

GRAFFITIS NAVALS À MONTMAJOUR

La découverte de graffiti navals n'est plus depuis quelques années un événement rare, cela est dû pour une bonne part au récent intérêt pour ces représentations originales qui apportent véritablement de nouvelles perspectives de recherches aux spécialistes de l'archéologie navale.

Mais la découverte de dessins dans le cloître de Montmajour était plutôt inattendue. Connue de tous temps des archéologues et historiens de l'art, le cloître avait, comme il est normal, retenu l'attention de ces spécialistes sur ses proportions, sa disposition dans l'abbaye, ses ornements sculptés. Ainsi des milliers de visiteurs, depuis la restauration et l'ouverture au public de Montmajour, ont admiré, parcouru les lieux, attirés par l'harmonie du site, sa sérénité intemporelle.

Il fallut, dans l'hiver de 1993, la sagacité et le don d'observation d'un chercheur spécialiste d'archéologie navale (Albert Illouze, Département des Recherches Archéologiques Sous-Marines et Subaquatiques, Marseille), pour découvrir sur l'apparente uniformité des murs une importante série de navires finement gravés, et de ce fait plutôt peu lisibles pour des personnes non initiées à la subtilité des graffiti anciens.

L'existence de graffiti navals dans les églises est notoire tant en Europe occidentale et septentrionale, (Scandinavie) qu'en Orient ou en Asie Mineure, en Arménie notamment. Jusqu'à présent, ces témoignages n'ont été que peu valorisés, notamment dans nos régions provençales et languedociennes. Il est vrai que les spécialistes de l'histoire de l'art n'avaient que faire de témoignages somme toute mineurs et qui, bien souvent, échappaient à leurs connaissances généralement orientées vers un classicisme de bon aloi.

Ces témoignages gravés, peu visibles, avaient été la plupart du temps interprétés comme des représentations votives, des *ex-voto*, les témoignages pieux de marins voulant par leur dessins, simplifiés, mais parfois détaillés et précis, marquer leur gratitude, obtenir une grâce ou rappeler un remerciement à Dieu, à la Vierge ou à un saint particulièrement vénéré.

Les *ex-voto* marins sont surtout connus par des maquettes et des tableaux. Les maquettes apparaissent vers le milieu du XV^e siècle et l'exemple actuellement le plus connu est cette nef catalane (une *nau*), datée des environs de 1450, longtemps à sa place dans une petite église de Mataro en Catalogne, aujourd'hui conservée dans les collections du musée maritime de Rotterdam.

Le tableau de Vittore Carpaccio du début du XVI^e siècle, montrant l'intérieur de l'église vénitienne de Sant Antonio di Castello, nous offre ce genre de représentations où l'on distingue des nefs et des galères suspendues. Ces maquettes, souvent précises, évoquent le souci des marins désireux de marquer ainsi par des réalisations proches de la réalité, leur dévotion et leur attachement à une protection divine indispensable à toute navigation, qu'elle soit commerciale (pêche, transports) ou belliqueuse (évocation de combats, expéditions guerrières).

D'autres maquettes, en apparence plus frustes, en cire, procèdent du même but : remercier un saint, en particulier pour son action de sauvegarde du navire et de son équipage. Elles n'ont, à notre connaissance, pas été conservées dans nos régions. La cire, produit périssable et par définition "recyclable" a été convertie en bougies, cierges pour l'éclairage, ou plus logiquement d'une certaine manière pour la classique dévotion que l'on rencontre habituellement dans les églises autour de l'autel dédié à un saint.

Les tableaux, œuvres d'art d'artistes anonymes le plus souvent, furent réalisés pour de mêmes objectifs. Ces "icônes" ont été peintes à la commande autour d'un événement d'essence dramatique, naufrage, combat, accident du travail, auquel on a échappé "par miracle". Ces tableaux, souvent de petite taille, sont surtout connus à partir du XVI^e siècle.

Une autre thèse, quant à l'origine des graffiti de Montmajour, procéderait de ce que l'on pourrait appeler "une scène composée" par un ou plusieurs artistes - les navires dessinés sont à peu près analogues dans les formes de coques, dimensions, traitement des lignes. Cette "scène" qui se développe sur le mur ouest du cloître pourrait relater un événement, un épisode particulier, une flotte en route pour une action d'envergure, croisade, arrivée ou départ d'une escadre... Quoi qu'il en soit, les graffiti navals de Montmajour sont un témoignage supplémentaire pour la connaissance de ces navires médiévaux, à la fois bien et mal connus.

Cette apparente contradiction tient dans l'importance numérique non seulement des représentations classiques, illustrant les nombreux manuscrits enluminés ou simples dessins représentés dans les collections des bibliothèques et des musées, mais aussi maintenant, de plus en plus, par les récentes découvertes de l'archéologie sous-marine : navires de Villefranche en Provence orientale, de Les Sorres et Cala Culip en Catalogne, de Serge Liman en Turquie, de Cavoli en Sardaigne ou de Kalmar en Suède... Mais d'un autre côté, ces divers et multiples exemples iconographiques peuvent se révéler mal proportionnés, fantaisistes ou encore plus largement, lacunaires comme peuvent l'être à leurs niveaux les vestiges d'épaves.

De toute évidence, les dessins gravés à Montmajour n'illustrent pas suffisamment les nombreuses précisions matérielles et techniques que peuvent apporter la fouille d'une épave sous-marine, mais leur existence même est un témoignage supplémentaire pour la connaissance des techniques navales de ces périodes.

Ces datations nous sont données par deux critères: la réalisation du cloître et en particulier la construction du mur ouest. Les examens des divers spécialistes qui se sont interrogés sur l'édification de l'abbaye, Fernand Benoît en 1928 et Élisabeth Laget en 1970, donnent comme dates, à partir de critères stylistiques et de comparaisons, la fin du XII^e siècle et plus précisément (E. Laget) les années 1153-1182. Dès lors en s'appuyant sur les données de ces deux chercheurs, il était possible, sans grande crainte d'erreur, de situer les dessins dans une époque postérieure au milieu du XII^e siècle.

La datation des galères du cloître se révèle à l'examen se situer dans une période encore mal documentée par l'iconographie habituelle. Nous avons retenu comme dates de réalisation de ces graffiti de navires la fin du XII^e - milieu du XIII^e siècle.

Les Galères

"...Nostras gens envieron lors galeas et lors barchas contramont l'ayga cargadas de vianda mas non foron pas a mieja via que lors falbi le vens, si non que non pogron montar l'ayga...."

"Nos gens envoyèrent leurs galères et leurs barques chargées de ravitaillement vers l'amont du fleuve mais ils ne furent pas à mi-chemin que le vent tomba, elles ne purent monter plus haut..."

Anonyme, La prise de Damiette en 1219



Galea n° 6 - Relevé A. Illouze

La galère, ce type de navire, long, bas sur l'eau, à propulsion mixte voiles et rames, a été en usage depuis l'Antiquité jusqu'au milieu du XVI^e siècle en Méditerranée occidentale (Italie, France, Espagne). Mais les galères, étonnamment, malgré les progrès techniques et les évolutions stratégiques et militaires, ont pu perdurer en Mer Baltique jusqu'au début XIX^e siècle !

L'analyse des bateaux doit donc s'appuyer sur des critères stylistiques et des comparaisons avec une iconographie existante et bien sûr dans des horizons temporels et géographiques proches de la période supposée.

Les premiers éléments peuvent être descriptifs, typologiques. Si nous nous préoccupons des formes de coque, nous constatons que celles-ci sont allongées, et cela est une caractéristique des galères, les *navis longae* des textes latins du Moyen Age, navires typiques et identifiables par les critères qui leurs sont spécifiques et sur lesquels nous appuyons notre analyse.

Des navires de leur temps

"*Aiso son las fustas lascals fan mestier de una galeia...*"

"Ici suivent les bois dont il est besoin pour faire une galère..."

1336, Arch. Dép. Bouches-du-Rhône (391 E f° 147)

Nous pouvons passer rapidement sur ce qui définit par excellence les galères : les rames. Celles-ci sont présentes sur deux de ces navires qui nous intéressent ici - 6 et 10 - la *palamente* est ici et là marquée sans équivoque, elle se caractérise par une série de traits parallèles de longueur à peu près égale (il faut, pour ce genre de détails, passer les maladresses et irrégularités du support ou l'absence de souci de symétrie). Nous pouvons également noter que les arrières et avants de ces coques (*rodes de poupes et rodes de proues*) sont relevés aux extrémités. Si l'on établit des comparaisons à partir d'illustrations contemporaines ou à peu près, avec des galères ou navires de la marine byzantine de la même famille, les *dromons*, *pamphylos*, *chelandions* et *libernons* qu'il est parfois difficile de distinguer), entre les IX^e et XII^e siècles, on constate des similitudes assez proches.

Plus tard des dessins de galères du début du XIV^e siècle, des galeas catalanes en particulier, montrent que la mode a quelque peu changé. L'avant de celles-ci se distingue notamment de l'arrière par l'adjonction, dans le prolongement des *préceintes* composant la coque, d'un éperon, sorte d'avancée menaçante et symbolique (il ne semble pas en fait qu'il s'agisse d'une arme offensive, ce *calcar* n'aurait pas résisté au choc frontal, mais plutôt d'un ornement).

A l'extrémité arrière des coques de Montmajour - les navires sont présentés tournés à *destre* - sont également visibles les timons latins. Il y en a en fait deux par navire, un de chaque bande, mais les dessins de profil sur la plupart des graffiti ne notent pas ce double usage. Cette présence de timons latins sur ces navires peut également être un critère d'ancienneté et même d'archaïsme par rapport aux galères des XV^e-XVI^e siècles qui sont encore équipées à partir du milieu du XIV^e siècle de ces gouvernails mais également d'un *timon de rode*, c'est à dire un gouvernail axial. Ce dernier évincera peu à peu l'usage des gouvernails latéraux (milieu du XVI^e siècle en France). C'est celui-ci que nous connaissons actuellement sur la plupart des navires modernes et contemporains mais avec des variantes puisqu'il existe actuellement sur de grands navires, les pétroliers notamment, des gouvernails latéraux suspendus, lointains descendants des timons latins.

Un personnage, assez schématisé est placé sur l'avant de la *galea* n°6. Il se présente sous l'aspect d'un guerrier, probablement puisque la tête, suggérée par des traits marquant le visage, semble coiffée d'une sorte de *beaume*, *bacinet* ou *salade*. Sur le bras gauche un objet paraît posé, manteau, toge ? Il est la seule figuration humaine pouvant directement être associée aux graffiti navals.

Voiles et flammes

"... *dictus brigantinum venit ante Tholoneum et execta bandiera armorum dominum rege Aragonum in signum securitatum...*"

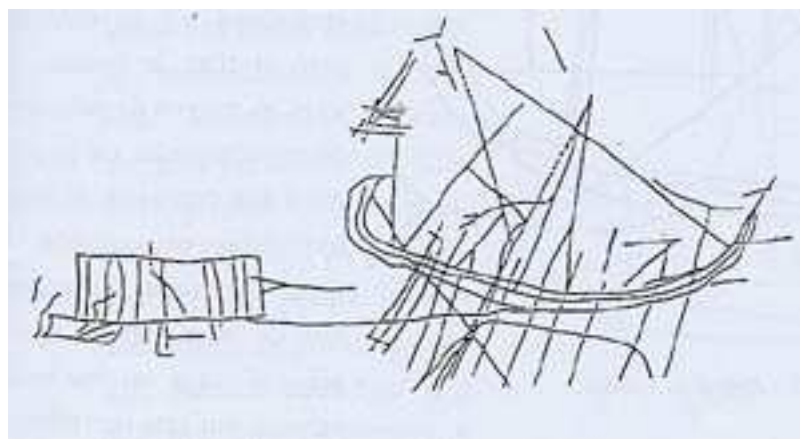
"Ce brigantin vint devant Toulon et hissa une bannière aux armes du Roi d'Aragon en gage de sûreté."

1408, Arch. Dep. Bouches-du-Rhône (3 B 147 f° 9)

La voilure des *galeas* de Montmajour est tout à fait caractéristique de l'appareil vélique en usage sur ce type de navire pour cette époque, dans les contrées méditerranéennes. Les voiles *latines*, (une sur chaque navire) sont montées sur une antenne elle-même disposée en oblique sur un arbre légèrement penché sur l'avant, (*la quète*).

On pourra distinguer dans les divers traits quelques *manœuvres courantes* (cordages) nécessaires au bon fonctionnement de l'appareil vélique. Ainsi on notera la présence de *sartis*, manœuvres dormantes, et d'*ostes*, éléments indispensables à la tenue du mât et à la manipulation de l'antenne dans son extrémité supérieure (*la penne*).

On le sait, l'iconographie, les textes et les inventaires sont là pour confirmation, ces navires étant abondamment ornés et décorés. Cette présence, foisonnante, exubérante, de flammes sur l'antenne, bandières à la poupe, pennons, guidons à la proue, écus colorés et armoriés sur les *bandes*, était symbolique mais aussi fonctionnelle. Elle marquait ainsi la fonction (galère amirale, capitane...), la puissance, l'ostentation et la rapidité de la galère, navire de guerre par excellence, mais aussi la nationalité, l'appartenance d'ambassadeurs plénipotentiaires venus négocier en position de force. Les graffiti du cloître sont quelquefois porteurs de ces emblèmes, ils participent d'une réalité vécue par leur auteur.



Galea n° 10 - Relevé A. Illouze

Un radeau en remorque ?

Une de ces *galeas* (n°10) est reliée à une figuration rectangulaire qui pourrait être un radeau. La remorque se présente sous la forme d'une liaison en patte d'oie raccordée au bateau. Cette tradition millénaire de descente de bois par flottage était très répandue sur les cours d'eau navigables d'Europe Occidentale.

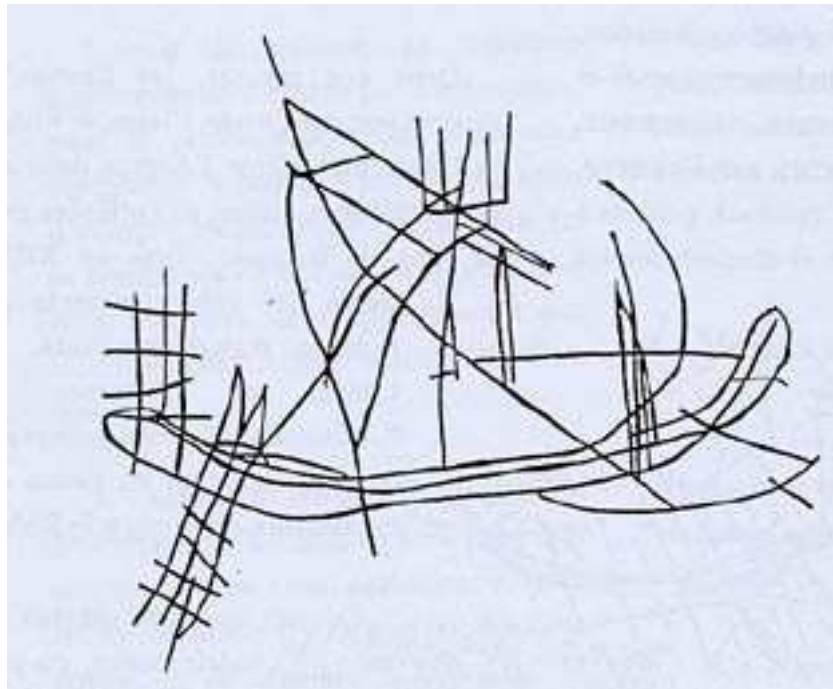
Dans nos régions, les fleuves et rivières comme l'Aude, l'Isère, le Rhône, la Durance et même l'Argens dans son cours inférieur, étaient très utilisés pour ce type de transport. Déjà au XII^e siècle, les acheminements par flottage étaient courants. Le Comté de Provence et l'archevêque d'Arles prélevaient un droit de péage en nature sur ces radeaux descendant le Rhône.

On sait que des radeaux de bois (*rats*, *radels*, *razzels*), en provenance du Dauphiné, du Jura ou de la Haute-Provence et destinés à la construction navale notamment, pouvaient être remorqués en mer à partir du Rhône d'Arles et de son delta. Au milieu du XV^e siècle, un texte génois parle de l'un de ces radeaux conduit par la voie maritime et probablement destiné à l'un de ces *scari* (chantiers navals), installé sur les plages ligures.

En 1478, un transport de bois venant de l'abbaye de Boscodon près d'Embrun (Hautes-Alpes) transita par Arles avec un chargement de 30 sapins destinés au gréement de deux caravelles alors construites à Sanary (Var).

Le radelage, activité traditionnelle sur le Rhône et la Durance, perdura jusque vers le début du XX^e siècle.

D'autres navires



Navire n° 2 - Relevé A. Illouze

Un des navires dessinés (n°2) présente de nombreuses analogies avec les *galeas* déjà vues, mais un élément essentiel manque totalement, la *palamente*. Si ce n'était l'absence de cet élément typique, on pourrait se trouver devant une troisième figure de galère, ce qui, on peut l'imaginer, est peut-être le cas, les rames étant rangées. La forme de la coque présente les mêmes caractéristiques, allongée, relevée aux extrémités, marquée de trois préceintes. Le gréement latin est également suggéré par au moins un *arbre* surmonté d'une *gabia*, sorte de cage d'observation et de combat. Un deuxième arbre, le *trinquet*, est peut-être positionné sur l'avant ? (les traits sont un peu confus). Le timon latin sur l'arrière est en place, il est possible que celui de la *bande senestre* soit suggéré par l'extrémité supérieure, bifide, qui pointe.

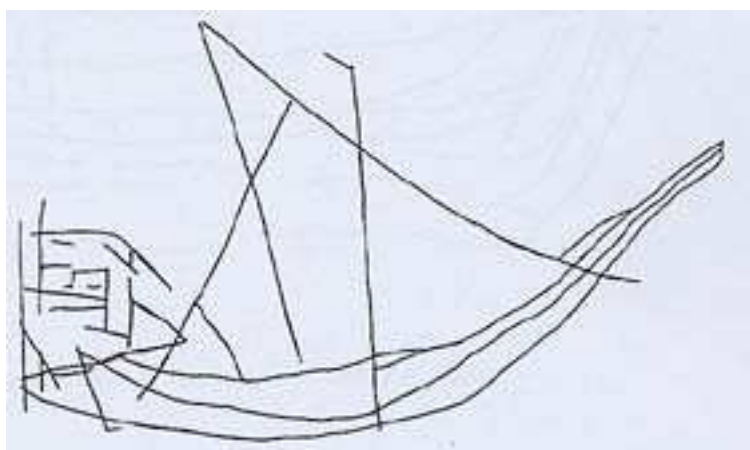
Enfin tout à fait à l'arrière, un *réticulé* un peu énigmatique est figuré dressé. Cette représentation pourrait suggérer une échelle d'échouage, cette sorte de construction de bois en croisillons sur laquelle on pouvait tirer le bateau à terre au moyen de palans et de moufles, afin de procéder à son carénage. Si cette hypothèse est valable, il serait rare sinon exceptionnel de voir figurer cette pièce d'usage somme toute annexe, sur une représentation navale médiévale. Nous connaissons cette figuration de l'échelle d'échouage sur des bateaux mais ceux-ci sont fort éloignés dans le temps puisqu'il s'agit de navires grecs, figurés sur des coupes attiques du milieu du V^e siècle avant Jésus Christ.

Un bateau du fleuve ?

"...*Navigia grossa non poteant intrare istos grados sed in plagis applicabant et postdum in caupolis et barquis exbonerabantur qui intrabant dictos grados...*"

"Les gros navires ne pouvaient entrer ni accoster dans ces embouchures ou plages par la suite on déchargea dans des caupols et barques qui pouvaient y entrer."

Ca.1299, A.Germain, Histoire du commerce de Montpellier.



Navire n°21 – Relevé A.Illouze

Le navire n°21, hormis une certaine élégance dans le traitement des traits composant sa coque et sa voilure, apparaît assez intéressant. En effet il présente certains caractères pouvant le rapprocher d'une embarcation fluviale, en particulier sur deux points : le relèvement de sa proue, excessif, permet peut-être d'y voir une sorte de passerelle de débarquement. La silhouette ressemble à celle de ces navires fluviaux dont la particularité est de présenter un fond plat avec un avant à seuil large. Sur l'arrière est peut-être discernable parmi quelques traits plus confus une *empenta*, un gouvernail axial typique, (pour ces époques ?), des navires fluviaux.

Ce type de timon dans le prolongement des filets d'eau présente d'évidents avantages pour la navigation en rivière. La voile latine et la forme générale du navire évoquent une de ces fameuses allèges d'Arles que l'on verra apparaître dans l'iconographie au XVII^e siècle.

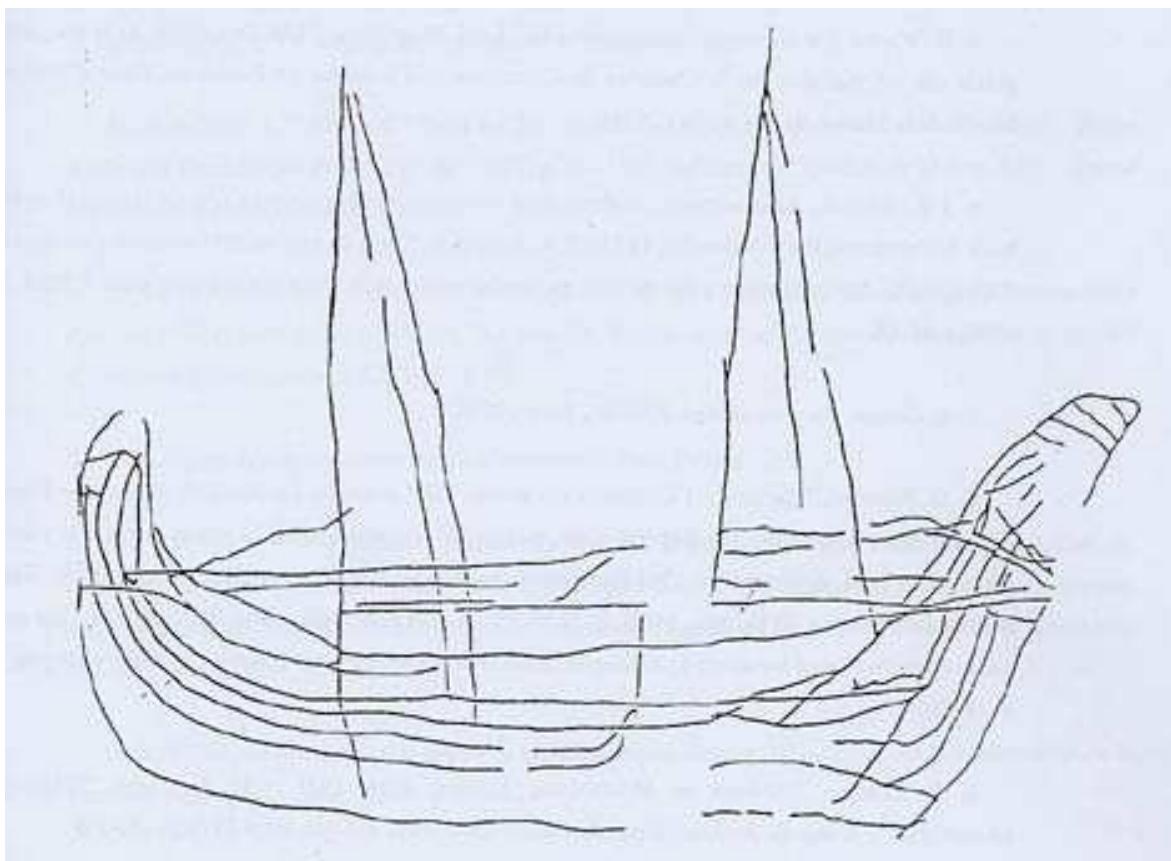
Les autres navires dessinés sur les murs du cloître présentent moins d'intérêt que les *galeas* mais gardent généralement les mêmes caractéristiques quant aux formes de coque et la présence sur certaines d'entre elles, d'arbres et de timons latins.

Une nef

"*C'atressi.m ten en balansa com la nau en l'onda*"

"Car (mon âme) est balancée comme la nef sur l'onde..."

Ca.1150, Bernart de Ventadorn, Canso.



Nef sur le mur est du cloître de Montmajour – Relevé A.Illouze

Les gréements ne sont généralement pas représentés sur les navires autres que les galères, sauf sur l'unique dessin du mur est.

Celui-ci se présente sous la forme d'une coque d'assez grandes dimensions par rapport à celles des autres navires, et dont les planches de *bordé* (les *virures*) sont assez marquées. Cette coque est relevée aux extrémités, il semble d'ailleurs que l'on puisse distinguer la proue et la poupe par l'accentuation inclinée de l'avant. Les timons - latins en principe - ne sont pas marqués.

Ce navire pourrait s'apparenter à une *naui*, un navire de transport qui pouvait être utilisé pour le convoyage de marchandises de toutes sortes, notamment de pondéreux, céréales, sel, bois, minerais, balles de tissus, etc...

Ici le gréement n'est pas très détaillé : on notera au plus la présence de deux arbres peut-être équipés de *sartis*. Si l'on compare avec les représentations mieux connues de l'iconographie classique, manuscrits, mosaïques, on constatera que ce type de navire est gréé de deux arbres à voiles latines. Des descriptions, textes et inventaires confirment l'usage de ces *naui* dans les ports de Marseille, Gênes, Barcelone... pour les périodes considérées ici.

Texte de Philippe Rigaud, publié à l'occasion de l'exposition réalisée par l'association « Rivages de Méditerranée » en 1996 à l'abbaye de Montmajour : « Le Graffito "*oreille des murs*", graffiti marins : abbaye de Montmajour, château de Tarascon, fort Saint-André de Villeneuve-lez-Avignon ».

Reproduction autorisée avec la mention "Site patrimoine de la ville d'Arles - www.patrimoine.ville-arles.fr ainsi que le nom du ou des auteurs

Direction du Patrimoine - Hôtel de ville - BP 90196 - 13637 Arles Cedex
Tél. 33 (0)4 90 49 38 20 Fax. 33 (0)4 90 49 35 30 Email : patrimoine@ville-arles.fr