, Vergennes, alors ministre des Affaires étrangères, a manœuvré pour que se distendent les liens traditionnels qui unissent Catherine II à l'Angleterre. Sa persévérance est finalement récompensée lorsque, à l'initiative de la Russie, les Etats du Nord signent, au début de l'été 1780, un traité de neutralité armée destiné à permettre la libre navigation des neutres menacée par les règles appliquées jusque-là par l'Angleterre (2).

Le principe de ce traité à peine accepté, Catherine II promulgue un ukaze ordonnant l'armement d'une flotte de 15 vaisseaux de guerre destinés à garantir la liberté du commerce et de la

---

\* 7, rue de la Roquette, 75011 Paris.

navigation (3). Elle fait parvenir à ses ambassadeurs des directives pour que soit préparé le passage des vaisseaux russes et que leur soit accordés : « Une entrée dans leurs ports, et les secours qui leur seroient nécessaires au cas qu'ils fussent obligés, par quelque accident ou besoin, de s'y retirer (4). » Des ordres pressés sont aussitôt donnés par Versailles aux Lieutenants généraux des Armées navales : « L'intention du roi est que dans le cas où quelques-uns des vaisseaux de l'impératrice de Russie, entreraient dans nos ports, non seulement ils soient reçus comme amis mais encore qu'il leur soit procuré tous les secours dont ils pourraient avoir besoin et qu'il en soit usé en tout à leur égard de manière à convaincre l'Impératrice de Russie du désir que Sa Majesté a de lui témoigner sa satisfaction du système utile et glorieux qu'elle vient d'adopter (5). » Dès le mois de mai on avait aussi ordonné de faire parvenir aux commandants de bâtiments la recommandation particulièrement ferme : « De se conformer avec la plus grande exactitude à ce qui est prescrit à l'égard des navires neutres et particulièrement envers les bâtiments russes (6). »

Le 22 juin 1780 l'escadre russe quitte Cronstadt et gagne Copenhague. L'escale est mise à profit pour sceller le traité de neutralité et recueillir les signatures du Danemark et de la Suède à côté de celle de la Russie apposée à Saint-Pétersbourg dès le 23 juin (7).

La flotte impériale est répartie en trois escadres.

La première composée de cinq vaisseaux et d'une frégate, placée sous le commandement de l'amiral Aleksandr Ivanotvich Kruse est destinée à croiser en mer du Nord.

La seconde composée de cinq vaisseaux et de deux frégates a été placée sous le commandement de l'amiral Palibin, elle est destinée à naviguer en Atlantique.

La troisième, destinée à croiser en Méditerranée est sous le commandement de l'amiral Ivan Antonovitch Borisov qui a mis sa marque à bord de l'*Isidor*, un vaisseau de 76 canons commandé par Gips. Quatre autres vaisseaux de 66 canons composent l'escadre : l'*Azia*, commandé par Spiridov ; l'*America*, commandé par Coconzov ; la *Slava Rossii*, commandée par Baskakov et le *Tverdyi* par Selmanov. Il faut encore ajouter à ceux-ci deux frégates de 32 canons : le *Simeon*, commandé par Golenkin et le *Patricki* commandé par Danivoz (8).

Après l'escale de Copenhague, qui dure du 2 au 31 juillet, l'amiral Borisov s'arrête au Texel du 10 au 15 août (9), à Douvres du 16 au 26 août, à Lisbonne du 8 septembre au 19 octobre (10). L'escadre franchit le détroit de Gibraltar le 21 octobre (11) et fait route directe vers le port de Livourne. Mais les longs séjours en escale ont fait que la saison est déjà fort avancée et le mauvais temps d'est s'est déjà installé. Sous un ciel bas, l'escadre longe la

côte de Provence avec l'intention de gagner Livourne en passant par le nord de la Corse (12).

Dans la soirée du 3 novembre, vers 9 heures du soir, la *Slava Rossii* perd le contact avec le reste de la flotte. Ivan Abrasimovitch Baskakov s'estime à une trentaine de milles de la côte et ordonne de tirer un bord vers celle-ci, en attendant de repartir vers le large. Le vaisseau navigue sous basses voiles. Soudain, vers 11 heures du soir, à la stupeur générale, une côte rocheuse frangée d'écume surgit sous le vent. Il est trop tard pour tenter un virement de bord. Baskakov ordonne de jeter l'ancre sur le champ. En catastrophe, les deux ancres de bossoir sont mouillées. Le navire s'évite, un instant stoppé dans sa course mortelle, mais la mer et le ressac sont d'une rare violence et les câbles malmenés ne tardent pas à se rompre. Le lourd vaisseau dérive puis s'échoue sur les roches de l'île du Levant dont les Russes ignorent encore le nom (12). Un coup de canon est tiré, il alerte les paysans de l'île qui accourent et assistent impuissants à l'agonie du bâtiment. Contre toute attente, celui-ci ne coule pas et reste coincé entre deux roches. Au matin les secours, que les habitants de l'île sont allés demander sur le continent, arrivent de la ville d'Hyères. Presque tout l'équipage peut être tiré de sa périlleuse position. Sur un effectif de 446, 11 hommes périront cependant dans le naufrage. A terre on s'active à prodiguer à ces naufragés exotiques tous les soins dont ils ont besoin. Louis François de Gardanne, le premier consul de la ville se distingue par son activité (13). Ivan Baskakov ayant décliné l'offre de se rendre à Toulon (14), on loge les malheureux aux Recollets et aux Cordeliers (15). De son côté la Marine royale s'empresse avec le zèle que l'on devine et on affrète une tartane pour porter des vivres aux naufragés (16).

Arrivé à Livourne avec le reste de son escadre, l'amiral Borisov est inquiet. Ses craintes se confirment, le 20 novembre lorsqu'il apprend enfin la vérité (17). La frégate *Patricki* est envoyée pour récupérer les naufragés et le matériel qui pourra être retiré de l'épave. Elle mouille en rade d'Hyères le 10 décembre (18).

Le hasard a voulu que le naufrage se produise près d'une pointe rocheuse de couleur rouge sans doute déjà appelée par les pêcheurs « Roucas roux » (roches rouges en provençal), bien que cette pratique ne soit attestée par aucun document. Dès lors, en raison de l'homonymie presque parfaite entre le mot russe et roux prononcé à la provençale : rouxe, le lieu fut alors dénommé indifféremment « Pointe du Russe » ou « Pointe de Roucas roux » et ces appellations restèrent confondues dans la tradition orale sans que quiconque ne cherche à lever l'ambiguïté (19).

C'est là qu'en 1957, un pêcheur de Port-Avis sur l'île du Levant, M. Pegliasco, remonta dans ses filets quelques morceaux de bois (Fig. 1). On attribua ceux-ci à ce que la mémoire locale appelait le « brick » (20). Mis au courant, le Docteur Delonca de Saint-Raphaël, qui passait ses vacances dans les îles, entreprit une

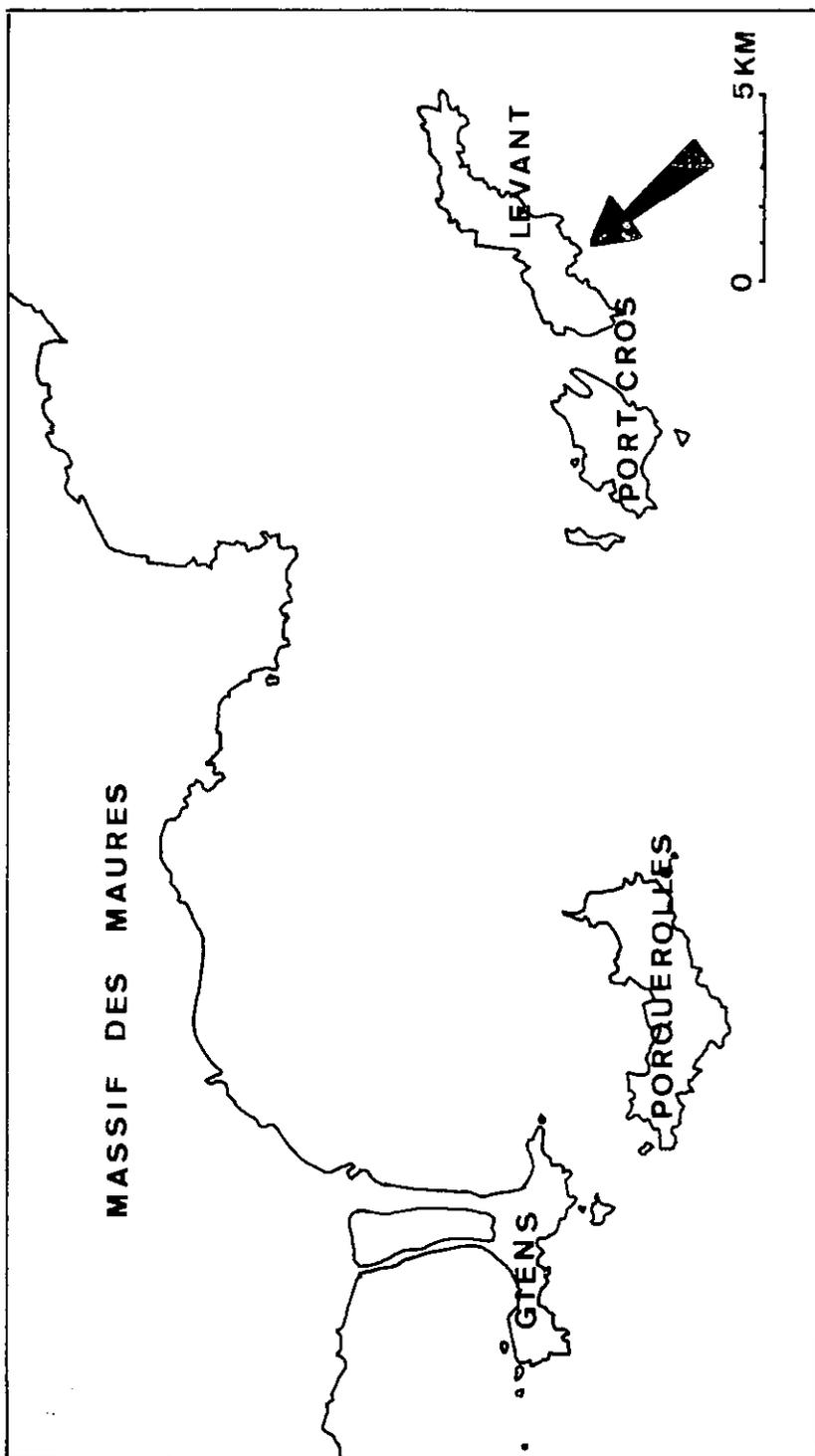


Fig. 1 -- Les îles d'Hyères. Le lieu du naufrage est désigné par une flèche.

série de plongées de recherche qui aboutirent à la découverte d'une volée de canons pointant vers la surface au milieu des herbiers. Plusieurs autres pièces d'artillerie gisaient près de là dans la même position. A la même époque, le capitaine de frégate Philippe Tailliez avait entrepris, non loin de là, avec l'aide de la Marine nationale, la fouille archéologique de l'épave antique du Titan, près du phare du même nom à l'extrémité est de l'île. A l'invitation du Dr Delonca il fit une première visite du site (21).

Des recherches furent entreprises dans les archives de la Marine par son conservateur Mlle Mireille Forget, le conservateur de la bibliothèque de la Marine le C.V. (R) André Morazzani et un historien local le commandant Emmanuel Davin, orientées par la découverte d'une assiette en étain gravée d'initiales en écriture cyrillique (22). A travers la correspondance du lieutenant général des Armées navales, M. de Saint-Aignan (23), le nom de « Slava Rossii » surgit bientôt, d'abord écorché en « Victoria Russa » puis « Esclavia Russa » par des secrétaires peu habitués aux prononciations slaves.

A la fin du chantier du Titan, profitant des capacités de levage dont il disposait avec le *Sahel*, un transport de la Marine, Philippe Tailliez obtint l'autorisation de remonter 3 canons qui se trouvaient sur le site (24), puis le 24 octobre 1957, 7 autres avec la gabarre *Criquet* (25). Ces derniers furent entreposés dans les fossés de la Tour Royale à Toulon. L'un d'eux remis à la ville de Saint-Raphaël est à présent exposé dans les jardins du presbytère

La passion naissante pour la plongée et les épaves transforma le site en lieu de promenade pour les clubs et les amateurs de la région. Nombreux furent ceux qui en revinrent avec un souvenir ramassé au milieu des herbiers de posidonies : pièces de monnaies, vaisselle d'étain, fragments d'arme blanche ou de fusil.

Ce n'est qu'en 1980 que fut mise sur pied la première campagne de fouille archéologique du site. Au préalable, les recherches historiques avaient été reprises et amplifiées, nous permettant en particulier de recevoir plusieurs documents précieux des archives de la Marine soviétique à Léninegrad qui précisaient les caractéristiques du bâtiment et les circonstances du naufrage (12) (28).

La *Slava Rossii* est un vaisseau de 66 canons, type de bâtiment qui constitua pendant de nombreuses années l'épine dorsale de la flotte russe.

Lorsque Pierre le Grand séjourna en Hollande pour y apprendre la théorie et la pratique de la construction navale, puis en Angleterre pour s'initier à la mise en œuvre et au commandement à la mer des vaisseaux, il revint en Russie accompagné de spécialistes originaires de divers pays. Parmi ceux-ci se trouvaient des Ecossais qui allaient devenir capitaines de ses vaisseaux et maîtres constructeurs avant que le relais ne soit assuré par les Russes eux-mêmes. L'un d'eux, Joseph Nay, maître constructeur dont le nom russifié

est Osip Nai (26), concevra le vaisseau de 66 canons qui doit beaucoup aux architectes anglais et hollandais contemporains. Le prototype d'une longue série qui n'en comportera pas moins de 51 entre 1731 et 1779, fut précisément un vaisseau portant le nom de *Slava Rossii* (Gloire de la Russie) ; mis en chantier à Cronstadt le 28 janvier 1731, construit par Joseph Nay et lancé le 30 avril 1732, il sera détruit en fin de carrière à Cronstadt en 1752 (27).

C'est en 1773, le 20 septembre, que notre *Slava Rossii*, deuxième du nom sera mise en chantier à Arkhangelsk par les maîtres constructeurs Gunion et Portnov. Il semble bien que ce bâtiment constitue lui aussi le prototype d'un nouveau vaisseau de 66 canons dont les caractéristiques sont légèrement différentes des bâtiments antérieurs. Cette différence concerne la longueur, la largeur et le creux qui sont respectivement supérieurs de quatre et demi, trois et un pieds. Vingt-sept vaisseaux de ce type seront construits. Le navire sera lancé le 13 mai 1774 (27). Les caractéristiques principales du bâtiment sont les suivantes :

Longueur : 52 mètres ; largeur : 14,49 mètres ; creux : 6,17 mètres (28).

Armement (29) : 66 canons (28 canons de 36 à la première batterie, 28 canons de 12 à la deuxième batterie, 10 canons de 6 sur les gaillards). Trois licornes ; canons de bronze d'un type à tube court préfigurant les caronnades. Calibre de 1 poud (16,380 kg).

Armes portatives : 77 fusils, 40 mousquetons, 40 pistolets, 60 sabres.

Munitions : 3 630 boulets, 990 boulets ramés, 75 bombes, 700 grenades.

Le rapport de mer du capitaine de vaisseau Baskakov (capitaine de la Flotte de 1<sup>er</sup> rang) (12) nous renseigne avec exactitude sur l'effectif embarqué.

Marins : 289 dont 14 officiers de marine.

Canonnières : 57 dont 1 officier.

Fusiliers : 93 dont 2 officiers.

Domestiques : 7.

Total : 446.

Cet effectif est sensiblement inférieur à l'effectif réglementaire de 526 qui nous est indiqué dans les rapports diplomatiques (30) ou celui de 559, indiqué par un document des archives de Leningrad (31) la différence provient des débarquements opérés pour cause de maladie au cours des quatre mois et demi qu'à déjà duré la campagne. Une dépêche de Libonne datée du 19 septembre (32) mentionne qu'à cette date l'escadre russe a déjà transporté plus de 500 hommes dans les hôpitaux de la ville. Seule l'escadre de l'amiral Borisov est alors arrivée. Celle-ci comptait au départ entre 3 400 et 3 700 hommes suivant les évaluations, les

malades débarqués représentent donc de 13 % à 14 % des effectifs, chiffres assez voisins du déficit que nous constatons.

Le site du naufrage se trouve au sud de l'île du Levant un peu à l'est d'une petite anse appelée Rioufrède (frais ruisseau) (Fig. 2). L'endroit est presque inaccessible de la terre, au pied d'un escarpement rocheux couvert d'une végétation dense de chênes kermès

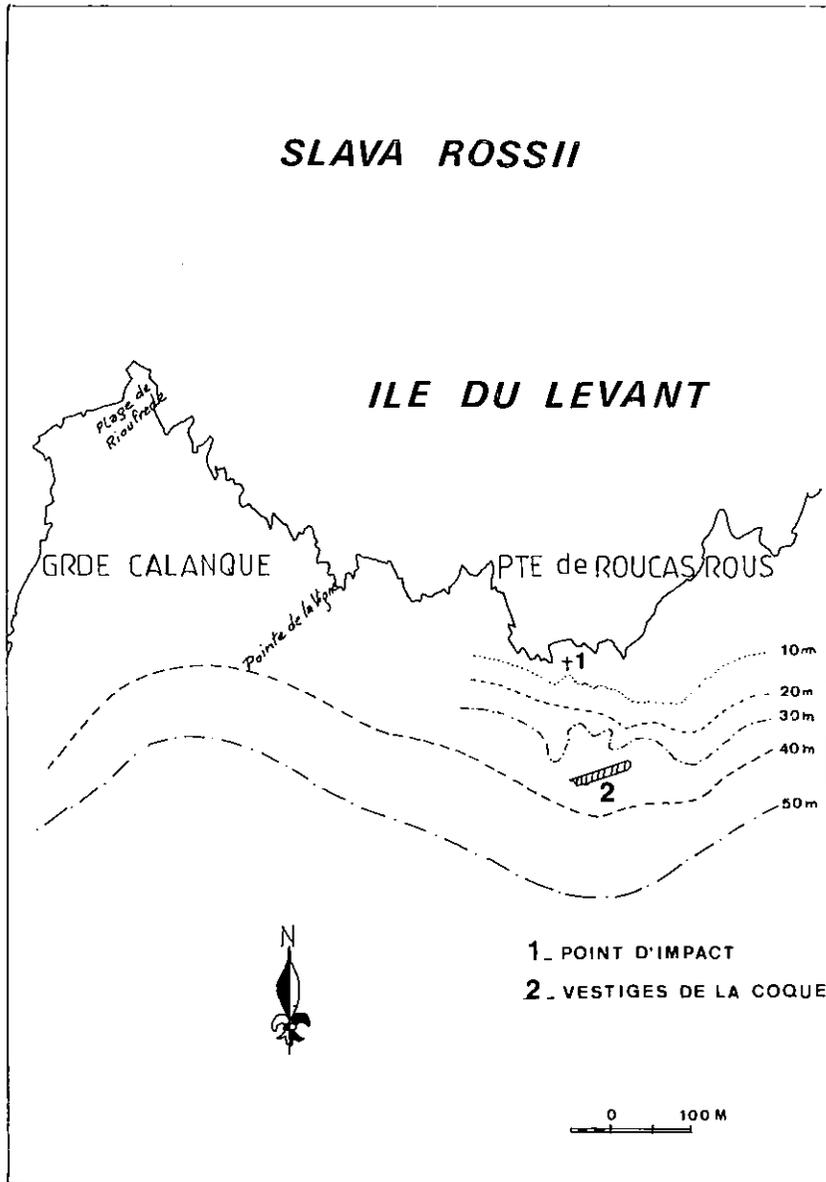


Fig. 2. — Emplacement du naufrage et des vestiges de la *Slava Rossii*.

et de cystes. Le relief sous-marin prolonge la pente du rivage jusqu'à un plateau sableux par 40 mètres de fond. Le tombant rocheux est couvert dans sa presque totalité par un herbier de posidonies.

Les vestiges de l'épave sont éparpillés dans une vaste zone triangulaire dont le point d'impact, sur le rivage même, est un sommet, dont la base, parallèle au trait de côte, mesure une cinquantaine de mètres et dont la hauteur mesure plus de 100 mètres (Fig. 2).

Près du point d'impact, par moins de 10 mètres de fond, se trouvent des saumons et des canons de lest soudés à la roche par la concrétion. C'est là qu'en 1961, Frédéric Dumas découvrit un plomb de sonde (33) qu'il nous remit, vingt ans plus tard, au cours de la fouille.

La zone intermédiaire, entre 15 et 30 mètres de profondeur est formée par une vaste zone cahotique d'éboulis rocheux et d'herbiers, la recherche y est difficile, l'usage de la suceuse presque impossible avec un rendement acceptable. Le matériel de petite dimension est dispersé dans une multitude de trous et d'anfractuosités remplis de sable recouvert de posidonies.

L'essentiel de l'épave se trouve entre 36 et 40 mètres de profondeur, au pied du tombant rocheux, recouvert par une couche de sable d'une trentaine de centimètres d'épaisseur. Les vestiges de la coque couvrent une zone de 35 mètres de longueur et de 5 mètres de largeur. Parallèlement aux restes de cette charpente, vers le large, sur une quinzaine de mètres de longueur, se trouve un amoncellement de concrétions métalliques qui correspond très probablement au déversement des pièces de gréement, des appareils et des divers équipements du navires.

La fouille qui a été menée en 1980 et 1981 a été concentrée sur la partie basse du site.

Durant deux étés, les plongeurs du G.R.A.N. ont utilisé le thonier *Meinga* comme bâtiment base (34). Le financement de l'opération a été assuré par divers partenaires (35), la Marine nationale et le Centre d'essais de la Méditerranée (Délégation générale pour l'Armement) nous apportant une importante aide en nature (36).

Au total 692 plongées ont été effectuées sur l'épave.

Le 3 août 1980, à peine arrivés sur le site, avec le L.V. Nargeolet, nous entamons la première plongée. Au cours de cette plongée incroyable qui nous a laissés ruisselants et incrédules, nous souhaitions observer les charpentes et déterminer leur orientation. En dégagant le sable avec la main nous découvrimmes à notre premier geste une icône métallique, une pièce de monnaie et une boucle de baudrier. Cette découverte initiale devait être

suivie de beaucoup d'autres, et ces icônes constituèrent bientôt l'originalité de l'épave.

L'équipe de fouille s'attacha tout d'abord à établir une topographie générale du site (Fig. 3), puis après les avoir dégagés du sable, à étudier les vestiges des charpentes du navire. Ces dernières restent encore assez énigmatiques dans la mesure où aucune partie caractéristique de la coque n'a subsisté. L'important vestige de carène qui mesure près de 35 mètres de long pour 5 mètres de large se situe en effet entre la quille qui n'a pas été préservée et la ligne basse des sabords dont deux seuillets très dégradés sont à peine identifiables. Une couverture photogrammétrique des structures fut cependant exécutée.

Le grand attrait du site fut dès lors la découverte d'un nombre considérable d'objets répartis sur et autour de la charpente. L'origine du bâtiment confère à ces objets un intérêt tout particulier à la fois par le caractère exceptionnel de leur présence en Méditerranée mais aussi parce que très peu de navires de guerre russes ont fait l'objet de fouilles archéologiques. Seuls deux navires ont été trouvés à ce jour : l'un très dégradé, le pinque *Evstaffi* coulé sur l'écueil de Griff Skerry aux Shetland la même année que la *Slava Rossii*, le 20 septembre et fouillé par Robert Stenuit (37) et l'autre, la frégate de 32 canons *Nicholas* coulée le 9 juillet 1790 au cours de la bataille de Svenksund, opposant les flottes russe et suédoise, dans le chenal d'accès de l'actuel port de Kotka en Finlande. Ce dernier bâtiment trouvé dans un état exceptionnel de conservation fut malheureusement livré au pillage et dégradé par les travaux d'aménagement du chenal d'accès au port (38). Ces deux navires nous ont cependant livré un lot d'objets qui nous a permis de compléter nos connaissances et de procéder à d'utiles comparaisons.

Il n'est pas possible d'énumérer ici dans le détail, les centaines d'objets mis au jour, mais avant de revenir sur les icônes il est possible d'en donner un aperçu général.

Trois catégories principales sont représentées : l'artillerie et ses accessoires ainsi que l'armement individuel ; les pièces de gréement, les appareils de manœuvre, le matériel des divers services du bord ; les objets de la vie courante, personnels ou collectifs.

L'artillerie principale a connu des sorts divers. Après le naufrage, des canons furent récupérés et la frégate *Maria* vint les reprendre en février 1782. Une correspondance de M. de Saint-Aignan adressée au ministre parle de 24 canons (39), mais un document des archives de Leningrad daté également de février 1782 qui fait le bilan de ce qui a été récupéré en dénombre 39 (40). Si la transcription manuscrite de ce document, qui m'a été envoyé d'U.R.S.S., est exacte, il me semble naturel de croire le document russe dont l'auteur était sans doute responsable de ce qu'il écrivait

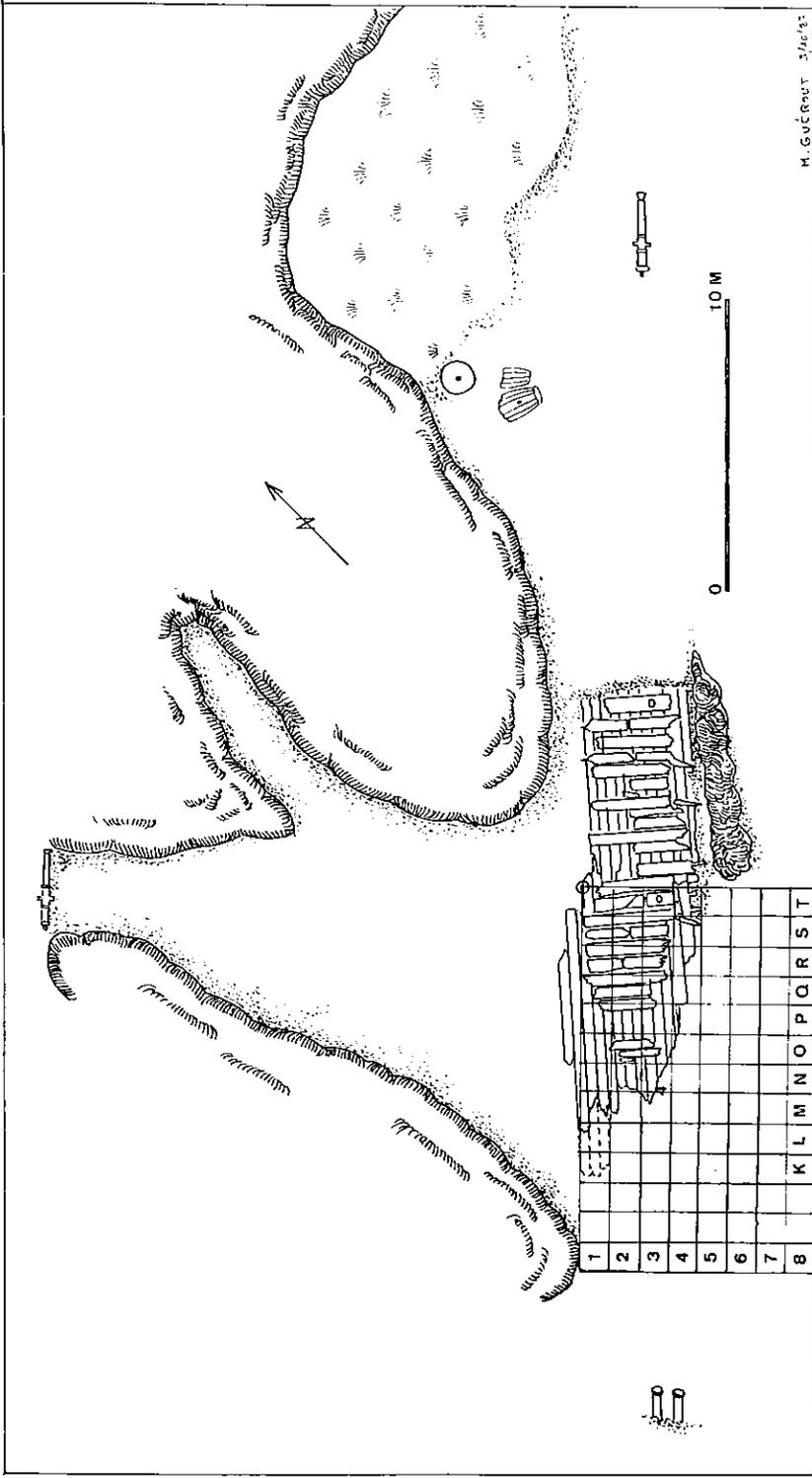


Fig. 3. — Localisation des restes de l'épave et plan du chantier de fouilles.

devant l'Amirauté. En septembre et octobre 1957, 10 canons furent remontés par la Marine. Il devrait donc rester 17 canons sur le site, mais nous n'en avons repéré à ce jour que trois. Plusieurs hypothèses peuvent être avancées. Celle de la récupération récente par les plongeurs n'est pas satisfaisante, ces canons, trop dégradés, n'intéressent pas les ferrailleurs et à supposer que le prélèvement ait pu se faire discrètement, on imagine mal les plongeurs récupérant plus d'un ou deux « trophées » dont le poids, pour les plus gros, avoisine trois tonnes. Une récupération après le passage des Russes par la Marine royale, est plus plausible, cette hypothèse n'est cependant confirmée par la découverte d'aucun document d'archive. Reste que quelques canons, enfouis dans le sédiment ou recouverts par les herbiers, peuvent encore avoir échappé à nos investigations.

Parmi les munitions on découvrit sur le site des boulets de différents calibres, sphériques et ramés, des « grappes de raisins » : nom donné aux boulets destinés au tir à mitraille, des « carcasses » : des projectiles, explosifs ou incendiaires (creux et remplis de poudre). Furent aussi trouvés, quelques accessoires : cuillères à canons, coins de hausse, tête de refouloir.

Trois petits mortiers en bronze de 8 livres, du type « Cohorn » (41), doivent plutôt être rattachés aux armes d'infanterie, comme le sont les multiples vestiges de fusils, carabines, pistolets, sabres, épées, poignards, un très grand nombre de balles de tout calibre et près de 120 pierres à fusil. Parmi ces objets, deux d'entre eux, qui symbolisent plus particulièrement la marine russe, occupent une place à part : une plaque de couche de fusil portant le monogramme de Catherine II surmonté de la couronne impériale et une plaque décorative de poire à poudre, portant l'emblème de l'infanterie de Marine.

Il faut ajouter à ces armes de très nombreuses pièces d'équipement et d'uniforme : boucles de baudrier, de ceinturon, de chaussure, boutons, bottes, moufles.

Les équipements du bord et les divers apparaux constituent un ensemble qui, s'il n'est pas toujours spectaculaire, est d'un grand intérêt pour apprécier la manière dont la toute jeune marine russe avait intégré les connaissances apportées par les ingénieurs et les marins venus dans le sillage de Pierre le Grand ; en langage moderne : pour juger de la manière dont s'était passé le transfert de technologie entre les puissances maritimes et la Russie. A première vue, et cela n'étonnera pas après le succès retentissant remporté par les escadres russes contre les Turcs en 1770 à la bataille de Tcheshmé (42), il n'y a pas de différence sensible pour l'archéologue, entre l'épave de la *Slava Rossii* et une autre épave contemporaine.

La très grande variété des objets de la vie courante a constitué l'un des attraits de la fouille du site. On peut citer parmi ceux-ci,

les céramiques : faïences du type Wedgwood (en réalité des copies d'origine russe), porcelaines de Meissen ou chinoises ; des étains : soupières, assiettes, fourchettes et cuillères, gobelets ; des verres : verres gravés de Bohême, bouteilles rondes ou carrées ; et tous les petits objets de table : salière, manches de couteaux, ou de la vie de tous les jours : chandeliers, dés à jouer, pipes en terre, peignes... Plusieurs objets originaux ont aussi été mis au jour : ciseaux à moucher les chandelles, mortier d'apothicaire en bronze, monture de loupe en cuivre, flacons à parfums (ces derniers venant à propos nous rappeler les odeurs, souvent difficiles à soutenir, dégagées par près de 500 hommes vivant dans une atmosphère confinée).

Les pièces de monnaie constituent quant à elles un lot étonnant (au moins par le nombre) puisque plus de 900 furent découvertes sur le site. Il y a là quelques rares pièces d'argent : de 1 rouble à l'effigie de Catherine II ou de 20 kopecks. La presque totalité étant constituée par des pièces de cuivre de un demi, un, deux, quatre et cinq kopecks, couvrant une période allant de 1730 à 1779 et le règne des souverains russes allant de Anna Ivanovna à Catherine II.

Les icônes enfin, dont la découverte s'est trouvée répartie sur les deux années (40 et quelques fragments en 1980 et 23 en 1981) constituent la grande originalité de la fouille. Elles furent trouvées soit directement dans le sable soit sur la charpente dans une zone somme toute relativement réduite : la Figure 4 montre leur répartition dans l'espace. Il nous fallut déplacer plusieurs mètres cubes de sable à la suceuse. C'est ainsi que nous eûmes la surprise de trouver en 1981 un panneau d'un grand tétraptyque (n° 1641) dont nous avons déjà découvert deux autres panneaux l'année précédente. Trois triptyques dont l'un des plus beaux (n° 111) furent aussi découverts en 1981 sous une membrure, imbriqués l'un dans l'autre dans un parfait état.

L'état de conservation des icônes, dont certaines ont gardé leurs émaux, est très variable ; il tient, comme pour la plupart des métaux, à la chimie subtile qui se met en place sur un site archéologique sous-marin. L'eau de mer étant conductrice, il se crée entre les divers métaux qui sont proches les uns des autres (voire entre deux métaux d'un même alliage) des courants galvaniques qui engendrent des électrolyses complexes dont les résultats sont fonction des couples (anode-cathode) que le hasard a formé (43). C'est ainsi qu'une pièce de cuivre mise en présence d'une pièce d'argent pourra être détruite par transfert alors que la même pièce mise en présence de plomb ou d'étain restera en parfait état (44).

La répartition des icônes sur le site pose plusieurs questions. La première est de savoir dans quelle partie du navire nous nous trouvons. Les vestiges des charpentes ne nous apportent aucune réponse précise sur ce point. La présence d'armes ou de débris d'armes légères (pistolets, fusils, sabres), traditionnellement

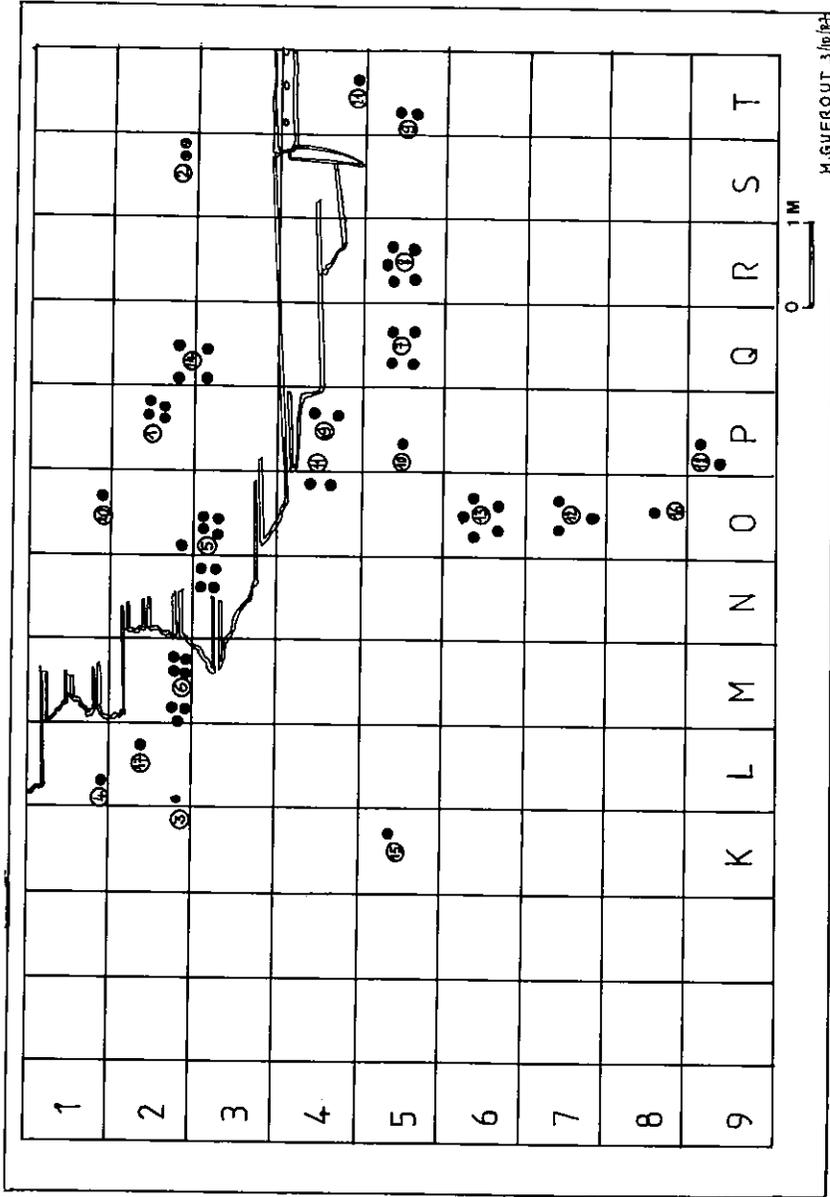


Fig. 4. — Plan du chantier de fouilles et localisation des icônes de la Slava Rossii.

conservées à l'arrière (sous la surveillance directe des officiers et de la maistrance) ; la découverte également au même endroit de vaisselle relativement raffinée (porcelaine et étain) que nous pensons être destinée à l'usage des officiers, nous orientent également vers le château arrière du vaisseau. Concernant les icônes, reste à savoir s'il s'agit là de la propriété des officiers ou s'il s'agit d'objets appartenant à l'ensemble de l'équipage, détenus ou non en un lieu particulier du bâtiment. Il est difficile de répondre à ces questions, car force est de constater que nous n'avons pas à ce jour recueilli beaucoup d'informations sur les pratiques religieuses à bord des bâtiments de la Marine impériale, d'un autre côté, l'absence de fouille exhaustive du site ne nous permet pas non plus de conclure aisément en nous appuyant sur le nombre et la localisation des icônes découvertes.

Nous savons que les icônes de cuivre étaient offertes aux voyageurs et en particulier aux marins au moment de leur départ de préférence aux icônes peintes plus précieuses et plus fragiles, cette pratique est attestée en particulier par l'appellation d'icône de voyage qui leur est donnée. Ce que nous ignorons c'est l'usage qui en était fait à bord, leur propriétaire la conservait-il sur lui lorsqu'elle n'était pas trop encombrante, la gardait-il près de son lieu de couchage, dans son sac, accrochée à la paroi ou pour les rares privilégiés posée sur un meuble ou bien la déposait-il en un lieu réservé à cet effet à l'image de l'iconostase domestique ?

L'hypothèse d'une iconostase située à l'arrière du bâtiment et commune à l'ensemble de l'équipage (dont l'effectif on s'en souvient était proche de 500 personnes), semble douteuse : le nombre d'icônes découvertes paraît, de ce point de vue, très insuffisant. On sait que le sentiment religieux du peuple russe était extrêmement fort et il est probable que chaque marin devait posséder son icône pour l'aider dans ses prières.

Plus plausible est l'hypothèse d'icônes appartenant aux officiers et aux « corps assimilés » : pilotes, chirurgiens, commissaires, aumôniers, soit environ vingt-cinq personnes. Il suffirait pour cela qu'ils aient possédé trois ou quatre icônes chacun. Il est alors, dans ce cas, difficile de trancher entre iconostase et rangement personnel.

Ainsi la fouille de l'épave de la *Slava Rossii* nous a-t-elle conduit sur des chemins qui nous font découvrir un aspect méconnu de l'histoire de la Marine russe, à travers les efforts de Catherine II pour en faire le moyen de projection de la puissance impériale, hors de la mer Baltique. Ce fût aussi l'occasion de découvrir le rôle de la Ligue des neutres, encouragée par la France dans l'élaboration du droit maritime international et plus particulièrement celui de la liberté des mers dont elle constitue la première expression juridique.

La découverte, enfin, de cette remarquable série d'icônes, témoignage poignant du sentiment religieux qui imprègne alors la

Sainte Russie, a été l'occasion de nous interroger sur les pratiques religieuses des marins russes, mais aussi en procédant à l'étude détaillée qui va suivre d'apporter une contribution à une meilleure connaissance d'un art religieux populaire longtemps occulté par l'engouement pour les icônes peintes. L'une des vertus de cette fouille archéologique est au demeurant de fournir un jalon chronologique précis dans un domaine où l'usage répétitif des moules et la tradition byzantine de l'immuabilité de l'image rend particulièrement difficile toute tentative de datation.

## NOTES

AAE — Archives des Affaires étrangères. Paris.

APT — Archives du Port de Toulon (Marine).

PRO — Public Record Office. Kew.

(1) Paul Fauchille, *Une entente Franco-Russe pour la liberté des mers (1778-1780)*, dans *Nouvelle revue*, tome 80, 1893, p. 57.

(2) L'Angleterre avait toujours réfuté le principe de la liberté des mers énoncé par le hollandais Grotius en 1625. En temps de guerre elle se prétendait fondée à empêcher tous les peuples de communiquer avec son adversaire, ignorant en cela la maxime « Vaisseaux libres, marchandises libres » mise à l'honneur par le traité d'Utrecht.

(3) « ... pour garantir la liberté du commerce et de la navigation avec nos ports, nous avons trouvé bon d'armer quinze vaisseaux de notre flotte de Cronstadt... » Ukaze de Catherine II adressé au Collège de l'Amirauté daté du 8 (19) février 1780, cité par P. Fauchille, *La diplomatie française et la Ligue des neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, 1893, p. 320 (notes). Les dates des documents d'origine russe sont indiquées suivant le calendrier julien alors en vigueur, on a indiqué entre parenthèses la date correspondant au nouveau style (calendrier grégorien, en vigueur à la même époque en France).

(4) *Gazette de France*, n° 59, vendredi 28 juillet 1780. Dépêche de Saint-Petersbourg du 23 juin 1780, p. 281.

(5) APT 1 A1 89. Lettre de M. de Sartine, ministre de la Marine à M. de Saint-Aignan, lieutenant général des Armées navales, commandant de la Marine à Toulon, du 17 juillet 1780.

(6) APT 1 A1 88, f° 390 v. Lettre de M. de Sartine à M. de Saint-Aignan du 10 mai 1780.

(7) AAE — Correspondances diplomatiques - Danemark n° 163, juillet 80-81. Lettre de M. Le Bon de La Houze, ambassadeur de France à Copenhague, à M. le comte de Vergennes, ministre des Affaires étrangères, du 4 juillet 1780, f° 3.

(8) *Gazette de France*, n° 68, vendredi 25 août 1780. Dépêche d'Helsingor du 1<sup>er</sup> août 1780, p. 317.

(9) AAE — Correspondances politiques - Hollande n° 541 - mai-août 1780. Lettre de M. le duc de La Vauguyon, ambassadeur de France à La Haye, à M. le comte de Vergennes du 11 août 1780, f° 422 et du 18 août, f° 461.

(10) AAE — Correspondances avec le ministre de la Marine - Hollande n° 539 - 1779-1780. Lettre de M. le duc de La Vauguyon à M. de Sartine du 18 août, f° 297.

(10) AAE — Correspondances politiques - Portugal n° 111 - 1780. Lettre de M. O'Dunne, ambassadeur de France à Lisbonne, à M. le comte de Vergennes du 25 septembre 1780, f° 109 et du 24 octobre 1780, f° 124.

(11) AAE — Correspondances politiques - Portugal n° 111 - 1780. Lettre de O'Dunne à Vergennes du 7 novembre 1780, f° 134.

(12) Archives de la Marine de l'U.R.S.S. à Léninegrad. Fond n° 172, Inventaire n° 1, dossier n° 248, f° 24 et 25. Rapport du commandant du vaisseau *Slava Rossii*, le capitaine de vaisseau Ivan Baskakov, du 27 octobre 1780, transmis le 7 novembre par la Cour de Sa Majesté Impériale au ministre plénipotentiaire de Russie séjournant à la Cour de France.

(13) Octave Gensollen. *Famille de Gardanne-Sauvebonne, 1450-1801*, étude manuscrite rédigée en 1904 et conservée par M. Jean Dupuy descendant des de Gardanne qui nous l'a communiquée. Page 42 on peut lire : « Premier consul [de la ville d'Hyères] Louis de Gardanne était homme de la bravoure et du dévouement, l'année de son consulat, il apprend qu'un navire de guerre russe la *Slava Rossii* était en perdition sur les côtes des îles d'Hyères, il part à la tête de quelques braves pêcheurs et parvient après de grands efforts et mille dangers à sauver l'équipage et renflouer le navire (*sic*). L'impératrice de Russie, la Grande Catherine, le fit remercier par son chargé d'affaires qui dans une lettre qu'a conservé la famille Rey lui transmet "les assurances de la bienveillance et du souvenir que Sa Majesté l'impératrice de toutes les Russies conservera de ce service". » Et notre biographe de poursuivre : « C'était flatteur pour Louis de Gardanne mais peu onéreux pour une si grande majesté. » Deux lettres de remerciement qui concernent à vrai dire plus le maire et les consuls de la ville d'Hyères que Louis de Gardanne en particulier ont été retrouvées : l'une, citée par O. Gensollen, datée de Paris le 3 mai 1781 qui retrouvée à Paris chez un cousin de Jean Dupuy, me fut finalement communiquée en avril 1987 !, l'autre adressée par le Collège de l'Amirauté nationale de Russie, conservée dans les Archives de la Marine à Stalingrad (*supra*, note 12, f° 11).

(14) APT — 1 A1 232, f° 81. Lettre de l'intendant Lombard au ministre de la Marine du 12 novembre 1780.

(15) Lettre d'un particulier datée du 11 novembre 1780 au matin, communiquée par M. Maurice Abbonen et provenant probablement des archives personnelles de M. le comte Hubert de David-Beauregard. La lettre se poursuit par la phrase suivante : « Ainsi Hyères sera peuplé cet hiver, il y a des commissaires ici pour cela... »

(16) APT 5 E 185. Nolis de la tartane la *Marie-Rose*, commandée par le patron Jean-Louis Gasquet, pour transporter des vivres de ce port aux équipages du vaisseau la *Victoria Roussa* naufragé aux îles d'Hyères signé le 5 novembre 1780 et accepté par le Conseil de Marine le 9 novembre, f° 102. Une autre tartane, armée en guerre, appartenant à la Marine royale, commandée par le sieur Roubaud sera également envoyée à l'île du Levant avec deux chaloupes pour aider aux opérations de récupération sur le site du naufrage (APT 1 A1 125. Lettre de MM. de Saint-Aignan et Possel à M. de Castries, ministre de la Marine du 12 novembre 1780, f° 107).

(17) PRO — Foreign Office - FO 79/1. Tuscanny, lettre de Horace Mann, ambassadeur d'Angleterre à Florence, au « Earl of Hillsborough » du 21 novembre 1780, f° 153.

(18) APT — 1 A1 125. Lettre de MM. de Saint-Aignan et Possel au ministre, du 10 décembre 1780, f° 120.

(19) Jacques Tailliez, *Éléments de toponymie nautique provençale*, dans *Annales hydrographiques*, n° 755, 1980, p. 17.

(20) Le brick dont les habitants de l'île avaient gardé la mémoire est le *Marsouin* de la Marine royale, naufragé devant la plage des Grottes le 1<sup>er</sup> janvier 1834, alors qu'il ramenait des personnels civils et militaires d'Algérie. C'est en 1988 que quelques vestiges de cette épave ayant été découverts par M. Sylvain Poirier, l'épave fut déclarée par M. Roland Blanc et qu'une expertise

du site fut réalisée par une équipe du GRAN du 18 au 22 avril 1988 (compte rendu de sondage de l'épave du brick *Marsouin*, GRAN, décembre 1988).

(21) Philippe Tailliez, *Nouvelles plongées sans câbles*, Paris, 1967 (il y a une autre édition datée de 1960), p. 149 : « Le 20 août piloté par Delonca et Charvoz, je plonge à la pointe du Russe, au nord-ouest de l'île du Levant, du côté des nudistes. Il y a là, au droit de la falaise, la mystérieuse épave d'un prétendu brick, très aplatie et dispersée par trente-six à quarante mètres de fond. Douze canons du temps de la marine à voile émergent du sable, par batteries de deux ou trois, dans un admirable décor sous-marin. »

(22) M. Emmanuel Davin, érudit local, auteur de nombreuses études et articles de presse dont les papiers personnels ont été déposés au Centre de Documentation et de Recherche de la Troisième Région maritime (CDR III<sup>e</sup> Région, fond. Davin 5 S 02).

(23) APT — 1 A1 125, f<sup>o</sup> 109, f<sup>o</sup> 120, f<sup>o</sup> 121 ; APT 1 A1 126, f<sup>o</sup> 64 et 65 ; APT 1 A1 127, f<sup>o</sup> 107.

(24) Rapport de mission du C.F. Philippe Tailliez, commandant de l'École de Plongée de la Marine, n<sup>o</sup> 16 EP/CDT d'octobre 1957.

(25) Lettre n<sup>o</sup> 450 EM/CAB du 5 novembre 1957, du vice-amiral d'escadre P. Barjot, préfet maritime de la III<sup>e</sup> Région à l'administrateur en chef de l'Inscription maritime, quartier de Toulon.

(26) Anonyme. *History of the Russian fleet during the reign of Peter the Great by a contemporary englishman (1724)*, édité par le Vice-amiral Cyprian A.G. Bridge, *Navy record society publication*, vol. XV, 1849, p. 5.

(27) F.F. Veselago, *Liste de tous les navires de guerre russes de 1668 à 1860*, Saint-Petersbourg, 1893. Si 51 vaisseaux ayant les mêmes caractéristiques et en particulier les mêmes dimensions de base que le premier *Slava Rossii* furent construits dans les chantiers de la Marine russe, ce sont au total 90 vaisseaux de 66 canons qui furent construits entre 1716 et 1797.

(28) Archives de la Marine de l'U.R.S.S. à Léningrad, Fond n<sup>o</sup> 327, Inventaire n<sup>o</sup> 1. Dossier n<sup>o</sup> 1050. Plan n<sup>o</sup> 29. Plans et proportions d'un vaisseau de 66 canons.

(29) Bibliothèque des langues orientales, ARM IX 13 Russie. Etat de la Marine de Russie en 1772, Artillerie des vaisseaux de différentes grandeurs.

(30) AAE — Mémoires et documents — Tome XVI, f<sup>o</sup> 201. Armement au personnel d'un vaisseau de 66 canons.

(31) Source non identifiée, communiqué par M. Leonid Mikrin.

(32) *Courrier de l'Europe*, n<sup>o</sup> XXXV, vol. III, mardi 31 octobre 1780, p. 274. Portugal, Dépêche de Lisbonne du 19 septembre 1780.

(33) Frédéric Dumas. *Trente siècle sous la mer*, Paris, 1972, consacre un chapitre au Russe, p. 151 il écrit : « Contre la roche où l'avant a touché, j'ai ramassé le plomb de sonde dans une dizaine de mètres d'eau. Long et lourd, il peut me servir à lester une corde de descente quand je plonge avec des amis qui ne pratiquent pas ce rite. »

(34) Le thonier-dundee *Meinga* ex *Petite Louissette*, construit en 1932 aux chantiers L. Daycar de Gujan-Mestras près d'Arcachon pour le compte de Victor Teraud, patron pêcheur de l'île d'Yeu, puis acquis en 1965 par son patron actuel, François Clavel qui l'utilise en « charter » (long. e.p. : 20 m. larg : 6 m).

(35) Le ministère de la Culture, le ministère de l'Équipement, la ville de Toulon, le Parc national de Port-Cros, la Caisse d'épargne de Toulon.

(36) La Marine nous a installé un mouillage sur le site, nous a fourni le matériel de plongée, le matériel de travaux sous-marins et nous a alimenté en oxygène pour les paliers de décompression dont nous avons besoin. Le Centre

d'essais nous a fait bénéficier du soutien de ses ateliers et de son laboratoire photo.

(37) Robert Stenuit, *The wreck of the pink « Evstafii », a transport of the Imperial Russian Navy, lost off Shetlands in 1780*, dans *The international Journal of Nautical Archaeology and underwater Exploration*, 1976, 5,3, p. 221-243.

(38) Christoffer H. Ericsson, *A sunken Russian Frigate*, dans *Archaeology*, vol. 25, n° 3, juin 1972, p. 172-179.

(39) APT 1 A1 126, f° 64v et 65. Lettre de M. de Saint-Aignan au ministre, du 5 février 1782.

(40) Archives de la Marine d'U.R.S.S. à Léningrad, document transmis par M. Leonid Mikrin sans cotes d'archives. Rapport sur le sauvetage de canons, ancres, fer, etc., en provenance de la *Slava Rossii* (février 1782) : « Furent récupérés, 251 bombes, 630 gueuses de lest de fer, 39 canons, 530 funt de plomb, 72 funts de cuivre rouge, 459 boulets de canons, 6 falconets. On dépensa pour cette récupération 15 337 livres. On vendit à Toulon pour 8 637 livres de câbles. » Commentaires : les bombes ne figurent pas dans les inventaires (en l'absence de mortiers), il s'agit sans doute de grenades qui y figurent au nombre de 700 (voir *supra*, note 29) plutôt que des carcasses, boulets creux explosifs dont le nombre dans les inventaires n'est que de 75. Les falconets sont sans doute des pierriers. Le funt est l'équivalent de la livre et vaut 400 grammes. Les câbles vendus à Toulon sont sans doute ceux des ancres.

(41) Le mortier type Cohorn, du nom de son inventeur l'ingénieur militaire hollandais baron Menno van Cohorn (ou Coehorn), 1641-1704, est utilisé pour lancer des grenades à main dans les combats rapprochés. Il fut utilisé pour la première fois en 1674 au siège de Grève. D'un calibre de 4 pouces et demi soit 104 mm il est monté sur un petit affût portable. Cf. H.L. Blackmore, *The armouries of the Tower of London*, Londres, 1976, p. 235-236 (article Mortar).

(42) La bataille de Tcheshmé (sur la côte d'Asie Mineure en face de l'île de Chio) se déroula en deux temps les 24 et 26 juin 1770, et opposa les Russes aux Turcs. La flotte russe, sortie pour la première fois de la mer Baltique, était placée sous le commandement en chef du Prince Orlov et dirigée, avec l'aide des Anglais, par l'amiral Spiridov qui avait sa marque sur le vaisseau *Evstafii*. L'escadre turque sous le commandement de Hassan Bey dont la marque était arborée sur le *Réal Mustapha*, fut entièrement détruite, le 26 juin, par un incendie provoqué par une attaque de brûlots, dans le port de Tcheshmé où elle s'était réfugiée après un premier engagement.

(43) Jacques Montluçon et Noël Lacoudre, *Les objets du Titanic, la mémoire des abîmes*, Paris, 1989, p. 23-27. Les phénomènes de corrosion chimique et biochimique y sont décrits avec précision.

(44) Pour ce qui concerne la série galvanique des métaux et alliages, cf. E.L. Laque, *Behaviour of metals and alloy in sea-water*, dans *The corrosion handbook*, New York, 1948, p. 416.