

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les nouveaux enjeux
de l'archéologie sous-marine*

Tiré à part

I-3. Gaëlle Dieulefet – 979-10-231-1264-1



*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

n° 21 • 2015/2

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0502-5

ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1255-9

TIRÉS À PART EN PDF :

- I-1. Marie-Yvane Daire *et al.* – 979-10-231-1256-6
 - I-1. Michel L'Hour – 979-10-231-1257-3
 - I-1. Christophe Cérino – 979-10-231-1258-0
 - I-1. Blair Atcheson *et al.* – 979-10-231-1259-7
- I-2. Vincent Dumas *et al.* – 979-10-231-1260-3
 - I-2. Pierre Poveda – 979-10-231-1261-0
 - I-2. Alexandra Grille – 979-10-231-1262-7
- I-3. Emmanuel Nantet – 979-10-231-1263-4
 - I-3. Gaëlle Dieulefet – 979-10-231-1264-1
 - I-3. Jerzy Gawronski – 979-10-231-1265-8
- I. Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-1266-5
 - I. Glossaire – 979-10-231-1267-2
 - II. Antoine Rivault – 979-10-231-1268-9
 - II. Claire Boër – 979-10-231-1269-6
 - II. Olivier Lopez – 979-10-231-1270-2
- II. Irina Tsitocitch-Kozlova – 979-10-231-1271-9
 - II. Pierre Caillousse – 979-10-231-1272-6
 - II. Raphaël Ramos – 979-10-231-1273-3
- II. Jean-Baptiste Blain – 979-10-231-1274-0
- Varia.* Laura Le Goff, Catherine Dupont – 979-10-231-1275-7
 - Varia.* Pierre Le Bot – 979-10-231-1276-4
 - Varia.* Guillemette Crouzet – 979-10-231-1277-1
 - Varia.* Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1278-8
- Chronique, position de thèse – 979-10-231-1279-5
- Comptes rendus – 979-10-231-1280-1

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)

d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Versions PDF : 3d2s (Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Avant-propos7

Éditorial

Jean-Pierre Poussou9

I. DOSSIER

LES NOUVEAUX ENJEUX DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth 15

LES NOUVELLES PROBLÉMATIQUES DE LA RECHERCHE

Les apports de l'archéologie subaquatique au projet européen « *Arch-Manche* »

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont, Loïc Langouët, Laetitia Le Ru, Grégor Marchand,
Chloé Martin, Garry Momber, Pau Olmos, Julie Satchell, Lauren Tidbury 21

De la mer à la *Lune* : la longue marche des archéologues sous-marins français vers
les abysses

Michel L'Hour45

Les épaves de la Bataille de l'Atlantique au Pays de Lorient : enjeux scientifiques,
patrimoniaux et de valorisation

Christophe Cérino67

Retour en Normandie : prospections archéologiques de l'*US Navy* sur la flotte
immergée de l'Opération *Neptune*

Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis85

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA RECHERCHE SUBAQUATIQUE

Application de la photogrammétrie en archéologie navale

Vincent Dumas, Philippe Groscaux †, Giulia Boetto 127

Méthode de restitution des navires antiques : nouveaux outils et nouvelles analyses des restitutions en archéologie navale Pierre Poveda	157
---	-----

L'épave de l'Aber Wrac'h 1 : entre tradition (maquette) et innovation (3D) Alexandra Grille	181
--	-----

LES NOUVEAUX ENJEUX DE VALORISATION DE LA RECHERCHE

Le gouvernail antique : bilan et perspectives Emmanuel Nantet	197
--	-----

Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, xv ^e -xviii ^e siècles Gaëlle Dieulefet	207
---	-----

4 Navires et villes en archéologie maritime : le navire de la <i>VOC Amsterdam</i> et l'archéologie biographique de la ville d'Amsterdam au xviii ^e siècle Jerzy Gawronski	231
--	-----

CONCLUSIONS

Synthèse de la table ronde interdisciplinaire du 15 avril 2014 : « Archéologie sous-marine, histoire et patrimoine maritime : les nouveaux enjeux de la recherche » Gérard Le Bouëdec	263
--	-----

Glossaire Éric Rieth	267
-------------------------------	-----

II

PRÉSENTATION DE LEURS RECHERCHES PAR LES DOCTORANTS EN HISTOIRE MARITIME (LORIENT, JUIN 2014)

Le duc d'Étampes et la Bretagne : être gouverneur d'une province maritime au xv ^e siècle (1543-1565) Antoine Rivault	281
--	-----

Entre terre et mer : cadre de vie, culture matérielle et destins de marins provençaux au xviii ^e siècle Claire Boër	293
---	-----

Travailler chez l'autre, vivre avec ? En Barbarie avec les employés de la Compagnie royale d'Afrique au xviii ^e siècle Olivier Lopez	307
--	-----

La présence russe dans le Pacifique Sud sous le règne du tsar Alexandre I ^{er} (1801-1825) Irina Tsitovitch-Kozlova	319
La transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du xvi ^e au milieu du xix ^e siècle: problématique, sources et méthodes d'analyse Pierre Caillosse	329
La Marine américaine et la réorganisation du renseignement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale Raphaël Ramos	343
Les <i>U-Boot-Bunker</i> construits dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique: des lieux aux multiples fonctionnalités (1940-2010) Jean-Baptiste Blain	357

III
VARIA

L'exploitation des ressources marines par les populations médiévales: un premier bilan des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne Laura Le Goff, Catherine Dupont	367
« Beaucoup de mal et peu d'honneur » : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli (1727-1729) Pierre Le Bot	389
« Boutres tricolores, boutres de discorde » : Britanniques et Français en Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du xix ^e siècle Guillemette Crouzet	407
D'une rive de la rade de Brest à l'autre, une nouvelle École navale pour une nouvelle Marine Jean-Marie Kowalski	435

IV
CHRONIQUE

Jean Boudriot (1921-2015)	463
Paul Butel (1931-2015)	465
Entre tradition et innovation: itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806-1893) Position de thèse de Géraldine Barron-Fortier	471

v
COMPTES RENDUS

Jean-François Henry, <i>L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne</i>	477
Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), <i>Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII^e siècle</i>	479
Christian Borde et Christian Pfister (dir.), <i>Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers</i>	481
Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), <i>Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux</i>	484

AVANT-PROPOS

L'ampleur de ce numéro 21, son caractère largement technique et en même temps innovant sont le fruit de la collaboration des partenaires habituels de notre revue – la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes de l'université Paris-Sorbonne, l'UMR CNRS 6258 CERHIO (Université de Bretagne Sud) et le GIS d'histoire maritime –, avec le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. Le soutien de celui-ci, qui est venu s'ajouter à nos financements ordinaires, a permis de doter ce numéro 21 d'une illustration en couleur exceptionnellement riche. Nous lui exprimons notre très vive gratitude et nous nous réjouissons de cette collaboration dont le but est le bien commun de nos deux très proches disciplines, l'histoire maritime et l'archéologie sous-marine. Nous tenons aussi à remercier nos collègues Philippe Jarnoux et Pierrick Pourchasse (EA CRBC) pour avoir pris en charge la coordination des échanges avec le Bureau de traduction universitaire de l'université de Brest qui a assuré les conversions de l'anglais vers le français.

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Le numéro 21 de la *Revue d'histoire maritime* constitue l'un des plus fournis, par son volume, que notre revue ait publié depuis sa création. Cela tient tout d'abord à l'ampleur du dossier principal : « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », dû à l'initiative de Christophe Cérino, dossier qu'il a rassemblé en collaboration avec Michel L'Hour et Éric Rieth. Il s'agissait de répondre à un double enjeu : d'une part, faire mieux connaître aux historiens du maritime les considérables progrès et les importants résultats obtenus depuis une génération par l'archéologie sous-marine, champ de recherche en plein développement ; d'autre part, rapprocher deux démarches disciplinaires : celles de l'histoire et de l'archéologie sous-marine, voisines mais relativement peu liées, alors que les plans de rencontre sont plus nombreux qu'on ne le croit, comme le montre, par exemple, dans ce numéro 21, le remarquable texte de Jerzy Gawronski. C'était d'autant plus nécessaire que les manières d'explorer le maritime et son histoire, les sources utilisées, plus encore les manières d'écrire des uns et des autres sont dissemblables. Il est certain, en particulier, que le vocabulaire des archéologues sous-marins est peu familier des historiens, tant il est fourni en termes particuliers et techniques, au point qu'il nous a fallu rajouter au dossier un volumineux glossaire qui devrait rendre de grands services aux historiens du maritime, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie sous-marine, et pour lequel il faut fortement remercier Éric Rieth. Nos lecteurs seront donc aux prises avec des textes d'une technicité inhabituelle pour eux, mais cela en valait la peine, et l'on verra que la démarche impulsée par deux colloques successifs, tenus à Lorient en 2009 et 2014, et dont ce numéro est l'aboutissement, a tenu toutes ses promesses.

Trois directions ont été choisies. Au départ, nous avons les « nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine » dont la première caractéristique est de souligner l'originalité de ses buts : ici analyse des changements côtiers (Marie-Yvane Daire et son équipe), puis prospection et étude des épaves à grande profondeur (Michel L'Hour, Christophe Cérino,

Robert Neyland et collaborateurs¹). L'analyse grâce à l'archéologie subaquatique des changements côtiers a des perspectives pluridisciplinaires riches d'avenir puisque, dans le cadre du projet européen *Arch-Manche*, à la fois elle fait connaître les effets des changements climatiques survenus sur nos côtes sur le temps long de l'Holocène, et elle aboutit à l'étude de sites archéologiques aujourd'hui submergés, les résultats étant spectaculaires pour le Solent et pour la presqu'île de Quiberon. Ainsi revivent les paysages mésolithiques côtiers submergés (Marie-Yvane Daire *et al.*).

10

Ce sont aux épaves maritimes, conservées à de grande profondeur, que sont consacrés les trois autres textes inclus dans cette première partie du dossier. Tout en axant son propos sur le chantier-laboratoire du vaisseau à deux ponts, la *Lune*, « ce précieux témoin de la première Marine de Louis XIV » englouti depuis 1664 en rade de Toulon, à 91 mètres de profondeur, Michel L'Hour saisit cette occasion pour nous retracer les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français, ce qui fait de cet article un texte de référence historiographique très précieux. Mais, l'une des avancées récentes a été l'intérêt porté aux épaves métalliques contemporaines, ce qui nous situe dans un autre domaine que celui de la *Lune*, et ce qui soulève d'autres problèmes et difficultés qu'exposent les textes signés par Christophe Cérino et Robert Neyland. Les démarches et moyens d'investigation ne sont plus du tout les mêmes : il faut posséder une très bonne connaissance des matériels et armements utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, mais aussi des opérations de guerre ; il est nécessaire, par ailleurs, de disposer de gros moyens financiers et matériels vu le nombre des bunkers et autres édifices liés au mur de l'Atlantique ou à la mise en défense des installations allemandes, et étant donné également l'étendue du champ à couvrir dans le cadre de l'opération *Overlord*. Pour celle-ci, le rôle du *Naval History and Heritage Command* a donc été essentiel. Les résultats étonneront, mais il nous faut également prendre en considération que cette sauvegarde du patrimoine sous-marin hérité des combats de la fin de la guerre de 1940-1945 peut déboucher sur des conséquences historiques considérables non seulement grâce à la publication des recherches qui y sont liées, mais aussi parce que, comme cela s'est passé au pays de Lorient – et Christophe Cérino y a pris une grande part –, le débouché de ces travaux est la création d'espaces muséographiques.

Il a été beaucoup question dans ces premiers textes des technologies, notamment récentes, et de leur si fécond apport aux recherches sous-marines. C'est à les étudier plus en détail que nous invite la deuxième partie du dossier.

1 Ce sont Blair Atcheson et Alexis Catsambis. Ce n'est que par commodité que nous ne citons dans cet éditorial que Robert Neyland car c'est avec lui que nous avons été en contact.

La photogrammétrie numérique en est un élément essentiel car elle permet d'établir « une documentation graphique normalisée et objective devant servir de support à l'élaboration des différentes hypothèses d'une recherche mise en œuvre en Croatie (Vincent Dumas, le regretté Philippe Groscaux, et Giulia Boetto). Très technique, l'article montre à quel point « l'utilisation de la photogrammétrie numérique et des autres procédés d'acquisition 3D » est « une évolution majeure des méthodes de relevé », le but étant aussi d'aboutir à la reconstitution des navires ou marques, ce à quoi est consacré le texte suivant de Pierre Poveda, qui fait partie de la même unité CNRS que les précédents auteurs. P. Poveda s'est attaché à la « restitution des navires antiques par de nouveaux outils et nouvelles analyses ». Le but de ces travaux est à la fois de reconstituer ces navires mais aussi, grâce à cette démarche, d'atteindre la « quantité fabuleuse de savoirs », qu'ils représentent, sans oublier les cargaisons. Depuis une quinzaine d'années, les recherches ont pu aller beaucoup plus loin grâce à « la place de plus en plus importante prise par l'outil informatique ». C'est justement, cette fois de manière concrète, à une reconstitution que s'est attaquée Alexandra Grille à propos de l'épave de l'*Aber Wrac'h* I – 18 m de long sur 5 de large –, découverte en 1985 ; le modèle numérique a permis « d'analyser la séquence de construction après la reconstitution des pièces architecturales individuelles, et de réaliser les calculs des propriétés hydrostatiques ».

La troisième partie du dossier s'attache, par trois exemples, à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine. Ce sont « les nouveaux enjeux » de cette valorisation. Dans un cas, avec Emmanuel Nantet, le but a été de reprendre la célèbre question du gouvernail antique. Notre auteur montre qu'on ne peut pas le considérer de manière simplement négative, en le définissant comme un instrument très inférieur au gouvernail d'étambot, comme on l'a trop fait : les fouilles sous-marines amènent à la conclusion qu'il n'était nullement figé et surtout qu'on ne peut comprendre son fonctionnement et apprécier celui-ci que dans le cadre général du navire dont il n'est qu'un élément. Pour sa part, Gaëlle Dieulefet a étudié des sites de mouillage méditerranéens des xv^e-xviii^e siècles car ils sont « les témoins des mouvements maritimes et des navires de passage », et sont plus particulièrement riches en céramiques. Non seulement les productions sont variées mais en outre elles permettent de découvrir, en plus des courants d'échanges, des pratiques culinaires et de préparation des aliments, ce qui débouche sur des approches très nouvelles. Encore plus spectaculaire est la recherche menée par Jerzy Gawronski sur l'*Amsterdam*, navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales – ou VOC – qui s'échoua sur la côte anglaise, près d'Hastings, lors de son voyage inaugural, en 1749. L'article, d'un intérêt exceptionnel, dont une large partie se consacre à des aperçus méthodologiques essentiels, montre comment l'étude

de cette épave n'apporte pas seulement des données sur le navire lui-même mais sur sa cargaison, et par là sur « l'économie et la production urbaines » de la ville d'Amsterdam à cette époque. L'archéologie sous-marine permet ainsi de déboucher sur l'histoire économique, industrielle (la construction navale mais aussi les produits emportés) et même sociale du grand port hollandais, ce qui est fascinant. Une synthèse conclusive de Gérard Le Bouëdec permet de replacer l'ensemble dans son contexte et de mieux en apprécier la richesse.

12

Le caractère novateur du dossier qui expose les récentes avancées de l'archéologie sous-marine est prolongé aussi bien par l'ensemble du deuxième dossier – la présentation de leurs recherches par sept doctorants – que par les quatre articles de *Varia*. Deux des textes se rapportent encore à l'archéologie maritime, qu'il s'agisse de la transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du XVI^e au milieu du XIX^e siècle (Pierre Caillousse), ou de l'étude des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne (Laura Le Goff et Catherine Dupont). Mais nous en sommes très loin lorsqu'il s'agit du rôle de la Marine dans la réorganisation du renseignement américain après 1945 (Philippe Ramos), des possibilités offertes par l'utilisation des *U-Boot-Bunkers* construits par les Allemands dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique et de l'évolution de celle-ci (Jean-Baptiste Blain), ou de la présence russe dans le Pacifique Sud sous Alexandre I^{er} (Irina Tsitovitch-Kozlova), sans oublier le conflit franco-anglais à propos des boutres « tricolores » en mer d'Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du XIX^e siècle (Guillemette Crouzet). Les rapports avec la « Barbarie » au XVIII^e siècle sont abordés par deux textes, l'un consacré aux conditions de vie, de l'autre côté de la Méditerranée, des employés de la Compagnie d'Afrique (Olivier Lopez), l'autre aux opérations militaires contre Tunis et Tripoli entre 1727 et 1729 (Pierre Le Bot). Nous restons au XVIII^e siècle avec Claire Boër, qui analyse les conditions de vie des marins provençaux au XVIII^e siècle, cependant qu'Antoine Rivault montre la complexité, au milieu du XVI^e siècle, du rôle de gouverneur d'une province maritime, la Bretagne, à travers l'étude du duc d'Étampes qui occupa ce poste de 1543 à 1565. Enfin, Jean-Marie Kowalski met à profit le cinquantenaire de l'inauguration de la nouvelle École navale de Lanvéoc-Poulmic par le général de Gaulle pour nous exposer comment celle-ci a été décidée et construite.

Le numéro est complété, comme de coutume, par les comptes rendus que précèdent la position de thèse de Géraldine Barron-Fortier qui fait revivre la figure de l'amiral Pâris, centrale pour l'histoire de notre Marine nationale dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, et le rappel du souvenir de deux grandes figures de l'histoire maritime qui viennent de nous quitter, Jean Boudriot et Paul Butel.

I. DOSSIER

**Les nouveaux enjeux
de l'archéologie sous-marine**

LES NOUVEAUX ENJEUX DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth

Le dossier principal de ce numéro 21 de la *Revue d'histoire maritime* a été édité avec le soutien du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture, de l'UMR CNRS 6258 CERHIO – université de Bretagne sud –, du GIS d'histoire maritime et de la FED (Fédération d'histoire & d'archéologie maritime) – université de Paris IV-Sorbonne. Nous tenons à leur en témoigner notre vive reconnaissance.

Nous tenons également à remercier nos collègues Philippe Jarnoux et Pierrick Pourchasse – EA CRBC – pour avoir pris en charge la coordination des échanges avec le Bureau de traduction universitaire de l'université de Brest qui a assuré les conversions de l'anglais vers le français.

Il est l'aboutissement d'une démarche collective menée pendant plusieurs années. En juin 2009, le DRASSM du ministère de la Culture et le Centre de recherche historique de l'ouest – UMR CNRS 6258 CERHIO – ont organisé à l'université de Bretagne-sud un grand colloque international, « Archéologie sous-marine et patrimoine. Des pratiques aux enjeux de médiation », qui a rassemblé une cinquantaine d'archéologues et d'historiens maritimes. Il s'agissait à cette occasion de faire, d'une part, un état des lieux de la recherche en archéologie sous-marine et de ses grands apports scientifiques depuis la seconde moitié du XX^e siècle, d'autre part de mieux saisir son articulation avec le concept global de patrimoine¹. Cinq ans se sont écoulés depuis cette manifestation. Aussi, fidèles aux engagements pris en 2009, nous nous sommes donné cette fois pour objectif de faire le point sur les dernières grandes innovations de la discipline et sur ses nouvelles problématiques de recherche. Le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* s'inscrit en outre dans le prolongement des échanges intervenus lors de la table ronde interdisciplinaire sur « Les nouveaux enjeux de la recherche en archéologie sous-marine », co-organisée à Lorient le 15 avril 2014 par

1 Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth, *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

le CERHIO et le DRASSM². Publié dans une revue d'histoire, ce numéro thématique consacrée à l'archéologie sous-marine a aussi pour ambition, dans l'esprit d'interdisciplinarité de cette table ronde, de rappeler et de souligner qu'au-delà des méthodes, des techniques, et des problématiques propres à l'étude des « documents papiers » et des vestiges archéologiques sous-marins, il n'existe fondamentalement qu'une même science historique.

16

Depuis ses balbutiements scientifiques, dans les années 1950, jusqu'à nos jours, le chemin parcouru par l'archéologie sous-marine en termes de méthodes de recherche est considérable. À l'aube d'un nouveau siècle, l'ambition portée par les chercheurs n'est pas moins que de s'affranchir des deux contraintes majeures inhérentes au milieu marin et à l'archéologie : difficulté voire impossibilité des interventions humaines en profondeur, et déconstruction généralement irréversible des vestiges étudiés. En conjuguant les progrès technologiques récemment accomplis dans le domaine de l'exploration sous-marine civile ou militaire avec la révolution robotique en marche, il s'agit désormais d'inventer les outils et la méthodologie qui permettront d'explorer les gisements vierges de toutes prédatons et perturbations d'origine anthropique, localisés à plusieurs centaines, sinon plusieurs milliers de mètres de profondeur.

Par ailleurs, le développement des techniques de photogrammétrie numérique sous-marines constitue une avancée majeure pour les relevés infographiques en 2D et 3D. Sans négliger l'extrême rigueur des chaînes procédurales qu'il convient encore pour l'essentiel d'inventer afin de produire des données fiables, ces nouveaux outils numériques ouvrent la voie à des relevés qui permettront de virtualiser les vestiges engloutis. L'enjeu n'est rien moins que d'offrir à l'avenir la possibilité aux archéologues de « jouer et rejouer » en amont de la phase de terrain et dans un environnement numérique immersif les phases cruciales d'une opération de fouille. Considéré autrefois comme relevant d'un rêve inaccessible, cette ambition semble en passe d'être satisfaite, ainsi qu'en témoignent les diverses expérimentations en cours, notamment sur l'épave du vaisseau *Lune*, perdu par 91 mètres de profondeur au large de Toulon. L'archéologue humanoïde capable d'intervenir jusqu'à deux mille mètres de

2 Il ne s'agit pas ici de la publication de cette journée, dont Gérard Le Bouëdec rend compte sous la forme d'une synthèse en fin de volume, mais d'un élargissement d'une partie des thèmes qui y furent abordés par Pascal Arnaud (Institut universitaire de France - UMR 5189 HISOMA, Université Lyon II) / Christophe Cérimo (UMR 6258 CERHIO, Université de Bretagne-sud) / Franca Cibecchini (DRASSM, ministère de la Culture) / Dominique Frère (UMR 6258 CERHIO, Université de Bretagne-sud) / Jean-Pierre Joncheray (FFESSM) / Gérard Le Bouëdec (DRASSM, ministère de la Culture) / Michel L'Hour (DRASSM, ministère de la Culture) / Sylviane Llinares (UMR 6258 CERHIO, Université de Bretagne-sud) / Éric Rieth (UMR 8589 LAMOP, Université de Paris I – Musée national de la Marine).

fond ne séjourne plus seulement dans l'imaginaire des passionnés de science-fiction : il a déjà commencé sa lente incubation dans les laboratoires...

Au-delà de la création de modèles numériques d'épaves et de l'acquisition de données fiables et pertinentes s'affranchissant des limites de la plongée humaine, l'informatique s'apprête à révolutionner le champ des interprétations comme des stratégies scientifiques en favorisant un questionnement permanent et formateur sur la validité des résultats et la « scénarisation » pour essai des hypothèses de recherche en présence. Par la simulation, il est ainsi possible d'envisager des *scenarii* de chargement de la cargaison et du lest, de mieux appréhender la nature et l'architecture des vestiges disparus, de modéliser et confronter des conceptions de coques, ou d'étudier leurs comportements en navigation au gré de conditions météorologiques diverses... Si les technologies réclament encore d'être améliorées, puisqu'elles ne permettent pas, pour l'heure, de s'affranchir de la réalisation de modèles réels, le transfert des outils informatiques aujourd'hui mobilisés dans les domaines de la construction navale et de l'aéronautique va bouleverser à court terme – n'en doutons pas – le champ méthodologique et le cadre de recherche des archéologues sous-marines de demain.

Outre la robotique et l'informatique, cette ouverture à l'interdisciplinarité de l'archéologie sous-marine permet de renouveler ses propres questionnements sur la formation des dépotoirs portuaires, les conditions de mouillage des navires, les formes de gouvernails, ou encore la reconstruction des réseaux du commerce maritime à différentes périodes. Dans des perspectives diachroniques et pluridisciplinaires, elle peut aussi bien apporter sa contribution scientifique pour chercher à comprendre l'évolution des environnements littoraux au cours des dix mille dernières années que pour intégrer les traces les plus récentes des conflits contemporains, lesquelles constituent autant de mémoires sensibles propres à générer l'émergence de nouveaux enjeux sociétaux, notamment de commémoration. C'est à la découverte de quelques-uns des aspects de ces récentes évolutions de l'archéologie sous-marine que les contributions rassemblées dans ce numéro invitent le lecteur.

*Les nouveaux enjeux de valorisation
de la recherche*

ÉCHANGES MARITIMES ET CULTURE MATÉRIELLE : UNE APPROCHE PAR L'ANALYSE DES MOUILLAGES ET DES CÉRAMIQUES, XV^e-XVIII^e SIÈCLES¹

Gaëlle Dieulefet

Chercheuse associée au LA3M UMR 7298, Aix-en-Provence

Les mouillages sont les témoins des mouvements maritimes et des navires de passage. Ils en conservent des traces matérielles dont l'analyse permet d'arriver à connaître, entre autres, l'économie et la culture matérielle maritimes. La céramique, le verre, le bois, le métal ou encore les restes alimentaires sont autant d'indicateurs de la culture matérielle en mer que l'étude des mouillages permet de mettre en lumière.

Comme l'écrivait Michel Mollat depuis l'observatoire ponantais, « le milieu du marin doit être considéré simultanément en mer et à terre, dans la société d'où il vient et où il revient, et dans l'espace géographique terrestre et maritime, où s'exerce son activité commandée par la mer² ». Les travaux menés par les historiens médiévistes et modernistes³ depuis plusieurs années ont largement mis en évidence que les mouillages et les ports jouent un rôle déterminant, à différentes échelles, dans l'économie. Ils représentent une porte d'entrée de l'univers maritime et un espace d'interface. De surcroît, ils sont avant tout des havres de la navigation dont le « *solus existus securitatis est portus*⁴ », tel que le rapporte le frère Félix, embarqué sur une galère à la fin du xv^e siècle. Que ce soit près d'une côte rocheuse ou d'une plage, dans une baie protégée des vents ou encore à l'abri des regards, l'existence d'un mouillage ou d'un port

- 1 Cet article résume une partie des recherches menées pour notre thèse de doctorat en archéologie intitulée, *Les Voies détournées du commerce en Méditerranée. Constante portuaire et commerce interlope de la mer des Baléares à la mer Tyrrhénienne. Nouveaux apports céramologiques*, université d'Aix-Marseille, 2013.
- 2 Michel Mollat, *Les Gens de mer en Atlantique, ix^e-xvi^e siècle*, Paris, Hachette, 2001, p. 8.
- 3 Voir notamment les synthèses de Mathias Tranchant, « Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages », et de Silvia Marzagalli, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 17-30 et 31-43.
- 4 Jean Meyers et Nicole Chareyron, *Les Errances de frère Félix, pèlerin en Terre sainte, en Arabie et en Égypte 1480-1483*, t. I : *Premier et deuxième traités*, Montpellier, université Paul-Valéry/CERCAM, 2000, p. 157.

se caractérise tout d'abord par la qualité naturelle de son environnement. Une distinction apparaît dès lors que des aménagements sont présents dans un espace délimité⁵. À titre d'exemple, nous pouvons reprendre les mots de Louis-Antoine de Bougainville qui précisait lors de son voyage en Terre de Feu en 1766 : « Lorsqu'on n'aura qu'à attendre un vent favorable, il suffira de mouiller dans la baie. Si on veut faire du bois et de l'eau, caréner même, on ne peut désirer un endroit plus propre à ces opérations que le port⁶ ». Une zone de mouillage ne nécessite donc aucun aménagement particulier, les navires pouvant se mettre simplement à l'ancre, alors qu'un port se caractérise plus généralement par la présence d'infrastructures capables de les accueillir et de répondre à leurs besoins. En tant qu'outils d'analyse historiographique pour l'époque moderne, Gérard Le Bouëdec et Sylviane Llinares précisaient en 2009 qu'« aux yeux de l'historien, le port est un miroir de l'évolution des sociétés dans leur rapport à la mer, un observatoire de la vie économique et des jeux de pouvoir⁷ ». En effet, il génère des flux maritimes particuliers selon sa capacité d'accueil et la nature de ses activités, aussi diverses et variées soient-elles : marchande, militaire, ou encore de pêche. De plus, il peut s'inscrire dans différentes dynamiques économiques – locale, régionale et/ou internationale –, au carrefour entre des axes de communications maritimes et terrestres⁸. Les ports et les mouillages qui ponctuent le littoral forment ainsi un vaste maillage par cabotage⁹ qui fait écho au concept de *connectivity* pensé pour la Méditerranée par Peregrine Horden et Nicholas Purcell¹⁰.

Au sein de recherches pluridisciplinaires, l'archéologie sous-marine représente un moyen fondamental de connaissance qui permet d'acquérir des données en rapport direct avec l'activité des sociétés maritimes. Les épaves, *times capsules* de Keith Muckelroy¹¹, restent un support d'analyse de premier ordre pour l'étude de l'économie maritime et de la culture matérielle, notamment par la

5 Patrick Gautier Dalché, « Qu'est-ce qu'un port ? Les données des portulans », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec et Denis Menjot (dir.), *Actes du Colloque de Lattes : les Ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge (12, 13, 14 novembre 2004, Musée archéologique Henri Pradès)*, Paris, Le Manuscrit, 2004, vol. 12531, p. 237-243.

6 Louis Antoine de Bougainville, *Voyage autour du monde par la frégate du roi La Boudeuse et la flûte l'Étoile, en 1766, 1767, 1768 et 1769*, Paris, Saillant & Nyon, 1771, p. 148.

7 Gérard Le Bouëdec, Sylviane Llinares, « Le port comme lieu de conflit d'autorité (xvi^e-xix^e siècle) », *Cahiers du CRHQ*, n°1, 2009, p.12-20, *loc. cit.*, p. 20.

8 César Ducruet, « Structure et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial », *Mappemonde*, vol. 77, 2005, p. 26-32.

9 Gilbert Buti, « Le « chemin de la mer » ou le petit cabotage en Provence (xvii^e-xviii^e siècle) », *Provence Historique : les voies de communication en Provence*, vol. 201, 2010, p. 297-320.

10 Peregrine Horden, Nicholas Purcell, *The corrupting sea. A study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell Publishers, 2000, p. 123-172.

11 Keith Muckelroy, *Maritime Archaeology*, Cambridge, Cambridge University Press, 1978, p. 284.

considération du navire en tant que lieu de vie et de travail d'une microsociété¹². Champs de recherche à part entière, les questionnements s'étendent depuis quelques années au prolongement environnemental du navire représenté par les mouillages. Cette ouverture de la recherche archéologique ne s'est développée que récemment, à l'inverse des sites d'épaves. C'est, dans un premier temps, sur la façade atlantique que s'est manifestée la première impulsion. En 1978, l'étude des sites portuaires par l'analyse du mobilier archéologique a été initiée avec les travaux de Loïc Langouet, Pierre Battas et Michel Raux sur le mouillage de Solidor, à Saint-Malo¹³. Dans l'espace nord-méditerranéen, ce n'est qu'à partir de 1987, depuis les îles de l'archipel du Frioul et le port de Pomègues,¹⁴ que les zones de mouillages font l'objet de plusieurs opérations archéologiques. À partir de 1996, des prospections annuelles, parfois avec sondages, sont réalisées dans la rade de Villefranche-sur-Mer¹⁵ tout d'abord, puis, plus récemment, dans le port de commerce d'Ajaccio¹⁶ et la baie de Girolata¹⁷.

APPROCHE ARCHÉOLOGIQUE DES MOUILLAGES ET APPORTS DE LA CÉRAMOLOGIE

La formation d'un dépotoir portuaire est le résultat de la fréquentation régulière de certains mouillages. En raison de leurs spécificités, ils sont porteurs de multiples champs de recherche, tant au niveau des échanges et du commerce que de la compréhension des pratiques sociales des sociétés maritimes. Lieux de vie et de circulation, ils ont accueilli en tout temps des navires qui venaient de divers horizons : des navires de guerre, de commerce, de pêche, mais aussi de simples caboteurs ont laissé dans le paysage sous-marin des traces qui sont principalement d'ordre matériel. En dehors des zones de

12 Patrice Pomey et Éric Rieth, *L'Archéologie navale*, Paris, Errance, 2005, p. 19-20.

13 Loïc Langouet, Pierre Battas, Michel Raux, « Essai de reconstitution de la fréquentation du mouillage de Solidor à Saint-Malo aux XVII^e et XVIII^e siècles par les statistiques de mobilier archéologiques », *Les Dossiers du CeRAA*, n° spécial, *Fouilles sous-marines à Saint-Malo*, 1978, p. 29-55.

14 Patrice Pomey, Luc Long, Michel L'Hour, Florence Richez, « Île de Pomègues. Port de Pomègues », *Gallia Information : recherches sous-marines*, vol. 1, 1987-1988, p. 36. Le site de Pomègues fait encore actuellement l'objet de recherches archéologiques menées sous la direction de Michel Goury.

15 Marie-Pierre Jézégou, « Littoral PACA, Villefranche-sur-Mer : Batterie des Deux », *Gallia informations 1998-1999 : recherches sous-marines 1991-1995*, cédérom. La rade de Villefranche-sur-Mer fait encore l'objet de recherches archéologiques menées sous la direction d'Éric Dulière et la nôtre en 2011.

16 Hervé Alfonsi, « L'environnement de l'épave du XVIII^e siècle du port de l'Amirauté (Ajaccio). Mobilier contemporain et moderne », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, vol. XVIII, 2010, p. 121-163.

17 Franca Cibecchini, Éric Rieth, Gaëlle Dieulefet, Lila Reboul, Florence Richez, *L'expertise 2011 des épaves Girolata 2 et 3. Baie de Girolata (Osani, Corse 2A)*, Rapport final d'opération, DRASSM, Ministère de la Culture et de la Communication, 2012, p. 52.

délestage, créées par un rejet nécessaire du lest du navire avant le chargement, les dépotoirs portuaires sont principalement formés par des actions cumulées de rejets qui peuvent varier en fonction de la fréquentation. De plus, plusieurs actions d'ordre anthropique ou naturelles, qui participent à leurs formations ou à leur transformation, doivent être prises en considération. Le dépôt primaire résulte très généralement d'un rejet ou d'une perte, par exemple lors d'un transbordement. Il peut être, par la suite, modifié par des dragages ou des curages. À ces actions anthropiques, il convient d'ajouter celles liées aux mouvements marins, aux ravinements, ou encore à la morphologie du fond. Loin d'être exhaustives, ce sont cependant autant d'actions qui peuvent conduire à une concentration et à la formation de dépôts secondaires¹⁸. Aussi, lors d'une prospection, un ramassage méthodique doit-il être réalisé et, dans le cas d'un sondage, il convient de s'attacher à l'identification des différentes phases de dépôt du mobilier archéologique. La difficulté réside dans le fait que les matériels d'origine humaine appartiennent à des ensembles ouverts contrairement aux sites d'épaves. De ce fait, leur contemporanéité est moins certaine. Des comparaisons chronotypologiques deviennent dès lors essentielles, de même que la prise en compte des associations de mobilier.

Parmi les nombreux artefacts découverts, le matériau céramique est une constante des contextes archéologiques. Ce facteur résulte, d'une part, de ses qualités intrinsèques qui lui confèrent une grande résistance au temps et, d'autre part, de sa valeur généralement peu onéreuse, donc par conséquent de son importante consommation. À bord des navires, il représente le plus souvent un complément de cargaison et un produit d'appoint, transporté d'escale en escale pour compléter les opérations marchandes. Il peut servir également de contenant pour le transport et le stockage, appartenir au vaisselier de bord, ou être un bien personnel. Par conséquent, la découverte de céramiques nécessite de s'interroger sur leur présence comme témoignage de faits historiques et de préciser leurs appartenances au sein des trois fonctions à bord délimitées par Charles Dagneau en 2008 : la fonction personnelle, collective, ou celle d'objet de cargaison¹⁹. Ainsi, en plus de fournir des informations concrètes sur les échanges et d'apporter des datations, l'analyse céramologique permet d'enrichir notre connaissance des sociétés maritimes, mais la recherche reste tributaire de la nature du contexte archéologique mis au jour et des données recueillies. Pour pallier certaines lacunes, il est donc nécessaire de croiser les sources écrites

¹⁸ Les dépôts secondaires sont alors généralement constitués d'un mobilier résiduel, c'est-à-dire un mobilier plus ancien que le contexte de découverte.

¹⁹ Charles Dagneau, *La Culture matérielle des épaves françaises en Atlantique nord et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760*, thèse de doctorat, université de Montréal, 2008, p. 600.

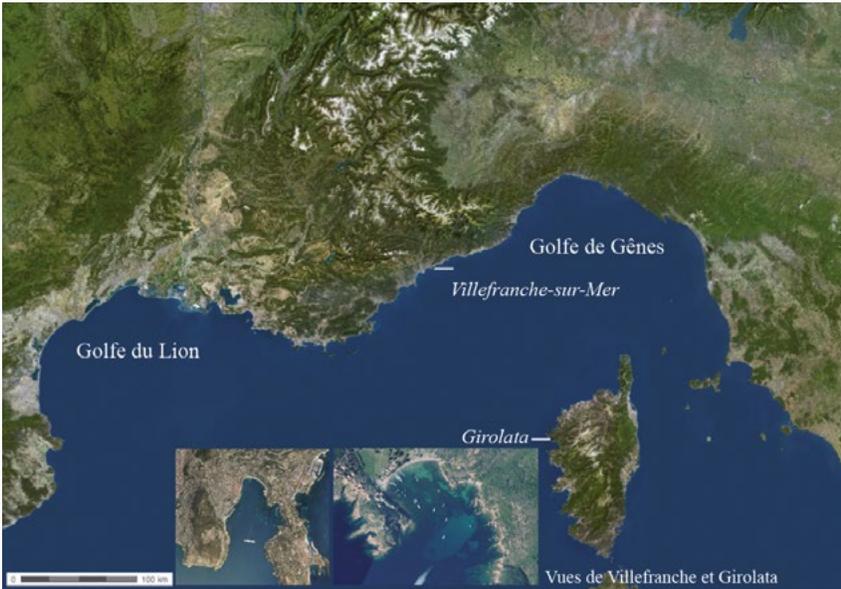


Fig. 1. Localisation de Villefranche-sur-Mer et Girolata dans le bassin nord-méditerranéen.
Source : géoportail

et matérielles ainsi que les données issues de différents sites. Une sélection devient dès lors indispensable en fonction des découvertes et des recherches archéologiques. De ce fait, dans le cadre de cet article, nous avons porté notre attention principalement sur le mobilier provenant de deux mouillages méditerranéens, à savoir Villefranche-sur-Mer, dans les Alpes-Maritimes, et Girolata, en Corse du sud (fig. 1). Tandis que la baie de Villefranche-sur-Mer a été pendant plusieurs siècles l'unique porte d'entrée maritime du duché de Savoie, et son principal port, la baie de Girolata n'eut qu'un rôle de simple escale pour les caboteurs nord-méditerranéens.

À Villefranche-sur-Mer, un vaste espace de mouillage se déploie dans la partie nord de la rade naturelle. Plusieurs secteurs, encore très fréquentés de nos jours, ont été repérés grâce à des accumulations importantes d'artefacts. Actuellement au nombre de six, ce sont les secteurs du Palais de la Marine, des Marinières, de la batterie des Deux-Rubes, de la Citadelle, de la Darse et de l'ancienne quarantaine²⁰. Le mouillage de Girolata, de taille plus réduite, est pour sa part blotti au fond d'une baie naturelle située sur la côte ouest de l'île²¹.

²⁰ À ce jour, le corpus céramique provenant de ces secteurs comptabilise 3585 fragments et 1973 objets.

²¹ Le corpus de Girolata compte actuellement 180 fragments et 125 objets, d'après les prélèvements réalisés lors des opérations archéologiques du DRASSM menées en 2010, 2011 et 2012, sous la direction de F. Cibecchini, responsable du littoral Corse, et les ramassages réalisés par des particuliers.

Lors de l'analyse du mobilier provenant de mouillages, qui est bien souvent en dehors de toute inscription stratigraphique, il est essentiel de traiter méthodiquement l'ensemble des artefacts mis au jour et d'effectuer des comparaisons avec d'autres contextes, l'objectif étant de déterminer des séquences chronologiques fiables et de préciser l'origine des productions céramiques rencontrées. Pour cela, il convient de réaliser une classification par type et par origine, et d'en dégager des typologies pour obtenir des chronotypologies qui permettent de délimiter les faciès archéologiques du site. Ainsi, elles nous apportent des informations précieuses sur les périodes de fréquentation du mouillage, mais aussi sur l'arrivée, la disparition, ou encore la présence continue de certaines productions céramiques. Elles offrent également des indications pour distinguer, entre autres, les céramiques destinées au commerce de celles en usage à bord. Il est donc possible de préciser si leur acquisition, notamment pour un usage personnel qui n'est que rarement renseigné par les textes, reflète les tendances du marché et délimite les contours d'une culture matérielle particulière à l'espace géographique analysé.

De ce point de vue, l'analyse du mobilier archéologique des mouillages représente un nouvel indicateur de la culture matérielle en mer et de ses variations selon les époques. En effet, au sein des mouillages de Villefranche-sur-Mer et de Girolata, les céramiques étudiées ne constituent pas un lot homogène pour chaque production rencontrée. De même, il n'y a pas de surreprésentation quantitative pour une même typologie, à l'image des cargaisons. Pour une production, il s'agit bien souvent de plusieurs dizaines de pièces aux formes et aux décors variés, dispersées dans la zone de mouillage et parfois très éloignées les unes des autres. De plus, certains exemplaires conservent des indices d'utilisation, comme des traces de réparations, d'usure, de feu, ou encore des marques d'appropriation. Cette observation laisse à penser que cette dispersion est davantage due à des actions anthropiques qu'à des mouvements naturels. Dès lors, il semble plus vraisemblable que les dépôts soient causés par un rejet d'objets appartenant au mobilier de bord que par une perte de cargaison. Force est de constater que, depuis ces deux observatoires, les apports sont à la fois différenciés et semblables, selon les productions et les périodes chronologiques rencontrées. Ils nous renseignent ainsi, dans un premier temps, sur les échanges maritimes entretenus par ces deux espaces portuaires.

BILAN DES IMPORTATIONS DE CÉRAMIQUE À VILLEFRANCHE-SUR-MER ET À GIROLATA

Les importations de céramique à Villefranche-sur-Mer à la fin de l'époque médiévale

Entre le ^{xiv}e et le ^{xv}e siècle, les centres producteurs italiens et ibériques sont associés dans la diffusion de faïence en Méditerranée nord-occidentale.

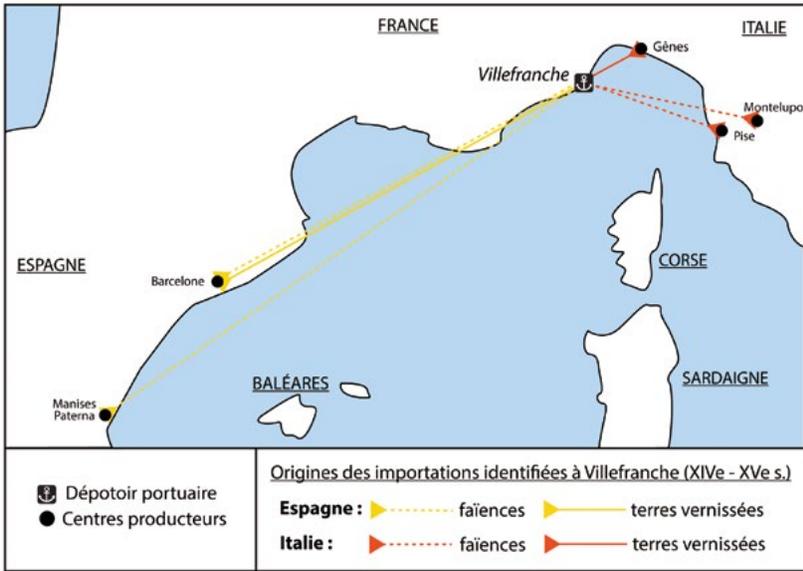


Fig. 2. Origine des principales productions céramiques identifiées à Villefranche-sur-Mer pour l'époque médiévale (XIII^e-XV^e s.)

Au XIV^e siècle, les terres originaires de Pise et de Valence sont majoritaires. Au siècle suivant, s'ajoute la diffusion de faïences de Montelupo Fiorentino et de Barcelone. Depuis le XIV^e siècle, six centres majeurs sont représentés surtout par des faïences. Pour la péninsule Ibérique, il s'agit des productions venant de Barcelone, de la région de Valence – ateliers de Manises et Paterna –, et pour la péninsule italienne des productions de Gênes, de Montelupo Fiorentino et de Pise. Les seules terres vernissées importées sont originaires de Gênes et de Barcelone; elles concernent principalement des contenants. À la fin de l'époque médiévale, les produits italiens ont une diffusion à courte distance à l'échelle du petit cabotage de par leur proximité avec Villefranche-sur-Mer. La situation est différente avec Valence, dans le sud de la péninsule Ibérique, dont les productions ont une diffusion à longue distance, à l'échelle du grand cabotage. En dehors de ces centres producteurs, aucune autre origine de céramique importée n'a été identifiée pour la fin de l'époque médiévale.

Les importations de céramique à Villefranche-sur-Mer à l'époque moderne

Au début de l'époque moderne, les importations observées pour la fin de l'époque médiévale se maintiennent et se perpétuent jusqu'au XVIII^e siècle. Cependant, Gênes importe dorénavant des faïences, et Pise envoie désormais d'attrayantes terres vernissées. D'autres élargissent l'aire de chalandise, depuis l'Andalousie d'où arrivent des contenants vernissés destinés au transport,

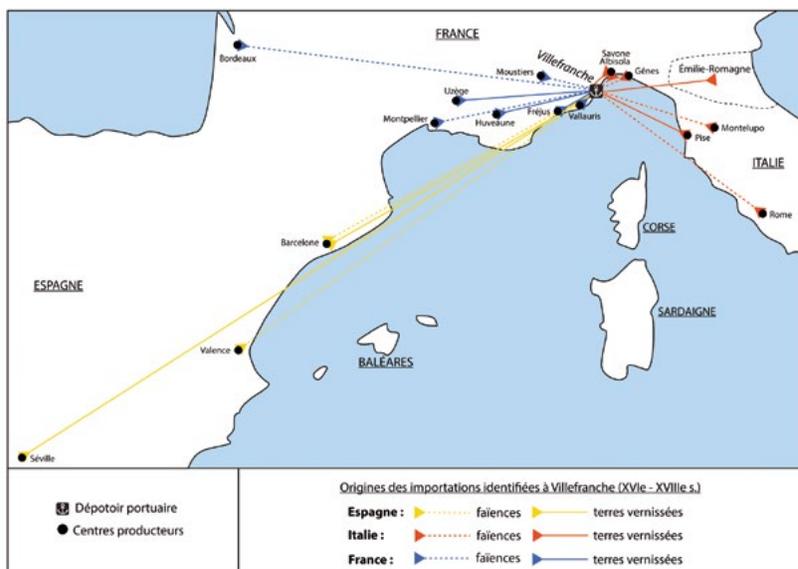


Fig. 3. Origine des principales productions céramiques identifiées à Villefranche-sur-Mer pour l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e s.)

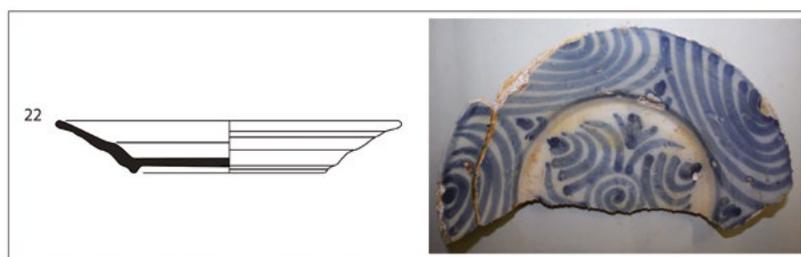


Fig. 4. Assiette à décor bleu du Portugal, 3^e tiers du XVII^e-début du XVIII^e siècle (Villefranche).
Dessin et vectorisation : G. Dieulefart

jusqu'au Portugal, avec des faïences à décor bleu (fig. 4) attribuées à l'heure actuelle aux ateliers du nord de la ville de Lisbonne²².

Entre le XVI^e et le XVIII^e siècle, on constate l'augmentation du nombre de céramiques qui proviennent d'autres centres de productions, italiens, provençaux et français, de création parfois récente. Les nouveaux apports italiens viennent de la région de Savone-Albisola et d'Émilie-Romagne pour les terres vernissées, tandis que de Rome parvient de la faïence. Pour la France du Sud, il s'agit principalement des productions provençales et languedociennes de terres vernissées originaires de

²² Paula Barreira, Paulo Dordio, Ricardo Teixeira, « 200 anos de cerâmica na Casa do Infante : do séc. XVI a meados do séc. XVIII », *Actas das 2as jornadas de cerâmica Medieval e Pós-Medieval*, 1998, Tondela, C.M. Tondela, vol. 1, p. 145-184, fig. 13.

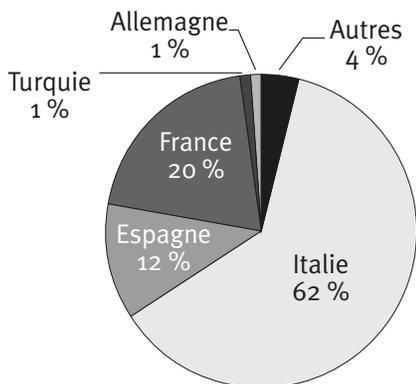


Schéma 1. Répartition en pourcentages des origines géographiques des céramiques découvertes à Villefranche-sur-Mer

la vallée de l’Huveaune, de l’Uzège, de Vallauris et de Fréjus, dont nous savons que le commerce se faisait en très grande partie par bateau²³. S’ajoutent des faïences d’Aquitaine, mais aussi du Languedoc et de Provence, originaires de Bordeaux, de Montpellier et de Moustiers, qui sont probablement diffusées, à l’échelle du sud de la France, par la voie terrestre et fluviale.

Sur la totalité du mobilier analysé, des variations importantes dans les taux de représentation des productions datées entre le XIV^e et le XVIII^e siècle sont à relever. On constate l’apport dominant de l’Italie, de la France, puis de l’Espagne (schéma 1). Les céramiques italiennes représentent en effet près des deux tiers des importations avec 62 % de l’ensemble du mobilier analysé, tandis que la France n’en groupe que 20 % et l’Espagne que 12 %. À côté de ces productions, une poussière de produits provient de Turquie, avec des pâtes siliceuses, et d’Allemagne, avec les grès, représentant seulement 2 % du corpus.

Les importations de céramique à Girolata à la fin de l’époque médiévale

À la fin de l’époque médiévale, les principales productions observées à Girolata sont essentiellement originaires de la péninsule Ibérique – de Barcelone principalement –, et de la péninsule Italienne, avec au premier rang Gênes et Pise. Parmi ces trois centres, seul Gênes fournit au XV^e siècle un contenant en

23 Jean-Pierre Joncheray « Un navire de commerce de la fin du XVII^e siècle, l’épave des Sardioux. Seconde partie : le matériel céramique », *Cahiers d’archéologie subaquatique*, 1989, vol. 8, p. 93-135. Les productions de Vallauris sont largement exportées par bateau à partir du XIX^e siècle : voir Yaacov Kahanov, Deborah Cvikel, Amir Wielinski, « Dor C Shipwreck, Dor Lagoon, Israel, evidence for maritime connections between France and the Holy Land at the end of the XIXth century: building materials and ceramics from Marseille, Vallauris and the vicinity », *Cahiers d’archéologie subaquatique*, 2012, vol. XIX, p. 173-210.

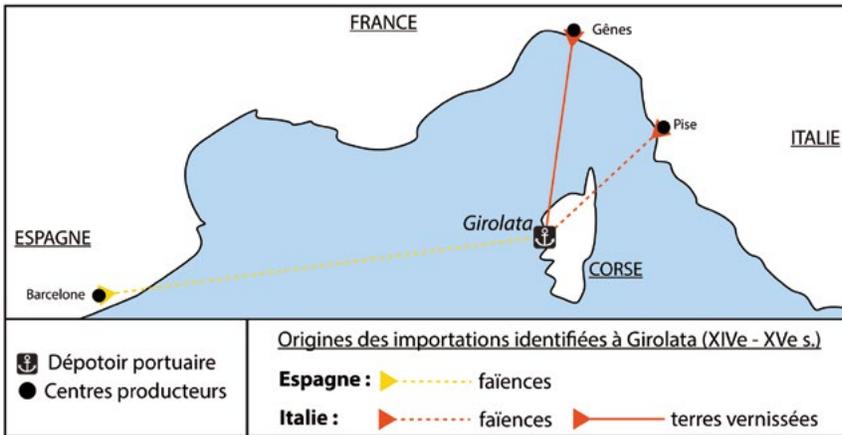


Fig. 5. Origine des principales productions céramiques identifiées à Girolata pour l'époque médiévale (XIV^e-XV^e s.)

216



Fig. 6. Faïence de Barcelone à décor bleu, fin du XV^e - début du XVI^e siècle (Girolata). Cliché : T. Seguin-DRASSM. Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

terre vernissée de même nature que l'exemplaire observé à Villefranche-sur-Mer. Pour les deux autres groupes d'ateliers producteurs, à savoir Barcelone et Pise, il s'agit principalement de faïence de Pise, représentée dès la fin du XIII^e siècle, et plus tardivement de faïence de Barcelone qui n'apparaît qu'à partir du XV^e siècle (fig. 6). Les céramiques originaires de ces centres de productions ont, à la fin de l'époque médiévale, une diffusion à courte distance à l'échelle du petit cabotage.

Les importations de céramique à Girolata à l'époque moderne

Comme à Villefranche-sur-Mer, des productions de Pise et de Barcelone se rencontrent à partir du XV^e siècle; leur présence se perpétue au XVI^e siècle et

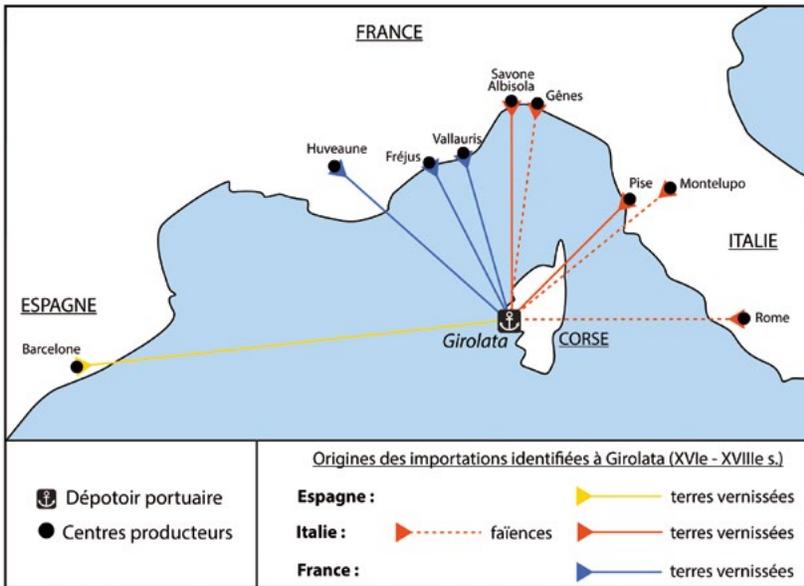


Fig. 7. Origine des principales productions céramiques identifiées à Girolata pour l'époque moderne (xvi^e-xviii^e s.)

s'étire jusqu'au xviii^e siècle. Gênes est représentée par l'importation de faïences et Pisa, contrairement à la fin de l'époque médiévale, par l'importation de terres vernissées. Entre le xvi^e et le xviii^e siècle, on constate également l'arrivée de céramiques originaires d'autres centres, toujours situés dans la péninsule italienne, avec de nouveaux apports français, principalement provençaux. De nouvelles catégories italiennes ont été identifiées : elles sont originaires pour les terres vernissées de Savone-Albisola, et pour les faïences de Montelupo Fiorentino et de Rome. Les importations ibériques restent toujours des produits de Barcelone et sont uniquement représentées par des terres vernissées associées aux produits provençaux. La Provence fournit à partir du xvi^e siècle des vaiselles vernissées originaires de Fréjus et de la vallée de l'Huveaune, ainsi que de la vaisselle culinaire de Biot/Vallauris. Mais, à Girolata, les seules faïences identifiées sont originaires de la péninsule italienne, ou constituées par quelques céramiques locales modelées²⁴.

24 Les céramiques sont dites modelées quand leur façonnage est uniquement réalisé à la main en opposition à un façonnage réalisé au tour. En Corse, elles sont produites dès le Moyen Âge dans la partie nord de l'île, mais ne semblent pas être exportées au-delà. Leurs datations qui ne sont pas encore précisées, s'étendent de la fin de l'époque médiévale jusqu'à l'époque contemporaine ; par conséquent, elles ne sont pas intégrées au bilan des productions céramiques datées entre le xiv^e et le xviii^e siècle. À ce propos voir notamment : Daniel Istria, « Les céramiques modelées produites en Corse entre le xiii^e et le xvi^e siècle », *Patrimoine d'une île, patrimoni u isulanu*, Ajaccio, Société archéologique de la Corse-du-Sud, 1995, p. 79-89 et Henri Marchesi, « La céramique du xvi^e siècle en Corse : apports de la fouille du bastion Saint-Georges à Algajola », *ibid.*, p. 55-69.

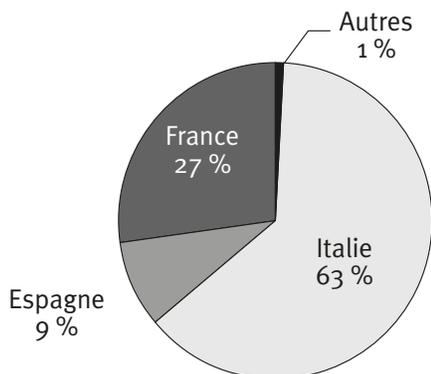


Schéma 2. Répartition en pourcentages des origines géographiques des céramiques découvertes à Girolata

218

Sur l'ensemble du mobilier analysé, on note des variations importantes dans les pourcentages de représentation des productions identifiées entre le XIV^e et le XVIII^e siècle. On relève encore une fois l'apport majeur de l'Italie qui représente 63 % des importations (schéma 2). Toutefois, à Girolata les produits provençaux atteignent 27 % de l'ensemble du corpus, tandis que ceux provenant de la péninsule Ibérique sont nettement moins présents, avec seulement 9 % du corpus. Au sein de cet ensemble, les grands groupes de céramiques se répartissent entre trois catégories majeures : la plus importante correspond aux terres vernissées pisanes qui forment 30 % du mobilier analysé, suivies des faïences ligures avec 21 %, puis des céramiques culinaires de Vallauris avec 9 %.

Un vaisselier de bord au gré des escales

Le vaisselier de bord est propre à chaque navire, à chaque route maritime empruntée, et il est adapté à l'importance numérique de l'équipage. Ces facteurs rendent difficile la détermination des types d'objets en usage à bord en fonction de l'embarcation. Pour interpréter les éléments qui composent le vaisselier céramique, et à défaut de sources écrites qui se rapportent à leur usage, on peut se fonder sur la morphologie des objets et les traces d'utilisation, quand celles-ci sont conservées. En effet, les consommateurs employaient une gamme diversifiée matérialisée par les importations ; c'étaient des objets généralement peu coûteux, qui pouvaient facilement être remplacés.

Le transport et le stockage

Plusieurs objets céramiques sont dédiés au transport et au stockage, que ce soit pour les besoins du bord ou pour des produits destinés au commerce. La terre cuite paraît en effet privilégiée pour le transport à longue et courte distance de denrées



Fig. 8. Jarre catalane à fond plat, fin du XIII^e-début du XIV^e siècle (Villefranche).
Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

et de liquides destinés aussi bien à être commercialisés que consommés à bord. À titre d'exemple, l'épave *Sorres X*, naufragée dans la seconde moitié du XIV^e siècle²⁵, contenait à son bord dix jarres probablement valenciennes, d'une capacité de 30 litres chacune, contenant du thon conservé soit dans de l'huile, soit en salaison. Malgré leur emploi marchand, ce type de produit était aussi embarqué pour les besoins alimentaires durant la navigation. Nous retrouvons au sein des corpus de Villefranche-sur-Mer et de Girolata des jarres, généralement constituées de glaçure interne, qui sont principalement originaires d'Espagne, et dans une moindre mesure d'Italie. Il est intéressant de relever qu'au sein des séquences chronologiques concernées, à savoir entre le XIII^e et le XVII^e siècle, les péninsules ibérique et italienne produisent en grande quantité de la céramique dont on retrouve les attestations matérielles sur les épaves et dans les mouillages. La première exporte des formes diversifiées pour l'usage de la table et de la cuisine, tandis que la seconde exporte en masse de grandes séries de formes principalement destinées à la table. La présence marginale de contenant pour les liquides et les denrées laisse ainsi envisager un approvisionnement sur les lieux de production à la fois du contenu et du contenant.

Pour l'époque médiévale, à Villefranche-sur-Mer, la plus ancienne pièce qui peut être datée entre 1261 et 1314, nous vient de Catalogne. Il s'agit d'une jarre destinée au transport maritime²⁶ (fig. 8) dont un second exemplaire a été mis au

25 Xavier Nieto *et al.* « Les Sorres X : un vaixell medieval al Canal Olímpic de Rem (Castelldefels, Baix llobregat) », *Memòries d'intervencions arqueològiques a Catalunya*, vol. 1, Barcelona, 1992, p. 120.

26 Les profils sont à l'échelle d'un tiers.

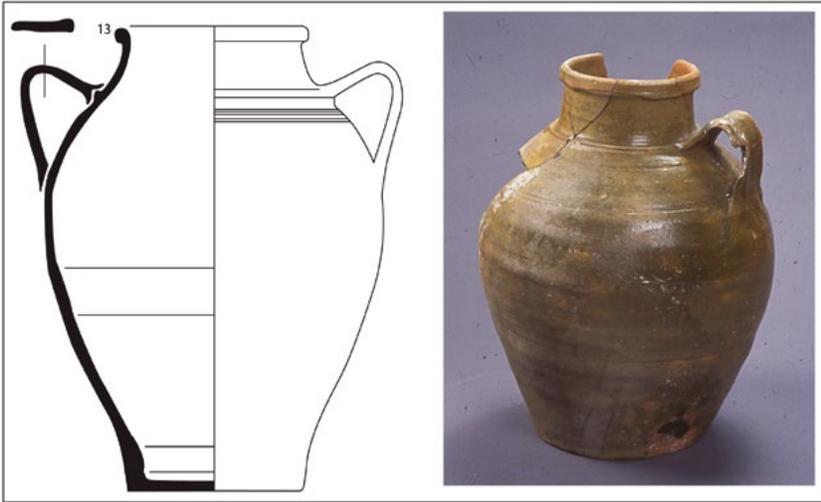


Fig. 9. Jarre ligure destinée au transport de l'huile d'olive, xv^e siècle (Villefranche / Girolata).
Cliché : LA3M-CNRS. Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

jour sur l'épave *Culip VI*²⁷. Sa découverte à Villefranche-sur-Mer matérialise la reprise ou l'existence de liaisons maritimes régulières au xiii^e siècle²⁸. Au xv^e siècle, nous retrouvons des jarres génoises pour le transport et le stockage de l'huile d'olive en mer (fig. 9), comme le précise au xv^e siècle l'inventaire d'une galère qui fait état dans son équipement d'une « *gerlam pro oleo*²⁹ ». Leur découverte dans les mouillages de Villefranche-sur-Mer, de Girolata, ou encore à Brégançon, dans le Var, atteste de leur diffusion à l'échelle de la Méditerranée nord-occidentale ; de plus, leur présence sur les épaves de *Cavalaire I*³⁰ et de *Varazze*³¹, en confirme l'emploi à bord des caboteurs.

Les jarres andalouses connaissent pour leur part une très grande diffusion, dont les plus importants témoignages sont datés du xvii^e siècle (fig. 10). Produites dès le xv^e siècle, elles ont été largement diffusées depuis la Méditerranée vers l'Atlantique et la Caraïbe, mais aussi utilisées à bord des navires méditerranéens

27 Xavier Nieto, Xavier Raurich *et al.*, « Excavacions arqueològiques subaquàtiques a cala culip 2. Culip VI », *Monografies del Cascà, Museu d'Arqueologia de Catalunya*, Girona, Centre d'Arqueologia Subaquàtiques de Catalunya, vol. 1, 1998, fig. 29, p. 56.

28 M. Tranchant, « Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages », art. cit., p. 18.

29 Extrait de l'inventaire du 10 décembre 1434 d'une galère ducale tirée à terre à Villefranche-sur-Mer. Archives de la Cour des comptes, *conti delle galere e fortificazioni, mazzo 1*, d'après E. Caïs de Pierlas, *La Ville de Nice pendant le premier siècle de la domination des princes de Savoie*, Turin, Bocca Frères, 1898, p. 558.

30 Henri Amouric, Florence Richez, Lucy Vallauri, *Vingt mille pots sous les mers*, Aix-en-Provence, Édusud, 1999, fig. 104, p. 52.

31 G. P. Martino, C. Bracco, « Il leudo del mercante », *Archeologia Postmedievale*, vol. 3, 1999, Tav. V, VII et VIII, p. 220-221.

à l'image du mobilier de *La Sainte-Dorothea*³² naufragée en 1693 dans la rade de Villefranche-sur-Mer. Surtout employées comme emballage pour les produits andalous³³, elles sont par conséquent fréquemment retrouvées sur les routes maritimes empruntées par les flottes espagnoles. Il est étonnant de constater que les jarres de Biot, dont l'emploi massif n'est plus à démontrer³⁴, restent absentes des dépotoirs portuaires. Résistantes et de grande capacité, elles sont réservées à l'eau des officiers. Ainsi, une ou deux pièces pourvoient assez bien à cet usage, celle de l'équipage voyageant pour sa part en barils. Très appréciées depuis le XVIII^e siècle pour la conservation de l'eau douce, elles ont fait l'objet d'un commerce par la voie maritime comme l'illustre matériellement la cargaison de l'épave *Port Man* I³⁵, et comme le suggèrent les célèbres tableaux de Joseph Vernet datés de 1754 et 1755³⁶. Elles sont aussi attestées en tant qu'objet utilitaire à bord des épaves de la *Chrétienne K*³⁷, *Isleos de Santa Catalina*³⁸ et de *La Lune*³⁹.

Pour les contenants plus petits, des cruches, des pichets et des bouteilles à passants⁴⁰ sont aussi attestés (fig. 11). Liés au service et au stockage des liquides

- 32 Patrice Pomey, Luc Long, Michel L'Hour, Hélène Bernard, Florence Richez, « Rade de Villefranche-sur-Mer, épave de la Sainte-Dorothea », *Gallia information : recherches sous-marines*, 1992, n° 1, p. 56.
- 33 Fernando Amores Carredano, Nieves Chisvert Jimenez, « Una primera tipologia de la cerámica común bajomedieval y moderna Sevillana (ss. xv-xvii) », *V^e colloque international de la céramique médiévale en Méditerranée occidentale*, Rabat, Institut national des sciences de l'archéologie et du patrimoine, 1991, vol. 5, p. 305-315.
- 34 Étienne-Nicolas Blondeau, Honoré-Sébastien Val Du Clairbois, *Encyclopédie méthodique. Marine : dédiée et présentée à Monseigneur le Maréchal de Castries, ministre et secrétaire d'État au Département de la marine*, t. 1, Paris, Chez Panckoucke, 1783-1787, p. 550 : « grands vaisseaux de terre recuite et vernissée, qui se fabriquent aux environs de Marseille, & dans lesquels on conserve l'eau pour les officiers, lorsqu'on est en mer ». Voir aussi : A.N. Marine C4/171 et Henri Amouric, Laurence Argueyrolle et Lucy Vallauri, *Biot. Jarres, terrailles et fontaines, XVI^e-XX^e siècle*, Biot, Association Arezzo, 2006, p. 124 : « Les vases de terre vernissée de toutes sortes de formes qui s'y fabriquent lui donnent quelque réputation. On y fait des jarres de différentes grandeurs, on s'en sert à mettre de l'eau tant à terre qu'à la mer, on y met aussi de l'huile et de la farine qu'on envoie aux isles de l'Amérique. Elle se conserve beaucoup mieux dans ces jarres que dans des barils », p. 60.
- 35 Luc Long, Giuliano Volpe, Sabrina Marlier, « Épave de Port Man 1 (île de Port-Cros) », *Bilan scientifique 2000*, Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines, Ministère de la Culture et de la Communication, 2000, vol. 26, p. 74-76.
- 36 On pense notamment à deux œuvres conservées au Musée National de la Marine intitulées « L'intérieur du port de Marseille, vu du Pavillon de l'horloge du Parc » (n° inv. 8294, réf. MnM5 OA 31) et « Le Port vieux de Toulon » (n° inv. 8298, réf. MnM5 OA 1D).
- 37 Anne Lopez, Jean-Pierre Joncheray, Christopher Brandon, « L'épave post-médiévale *Chrétienne K* », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, 1994, vol. 12, p. 113-131.
- 38 Juan Bravo Pérez, Juan Antonio Bravo Soto, « El pecio Isleos de Santa Catalina : un naufragio del siglo xvii en Ceuta », dans D. Bernarl (dir.), *Juan Bravo y la arqueología subacuática en Ceuta. Un homenaje a la perseverancia*, Ceuta, Instituti de Estudios Ceutís, 2004, p. 407-426.
- 39 M. L'Hour (dir.), *La Lune (1664) : un naufrage en rade de Toulon*, Rapport d'expertise, DRASSM, 2012, p. 41.
- 40 Les bouteilles à passant, généralement glaçurées, sont munies de quatre anses horizontales de suspension et d'un goulot étroit.

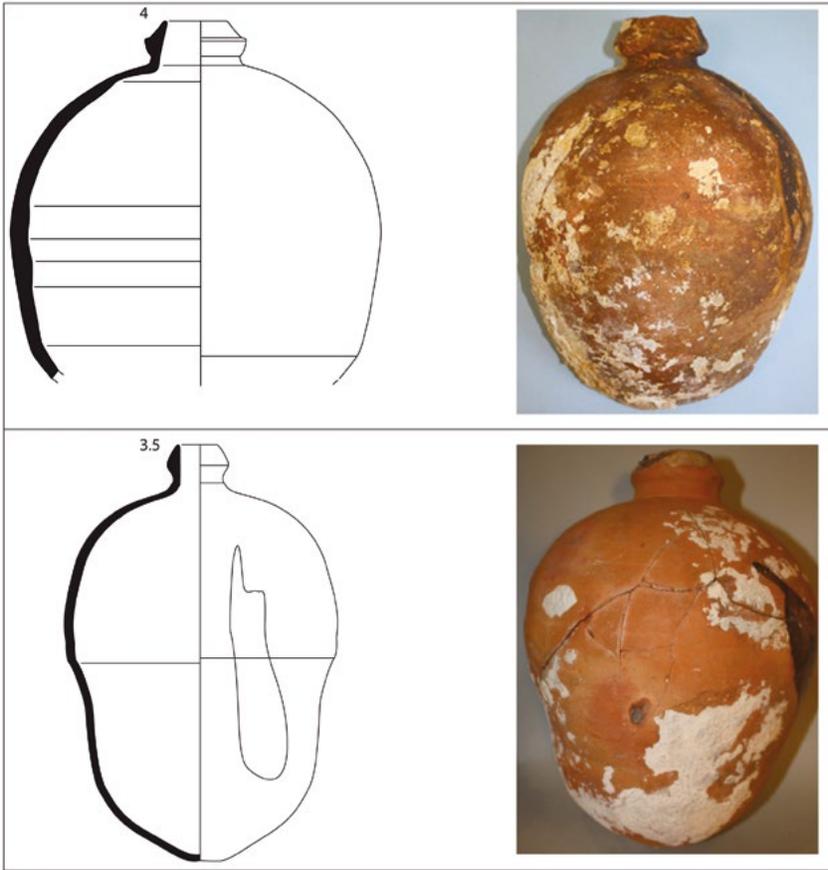


Fig. 10. Jarre à huile andalouse, 1629-1693 (Villefranche). Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

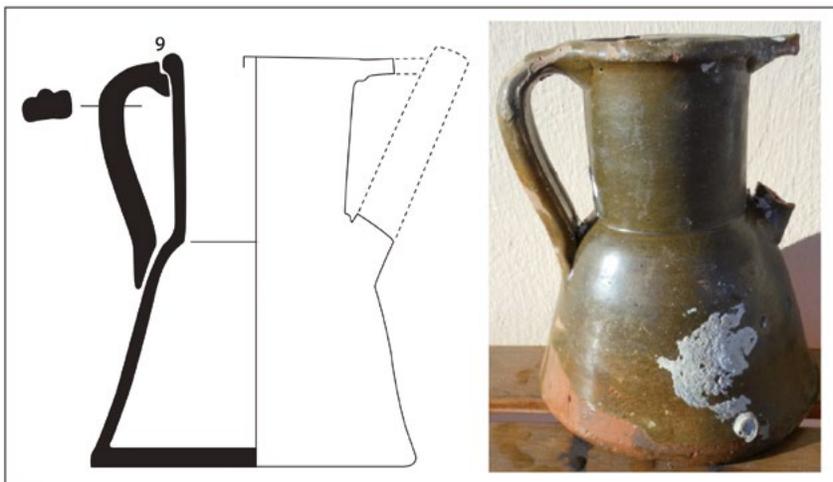


Fig. 11. Exemple de pichet catalan dit « de barque », fin XVI^e-XVII^e siècle (Villefranche).
Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

tels que le vin, l'eau-de-vie, l'eau ou encore l'huile, ces contenants de petite capacité sont majoritairement originaires de Catalogne, de Toscane et de Provence, et n'apparaissent réellement qu'à partir du xvii^e siècle.

La cuisine et la préparation des aliments

Les céramiques culinaires regroupent essentiellement des terres vernissées à l'aspect « rustique ». La forme du récipient utilisé pour accommoder les aliments embarqués dépend du mode de cuisson, des produits préparés, et doit répondre aux contraintes du bord, notamment à celles des espaces dédiés à la cuisine qui varient selon les types de navires. Le vaisselier est adapté selon leur dimension, leur équipement et l'importance quantitative de l'équipage. L'espace dédié à la cuisine, antérieurement placé à l'arrière⁴¹, est à la fin du Moyen Âge à l'avant des navires marchands. D'après les observations menées sur l'épave du Finistère *Aber Wrac'h 1*, datée du xv^e siècle, un simple foyer était aménagé sur le pont supérieur⁴². Le *Nouveau glossaire nautique* d'Augustin Jal précise au sujet des navires militaires que le foyer, dit aussi « fougou », est aménagé sur le pont près du mâts de misaine ou à bâbord au niveau du huitième banc d'une galère⁴³. Tel que nous le décrit le frère Félix Fabri au xv^e siècle, le foyer, qui permet aux galériens de préparer eux-mêmes leur repas, se situe à l'intérieur de la cabine de poupe derrière deux bancs⁴⁴, tandis que les patrons ont une cuisine aménagée dans un petit réduit à l'arrière. Entre la fin du xvii^e et le xviii^e siècle⁴⁵, le foyer semble disparaître par l'apparition d'une division sociale et d'une hiérarchie à bord. Une seule cuisine est aménagée, puis deux, voire trois, qui sont réservées au service du capitaine, des officiers et de l'équipage. D'une manière générale, cependant, la règle est qu'une seule cuisine serve pour l'ensemble de l'équipage et le corps des officiers.

Au regard de la vaisselle culinaire réservée à un usage probablement collectif, on constate la prédominance des productions catalanes, qui se trouvent sous plusieurs formes, à l'inverse de celles originaires de Provence ou d'Italie. Cette observation trouve un écho dans les usages culinaires à bord des vaisseaux espagnols comme

41 Piero Alfredo Gianfrotta, Xavier Nieto, Patrice Pomey, A. Tchernia (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Édisud, Aix-en-Provence, 1997, p. 206, voir notamment le cas de l'épave tardo-antique *Yassi Ada*.

42 Michel L'Hour, Élisabeth Veyrat, « A mid-15th century clinker boat of the north coast of France, the Aber Wrac'h 1 wreck: A preliminary report », *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 18-4, 1989, p. 285-298. Voir ci-dessus la contribution d'Alexandra Grille, « L'épave de l'Aber Wrach 1: entre tradition (maquette) et innovation (3D) », p. 181-193.

43 A. Jal, *Nouveau glossaire nautique*, La Haye/Paris, Centre national de la recherche scientifique/Mouton, 1970, vol. 1, p. 166.

44 J. Meyers et N. Chareyron, *Les Errances de Frère Félix*, op. cit., p. 155 : « Extra habitationem puppis post duo transtra ad latus dextrum est coquina [...] ».

45 Georges Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Michel Soly, Paris, 1667, p. 706 ; E.-N. Blondeau, H.-S. Vial Du Clairbois, *Encyclopédie méthodique. Marine*, op. cit.

le rapporte le Père Labat en 1701 lors de son voyage : « On faisait la cuisine sur le pont, à peu près comme dans les galères, excepté que c'était entre le grand mât et la misaine. Je crois pourtant que quand ils étaient en route ils la faisaient sous le gaillard d'avant. Tous ceux de l'équipage y ont leur pignate⁴⁶ en particulier⁴⁷ ».

De plus, aux côtés de chaudrons en cuivre, la typologie des céramiques comprend principalement des réchauds, pour cuire ou réchauffer des aliments dans des assiettes creuses ou des coupes, ainsi que des toupins et des marmites à deux ou quatre anses aux contenances variables. Certaines d'entre elles présentent également un fond bombé qui évoque soit la suspension de l'objet permettant de composer avec le roulis du navire, soit son positionnement à même le foyer, ou sur un trépied. Tandis que la plupart des exemplaires ont un bord droit incliné, certains présentent des bords en gouttière, ce qui confirme l'emploi de couvercles, pour une cuisson peut-être à l'étouffée (fig. 12). Des couvercles ont pu être également employés comme couvre-feu, ce qui était usuel sur les bateaux médiévaux en mer du Nord, comme l'a observé Frédéric Hocker avec l'exemple de Kolding⁴⁸. Enfin, les formes des marmites du XVII^e siècle semblent se normaliser au siècle suivant, devenant plus hautes et à bord droit. À cette période, les terres à feu catalanes, si répandues durant le XVII^e siècle, régressent au profit de celles produites en Provence. Ainsi, d'après les types d'aliments embarqués et leur mode de préparation, en bouillie ou encore en potage, on peut penser que les marmites et les pots sont les objets les plus adaptés aux pratiques alimentaires en mer.

Le vaisselier à usage d'une personne ou d'un groupe

La découverte de plusieurs marques incisées sur de nombreuses formes ouvertes du type coupe, écuelle, assiette et plat renvoie directement à l'appropriation de l'objet par un ou plusieurs membres de l'équipage. Les gravures observées sont réalisées manuellement après cuisson. Elles sont généralement apposées à l'extérieur, sous le pied ou la panse, et se présentent sous de multiples formes. Cette pratique n'est pas récente ; elle peut répondre dans certains cas à un besoin commercial existant depuis l'Antiquité, et qui se perpétue. De même, un autre emploi des marques est documenté par les sources écrites et concerne les pratiques douanières de Villefranche-sur-Mer. Associées au contrôle du droit de sortie des marchandises, mis en place à partir de 1720, des marques permettaient en effet de préciser le

⁴⁶ Terme d'origine italienne qui désigne un récipient de cuisine en terre, généralement une marmite, une casserole ou une chaudière. Le terme *pignate* est également employé dans la marine au sens de chaudière.

⁴⁷ Jean-Baptiste Labat, *Voyages aux îles. Chronique aventureuse des Caraïbes 1693-1705*, éd. établie et présentée par Michel Le Bris, Paris, Phébus libretto, 1993, p. 354.

⁴⁸ F. Hocker, « À la découverte des cogues. L'exemple de Kolding », *Histoire médiévale*, vol. 6, 2004, p. 22-25.

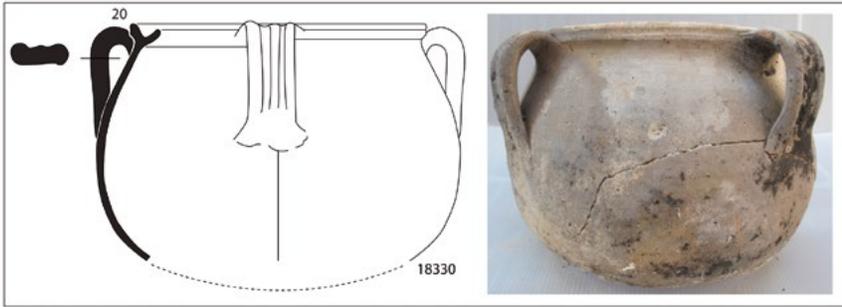


Fig. 12. Marmite de Biot à bord en gouttière et fond bombé, XVI^e-début XVII^e siècle (Girolata).

Cliché : F. Richez – DRASSM. Dessin et vectorisation : G. Dieulefiet

lieu d'origine ou de valider le contrôle et l'acquittement du droit de sortie d'un lot dans le cas d'une réexportation⁴⁹. Même si nous n'avons pas actuellement d'attestation matérielle de ce contrôle douanier, les marques repérées sur le corpus de Villefranche-sur-Mer sont apposées sur des céramique datées entre le XVI^e et le XVII^e siècle. Leur appartenance à des périodes antérieures à celle de l'établissement d'une réglementation sur le droit de sortie peut confirmer l'hypothèse de signes d'appropriations plutôt que de marques commerciales. Observée dans les sociétés qui évoluent dans un milieu de promiscuité, cette pratique apparaît logiquement à bord des navires comme l'atteste dès l'Antiquité la découverte par Jean-Pierre Joncheray⁵⁰ de *graffiti* de croix et d'initiales sur des coupes et des plats du vaisselier de bord de l'épave *Dramont D* à Saint-Raphaël. Au XIII^e siècle, l'épave du *Novy Svet* en Crimée contenait pas moins de 25 coupes présentant toutes des gravures réalisées après cuisson que Iana Morozova⁵¹ rattache à des effets personnels plutôt qu'à des marchandises à destination commerciale. Pour l'époque moderne, des marques d'appropriations ont été relevées sur du mobilier de bord de la *Lomellina*, de la *Natière 2*, ainsi que du *San Diego*, naufragé en 1600 aux Philippines. Dans le cas de la *Lomellina*⁵² il s'agit d'une croix sur le fond d'une écuelle, d'une forme géométrique sur le fond d'une cruche, et d'initiales gravées dans le cas de la *Natière 2*⁵³ et du

49 M. Bottin, « Port-Franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 18, 1979, p. 37-49.

50 J.-P. Joncheray, « Céramique arétine de l'épave D du cap Dramont (Saint-Raphaël) », *Revue archéologique de Narbonnaise*, vol. 6, 1973, p. 275-284.

51 Iana Morozova, « Graffiti on the Italian ware from the medieval *Novy Svet* shipwreck in the Black Sea, Crimea », *Atti del IX Convegno internazionale sulla ceramica medievale nel mediterraneo*, vol. 9, 2012, p. 151-157.

52 Ghislaine Thirion, *La céramique de l'épave de Villefranche-sur-Mer*, mémoire de maîtrise de l'université Aix-Marseille, 1987, p. 102.

53 M. L'Hour, E. Veyrat, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo. L'épave de la Natière 1, bilan intermédiaire*, Rapport d'opération, DRASSM, Ministère de la Culture et de la Communication, vol. 5, 2004, p. 130, fig. 58.

*San Diego*⁵⁴. Sur ce dernier, les lettres AB gravées après cuisson sur une jarre sont identiques à celles observées sur le marli⁵⁵ d'une assiette en argent, qui caractérise la possession de plusieurs objets par un membre d'équipage. L'interprétation des *graffiti* reste délicate au regard de l'emploi de symboles universels. Cependant, ils représentent un témoignage sur le quotidien d'une profession et font écho à certaines marques lapidaires dans la construction médiévale⁵⁶, ou encore sur des tuiles⁵⁷. Dans le corpus de Villefranche-sur-Mer et de Girolata, les *graffiti* ne semblent pas appartenir à la même main et sont associés à différents types de céramiques. Seule la représentation schématique d'un sablier a été repérée à plusieurs reprises, mais toujours sur des productions différentes (fig. 13). Même si cette observation peut être un cas isolé, cela laisse envisager que nous sommes vraisemblablement en présence de marques d'appropriation de plusieurs objets par une personne ou par un petit groupe d'individus qui aurait choisi un symbole distinctif.

Dans les dépotoirs portuaires de Villefranche-sur-Mer et Girolata, jusqu'au XVI^e siècle nous n'avons que très peu d'exemplaires de cruches ou de pichets. Les formes fermées ne sont représentées de manière plus constante qu'à partir du XVI^e siècle, époque pour laquelle on peut observer une diversité de formes, mais aussi de revêtements, aussi bien à glaçure stannifère qu'à glaçure plombifère. La taille réduite des céramiques destinées au service des liquides semble évoquer un usage individuel plutôt que collectif. Sur l'ensemble des formes fermées, une constante est manifeste, et ce jusqu'au XVII^e siècle : les pieds sont larges et reposent sur une base plane, peut-être pour un meilleur maintien dans les conditions du bord. Les formes fermées restent cependant peu représentées à l'inverse des formes ouvertes très présentes aussi bien sur les sites d'épaves que dans les zones de mouillage, notamment les écuelles. Les petites écuelles à deux anses, originaires de Savone, appellent d'autres hypothèses : elles semblent correspondre au service des liquides, car elles sont trop petites pour accueillir un repas, mais plus adaptées pour boire du vin, de l'eau ou de l'eau-de-vie. Parallèlement, le choix d'embarquer des formes plus larges incite à penser à un double emploi, à la fois pour boire et pour manger. Pour la prise des repas, la forme de coupe semble avoir été privilégiée au regard de leur présence systématique (fig. 14).

54 Marie-France Dupoizat, « Les jarres asiatiques en grès », dans *Le San Diego. Un trésor sous la mer*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1994, p. 222-255.

55 Terme qui désigne le bord intérieur d'un plat ou d'une assiette.

56 Andréas Hartmann-Virnich, Yves Esquieu, « Les signes lapidaires dans la construction médiévale : études de cas et problèmes de méthode », *Bulletin monumental*, vol. 165, 4, 2007, p. 331-358. À ne pas confondre avec les marques dites de « tâcherons ».

57 Henri Amouric, Lucy Vallauri, Jean-Louis Vayssettes, *Poteries d'eaux. Les eaux de la terre, du corps et du ciel*, Aubagne, Lucie Édition, 2008, p. 352.

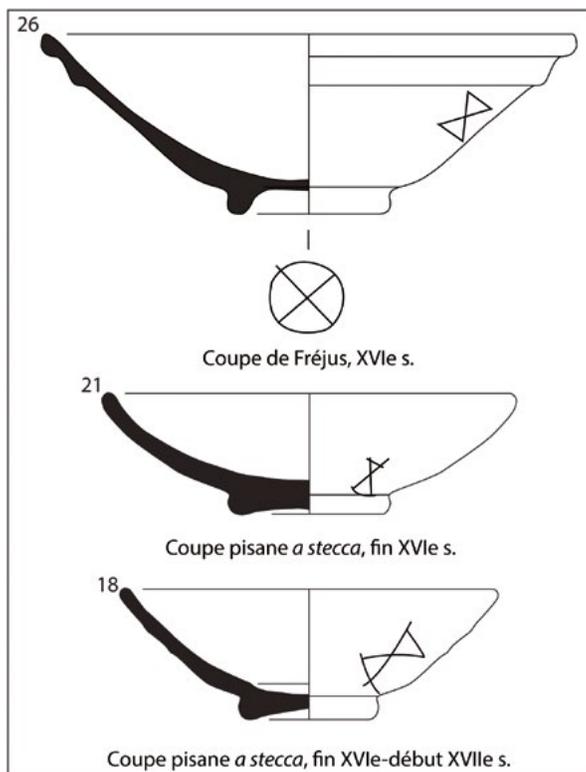


Fig. 13. Graffiti similaires présents sur des coupes aux formes et productions différentes, secteur des Deux-Rubes (Villefranche). Dessin et vectorisation : G. Dieulefet



Fig. 14. Coupe *graffita monochroma* de Savone/Albisola, vers 1502 (Girolata).
Cliché : T. Seguin-DRASSM

Le vaisselier est complété par des assiettes, souvent creuses, qui en sont une forme évoluée. On retrouve également une série de plats et de grandes coupes que l'on peut associer avec prudence au service des repas à travers deux exemples.

Le premier est rapporté par le frère Félix en ces termes : « *Galeoti in suis transtris comedunt trini et trini, et per se sibi praeeparant [...]*⁵⁸ » qui précise donc que les galériens mangent par « plats » et par groupe de trois. Le second est constitué par les pratiques de la Marine française où la distribution des repas se fait aussi par « plat de l'équipage », réparti selon les grades, les spécialités et les fonctions⁵⁹. Ce « plat de l'équipage » correspond alors à un nombre de sept rations décrit par Nicolas Aubin en 1702 dans son *Dictionnaire de Marine*. Il se compose « soit de chair, soit de poisson, ou de légumes, pour nourrir sept hommes qui mangent ensemble, chaque plat de l'équipage étant pour sept hommes⁶⁰ ». Ces récipients sont dits aussi « gamelles⁶¹ » plates ou creuses, qui peuvent faire écho à la définition de Nicolas Aubin : « une jatte ou plat de bois profond & sans bord, dans lequel on met le potage, ou ce qui est destiné pour le repas de chaque plat des gens de l'équipage⁶² ». Ces éléments autorisent à penser que les formes de plats ou de grandes coupes découvertes dans les dépotoirs portuaires peuvent correspondre « au plat d'équipage » dans la marine militaire. Celles-ci revêtent dès lors un caractère collectif pour de petits groupes de personnes, à savoir trois ou sept, selon l'importance de l'équipage, tandis que les autres formes, de moindre contenance, restent réservées à un usage individuel.

228

Il faut relever également la présence d'une série dite « plat d'équipage⁶³ » produite dans les ateliers de l'Huveaune. Sans pouvoir préciser son lien avec les pratiques maritimes, elle pourrait toutefois résulter soit d'une fabrication qui est employée à bord, car elle répond à des besoins spécifiques, soit du résultat d'une demande particulière qui a contribué à leur production. La spécialisation de certains ateliers et la nature des repas pourraient ainsi avoir conditionné le

58 « *Les galériens mangent trois par trois sur leur bancs et préparent eux-mêmes leur repas[...]* », F. Fabri, *Les Errances de Frère Félix*, op. cit., p. 177.

59 Lucien Fournier, *L'Alimentation des équipages dans la marine. Esquisse historique*, La Rochelle, La Découverte, 2007, p. 109.

60 Nicolas Aubin, *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale, avec les règles et proportions qui doivent y être observées*, Amsterdam, chez Pierre Brunel, 1702, p. 622.

61 J.-B. Labat, *Voyages aux Îles*, op. cit., p. 354 : « Car les matelots, qu'on appelait *Signores marineros*, *los Signores soldados*, sont des gens de trop de distinction pour être nourris à la gamelle comme les nôtres ».

62 N. Aubin, *Dictionnaire de Marine...*, op. cit., p. 454.

63 L'emploi du terme « Plat d'équipage » est repris au cours du XIX^e siècle par la manufacture de Joseph Arnaud fils : H. Amouric (dir.) et al., *Projet collectif de recherche interrégional : Poterie des îles françaises de l'Amérique, productions locales et importées, XVII^e-XX^e siècle*, Rapport d'activité 2011, SRA Martinique, p. 127.



Fig. 15. Empilement de vaisselle, épave de La Lune, 1664. Fouille : M. L'Hour – DRASSM

choix de certaines céramiques adaptées aux usages des équipages. Le nombre important d'hommes à bord entraîne également la présence importante de vaisselle, qu'elle soit employée par un ou par plusieurs individus. Dans le cas de la Marine française, ce constat est conforté, à l'heure actuelle, par l'analyse d'un premier échantillon de matériel de l'épave de *La Lune*⁶⁴ lequel comprend des écuelles à oreilles quadrilobées, des tasses à deux anses, et une assiette⁶⁵, prélevées dans des empilements de vaisselle encore *in situ* (fig. 15).

Contrairement aux nombreuses attestations matérielles découvertes sur les sites archéologiques immergés, rares sont les sources écrites qui mentionnent les objets en terre qui n'appartiennent pas à la dotation du bord. De plus, la céramique n'apparaît que de manière très succincte, à l'inverse du mobilier en bois et surtout en métal, comme l'étain, le cuivre ou l'argent. Aussi, son étude permet-elle de mettre en lumière, parallèlement à une culture matérielle maritime, l'existence d'une économie informelle. Au-delà d'approches spécifiques, l'étude archéologique des mouillages, est en pleine évolution ; elle se dote progressivement d'une méthodologie adaptée à ce cadre d'analyse à la fois complexe et riche de renseignements pour servir une histoire maritime commune.

64 M. L'Hour, *La Lune (1664)*, *op. cit.*

65 Nous tenons particulièrement à remercier M. L'Hour et F. Richez pour nous avoir confié l'étude du mobilier dans le cadre de notre recherche doctorale.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Ce numéro, très richement illustré, présente un dossier intitulé « Les nouveaux enjeux de l'archéologie maritime », dont les découvertes apportent beaucoup : comment, par exemple, ne pas être sensible aux conséquences du débarquement allié de 1944 ? C'est une discipline très proche de l'histoire par ses centres d'intérêt mais également très différente par ses démarches et parfois par son vocabulaire : un glossaire d'archéologie marine et sous-marine très fourni figure donc dans ce numéro.

Ce dossier est d'abord centré sur « les nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine », autour de l'étude des changements côtiers d'un côté, de la prospection et de l'étude des épaves à grande profondeur de l'autre. À partir du chantier-laboratoire du vaisseau *La Lune*, qui appartenait à la première Marine de Louis XIV, Michel L'Hour retrace les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français. Les technologies utilisées sont étudiées plus en détail dans la seconde partie du dossier, notamment la photogrammétrie numérique, la réalisation des modèles numériques et plus généralement toutes les possibilités apportées par l'informatique. Enfin, le dossier s'attache à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine, notamment grâce à une recherche aux résultats spectaculaires de Jerzy Gawronski, qui étudie la cargaison et les structures de l'*Amsterdam*, vaisseau hollandais qui s'échoua en 1749 ; ses recherches débouchent en effet sur l'économie et « la production urbaine » de la ville d'Amsterdam à cette époque.

Le caractère novateur du dossier est tout aussi évident grâce aux présentations de leurs recherches par sept doctorants, dont les thèses sont en cours, et par le contenu des *varia*. Dans le premier cas, on voit à la fois la diversité des sujets retenus puisque nous allons de l'archéologie côtière à l'utilisation des *U-Boot-Bunker* construits par les Allemands dans nos villes portuaires, en passant par la présence russe dans le Pacifique Sud au tout début du XIX^e siècle. Les problèmes actuels attireront l'attention sur le conflit franco-anglais en mer d'Oman à la fin du XIX^e siècle. Beaucoup de lecteurs, par ailleurs, seront tout à fait intéressés par les conditions de la recreation de l'École navale au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Le numéro rappelle enfin l'œuvre de deux très grands historiens du maritime : Jean Boudriot et Paul Butel.

