



HAL
open science

Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, XVe-XVIIIe siècle

Gaëlle Dieulefet

► **To cite this version:**

Gaëlle Dieulefet. Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, XVe-XVIIIe siècle. *Revue d'histoire maritime*, 2015, Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine, 21, pp.207-229. halshs-01313764

HAL Id: halshs-01313764

<https://shs.hal.science/halshs-01313764>

Submitted on 23 Oct 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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



PUPS

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 21 • 2015/2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économie littorales (XV^e-XXI^e siècle) [n° 17]

Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations [n° 18]

Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle [n° 19]

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir [n° 20]

SÉRIE « 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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015

ISBN : 979-10-231-0502-5

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

PUPS

Maison de la Recherche
Université Paris-Sorbonne
28, rue Serpente
75006 Paris

pups@paris-sorbonne.fr
<<http://pups.paris-sorbonne.fr>>
Tél. (33) 01 53 10 57 60
Fax. (33) 01 53 10 57 66

Avant-propos

Éditorial

Jean-Pierre Poussou

LES
DE L'AR

Les nouveaux enjeux de l'archéologie
Christophe Cérino, Michel L'Hour

LES NOUVELLES

Les apports de l'archéologie sur
Marie-Yvane Daire, Catherine Du
Chloé Martin, Garry Momber, Pa

De la mer à la Lune : la longue
les abysses
Michel L'Hour

Les épaves de la Bataille de l'Ad
patrimoniaux et de valorisation
Christophe Cérino

Retour en Normandie : prospec
immergée de l'Opération Nég
Blair Atcheson, Robert Neyland,

LES NOUVE
DE LA B

Application de la photogrammé
Vincent Dumas, Philippe Groscau

TIME
 & Jean-Pierre Poussou
 1690-vers 1790 [n° 1]
 l'Europe [n° 2-3]
 XVIII^e siècle [n° 4]
 1790 à 2000 [n° 5]
 [n° 6]
 Histoire [n° 7]
 XVIII^e siècles [n° 8]
 dans le Moyen Âge [n° 9]
 essais d'évaluation [n° 10-11]
 le rôle des amiraux [n° 12]
 au XVIII^e siècle [n° 13]
 [n° 14]
 Moyen Âge à nos jours [n° 15]
 [n° 16]
 XVIII^e-XIX^e siècle [n° 17]
 métiers aux représentations [n° 18]
 au début du XIX^e siècle [n° 19]
 une histoire à redécouvrir [n° 20]

HISTOIRE MARITIME»
 de Borda (1733-1799).
 XVIII^e siècle
 bonne, 2015
 (64990 Mouguerre)
 van Dieren

SOMMAIRE

Avant-propos	7
Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	9

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 « <i>Arch-Manche</i> »	
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 <i>Lune</i> : la longue marche des archéologues sous-marins français vers les abysses	
Michel L'Hour	45

Les épaves de la Bataille de l'Atlantique au Pays de Lorient : enjeux scientifiques, patrimoniaux et de valorisation	
Christophe Cérino	67

Retour en Normandie : prospections archéologiques de l' <i>US Navy</i> sur la flotte immergée de l'Opération <i>Neptune</i>	
Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis	85

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
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 xvi ^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
Irina Tsitovitch-Kozlova

La transformation des littoraux du xix^e siècle : problématique.
Pierre Caillosse

La Marine américaine et la réorganisation de la Seconde Guerre mondiale
Raphaël Ramos

Les *U-Boot-Bunker* construits dans l'Atlantique : des lieux aux multiples usages
Jean-Baptiste Blain

L'exploitation des ressources maritimes : les coquillages découverts en Bretagne
Laura Le Goff, Catherine Dupont

« Beaucoup de mal et peu d'honneur » : le commerce de Tripoli (1727-1729)
Pierre Le Bot

« Boutres tricolores, boutres de d'Inde » : le commerce de l'Inde dans le nord de l'océan Indien
Guillemette Crouzet

D'une rive de la rade de Brest à l'autre : une nouvelle Marine
Jean-Marie Kowalski

Jean Boudriot (1921-2015)

Paul Butel (1931-2015)

Entre tradition et innovation : itinéraires de la recherche
Position de thèse de Géraldine Barthe

outils et nouvelles	157
et innovation (3D)	181
ON DE LA RECHERCHE	197
che par l'analyse	207
de la VOC Amsterdam	231
am au XVIII ^e siècle	263
2014 : « Archéologie sous-	267
eaux enjeux de la recherche »	
RECHERCHES	
STOIRE MARITIME	
2014)	
une province maritime	281
et destins de marins	293
les employés de la Compagnie	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 Paris (1806-1893)	
Position de thèse de Géraldine Barron-Fortier	471

v
COMPTES RENDUS

Jean-François Henry, *L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne*..... 477

Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), *Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII^e siècle*..... 479

Christian Borde et Christian Pfister (dir.), *Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*..... 481

Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*..... 484

L'ampleur de ce numéro 21 temps innovant sont le fruit de notre revue – la Fédération d'histoire maritime de Paris-Sorbonne, l'UMR CNRS 8013 – et du soutien de celui-ci, qui est un plaisir de doter ce numéro 21 d'articles riches. Nous lui exprimons nos remerciements pour cette collaboration dont le bénéfice est partagé entre les disciplines, l'histoire maritime et l'histoire navale à remercier nos collègues Patrick Villiers pour avoir pris en charge la traduction universitaire de l'anglais vers le français.

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

Gaëlle Dieulefiet

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. 1 : *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

considération du navire en rade. Les fouilles de la zone de Champs de recherche à Pontivy ont permis de dater de quelques années au prolongement de la zone de mouillages. Cette ouverture a été constatée que récemment, à l'inverse de ce qui se passe sur la façade atlantique que s'esquisse la mise en valeur des sites portuaires par l'archéologie. Les travaux de Loïc Langouet et Patrice Pomey à Solidor, à Saint-Malo¹². Depuis la loi de 1987, depuis les îles de la façade atlantique, les zones de mouillages font l'objet de fouilles. En 1996, des prospections ont été réalisées sur la rade de Villefranche-sur-Mer, un port de commerce d'Ajaccio.

APPROCHE ARCHÉOLOGIQUE D'UN PORT

La formation d'un dépôt sédimentaire régulière de certains mouillages a permis de retrouver des porteurs de multiples chaînes de valeur du commerce que de la circulation des biens maritimes. Lieux de vie et de travail des navires qui venaient de différentes zones de pêche, mais aussi de sites de stockage des traces qui sont principalement

- 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.

- 12 Patrice Pomey et Éric Riech, « L'archéologie sous-marine à Saint-Malo », *Archéologie*, n°1, 1978, p. 29-55.
- 13 Loïc Langouet, Pierre Bataillon, « Le mouillage de Solidor à Saint-Malo : une zone archéologique », *Les Dossiers de l'Archéologie*, n°1, 1978, p. 29-55.
- 14 Patrice Pomey, Luc Longueval, « Les fouilles de Pomègues », *Gallia Informations*, n°1, 1999, p. 12-20, sous la direction de Michel Goury.
- 15 Marie-Pierre Jézégou, « Les fouilles de Villefranche-sur-Mer fait l'objet d'une direction d'Éric Dulière et la fouille de la zone de mouillages », *Archéologie*, n°1, 1999, p. 12-20.
- 16 Hervé Alfonsi, « L'environnement mobilier contemporain et les fouilles de la zone de mouillages », *Archéologie*, n°1, 1999, p. 12-20.
- 17 Franca Cibecchini, Éric Riech, « Les fouilles des épaves Girolata 2 et 3 », *Archéologie*, n°1, 1999, p. 12-20, DRASSM, Ministère de la Culture.

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.

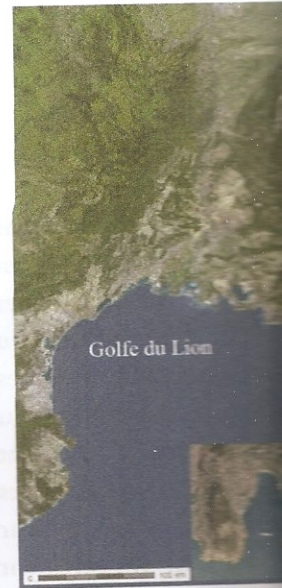


Fig. 1. Localisation de Villefranche-sur-Mer.

et matérielles ainsi que... devient dès lors indispen... archéologiques. De ce... notre attention princip... méditerranéens, à savoir... Girolata, en Corse du s... a été pendant plusieurs... Savoie, et son principa... pour les caboteurs nord...

À Villefranche-sur-M... nord de la rade naturel... ont été repérés grâce à d... au nombre de six, ce s... de la batterie des Deux... quarantaine²⁰. Le mou... blotti au fond d'une ba...

20 À ce jour, le corpus céram... objets.

21 Le corpus de Girolata... prélèvements réalisés l... et 2012, sous la directio... réalisés par des particu...

avire avant le chargement,
s par des actions cumulées
ntation. De plus, plusieurs
icipent à leurs formations
considération. Le dépôt
d'une perte, par exemple
modifié par des dragages
ient d'ajouter celles liées
ore à la morphologie du
tant d'actions qui peuvent
épôts secondaires¹⁸. Aussi,
doit-il être réalisé et, dans
ntification des différentes
ifficulté réside dans le fait
t à des ensembles ouverts
temporaneité est moins
ment dès lors essentielles,
obilier.

ériau céramique est une
résulte, d'une part, de ses
istance au temps et, d'autre
oc par conséquent de son
représente le plus souvent
nt, transporté d'escale en
peut servir également de
r au vaisselier de bord, ou
de céramiques nécessite
de faits historiques et de
ons à bord délimitées par
collective, ou celle d'objet
mations concrètes sur les
logique permet d'enrichir
recherche reste tributaire
et des données recueillies.
e croiser les sources écrites

d'un mobilier résiduel, c'est-à-

gaïses en Atlantique nord et
université de Montréal, 2008,



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.

LA CÉRAMIQUE, UN TÉMOIN DES MÉCANISMES SOCIOÉCONOMIQUES ET CULTURELS

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.

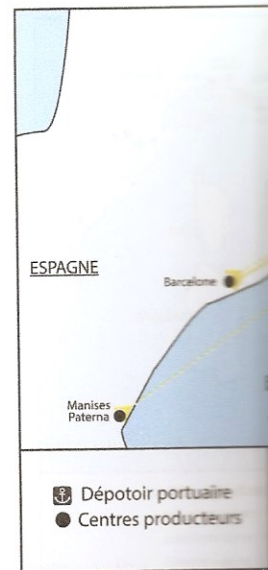


Fig. 2. Origine des principa

Au ^{xiv}e siècle, les terres
Au siècle suivant, s'ajout
de Barcelone. Depuis le
par des faïences. Pour la
Barcelone, de la région
la péninsule italienne de
de Pise. Les seules terres
Barcelone; elles concern
médiévale, les produits
du petit cabotage de par
est différente avec Vale
productions ont une dif
En dehors de ces cent
importée n'a été identi

Les importations de céramique

Au début de l'époque
l'époque médiévale se
Cependant, Gênes imp
d'attrayantes terres ven
l'Andalousie d'où arriv

ouillages, qui est bien
hèque, il est essentiel de
nis au jour et d'effectuer
étant de déterminer des
origine des productions
réaliser une classification
ologies pour obtenir des
faciès archéologiques du
précieuses sur les périodes
trivée, la disparition, ou
céramiques. Elles offrent
s, les céramiques destinées
possible de préciser si leur
l qui n'est que rarement
é et délimite les contours
phique analysé.

des mouillages représente
t de ses variations selon les
-sur-Mer et de Girolata, les
e pour chaque production
quantitative pour une même
tion, il s'agit bien souvent
s variés, dispersées dans la
s autres. De plus, certains
e des traces de réparations,
Cette observation laisse
actions anthropiques qu'à
semblable que les dépôts
illier de bord que par une
ces deux observatoires, les
productions et les périodes
dans un premier temps, sur
portuaires.

IR-MER ET À GIROLATA

l'Époque médiévale

urs italiens et ibériques
ranée nord-occidentale.

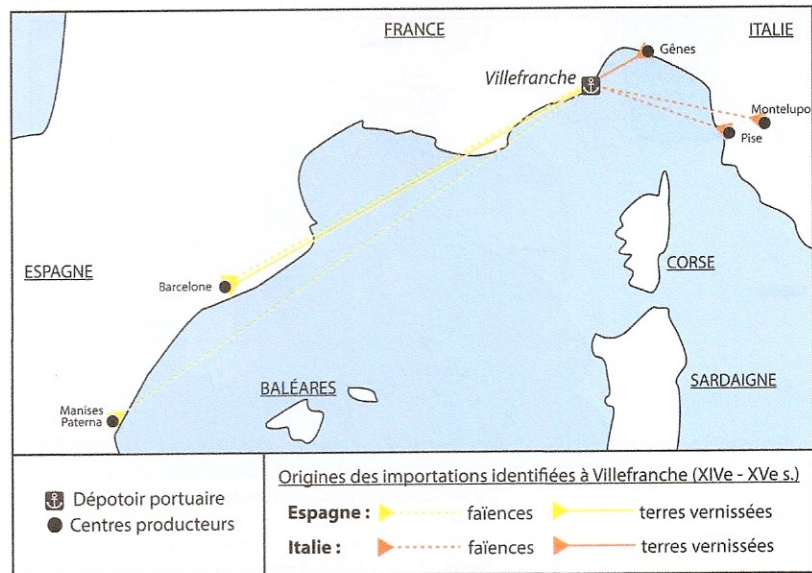


Fig. 2. Origine des principales productions céramiques identifiées à Villefranche-sur-Mer pour l'époque médiévale (XIII^e-XV^e s.)

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,

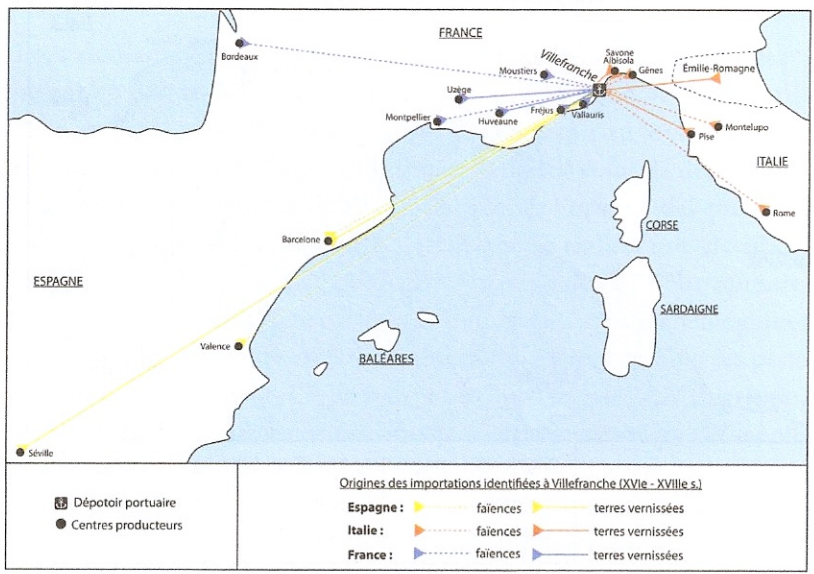


Fig. 3. Origine des principales productions céramiques identifiées à Villefranche-sur-Mer pour l'époque moderne (xvi^e-xviii^e s.)

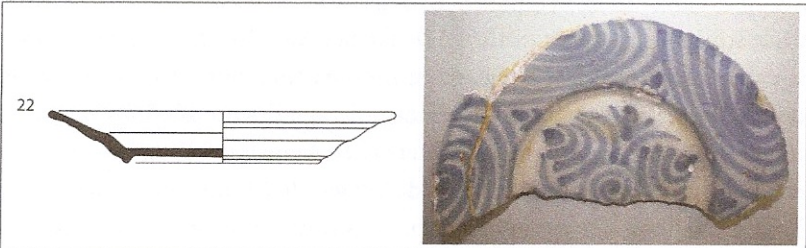


Fig. 4. Assiette à décor bleu du Portugal, 3^e tiers du xvii^e-début du xviii^e siècle (Villefranche). Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

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.

Turquie 1%

Schéma 1. Répartition en

la vallée de l'Huveaune, d le commerce se faisait en d'Aquitaine, mais aussi d de Montpellier et de Mo sud de la France, par la w

Sur la totalité du mo taux de représentation e sont à relever. On cons de l'Espagne (schéma 1 des deux tiers des impor tandis que la France n ces productions, une po siliceuses, et d'Allema

Les importations de céramiq

À la fin de l'époque Girolata sont essentielles principalement -, et de Pise. Parmi ces trois cen

23 Jean-Pierre Joncheray « L Seconde partie : le mal vol. 8, p. 93-135. Les pro du xix^e siècle : voir Yaac Dor Lagoon, Israël, evide the end of the xix^e centur vicinity », *Cahiers d'arch*



terres vernissées à Villefranche-sur-Mer



siècle (Villefranche).

4) attribuées à l'heure

entation du nombre de
ions, italiens, provençaux
ports italiens viennent de
es terres vernissées, tandis
d, il s'agit principalement
s vernissées originaires de

êmica na Casa do Infante : do
nica Medieval e Pós-Medieval,

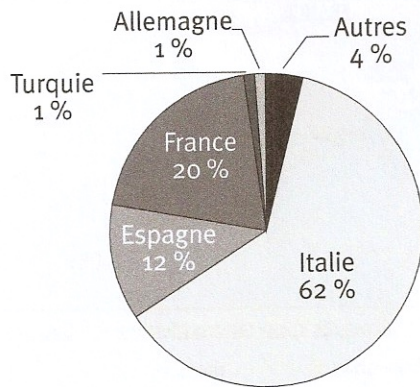


Schéma 1. Répartition en pourcentages des origines géographiques des céramiques découvertes à Villefranche-sur-Mer

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 Sardinaux. 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.

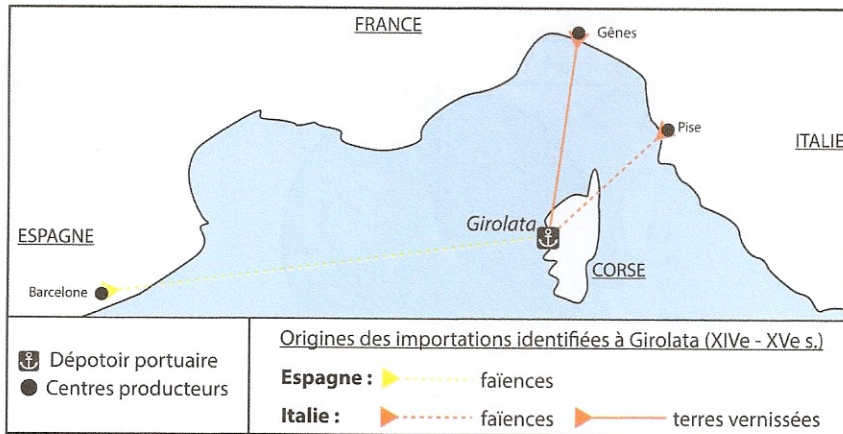


Fig. 5. Origine des principales productions céramiques identifiées à Girolata pour l'époque médiévale (xiv^e-xv^e s.)

216

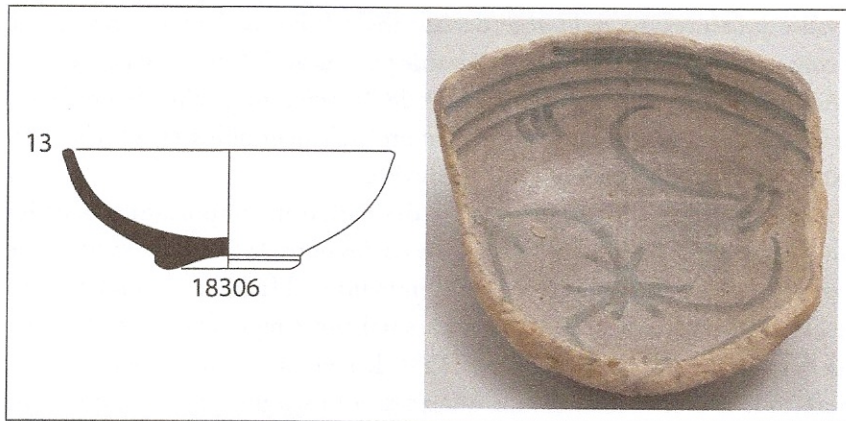


Fig. 6. Faïence de Barcelone à décor bleu, fin du xv^e - début du xvi^e siècle (Girolata). Cliché : T. Seguin-DRASSM. Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

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

s'étire jusqu'au xviii^e siècle et Pise, contrairement à terres vernissées. Entre le xv^e et le xvi^e siècle, les céramiques originaires de Barcelone arrivent avec de nouveaux aspects et de nouvelles catégories italiennes ou provençales vernissées de Savone-Asti ou de Rome. Les importations de terres vernissées et sont uniquement représentées par des provençaux. La Provence est représentée par des céramiques originaires de Fréjus et de Toulon, de Biot/Vallauris. Mais, à l'échelle de la péninsule italienne, on

24 Les céramiques sont dites « provençales » en opposition à un faciès plus méditerranéen dans la partie nord de l'Italie. Elles ne sont pas encore pleinement représentées à l'époque contemporaine ; par conséquent, les céramiques datées entre le xiv^e et le xv^e siècle sont « Les céramiques médiévales de la péninsule italienne, île, patrimoine islamique », Henri Marchesi, « La céramique médiévale de la péninsule italienne », Georges à Algajola, ibid.



identifiées à Girolata



siècle (Girolata). Cliché : Dieulefiet

à Villefranche-sur-Mer. savoir Barcelone et Pise, il dès la fin du XIII^e siècle, et qu'à partir du XV^e siècle productions ont, à la fin de échelle du petit cabotage.

de Pise et de Barcelone se perpétue au XVI^e siècle et

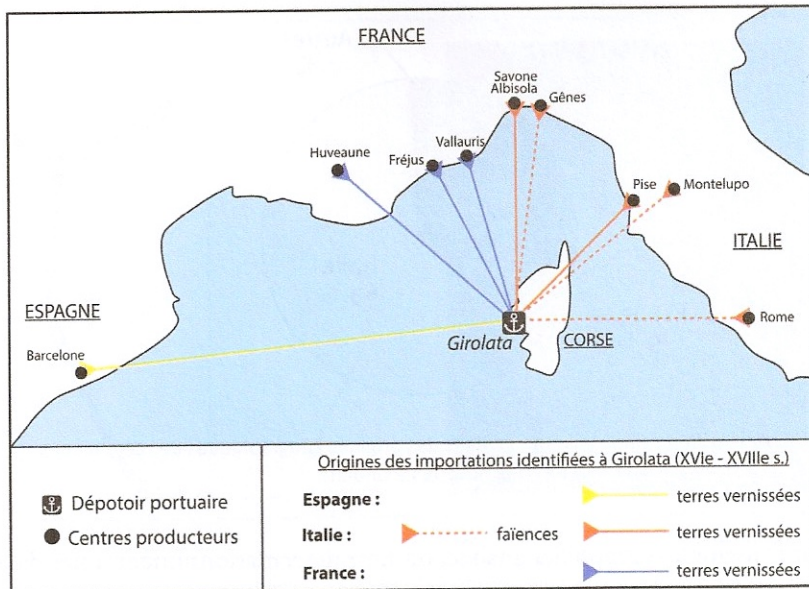


Fig. 7. Origine des principales productions céramiques identifiées à Girolata pour l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e s.)

s'étire jusqu'au XVIII^e siècle. Gênes est représentée par l'importation de faïences et Pise, 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, patrimoniu 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.

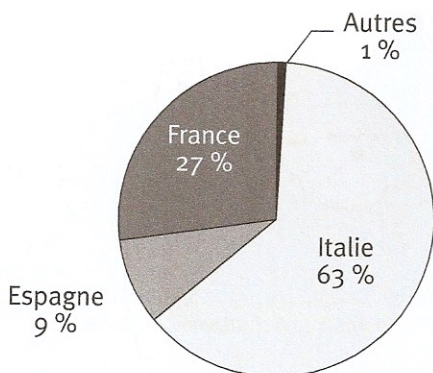


Schéma 2. Répartition en pourcentages des origines géographiques des céramiques découvertes à Girolata

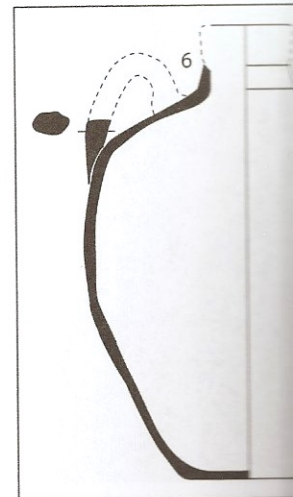


Fig. 8. Jarre catalane à

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

et de liquides destinés aux...
À titre d'exemple, l'épave S...
contenait à son bord dix...
30 litres chacune, contenant...
Malgré leur emploi march...
besoins alimentaires duran...
Villefranche-sur-Mer et de...
interne, qui sont princip...
mesure d'Italie. Il est inté...
concernées, à savoir entre l...
produisent en grande qua...
matérielles sur les épaves...
diversifiées pour l'usage de...
masse de grandes séries de...
marginale de contenant p...
approvisionnement sur les...

Pour l'époque médiévale...
peut être datée entre 126...
destinée au transport mar...

25 Xavier Nieto *et al.* « Les S...
Baix llobregat », *Memòria*...
1992, p. 120.

26 Les profils sont à l'échelle

isations importantes dans
 nifiées entre le XIV^e et le
 de l'Italie qui représente
 les produits provençaux
 ceux provenant de la
 seulement 9 % du corpus.
 ques se répartissent entre
 ond aux terres vernissées
 des faïences ligures avec

chaque route maritime
 de l'équipage. Ces facteurs
 usage à bord en fonction
 composent le vaisselier
 portent à leur usage, on
 ces d'utilisation, quand
 employaient une gamme
 des objets généralement

au stockage, que ce soit
 commerce. La terre cuite
 courte distance de denrées

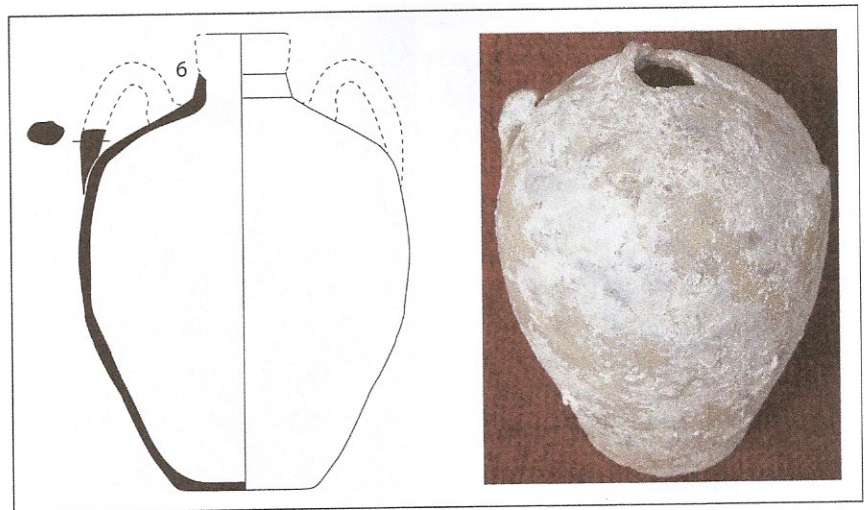


Fig. 8. Jarre catalane à fond plat, fin du XIII^e-début du XIV^e siècle (Villefranche).
 Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

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.

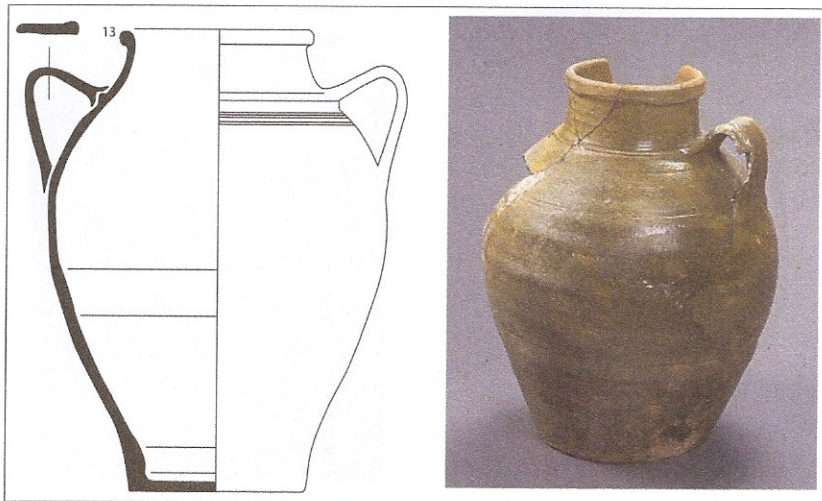


Fig. 9. Jarre ligure destinée au transport de l'huile d'olive, xv^e siècle (Villefranche / Girolata).
Cliché : LA3M-CNRS. Dessin et vectorisation : G. Dieulefiet

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 *Cavalair* 1³⁰ 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 Casc*, 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, Édisud, 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 Villefranche-sur-Mer. Sur andalous³², elles sont par maritimes empruntées par que les jarres de Biot, dor absentes des dépotoirs réservés à l'eau des officie à cet usage, celle de l'équip depuis le xviii^e siècle pour le commerce par la voie mar l'épave *Port Man* 1³⁵, et con datés de 1754 et 1755³⁶. Et des épaves de la *Chrétienne*

Pour les contenants p passants⁴⁰ sont aussi attes

32 Patrice Pomey, Luc Long, Villefranche-sur-Mer, *Épaves marines*, 1992, n° 1, p. 56.

33 Fernando Amores Carredan común bajomedieval y m cerámica medieval en M l'archéologie et du patrim

34 Étienne-Nicolas Blondeau *Marine : dédiée et présent d'État au Département de la vaisseaux de terre recuite les quels on conserve l'ea C4/171 et Henri Amouric fontaines, xvi^e-xv^e siècle, B de toutes sortes de formes jarres de différentes grand aussi de l'huile et de la farine mieux dans ces jarres que*

35 Luc Long, Giuliano Volpe *Bilan scientifique 2000, R Recherches Archéologique Communication*, 2000, vol

36 On pense notamment à de « L'intérieur du port de Mar OA 31) et « Le Port vieux de

37 Anne Lopez, Jean-Pierre *Chrétienne K* », *Cahiers d'*

38 Juan Bravo Pérez, Juan An del siglo xvii en Ceuta », d *Ceuta. Un homenaje a la p*

39 M. L'Hour (dir.), *La Lune DRASSM*, 2012, p. 41.

40 Les bouteilles à passant, g de suspension et d'un gou



siècle (Villefranche / Girolata).
E. Dieulefiet

che-sur-Mer matérialise la
xiii^e siècle²⁸. Au xv^e siècle,
et le stockage de l'huile
inventaire d'une galère qui
29». Leur découverte dans
encore à Brégançon, dans
Méditerranée nord-occidentale;
de Varazze³¹, en confirme

grande diffusion, dont
siècle (fig. 10). Produites
depuis la Méditerranée vers
des navires méditerranéens

logiques subaquatiques a cala
gia de Catalunya, Girona, Centre
29, p. 56.
dans aux rivages », art. cit., p. 18.
cale tirée à terre à Villefranche-
e fortificazioni, mazzo 1, d'après
de la domination des princes de
sous les mers, Aix-en-Provence,
gia Postmedievale, vol. 3, 1999,

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 1*³⁵, 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 ceràmica 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, xv^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 îles 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, Institut de Estudios Ceutíes, 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.

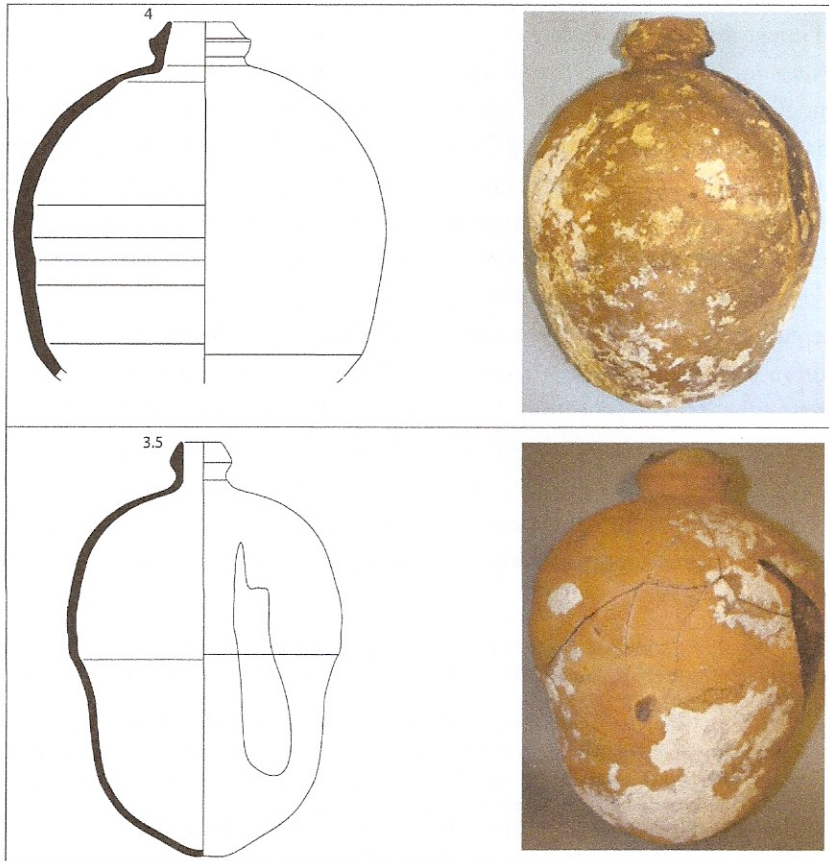


Fig. 10. Jarre à huile andalouse, 1629-1693 (Villefranche). Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

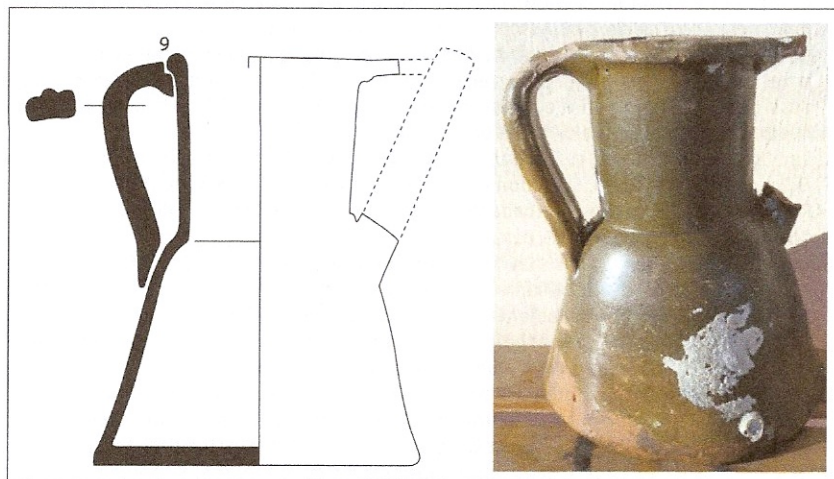


Fig. 11. Exemple de pichet catalan dit « de barque », fin XVI^e-XVII^e siècle (Villefranche).
Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

tels que le vin, l'eau-de-
capacité sont majorita
Provence, et n'apparaiss

La cuisine et la préparation

Les céramiques culina
l'aspect « rustique ». La f
embarqués dépend du m
aux contraintes du bord
varient selon les types d
leur équipement et l'im
cuisine, antérieurement
des navires marchands.
Aber Wrach I, datée de
supérieur⁴². Le *Nouveau*
navires militaires que le
du mât de misaine ou à b
nous le décrit le frère Fel
préparer eux-mêmes leu
deux bancs⁴⁴, tandis qu
réduit à l'arrière. Entre la
par l'apparition d'une di
est aménagée, puis deux
officiers et de l'équipage
seule cuisine serve pour

Au regard de la vaissell
constate la prédominan
formes, à l'inverse de ce
trouve un écho dans les

41 Piero Alfredo Gianfrotta, *L'Antiquité*, Édisud, Aix-
antique *Yassi Ada*.

42 Michel L'Hour, Élisabeth
France, the *Aber Wrach I*,
Archaeology, vol. 18-4,
« L'épave de l'*Aber Wrach* ».

43 A. Jal, *Nouveau glossaire*
scientifique/Mouton, 19

44 J. Meyers et N. Chareyron,
puppis post duo trans

45 Georges Fournier, *Hygiène*
de la navigation, Miché
Encyclopédie méthodique



...in et vectorisation : G. Dieulefet



...^{ur}-^{vi} siècle (Villefranche).

...efet

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 Wrach 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 mât 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 Wrach 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

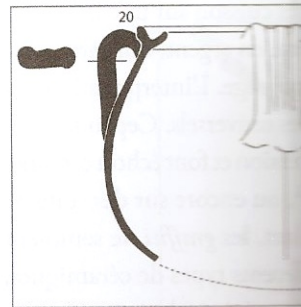


Fig. 12. Marmite de Biot à bord
Cliché : F. Richez -

lieu d'origine ou de valider
lot dans le cas d'une réexp
d'attestation matérielle de ca
de Villefranche-sur-Mer son
xvii^e siècle. Leur appartena
d'une réglementation sur le
d'appropriations plutôt que
qui évoluent dans un milieu
à bord des navires comme l
Joncheray⁵⁰ de graffiti de cr
de bord de l'épave *Dramont*
en Crimée contenait pas moi
après cuisson que Iana Mor
marchandises à destination
d'appropriations ont été n
la *Natière 2*, ainsi que du *Sa*
la *Lomellina*⁵² il s'agit d'une
sur le fond d'une cruche, e

49 M. Bottin, « Port-Franc et son
de la Méditerranée, vol. 18, 1

50 J.-P. Joncheray, « Céramique
archéologique de Narbonne

51 Iana Morozova, « Graffiti on
the Black Sea, Crimea », *Acta
mediterranea*, vol. 9, 2012, p.

52 Ghislaine Thirion, *La céramique*
l'université Aix-Marseille, 199

53 M. L'Hour, E. Veyrat, *Un cors
marine à Saint-Malo. L'épave*
DRASSM, Ministère de la Cul

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.

« On faisait la cuisine sur le
c'était entre le grand mât et
route ils la faisaient sous le
gnate⁴⁶ en particulier⁴⁷ ».

typologie des céramiques
ou réchauffer des aliments
es toupins et des marmites
a. Certaines d'entres elles
ait la suspension de l'objet
oit son positionnement à
art des exemplaires ont un
gouttière, ce qui confirme
à l'étouffée (fig. 12). Des
ouvre-feu, ce qui était usuel
a observé Frédéric Hocker
s marmites du XVII^e siècle
plus hautes et à bord droit.
lues durant le XVII^e siècle,
e. Ainsi, d'après les types
en bouillie ou encore en
s sont les objets les plus

nombreuses formes ouvertes
ement à l'appropriation de
es gravures observées sont
ement apposées à l'extérieur,
ples formes. Cette pratique
s à un besoin commercial
ême, un autre emploi des
me les pratiques douanières
de sortie des marchandises,
aient en effet de préciser le

ine en terre, généralement une
est également employé dans la
reuse des Caraïbes 1693-1705,
retto, 1993, p. 354.
ing », *Histoire médiévale*, vol. 6,

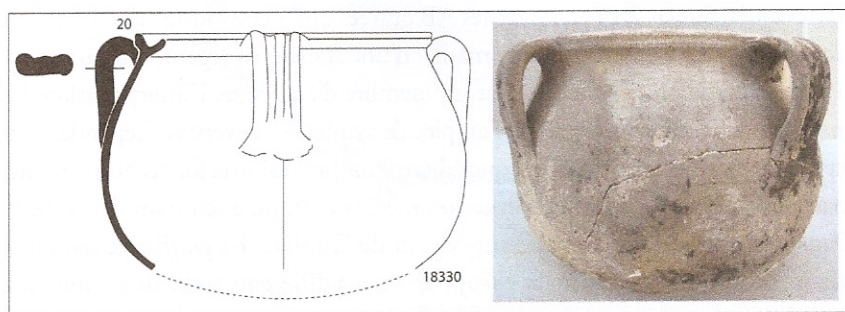


Fig. 12. Marmite de Biot à bord en gouttière et fond bombé, XVI^e-début XVII^e siècle (Girolata).
Cliché : F. Richez – DRASSM. Dessin et vectorisation : G. Dieulefet

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.

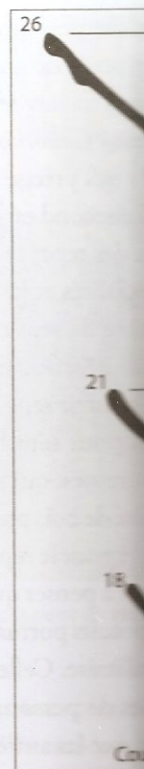


Fig. 13. Graffiti similaires p
secteur des Deux-R



Fig. 14. Coupe graff

nés cuisson sur une jarre sont
 en argent, qui caractérise
 quipage. L'interprétation des
 les universels. Cependant, ils
 fession et font écho à certaines
 6, ou encore sur des tuiles⁵⁷.
 alata, les *graffiti* ne semblent
 différents types de céramiques.
 é repérée à plusieurs reprises,
). Même si cette observation
 vraies vraisemblablement en
 jets par une personne ou par
 bole distinctif.

ur-Mer et Girolata, jusqu'au
 s de cruches ou de pichets.
 plus constante qu'à partir du
 ne diversité de formes, mais
 re qu'à glaçure plombifère.
 des liquides semble évoquer
 semble des formes fermées,
 siècle : les pieds sont larges
 meilleur maintien dans les
 cependant peu représentées
 i bien sur les sites d'épaves
 uelles. Les petites écuelles à
 s hypothèses : elles semblent
 trop petites pour accueillir
 de l'eau ou de l'eau-de-vie.
 plus larges incite à penser
 r manger. Pour la prise des
 e au regard de leur présence

dans *Le San Diego. Un trésor sous*
 p. 255.
 ette.
 lapidaires dans la construction
 etin monumental, vol. 165, 4, 2007,
 « tãcherons ».
 es d'eaux. *Les eaux de la terre, du*

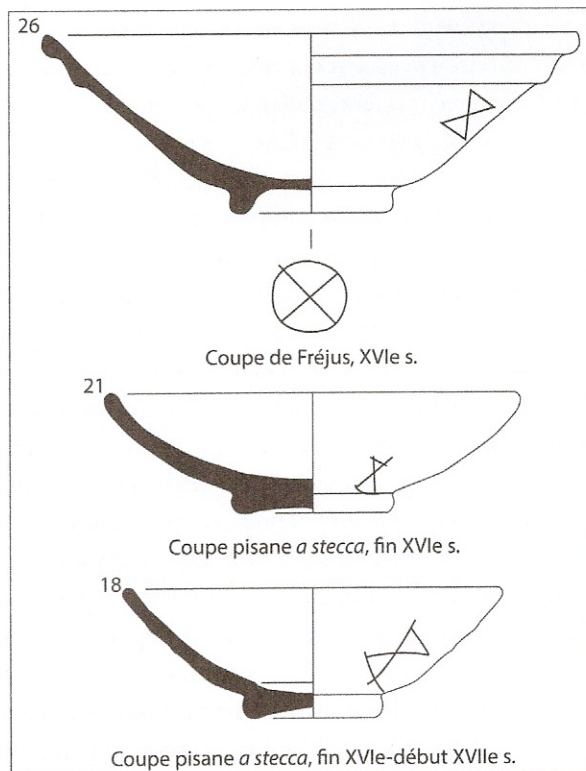


Fig. 13. Graffiti similaires présents sur des coupes aux formes et productions différentes, secteur des Deux-Rubes (Villefranche). Dessin et vectorisation : G. Dieulefet



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.

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 Découvrance, 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 vais

choix de certaines céram
important d'hommes à
vaisselle, qu'elle soit emp
de la Marine française, c
d'un premier échantillon
des écuelles à oreilles qu
prélevées dans des emp

Contrairement aux no
sites archéologiques imm
les objets en terre qui n'
céramique n'apparaît qu
bois et surtout en métal,
permet-elle de mettre en l
l'existence d'une économi
archéologique des mouill
d'une méthodologie ada
renseignements pour ser

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

65 Nous tenons particulièrement du mobilier dans le cadre

ent creuses, qui en sont une
de plats et de grandes coupes
repas à travers deux exemples.
mes : « *Galeoti in suis transtris*
»⁵⁹ qui précise donc que les
s. Le second est constitué par
ion des repas se fait aussi par
spécialités et les fonctions⁵⁹.
nombre de sept rations décrit
de Marine. Il se compose
pour nourrir sept hommes qui
tant pour sept hommes⁶⁰ ».
ou creuses, qui peuvent faire
u plat de bois profond & sans
stiné pour le repas de chaque
isent à penser que les formes
épotoirs portuaires peuvent
militaire. Celles-ci revêtent
types de personnes, à savoir
dis que les autres formes, de
individuel.

e dite « plat d'équipage⁶³ »
voir préciser son lien avec les
er soit d'une fabrication qui
spécifiques, soit du résultat
roduction. La spécialisation
t ainsi avoir conditionné le

parent eux-mêmes leur repas[...]»,
la marine. *Esquisse historique,*
de la navigation et de l'architecture
servées, Amsterdam, chez Pierre
atelots, qu'on appelait *Signores*
e distinction pour être nourris à la

du *xix^e* siècle par la manufacture de
recherche interrégionale : *Poterie*
importées, *xvii^e-xx^e siècle*, Rapport

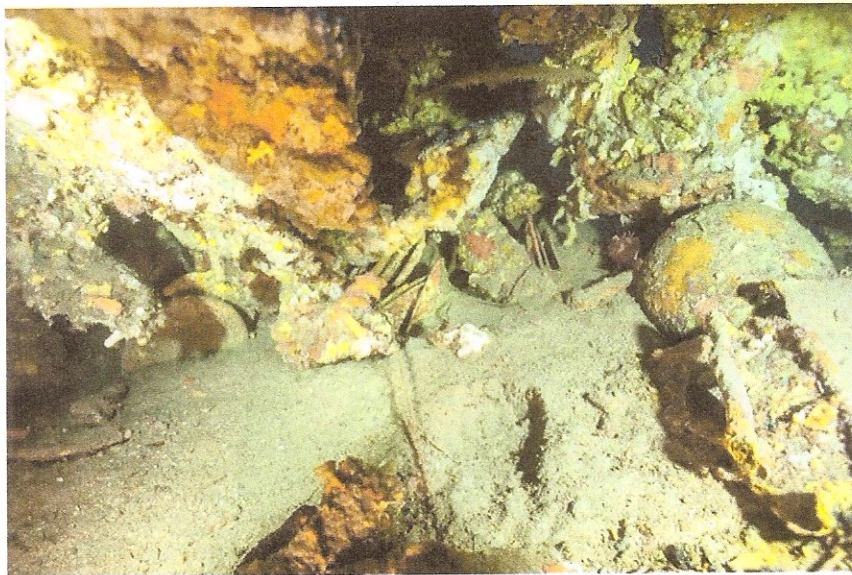


Fig. 15. Empilement de vaisselle, épave de La Lune, 1664. Fouille : M. L'Hour – DRASSM

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.