



HAL
open science

Graffitis médiévaux normands

Michel Daeffler

► **To cite this version:**

Michel Daeffler. Graffitis médiévaux normands. Anciens peuplements littoraux et relations Homme/Milieu sur les côtes de l'Europe atlantique, Sep 2011, Vannes, France. p. 215-222. hal-01917259

HAL Id: hal-01917259

<https://normandie-univ.hal.science/hal-01917259>

Submitted on 9 Nov 2018

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.

Anciens peuplements littoraux et
relations Homme/Milieu sur les côtes
de l'Europe atlantique

Ancient Maritime Communities and
the Relationship between People and
Environment along the European
Atlantic Coasts

Sous la direction de / Edited by

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont,
Anna Baudry, Cyrille Billard, Jean-Marc Large,
Laurent Lespez, Eric Normand and Chris Scarre

Avec la collaboration de / With the collaboration of

Francis Bertin, Chloé Martin et Kate Sharpe

BAR International Series 2570
2013

Published by

Archaeopress
Publishers of British Archaeological Reports
Gordon House
276 Banbury Road
Oxford OX2 7ED
England
bar@archaeopress.com
www.archaeopress.com

BAR S2570

Anciens peuplements littoraux et relations Homme/Milieu sur les côtes de l'Europe Atlantique / Ancient Maritime Communities and the Relationship between People and Environment along the European Atlantic Coasts

© Archaeopress and the individual authors 2013

ISBN 978 1 4073 1191 3

pour citer ce volume / how to cite:

Daire M.Y., Dupont C., Baudry A., Billard C., Large J.M., Lespez L., Normand E., Scarre C. (dir.), 2013. Ancient Maritime Communities and the Relationship between People and Environment along the European Atlantic Coasts / Anciens peuplements littoraux et relations Homme/Milieu sur les côtes de l'Europe atlantique. Proceedings of the HOMER 2011 Conference, Vannes (France), 28/09-1/10/2011. British Archaeological Reports, International Series 2570, Oxford: Archaeopress.

Printed in England by Information Press, Oxford

All BAR titles are available from:

Hadrian Books Ltd
122 Banbury Road
Oxford
OX2 7BP
England
www.hadrianbooks.co.uk

The current BAR catalogue with details of all titles in print, prices and means of payment is available free from Hadrian Books or may be downloaded from www.archaeopress.com

GRAFFITIS MÉDIÉVAUX NORMANDS

Michel DAEFFLER,

Centre de Recherche d'Histoire Quantitative - Université de Caen, Esplanade de la Paix - BP 5186, 14032 Caen Cedex, France. Tel. 02.31.56.57.97, email : michel.daeffler@unicaen.fr

INTRODUCTION

La connaissance des navires médiévaux a fait, ces dernières années, de grands progrès grâce à la découverte d'épaves importantes essentiellement en Allemagne, aux Pays-Bas et dans les pays scandinaves. La mise en place de programmes d'archéologie expérimentale a permis de mieux connaître les différents types de bâtiments et d'en étudier leurs performances en mer.

L'étude des documents iconographiques a également grandement aidé à la compréhension de ces vestiges, telle la mise en relation entre les images de chantiers de construction et de navires de la tapisserie de Bayeux avec les épaves de Skuldelev. De même les recherches menées sur les différentes épaves de « cogs » ont bénéficié de l'étude des représentations de « cog » sur des sceaux de villes hanséatiques, dont certaines sont extrêmement détaillées. L'étude de cette iconographie médiévale a également progressé grâce aux travaux de chercheurs tels que Christiane Villain-Gandossi ou Joe Flatman, fondés essentiellement sur l'analyse d'enluminures de manuscrits médiévaux (Flatman 2009). Si les navires présentés dans ces documents sont parfois remarquables par leur précision, leurs auteurs peuvent avoir tendance à recopier les mêmes types de navires, suggérant l'existence de « carnets de modèles » à l'usage des artistes.

Les graffitis constituent une source iconographique particulière. Souvent, leurs auteurs ne sont pas des artistes « professionnels », mais plus probablement des marins ou des personnes vivant dans un environnement maritime. Les murs d'églises ou de bâtiments religieux constituent le support majoritaire de ces dessins, suggérant une possible intention votive (Montenat et Guilho-Montenat 2003, 123).

Parmi les différents navires représentés quatre grandes catégories sont observables : Le type scandinave, la « hulk », la « cog » et le navire construit à « carvel ».

LES GRAFFITIS DU SARCOPHAGE D'HÉROUVILLE-ST-CLAIR

Lors de fouilles effectuées à Hérouville-Saint-Clair près de l'église St-Clair, en 1885, un sarcophage daté du 12ème siècle ap. J.-C. fut mis à jour. Il est orné intérieurement et extérieurement de graffiti de navires (Figure 1). L'incision profonde des traits fait penser à un décor gravé au moment de la réalisation du sarcophage plutôt qu'à des graffitis, d'autant plus que certains se situent à l'intérieur de la cuve. La silhouette de la coque évoque un bâtiment sans châteaux avant et arrière, à l'une de ses

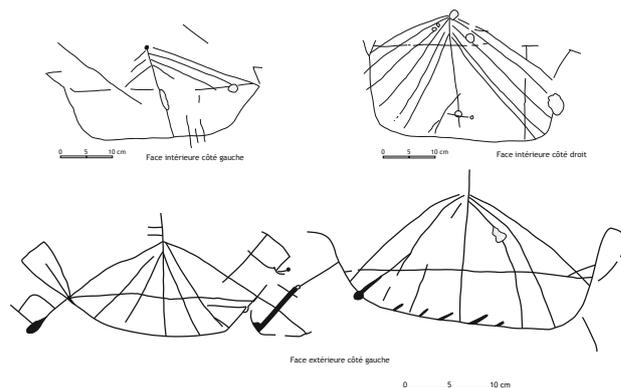


Figure 1. Sarcophage de l'église Saint-Clair d'Hérouville-St-Clair (relevé E. Ridet et M. Daeffler).

extrémités, l'auteur du graffiti a esquissé un gouvernail latéral en forme d'aviron. Le mât unique, placé au milieu de la coque était probablement gréé pour une voile carrée comme la plupart des navires ponantais du début du Moyen Âge. Sa silhouette ne semble correspondre à aucun navire médiéval de type scandinave, une « hulk » ou une « cog ». Ce navire, avec son gouvernail latéral, semble être d'un type ancien. Cette forme de coque évoque plutôt des navires de type « romano-celtique » comme les épaves de St-Peter et de Blackfriars datées respectivement de 150 AD et du 3ème siècle ap. J.-C. (Marsden 1994 ; Rule et Monaghan 1993).

Nous pouvons citer également l'épave plus récente de Port Berteau II, datée de la fin du 6ème siècle AD (Rieth *et al.*, 2001). Ce petit caboteur, conçu pour une navigation fluvio-maritime, est une des plus anciennes attestations d'une construction à « carvel » retrouvée en France. Ce bâtiment présente également une silhouette assez raide similaire à celle de ces graffitis.

La forme du gouvernail présent sur l'un des navires est assez particulière. Il est très différent de ceux de type scandinave, représentée notamment sur la tapisserie de Bayeux. Il se rapproche, par contre, d'un gouvernail retrouvé avec les restes d'un navire découvert à Bruges en 1899 (Marsden 1976, 28). Ce navire, daté de la fin du 2ème siècle ap. J.-C., présente des similitudes avec le navire de Blackfriars.

Dès lors un problème se pose. La datation du sarcophage s'accorde mal avec des navires de type « romano-celtique », plus anciens. Peut-être s'agit-il de caboteurs fluvio-maritimes ayant conservé une ancienne tradition de construction, ou nous sommes en présence d'un sarcophage plus ancien réutilisé à l'époque médiévale.

NAVIRES CONSTRUITS À CLINS

L'ancienne église St Gilles à Caen

Cette église construite probablement au 11ème siècle ap. J.-C. fut presque entièrement détruite à la fin de la seconde guerre mondiale. Il ne subsiste que quelques chapelles latérales de style gothique.

Dans l'une de ces chapelles, plusieurs graffitis de navires sont encore visibles et notamment celui d'un grand navire à clin (Figure 2).

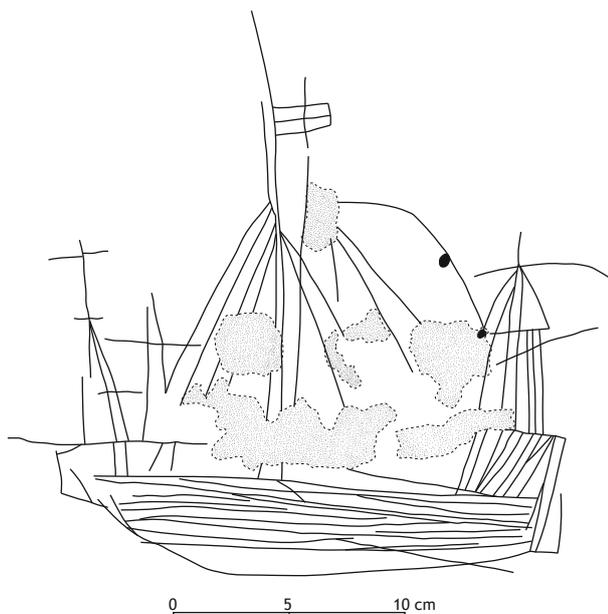


Figure 2. Caen, église St-Gilles (relevé M. Daeffler).

Ce bâtiment, gréé de trois mâts, possède un château à l'avant et un autre à l'arrière. À la poupe, nous distinguons l'étambot droit, quasi vertical et l'esquisse du gouvernail d'étambot.

La représentation du bordage à clin, quoique naïve est clairement explicite. Le château d'avant est relativement peu développé, semblable à ceux de navires méridionaux, ibériques ou méditerranéens du début du 15ème siècle AD. Par contre, le château arrière, plus important, présente la particularité d'être bordé à clin dans le sens vertical. Cette structure arrière fait d'avantage penser à une plateforme de combat intégrée à la coque qu'à un véritable gaillard d'arrière.

La mâture présente également quelques particularités intéressantes. Le navire est gréé à trois mâts dont celui du milieu, le grand mât, arbore un pavillon. La première attestation d'un navire gréé à trois mâts carré est un dessin provenant d'un manuscrit catalan datant de 1409 (Mott 1994, 40). D'autres manuscrits vénitiens datant de 1440 environ mentionnent la présence d'un grand mât et d'un mât d'artimon sur les « *nave quadra* » vénitiennes (Bellabarba 1988a, 119). Cette influence méridionale en Normandie s'est peut-être faite par l'intermédiaire de navires génois servant les intérêts du roi de France dans sa lutte contre l'Angleterre (La Roncière 1900, 218).

Nous pouvons voir dans ce graffiti les prémices d'un phénomène qui se développe en Europe au cours du 15ème siècle ap. J.-C. : l'adoption ou tentatives d'adoption de

techniques de construction et de gréements provenant de traditions maritimes différentes qui aboutiront au développement de la mâture et au « trois-mâts carré » ainsi qu'à l'apparition au ponant de la construction à « carvel » qui remplacera progressivement la technique du clin.

Le château de Caen, le logis du gouverneur

Ancienne résidence du bailli, connu par des textes du 15ème siècle ap. J.-C., ce bâtiment renferme actuellement le Musée de Normandie. Sur un rebord de mur, se trouve le graffiti de ce qu'il est convenu d'appeler une « *hulk* », par comparaison avec le sceau de Newshoreham (Figure 3). Sur cette coque très arrondie, nous remarquons les

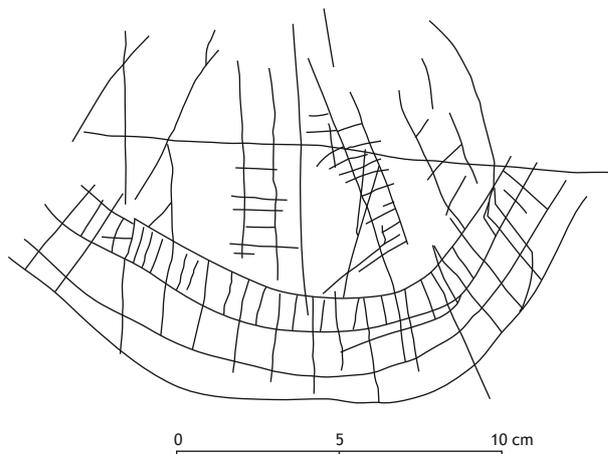


Figure 3. Château de Caen, logis des Gouverneurs (relevé E. Ridet).

renforts verticaux symbolisés par de simples traits. D'autres traits verticaux, placés dans la partie haute de la coque pourraient symboliser des fargues réalisées en matériaux légers, permettant ainsi d'augmenter sa capacité d'emport. Nous distinguons le mât unique et deux échelles de cordes permettant de grimper dans la mâture. Plusieurs représentations de ce type de navire existe aussi bien en Normandie mais aussi en Angleterre et correspond probablement un type de bâtiment de transport assez fréquent dans les ports de la Manche.

La coque, très courbe n'est pas réaliste, mais plutôt proche de représentation de sceaux, tel celui de Newshoreham, ou celui de Thomas Beaufort, amiral d'Angleterre, d'Aquitaine et d'Irlande, daté de 1416.

Château de Caen, les geôles

La porte de Saint-Pierre du château de Caen est flanquée de deux pièces ayant servi de prisons au 19ème siècle AD, d'où leur nom de « geôles ». Leurs murs sont couverts intérieurement de graffitis de toutes sortes, chevaux, maisons, navires, ainsi que curieuses empreintes de cuillères. Parmi ces graffitis, nous remarquons un navire dont les planches du bordé, bien dessinées, se regroupent à l'extrémité de la coque (Figure 4). Cette caractéristique est souvent considérée comme étant l'un des éléments significatifs de la « *Hulk* » médiévale. La forme de la coque est beaucoup plus réaliste que celle des représentations précédentes, avec une coque rectiligne au centre se relevant

aux extrémités. Cette forme est très proche de celle d'une *hulk* représentée sur une verrière de la cathédrale de Rouen et correspond aux reconstitutions récentes obtenues à partir de recherches en association avec des constructeurs de navires (Gardiner 1994, 46).

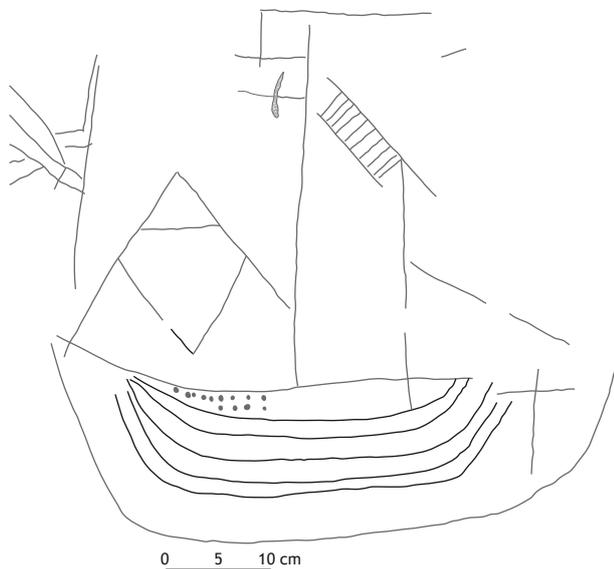


Figure 4. Château de Caen, geôle gauche (relevé M. Daeffler).

Château de Caen, la porte des champs

Parmi les navires à clin représentés, nous rencontrons des bâtiments plus modestes, probablement utilisés en rivière ou dans les estuaires.

L'un de ces graffitis se situe également dans le château de Caen. La porte des champs est située dans la partie nord-est du château, le premier étage étant aménagé en logement. Lors de travaux, des graffitis sont apparus sur les murs, dont un représentant un navire (Figure 5).

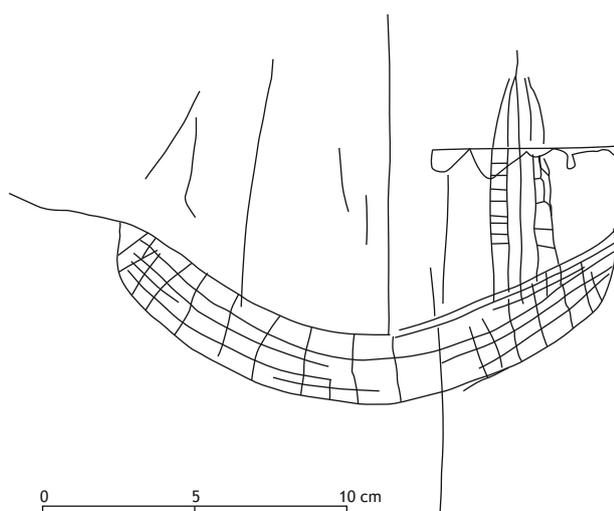


Figure 5. Château de Caen, logis de la porte des champs (relevé M. Daeffler).

La forme de la coque est également en croissant, mais l'arc est moins prononcé que précédemment. Nous distinguons les bordés et des traits verticaux symbolisant probablement

des renforts extérieurs de la coque. Bien que plusieurs longs traits verticaux rejoignent la coque, un seul mât est clairement identifiable avec la voile ferlée sur sa vergue et les haubans avec leurs enfléchures. Sa position proche d'une extrémité laisse perplexe en raison du déséquilibre de la voilure. La forme de la coque évoque plutôt un bâtiment de rivière ou navigant dans un estuaire. Le port de Caen, situé sur le bord de l'Orne, ne pouvant accueillir des navires de fort tonnage, des allèges devaient être employées pour acheminer les marchandises jusqu'à Caen. La forme de cette coque évoque celle des épaves d'Utrecht, avec une carène très courbe et un mât placé très en avant.

Ce type de navire se retrouve également en Haute-Normandie, à Eturqueraye, près de l'estuaire de la Seine. Les murs de l'église St-Martin présentent, sur leur face extérieure, plusieurs graffitis de navires. L'un d'entre eux est très similaire à celui de la porte des champs, par la forme de sa coque, le tracé des bordés ainsi que la présence de renforts verticaux. Ce navire possède un mât unique placé au centre de la coque.

Ces différents bâtiments présentant des caractéristiques similaires et que nous retrouvons dans un même environnement correspondent peut-être à une catégorie fluvio-maritime commune à l'ensemble de la Normandie et peut être même à d'autres régions européennes.

Cathédrale Notre-Dame à Rouen

Cette cathédrale construite entre 1145 et 1250, présente plusieurs graffitis de navires aussi bien dans la nef que dans le déambulatoire. C'est dans cette partie de la cathédrale que nous observons un graffiti assez particulier (Figure 6). La coque prend la forme d'un arc et ne semble pas

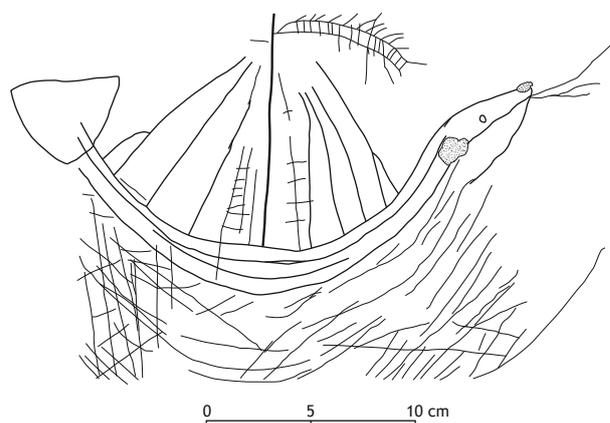


Figure 6. Cathédrale Notre-Dame à Rouen (relevé M. Daeffler).

réaliste. Plusieurs traits curvilignes évoquent les bordés du navire qui semble construit à clin. La proue du bâtiment est ornée d'une tête d'animal fabuleux, probablement un serpent. Le mât unique, solidement haubané, est surmonté d'une flamme. Cette représentation, plus symbolique que réelle, correspond à un type assez primitif de « *hulk* » que l'on retrouve sur des miniatures du 12^{ème} siècle ap. J.-C. Elle évoque des représentations anciennes comme celle de l'arche de Noé, sur la fresque de l'abbaye de St-Savin, datée du début du 12^{ème} siècle AD ou celle représentée sur les fonts baptismaux de la cathédrale de Winchester

(Hutchinson 1994, 13). Il est très probable que l'auteur de ce graffiti se soit plus inspiré d'une peinture ou d'un dessin existant que d'un navire réel.

L'église St-Valentin de Jumièges

L'église St-Valentin, du nom du saint patron de Jumièges, présente de nombreux témoignages de la vie maritime : un vitrail du 16ème siècle ap. J.-C. représentant Jonas précipité dans la gueule de la baleine ainsi que plusieurs modèles exvotos de la fin du 19ème siècle AD (Callias Bey *et al.*, 2004, 163). À l'extérieur de l'église, les murs présentent également plusieurs graffitis de navires, essentiellement au niveau du chœur, dont celui d'un grand navire à trois mâts (Figure 7). La forme de la coque est

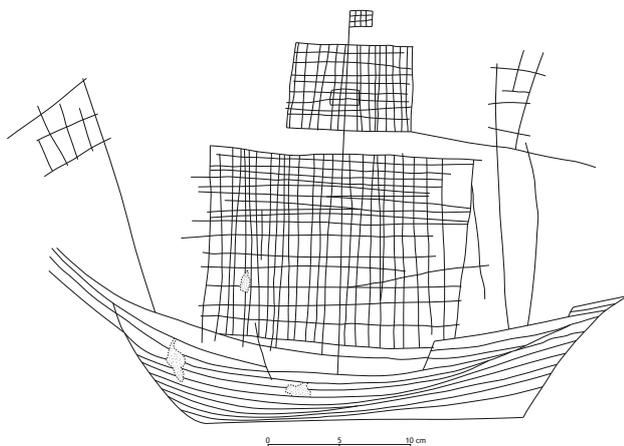


Figure 7. Église St-Valentin de Jumièges (relevé M. Daeffler).

réaliste, les proportions semblent être respectées. Le navire est bordé à clin et présente une étrave courbe et un étambot droit. L'élancement de l'étrave, ou débord par rapport à l'extrémité de la quille, est proche du tiers de la longueur de la quille et correspond aux pratiques des chantiers des 15ème et 16ème siècles ap. J.-C.

La coque basse et les élancements importants évoquent un navire aux formes fines comparable aux épaves de l'Aberwrach ou de Newport datant de la seconde moitié du 15ème siècle AD. Ces deux navires, construits à clins, présentent également des membrures robustes contrastant avec la flexibilité du bordé. Ces caractéristiques indiquent une évolution de la construction à clin vers une charpente plus rigide. On peut dès lors penser à d'éventuelles pratiques évoquant une construction « sur squelette » sur une partie de la coque, différentes des techniques traditionnelles du clin (L'Hour et Veyrat 1989, 298).

Le navire possède des châteaux avant et arrière ainsi qu'une dunette identiques à ceux observables sur des bâtiments construits à « carvel » du début du 16ème siècle ap. J.-C.

Le grand mât présente, au-dessus de la grande voile, une petite voile rectangulaire qui deviendra le grand hunier. Cette voile apparaît vers 1470-1490 sur diverses iconographies médiévales et semble se développer sur un mâtereau destiné initialement à recevoir un pavillon. Ces navires de la fin du 15ème siècle AD possèdent en général une voile carrée sur le mât de misaine, situé à l'avant, une grande voile et un petit hunier carré sur le grand mât et une voile latine triangulaire sur le mât d'artimon situé à l'arrière.

Cette disposition se retrouve sur ce graffiti. Le mât de misaine plus court ne peut recevoir qu'une petite voile, son inclinaison vers l'avant se retrouve aussi bien sur des dessins flamands que sur des graffitis de navires méditerranéens du 16ème siècle ap. J.-C. De même la voilure du grand mât est fidèlement représentée avec la hune au-dessus de la grande voile.

D'une manière générale, les différents détails observables indiquent que l'auteur de ce graffiti était non seulement familiarisé avec le milieu maritime et les navires mais également maîtrisait le dessin.

Ce navire se situe à un tournant de l'évolution dans l'architecture navale de l'Europe du Nord-Ouest. La construction à « carvel » s'impose désormais dans la construction de grands navires, toutefois certains constructeurs tentent d'adapter la construction à clin aux évolutions architecturales en adoptant les œuvres mortes et la voilure des nouveaux types de navires.

NAVIRES CONSTRUITS À FRANC BORD

L'église Notre-Dame du Bon Port à Quillebeuf-sur-Seine

L'intérieur de cette église, construite au 12ème siècle AD, présente de nombreux graffitis de navires, pour l'essentiel datant des 16ème et 17ème siècles. Toutefois, un graffiti plus ancien est observable sur un des piliers de l'église. Il représente un navire à franc bord, dont les caractéristiques sont voisines de celles de bâtiments représentés sur le manuscrit vénitien de Giorgio Trombetta di Modon, daté du milieu du 15ème siècle ap. J.-C. (Figure 8). Le château



Figure 8. Église Notre-Dame-du-Bon-Port à Quillebeuf-sur-Seine (relevé M. Daeffler).

avant est plus élevé que le gaillard d'arrière permettant ainsi de surplomber le navire ennemi au moment de l'abordage. Élément remarquable, le gaillard d'avant présente un bordage à clin incliné, élément que l'on retrouve fréquemment sur des navires de tradition méridionale. Cette caractéristique s'observe sur des manuscrits médiévaux vénitiens tel celui cité précédemment mais également sur le modèle de Mataro datant du début du 15ème siècle AD. La coque semble bien proportionnée. Toutefois l'étrave présente un élancement ou débord par

rapport à l'extrémité de la quille trop important, proche de la moitié de la longueur de quille. Selon les règles en vigueur à Venise à la fin du 15^{ème} siècle ap. J.-C., celui-ci se situait entre 1/3 et 2/5 de la longueur de la quille (Anderson 1925, 152 ; Bellabarba 1988a, 116). Le château arrière est entièrement intégré à la coque. Une voute, placée au-dessus de l'étambot fait la jonction entre l'arrière rond des œuvres vives et la face arrière plate du château arrière. Cette voute permet également à la barre du gouvernail de passer sous le château protégeant ainsi l'homme de barre, notamment lors des combats.

La présence de navires méditerranéens dans la Manche durant cette période n'a rien d'étonnant. Durant la guerre de cent ans, le roi de France fit appel en 1416 à une flotte génoise commandée par Jean Spinola et Janus Grimaldi pour lutter contre les Anglais (La Roncière 1900, 217). Nous sommes peut-être en présence d'une de ces caraques.

L'église Saint-Samson d'Étreville

Le porche de cette église présente plusieurs graffitis de navires. L'un d'entre eux représente un navire de la fin du 15^{ème} siècle, ap. J.-C. très probablement construit à « carvel » (Figure 9).

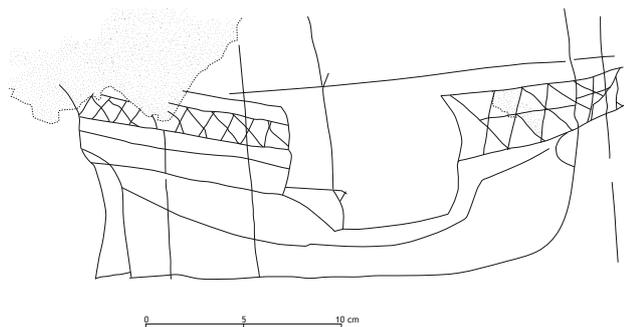


Figure 9. Église d'Étreville, intérieur du porche, côté droit (relevé M. Daeffler).

Ce navire présente de hauts châteaux avant et arrière, caractéristiques des caraques de cette époque ou l'abordage était la seule tactique employée lors d'un combat naval. Il était essentiel de dominer l'ennemi d'où ces châteaux surchargeant les navires et imposant des coques larges pour plus de stabilité. Le décor géométrique des gaillards rappelle celui de bâtiments du début du 16^{ème} siècle AD, tels ceux représentés sur le manuscrit d'Anthony Anthony décrivant la marine d'Henry VIII (Cahingt 1990, 17 ; Knighton et Loades 2000, 11) ou celui observable sur un graffiti de l'église St-Jacques de Dieppe.

Conformément aux habitudes médiévales, le navire ne possède qu'un seul écubier de grande taille, de chaque bord, pouvant laisser passer plusieurs câbles d'ancre. La disposition de l'écubier contre l'étrave est particulière et se retrouve sur certaines iconographies tels des dessins de la seconde moitié du 15^{ème} siècle ap. J.-C. et attribués à l'artiste flamand Willem a Cruce. Cette forme semi-circulaire présente également quelque analogie avec l'écubier retrouvé sur l'épave de Vedby Hage daté de 1435 (Myrhøj 2000, 231). Tout à l'arrière, le gouvernail passe sous la voute de l'arcaste, selon une pratique moderne qui restera en usage jusqu'au début du 19^{ème} siècle AD.

Toutefois aucun sabord d'artillerie n'est observable, que ce soit dans la coque ou les châteaux. Est-ce un oubli, ou le navire ne possédait pas d'artillerie, ce qui semble surprenant.

Ce bâtiment semble se situer entre la fin du 15^{ème} et le début du 16^{ème} siècle ap. J.-C., à une époque où la construction à clin traditionnelle s'estompe au profit de celle à « carvel » ou franc-bord promise à un bel avenir.

GRAFFITI ET SYMBOLISME

Nous avons tenté de classer certains graffitis afin d'effectuer une ébauche de typologie et de mieux appréhender le mode de construction et l'emploi de ces bâtiments.

Localisation du graffiti	Type de navire
Bedanne	Petit caboteur ou navire de pêche de type scandinave avec gouvernail latéral. Construction à clin.
Église St-Pierre de Bébec	Petit caboteur de type scandinave avec gouvernail d'étambot. Construction à clin.
	Plusieurs navires aux formes très courbes, probablement des navires fluviaux. Certaines coques présentent des « <i>hourdes</i> », sabords de nage pour des avirons. Construction à clin.
	Plusieurs navires à clin dont deux possèdent des châteaux avant et arrière.
Église Ste-Croix-sur-Aizier	Deux navires aux formes très courbes à mât unique. Les coques présentent des « <i>hourdes</i> » pour des avirons.
Église de Gefosses-Fontenay	Plusieurs navires à clin dont un possède des châteaux avant et arrière. Il est équipé d'un mât unique central.
Église d'Eturqueraye	Navire fluvio-maritime à un mât unique.
	Navire à clin à étrave droite de type inconnu.
Église St-Gilles de Caen	Grand navire à clin gréé de trois mâts. Il possède des châteaux avant et arrière et un gouvernail d'étambot. Navire datant probablement du 15 ^{ème} siècle AD.
Château de Caen Logis du Gouverneur	Navire à clin de type « <i>Hulk</i> ». Le navire gréé d'un mât unique central.
Château de Caen Les géôles	Navire à clin de type « <i>Hulk</i> ».

Château de Caen Porte des champs	Navire à clin de type fluvio-maritime.
Cathédrale Notre-Dame de Rouen	Navire à clin de type « <i>Hulk</i> » et gréé d'un mât central.
Cathédrale Notre-Dame de Rouen	Navire à clin de type « <i>Hulk</i> » avec des châteaux avant et arrière et un gouvernail d'étambot.
Château de Dieppe	Navire à clin de type « <i>Hulk</i> » avec des châteaux avant et arrière.
Église Saint-Martin d'Harfleur	Grand navire à clin de type « <i>Hulk</i> » avec châteaux avant et arrière.
	Deux navires à clin de type « <i>Cog</i> » avec des châteaux avant et arrière. Un des navires possède deux mâts et l'autre trois. Navires datant probablement du 15ème siècle AD.
Église St-Valentin de Jumièges	Grand navire à clin avec des gaillards avant et arrière et probablement une dunette. Le navire est gréé à trois mâts. Il date probablement de la fin du 15ème ou du début du 16ème siècle AD.
Église Notre-Dame-du-Bon-Port de Quillebeuf-sur-Seine	Grand Navire à franc-bord de type méditerranéen avec châteaux avant et arrière.
Église St-Samson d'Étreville	Grand navire à franc-bord avec châteaux avant et arrière.
Église St-Martin de Villequier	Grand navire à franc-bord gréé à trois mâts avec châteaux avant et arrière et probablement une dunette. Il date probablement de la fin du 15ème ou du début du 16ème siècle AD.
Église Ste-Catherine d'Honfleur	Grand navire à franc bord de type « <i>Caraque</i> » avec châteaux avant et arrière et gréé à trois mâts. Il date probablement de la fin du 15ème ou du début du 16ème siècle AD.

Les principales traditions architecturales, communes à l'Europe de l'Ouest et du Nord-Ouest, se retrouvent sur ces graffitis : la construction à clin de type scandinave, la « *cog* » ou la « *hulk* ». Toutefois, nous rencontrons également d'autres types architecturaux tel le navire de la Porte des Champs ou celui d'Éturqueraye qui semble être plus particulier.

Ces graffitis, dans leur ensemble, sont une transcription plus ou moins fidèle, selon l'habileté de leur auteur, de l'idée qu'il se faisait du navire. Certains peuvent être schématisés, mais présentant certains détails que leurs auteurs jugent remarquables, tel le bordage à clin, des éléments des châteaux ou du gréement (Friel 2011, 92).

Cependant, certains graffitis sont plus particuliers, tel celui du logis du gouverneur au château de Caen qui présente des analogies avec certains navires gravés sur l'église de Maulévrier-Ste-Gertrude, près de Caudebec-en-Caux. La coque est très fortement courbée, la partie haute, dessinée différemment, évoque des fargues ou un chargement en ponté retenue par des cordages. Le mât unique est placé au centre du navire et deux échelles de cordes permettent de grimper dans le gréement. La sureté du trait et la précision de certains détails excluent des navires dessinés rapidement, la forme en arc est intentionnelle. Cette particularité graphique les rapproche des sceaux ou des badges de pèlerin dont certains représentent des navires très semblables (Friel 1995, 21). Le fait que ces graffitis aient été gravés sur une église suggère une intention religieuse ou votive.

Conclusion

L'éventail des types de navires représentés par ces graffitis est extrêmement varié allant du caboteur fluvio-maritime au bâtiment gros porteur. Ceux présentés ici ne sont qu'une faible partie de ce patrimoine. Le niveau de détail de certains de ces documents autorise une ébauche de typologie en s'appuyant également sur d'autres sources iconographiques, archéologiques et historiques. Ces dessins nous apportent de précieuses informations complétant les sources archéologiques notamment sur l'aménagement des châteaux et leur construction. Certains des navires représentés n'ont probablement pas été construits en Normandie mais ceux qui les ont reproduits les ont vus ou étaient membres de leur équipage (Carpentier *et al.*, 2002, 28). La richesse de cette iconographie permet ainsi de mieux comprendre l'évolution de l'architecture navale durant l'époque médiévale et surtout le début de l'époque moderne ou de profonds changements apparaissent dans l'architecture des navires avec le passage de la construction à clin à celle à franc-bord.

BIBLIOGRAPHIE

- Anderson, R. C. 1925. Italian naval architecture about 1445. *The Mariner's Mirror* 11, 135-163.
- Bellarbarba, S. 1988a. The square-rigged ship of the *Fabrica di galere* manuscript, part I. *The Mariner's Mirror* 74, 113-130.
- Bellarbarba, S. 1988b. The square-rigged ship of the *Fabrica di galere* manuscript, part II. *The Mariner's Mirror* 74, 225-239.
- Cahingt, H. 1990. *Les murs qui parlent : le navire en graffiti du Moyen-Âge au 18ème siècle*. Dieppe, Château-Musée de Dieppe.
- Callias Bey, M., Détrée, J. F. et Ridet, E. 2004. *Hommes et navires dans la lumière du vitrail normand*. Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île Tatihou.

- Carpentier, H., Ghesquière, E. et Marcigny, C. 2002. *Graffiti « marins » des églises du Val de Saire (Manche) : Réville, Quettehou, Morsalines*. Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île Tatihou.
- De La Roncière, C. 1900. *Histoire de la marine française*, tome 2. Paris, Librairie Plon.
- Flatman, J. 2009. *Ships and shipping in medieval manuscripts*. London, British Library.
- Friel, I. 1995. *The good ship: ships, shipbuilding and technology in England, 1200-1520*. London, British Museum Press.
- Friel, I. 2011. 'Ignorant of Nautical Matters': The Mariner's Mirror and the iconography of medieval and sixteenth-century ships. *The Mariner's Mirror* 97 (1), 77-96.
- Gardiner, R. (ed.) 1994. *Cogs caravels and galleons: the sailing ship, 1000-1650*. London, Conway Maritime Press.
- Hutchinson, G. 1994. *Medieval ships and shipping*. London, Leicester University Press.
- Knighton, C. S. and Loades, D. M. (ed.) 2000. *The Anthony roll of Henry VIII's navy*. Aldershot, Ashgate Publishing limited.
- L'Hour, M. and Veyrat, E. 1989. A mid-15th century clinker boat off the north coast of France, the Aber Wrac'h wreck: A preliminary report. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 18 (4), 285-298.
- Marsden, P. 1976. A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 5 (1), 23-55.
- Marsden, P. 1994. *Ships of the port of London. First to eleventh centuries AD*. London, English Heritage, Archeological Report 3.
- Montenat, C. et Guilho-Montenat, M. L. 2003. *Prières des murs - Graffiti anciens 17ème - 18ème siècles aux murs extérieurs des églises : Picardie, Normandie, Ile-de-France*. Beauvais, Groupe d'Étude des Monuments et œuvres d'art de l'Oise et du Beauvaisis.
- Mott, L. V. 1994. A three-masted ship depiction from 1409. *The International Journal of Nautical Archaeology* 23 (1), 39-40.
- Myrhøj, H. M. 2000. The late medieval wreck from Vedby Hage, Denmark. In J. Litwin, *Down the river to the sea*. Proceeding of the eight International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Gdansk 1997, 229-234. Gdansk, Polish Maritime Museum.
- Rieth, E., Carrierre-Desbois, C. et Serna, V. 2001. *L'épave de Port Berteau II (Charente-Maritime) : un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen Âge et son contexte nautique*. Paris, Maison des Sciences de l'Homme.
- Rule, M. and Monaghan, J. 1993. *A gallo-roman trading vessel from Guernsey: the excavation and recovery of a third century shipwreck*. St Peter Port, Guernsey Museums and Galleries.

LA MARINE MÉDIÉVALE NORMANDE ET LES GRAFFITI MARINS

Michel DAEFFLER

MOTS-CLÉS :

Moyen Âge, Normandie, navire, graffiti.

RÉSUMÉ :

La connaissance des navires médiévaux normands est particulièrement délicate en raison du nombre limité de sources. L'iconographie maritime médiévale est essentiellement composée de miniatures ou de détails de vitraux réalisés par des artistes n'ayant, pour la plupart, jamais vu la mer et comprenant mal les navires qu'ils représentaient. Les graffitis marins, par contre, sont réalisés par des professionnels de la mer ne possédant pas l'habileté des artistes mais connaissant parfaitement les navires qu'ils représentent. Parmi ceux-ci, certains sont difficilement identifiables, tant ils sont stylisés à l'extrême, d'autres, par contre, sont remarquablement dessinés, permettant de nous faire une idée très précise du navire, de sa coque et parfois de son gréement. Les types de navires représentés sont plus nombreux que sur les miniatures, permettant ainsi d'accroître notre connaissance de cette marine médiévale mais faisant également apparaître de nouvelles questions.

L'étude de chaque graffiti doit se faire en relation avec les autres documents disponibles, principalement iconographiques et archéologiques.

Cette évolution architecturale observée sur divers graffitis en Normandie rejoint les observations récentes effectuées sur plusieurs épaves de la seconde moitié du XV^e siècle, montrant des transferts de technique de construction entre différentes traditions architecturales.

MEDIEVAL NORMAN SHIPPING AND MARINE GRAFFITI

Michel DAEFFLER

KEY-WORDS:

Middle Ages, Normandy, ship, graffiti.

ABSTRACT:

Our knowledge of Norman medieval ships is particularly problematic because of the limited number of sources. The medieval maritime iconography is primarily made up of miniatures or details on stained glass executed by artists who, in most cases, had never seen the sea and who had only a poor understanding of ships. Marine graffiti, on the other hand, are carried out by professional seafarers not having the skill of the artist but possessing a perfect knowledge of the ships that they depict. Some of these ships are not easily identifiable, since they are stylized to the extreme, while others are remarkably well drawn, allowing us to have a very precise idea of the ship, its hull and sometimes its rigging. More numerous types of ships are represented on graffiti than on the miniatures, thus allowing us to increase our knowledge of this medieval shipping but also revealing some new questions.

The study of each graffiti image must be carried out in relation to the other available documents, which are mainly iconographic and archaeological.

This architectural evolution observed on various graffiti in Normandy is in line with the recent observations carried out on several wrecks dating from the second half of the 15th century, showing transfers of construction techniques between various architectural traditions.