

#1

2021-2022

# Revue Archéologique des Alpes du Sud

Revue du Cercle  
d'Histoire et  
d'Archéologie des  
Alpes-Maritimes



**Combe Buissonne et La Vière, découverte de deux dolmens dans le nord-ouest du Var**

**p. 18**

**La tour de Sainte-Agnès (fin X<sup>e</sup>-début XI<sup>e</sup> s.) (06, Alpes-Maritimes)**

**p. 64**

**Opération « Ancien Sénat de Nice » : de la gabelle médiévale au palais moderne**

**p. 200**

**Archéam #26**

# Sommaire

REVUE ARCHÉOLOGIQUE  
DES ALPES DU SUD  
numéro 1 2021-2022

Archéam numéro 26  
Revue éditée par le Cercle  
d'Histoire et d'Archéologie  
des Alpes-Maritimes

Villa Marcelle,  
4 boulevard Paul Montel,  
06200 NICE  
Tél. 06 63 79 88 41

archeam@gmail.com

www.archeam.fr



@cercle.histoire.archeologie.a.m

Édité avec le concours  
de la Direction Culture et  
Patrimoine de la Ville de  
Nice et du département des  
Alpes-Maritimes

 DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

 VILLE DE NICE

**In Memoriam Henri Geist**  
par Roland Dufrenne  
et Denis Biette  
**p. 6**

**In Memoriam Danièle Mouchot**  
par Alain Grandieux avec  
la collaboration de Tanguy  
Mouchot  
**p. 8**

**Préhistoire  
Âge des Métaux**  
**p. 16**

**Combe Buissonne et La Vière,  
découverte de deux dolmens  
dans le nord-ouest du Var**  
par Antonin Tomasso, Patrick  
Digelmann, Stephen Giner et  
Nathalie Gonzalez  
**p. 18**

**Problématiques et  
perspectives de la recherche  
sur les âges des Métaux dans  
le territoire de la Métropole  
Nice Côte d'Azur**  
par Romuald Mercurin  
et Lise Damotte  
**p. 26**

**Antiquité**  
**p. 42**

**Cimetière de la cathédrale  
Sainte-Marie (colline du  
Château - Nice). Nouvelles  
découvertes épigraphiques**  
par Stéphane Morabito  
**p. 44**

**Moyen Âge**  
**p. 52**

**Notre-Dame-du-Thor à  
Oraison (04) : 1500 ans  
d'occupation funéraire**  
par Elise Henrion  
**p. 54**

**La tour de Sainte-Agnès  
(fin X<sup>e</sup>-début XI<sup>e</sup> s.)  
(06, Alpes-Maritimes)**  
par Fabien Blanc-Garidel  
**p. 64**

**La céramique médiévale dans  
les Alpes-Maritimes (06)  
à la lumière des dernières  
découvertes : premier bilan**  
par Pierre-Yves Larrat  
**p. 82**

**Saint-Martin d'Allons, d'une  
église rurale au mythe d'une  
tour templière**  
par Vincent Buccio  
**p. 110**

**Le dispositif défensif  
médiéval du Portail-Levis à  
Vence : l'apport de la fouille  
préventive**  
par Brice Chevaux  
et Elodie Sanchez  
**p. 122**

**Le cimetière médiéval et  
moderne de Bonson (06)  
et la question des espaces  
funéraires et des villages  
perchés**  
par Aude Civetta  
**p. 146**

**Eglises de *castrum* et églises  
de *villa* : le polycentrisme  
religieux et l'habitat rural  
en Provence orientale  
(XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)**  
par Aude Lazaro  
**p. 164**

**Époques  
moderne et  
contemporaine**  
**p. 198**

**Opération « Ancien Sénat  
de Nice » : de la gabelle  
médiévale au palais moderne**  
par Elodie Sanchez  
**p. 200**

**Un atelier de production  
potière et faïencière du XVIII<sup>e</sup>  
siècle à Nice : l'officine de  
Lambert Ardisson dévoilée  
par la fouille archéologique  
préventive et par l'étude des  
sources historiques**  
par Brice Chevaux  
et Fanny Lelandais  
**p. 230**

**Le mobilier céramique de  
l'officine de Lambert Ardisson :  
une production potière  
niçoise du second quart du  
XVIII<sup>e</sup> siècle**  
par Lise Damotte  
et Pierre-Yves Larrat  
**p. 260**

**Nice, généalogie d'une  
villégiature princière oubliée  
au quartier de la Mantega**  
par Fanny Lelandais  
**p. 292**

**Histoire et archéologie des  
installations souterraines de la  
« colline du Château » à Nice  
(06) (1939-1945) : du mythe  
à la réalité**  
par Alain Grandieux  
**p. 318**

**Subaquatique  
et sous-marin**  
**p. 334**

**Observation sur les  
formations superficielles du  
littoral niçois : une approche  
pluridisciplinaire pour  
décrypter l'évolution du  
paysage sous-marin**  
par Sybille Legendre, Yann  
Petite et Pierre-Yves Larrat  
**p. 336**

**L'épave des Marinières  
à Villefranche est-elle la  
carraque royale *Charente* ?  
(1490-1508)**  
par Philippe Rigaud  
**p. 358**

**Directeur de la publication** : Denis BIETTE - **Direction de la rédaction** : Roland DUFRENNE et Fabien BLANC-GARIDEL (Service d'Archéologie Nice Côte d'Azur) - **Comité de rédaction** : Denis BIETTE, Christine DUFRENNE, Bénédicte LACAVALERIE, Romuald MERCURIN (Service d'Archéologie Nice Côte d'Azur) - **Corrections** : Denis BIETTE, Madeleine CAFEDJIAN, Roland DUFRENNE, Bénédicte LACAVALERIE, Nicole LAUGIER, Aude LAZARO - **Maquette** : Comback - **PAO** : Agnieszka Grudzien, Fabien Blanc-Garidel, Lucie Jacob - ISSN en cours, ISBN 978-2-9557315-4-3 - © Reproduction interdite sans accord préalable



# L'épave des Marinières à Villefranche est-elle la carraque royale *Charente* ? (1490-1508)

► Philippe RIGAUD

Chercheur indépendant, associé au Laboratoire d'Archéologie  
Médiévale et Moderne en Méditerranée, CNRS, MMSH, Aix-en-  
Provence.

A la suite de la découverte d'une épave de navire en rade de Villefranche en 1985, plusieurs campagnes de fouilles furent réalisées (1993, 1996, 1998, 2000, 2007). L'étude des vestiges a établi que les caractéristiques architecturales et les techniques de construction de cette nef ou carraque témoignent d'une rencontre des traditions atlantiques et méditerranéennes. Les recherches par croisements de diverses sources, littéraires et archivistiques, paraissent révéler l'identité de l'épave, une carraque royale appelée la *Charente*, construite à La Rochelle en 1490.

A partir de 1496, elle participa aux guerres d'Italie (campagnes de Gênes, Naples) ainsi qu'à des expéditions militaires en Méditerranée orientale. Vendue à des armateurs génois après 1506, la *Charente* fit naufrage dans la rade de Villefranche en avril ou au début de mai 1508.

*Following the discovery of a shipwreck in Villefranche harbour in 1985, several excavations were carried out (1993, 1996, 1998, 2000, 2007). The study of the remains established that the architectural characteristics and construction techniques of this nave or carrack testify to a meeting of the Atlantic and Mediterranean traditions. Research by crossing various sources, literary and archives, seem to reveal the identity of a royal carrack called the Charente, built in La Rochelle in 1490.*

*From 1496, she participated in the Italian wars (campaigns in Genoa and Naples) as well as in military expeditions in the eastern Mediterranean. Sold to Genoese shipowners after 1506, the Charente sank in the harbour of Villefranche in april or may 1508.*

*A seguito della scoperta di un relitto di una nave in rada di Villafranca nel 1985, furono realizzate diverse campagne di scavo (1993, 1996, 1998, 2000, 2007). Lo studio dei resti ha stabilito che le caratteristiche architettoniche e le tecniche di costruzione di questa nave o caracca testimoniano un incontro delle tradizioni atlantiche e mediterranee. Le ricerche incrociate di varie fonti, letterarie e archivistiche, sembrano rivelare l'identità di una caracca reale chiamata la Charente, costruita a La Rochelle nel 1490.*

*Dal 1496 partecipò alle guerre d'Italia (campagne di Genova, Napoli) e alle spedizioni militari nel Mediterraneo orientale. Venduta ad armatori genovesi dopo il 1506, la Charente fece naufragio nella rada di Villafranca in aprile o maggio dal 1508.*

ÉPAVE D'UNE CARRAQUE

VILLEFRANCHE

LA CHARENTE

1508

SHIPWRECK CARRACK

VILLEFRANCHE

LA CHARENTE

1508

RELITTO CARACCA

VILLAFRANCA

LA CHARENTE

1508

# 1

## Découverte et étude d'une épave à Villefranche

En 1985, Alain Visquis, plongeur et archéologue amateur, découvrait une épave en eaux peu profondes dans la rade de Villefranche, par moins de 5 m, dont les vestiges s'étendaient sur environ 20 m de longueur pour 9 m de large. Le site est nommé Epave des Marinières du nom de la plage située à proximité (**fig. 1**). La découverte est déclarée aux Affaires maritimes et au DRASSM<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Visquis 1992 : 56 ; Visquis 1993 : 54.

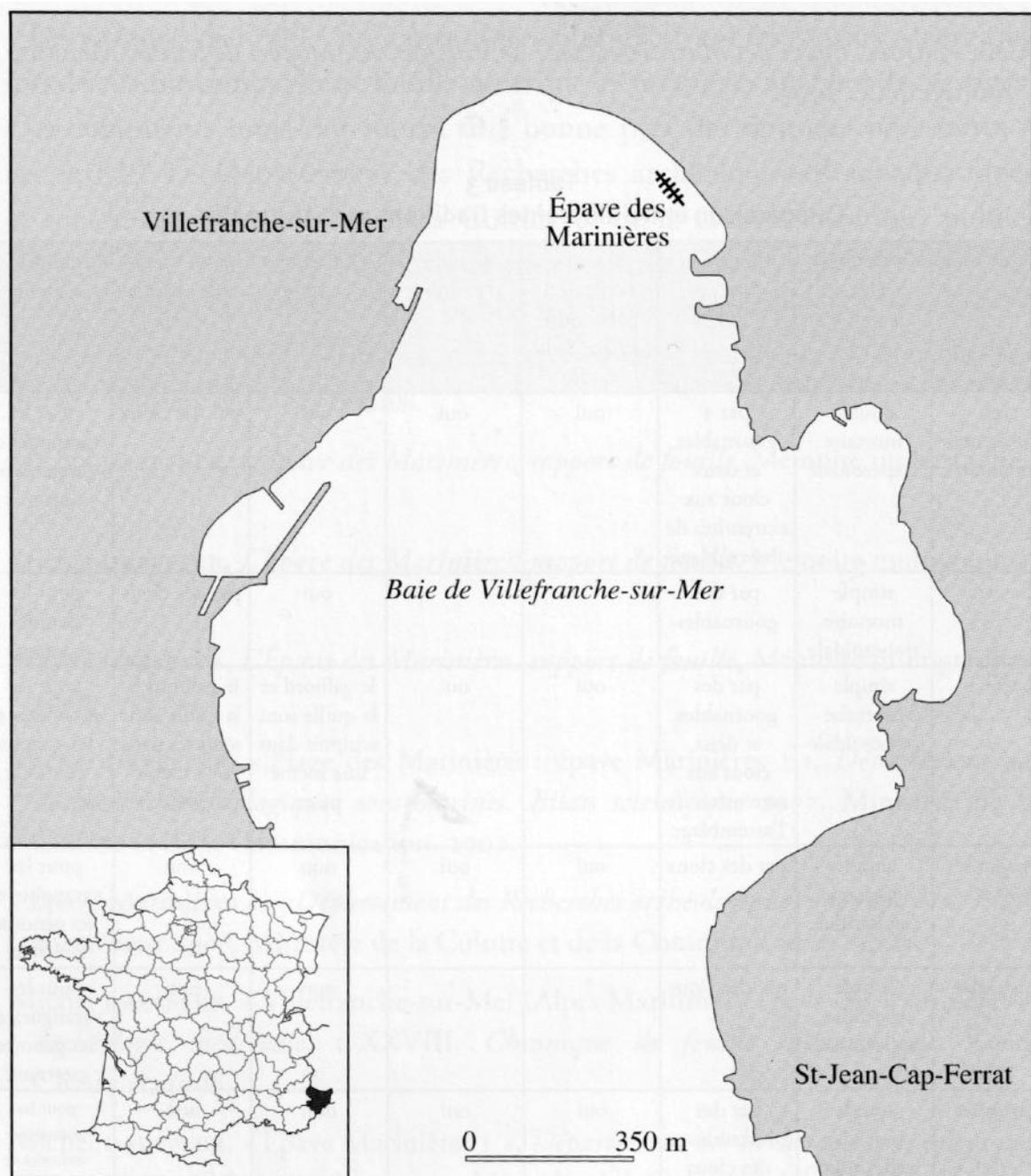


Fig. 1 Localisation de l'épave des Marinières en rade de Villefranche (M. Daeffler 2007).

En 1993 et 1996, deux campagnes de fouilles sont conduites sur une section subsistante de la carène du navire<sup>2</sup>. Des datations sont obtenues à partir de céramiques de provenances ligures et pisanes de la fin du XV<sup>e</sup>-début du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. Des prélèvements de bois sont effectués et les analyses par datation au C<sup>14</sup> donnent des résultats indiquant des coupes réalisées dans les années 1420-1430<sup>4</sup>.

L'étude architecturale a identifié les vestiges du navire, une nef ou carraque, l'appellation de l'époque des gros navires de charge à usage marchand et militaire<sup>5</sup>, tout comme la proche épave, reconnue comme étant la *Lomellina*, un navire génois naufragé en 1516, fouillé et étudié en 1986. Ce dernier a livré de très intéressantes informations sur son architecture, ainsi qu'un important matériel tant d'accastillage que d'artillerie, canons, roues, boulets.... La recherche en archives et dans les chroniques du temps a démontré que la *Lomellina* avait sombré alors qu'elle se trouvait au mouillage dans la rade à la suite d'une violente tempête<sup>6</sup>.

L'analyse des éléments restants de l'épave des Marinières, charpente, membrures, montra des correspondances et une corrélation entre les techniques de constructions navales en usage en Méditerranée et celles traditionnelles des régions

atlantiques. Ces particularités mêlant deux méthodes de construction qui apparaissent vers la fin du XV<sup>e</sup> et le début du XVI<sup>e</sup> siècle dans les régions de l'ouest de l'Europe pouvaient laisser entendre l'origine non méditerranéenne de ce gros navire dont le naufrage se serait produit à une date proche de la fin du XV<sup>e</sup> ou dans les premières années du XVI<sup>e</sup> siècle comme semblent le démontrer la provenance et la datation des céramiques.

<sup>2</sup> L'Hour 1996 : 108-109.

<sup>3</sup> Amouric, Richez, Vallauray 1999 : 60, 61, fig. 117. Il a été trouvé un lot de boulets de pierre et environ 50 tessons de céramique.

<sup>4</sup> Daeffler 1999 : 89.

<sup>5</sup> Daeffler 2007 : 9-35.

<sup>6</sup> Gassend *et al.* 1989.



## 2

### Un navire identifié ?

C'est la lecture d'un article sur les galères françaises en Méditerranée pendant les guerres d'Italie, dû à un excellent historien de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Alfred Spont, et, notamment un passage, qui nous a conduit sur une piste qui permettrait d'étayer une hypothèse<sup>7</sup> : l'épave des Marinières serait un navire de guerre français la *Sainte Marie-Saint Michel*, connu en son temps par son nom d'usage, la *Charente*<sup>8</sup>.

La *Charente* fut probablement construite à Tonnay-Charente, près de La Rochelle et, au cours de sa carrière, participa aux guerres d'Italie et à celles conduites contre l'Empire ottoman en Méditerranée orientale ; après avoir servi pendant 18 ans les ambitions des rois de France Charles VIII et Louis XII, elle fut vendue à des armateurs génois pour être dédiée au commerce. La *Charente* (*Sharante*, dans le texte génois), usée et en mauvais état, fit naufrage dans les eaux de Villefranche en avril ou mai 1508.

<sup>7</sup> Spont 1895 : 412.

<sup>8</sup> A.N. JJ//227 n°139 ; Bresc 1979 : 162 : « Dans un souci de renforcement de la protection [des navires] on redouble le vocable adjoignant fréquemment le nom de la Vierge à celui d'un saint ».

# 3

## La Sainte Marie-Saint Michel dite la Charente d'après les archives et la littérature, une restitution partielle et (encore) fragmentaire de la carrière du navire

- 2 novembre 1490 :

Le roi Charles VIII ordonne à Philippe de la Primaudaye, trésorier des guerres, la construction de deux carraques, à Tonnay-Charente près de La Rochelle. La *Charente* est probablement l'un des deux navires, d'une jauge de 1000 tonneaux chacun<sup>9</sup>.

- 1494 :

Début des guerres d'Italie. Intervention de la marine française sous le commandement du duc d'Orléans, le futur Louis XII<sup>10</sup>.

- Entre juillet et octobre 1496 :

Parmi d'autres navires, les deux carraques stationnées à Brest, la *Loyse*<sup>11</sup> et la *Charente* sont avitaillées en vivres, équipages et hommes d'armes afin de rejoindre la Méditerranée et se rendre à Marseille, en Provence, afin de participer à la reconquête du royaume de Naples tombé aux mains des Aragonais<sup>12</sup>.

*A Guyon le Roy seigneur du Chillou et cappitaine du Croisic et Jehan Porcon, conseillers dudit seigneur, la somme de deux mil livres tournois faisant partie de VI mil livres tournois a eulx ordonnée pour l'avitaillement et gaiges de huit cens mariniers ordonnez estre mis es navire de Charente, la Loyse et aultres navires par eulx menées et conduite au pays de Provence pour le service du roy nostre seigneur, au recouvrement de son royaume de Scicille.*

<sup>9</sup> BnF fr. 20427 f°53 ; BnF fr. 32511 f°408 (copie XVIII<sup>e</sup> s.) ; Spont 1894 : 417.

<sup>10</sup> La Roncière 1906 : 7-36.

<sup>11</sup> La *Loyse* ou *Grande Loyse* de Honfleur aurait pris la mer en 1487, Legay 2011 : 36 ; propriété de l'amiral Louis de Gravelle, un portrait du navire (vers 1509) est conservé au Musée Condé à Chantilly, Ms 1886 ; en 1516, son matériel est inventorié, A.C. Le Havre EE 79. D'après Marino Sanudo, la *Loyse* avait une jauge de 2500 bottes (de Venise) ; Barozzi, Berchet, Fulin 1969 : 1238.

<sup>12</sup> BnF fr. 8310 f°226r°v° ; Bréard, Barry 1906 : 214 ; La Pilorgerie 1866 : n°12 : 473-474.

- 6 novembre 1496 :

Le conseiller Pierre de Furgon, seigneur de Saint-Christophe en Aunis, est expressément chargé par le roi Charles VIII de remettre en état la *Charente* qui a subi des avaries (sans que l'on connaisse de détails)<sup>13</sup>.

- 17 février 1497 :

Selon un acte notarié de Marseille, il est procédé à l'engagement d'un *fadrin* (marin novice) de Saint-Tropez sur une carraque royale, la *Charente* probablement, encore à La Rochelle ; son armateur est Estienne de Neu/Neve marchand de Montpellier, général des finances du royaume de Naples<sup>14</sup>.

- 8 janvier 1498 :

D'après un acte notarié de Marseille, la *Charente* et la *Loyse* sont dans le port de Toulon<sup>15</sup>.

- 2 février et 4 mars 1498 :

Selon deux délibérations du conseil de ville, les pierres de lest de la *Charente* en radoub à Toulon sont utilisées pour l'édification d'un môle dans le port (elle est dite *carraque*)<sup>16</sup>.

- 5 mars 1498 :

200 quintaux de biscuit de Normandie (environ 800 kg) sont expédiés de Marseille à Toulon pour l'usage de la *Charente*<sup>17</sup>.

- 26 octobre [1498] :

Dans une lettre, adressée aux consuls de Marseille, le roi Louis XII demande à faire radouber la *Charente*<sup>18</sup>.

*De par le roy, conte de Prouvence.*

*Tres chers et bien amez, nous envoyons en nostre pays de Prouvence pour faire habiller, preparer et mectre en ordre de marche la navire de la Charente et autres qui y sont, dont avons donné la charge au seneschal de Beaucaire nostre chambellan [Estienne de Vesc † 1501], maistre Jehan Robineau tresorier de France et Jehan Porcon [† 1501], que pour ceste cause envoyons par dela pour, en la prouchaine saison, la faire armer et l'employer a l'encontre du Turcq ennemy de nostre sainte foy catholicque, lequel, commez avez assez peu entendre, a fait et s'esforce faire de grans exploitz sur la Chrestienté a nostre et tres grant desplaisance et a quoy de nostre part, a l'aide de Dieu, sommes bien deliberez de pourveoir.*

*Et pour ce que en ceste matiere chascun se doit esvertuer et employer, nous vous prions et mandons tres expressement que tout le port, faveur et ayde que pourrez donner a nosdicts commissaires en ceste matiere vous le faictes et vous employez et nous servez comme la matiere le requiert vous advisant que en ce faisant nous ferez ung tres grant et agreable plaisir, car nous avons ceste chose tres a cueur et croyez nosdicts commissaires de ce qu'ilz vous en diront de par nous, et qu'il n'y ait faulte.*

*Donné a Nantes le XXVI<sup>e</sup> jour d'octobre*

Loys

Robertet

[Loys, le roi Louis XII, Robertet, le secrétaire du roi]

*v° A noz tres chers et bien amez les consulz scindicz bourgeois et habitans de nostre ville et cité de Marseille*

<sup>13</sup> Arch. Nat. Xta 9321 n°172 ; Pélicier, Mandrot 1905 : 5, 97-99.

<sup>14</sup> A.D. BdR. Notaire Barthélémy Darnety 351 E 469 f°663v°.

<sup>15</sup> A.D. BdR. Notaire Pierre Descalis 355 E 258 f°15v°-16 ; Albanès 1873 : 226, 228-229.

<sup>16</sup> A.C. Toulon BB 44 f°130, 131v°.

<sup>17</sup> A.D. BdR. Notaire Jean Caradet de Bourgogne 373 E 86 f°104v°.

<sup>18</sup> A.C. Marseille AA 154 n°10.

## - 14 février 1499 :

Une lettre envoyée de Nice à Gênes fait état de préparatifs militaires à Marseille. L'auteur, anonyme, s'inquiète des objectifs d'une importante flotte qui pourrait se livrer à la guerre de course. La *Charente*, qui se trouve à Toulon, est mentionnée avec d'autres navires<sup>19</sup>.

Le chroniqueur vénitien Marino Sanudo fait également état de ces préparatifs :

.../... e il re [Louis XII] vol armar ein Normandia oltra Provenza e il capetanio Porquon partira per Normandia meotra sus la nave Chiaranta che e la prima sul mar et ara 800 homeni e vituarie e danari per mexi 6 .../... Item, a inteso, à sta provisto di danari per lo armar in Provenza, e vol il re tuta l'arma vadi a Tolona e de li cal nome de Dio, ussir.../...<sup>20</sup>.

## - 18 juin 1499 :

Les nefs royales *Charente*, *Loyse* et *Lion*, de conserve avec une importante flotte de navires normands, bretons et marseillais nolisés par ordre du roi Louis XII, sont à Toulon prêtes à partir en campagne contre les Turcs en Méditerranée orientale afin de rejoindre l'alliance de Venise et des Hospitaliers de Saint-Jean de Rhodes<sup>21</sup>.

.../... Item, ont apourté que ledict capitaine sera tenu d'estre prest avecques ses jans et serviteurs a la voyle a la campanha de la conserve de la grosse nef du roy [le Lion], de la Loisse, Charante et autres navilles quant ses dictes nefz partiront pour fere ledict voyage.

## - juillet-août 1499 :

La *Charente*, commandée par Jehan de Porcon, participe aux combats contre les Turcs en mer Ionienne. La stratégie de la coalition échoue en raison de désaccords et d'une défection de la flotte vénitienne<sup>22</sup>.

Issue de témoignages, une relation de la bataille de Naupaktos-Preveza (mer Ionienne) est rédigée par un

notaire de Marseille<sup>23</sup>.

.../... La Loyse et la nef de Roddes [le Saint Jehan] doivent investir la grosse galeasse du Turc et la Charente et la Lordanne [carraque vénitienne] doivent investir la grosse nef du Turc .../... .

.../... les deux galées venissiennes que remoquoyent ladicte Charente comme avoit esté ordonné quant virent saillir l'armée du Turc venant a rains et a voile taillerent le cap a cause de quoy ladicte Charente demeura en grant peril de perdition et ainsi firent aux autres navires".

Le chroniqueur Marino Sanudo remarque la défense solitaire de la *Charente* puis le soutien des galères de Venise :

.../... La nave Chiaranta di bote 2000 rimasa sola in mezo 40 galie turche e che dice 60 e si difese, e alcune galie nostre [de Venise] ando per socorela e Turchi le vede venire e si partino .../...<sup>24</sup>.

L. Fincati cite un témoin de la bataille lorsque la *Charente* se trouva au milieu de cinquante galères turques :

"contro le quali scarito 200 bombarde a un tratto, fece gran fracasso de turchi ; se judica la mazasse 1600 homeni, come disse ser Zuan Francesco Venier erra li, e de franzesi niun fo morti ni feridi ; et avè tante freze tuta la pope erra piena, pareva el tavolazo (bersaglio) de Lio»<sup>25</sup>.

<sup>19</sup> Pélissier 1890-1891 : 265.

<sup>20</sup> Barozzi, Berchet, Fulin 1969 III : 1338.

<sup>21</sup> A.D. BdR. Notaire Jean Massately 351 E 573 f°32v°, 53, 60, 70v° et 74v°; Fincati 1883 : 6-34 ; Lane 1978 : 146-173 ; Moro 2020.

<sup>22</sup> La Roncière 1906 : 38-46 ; Le Moing 2011 : 146-148.

<sup>23</sup> A.D. BdR. Notaire Barthélémy Darnety 351 E 815 f°341-351v°.

<sup>24</sup> Barozzi, Berchet, Fulin 1969 III : 174.

<sup>25</sup> Fincati 1883 : 21.

- 28 février 1500 :

La *Charente* (**fig. 2**), de retour de l'expédition en mer Ionienne, en compagnie de la grande nef de Rhodes (le *Saint Jehan*), est à Villefranche pour des opérations de carénage.

Marino Sanudo dans ses *Diarii*, témoigne des travaux de radoub<sup>26</sup> :

*A 7 zonse a Villafranca era in porto do grosse nave, una chiamata la gran nave di Rodi, l'altra la Chiaranta, tutte do si lavorava con diligentia per conto di re. Quella di Rodi messa a charena di una banda, maistri 60 lavorava e sarà cauza di fuera via per 24 di marzo e dentro di 20. In la Chiaranta lavorava maistri 40 et erano solicate per tuto april sarano in ordine.*

- 1501 :

La *Charente* est à Gênes. Le chroniqueur des guerres d'Italie, Jehan d'Auton, en fait l'éloge<sup>27</sup>.

*".../... La grand nef ou carraque nommée la Charente, l'une des plus avantageuses pour la guerre de toute la mer. Pour décrire la grandeur, la largeur, la force et équipage d'icelle, ce seroit pour trop allonger le compte et donner merveille aux oyants. Que ce soit, elle étoit armée de 1200 hommes de guerre sans les aydes, de 200 pieces d'artillerie, desquelles il y en avoit 14 a roues, tirant grosses pierres, boulets de fonte et boulets serpentins, avitaillée pour neuf mois et avoit voile tant a gré qu'en mer n'estoient pirates ni ecumeurs qui devant elle tinsent vent".*



Fig. 2 Carraque au combat, la *Charente* ?  
Chronique d'Enguerrand de Monstrelet, BnF fr. 20360 f°35 (détail) 1510.

- 1501 :

Expédition de Mytilène (Lesbos) contre les Turcs sous le commandement de Philippe de Clèves, seigneur de Ravestein. Participation de la *Charente*, de la *Loyse* et de la *Cordelière*.

Jehan de Porcon, capitaine normand de la *Charente*, est tué lors du siège qui tourne à l'échec<sup>28</sup>.

- 1501-1502 :

Le poète et rhétoricien André de la Vigne fait l'éloge de la *Charente* dans un poème à la gloire du roi Louis XII, *Le Voyage de Naples*<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Barozzi, Berchet, Fulin 1969 III : 1629.

<sup>27</sup> Maulde de la Clavière 1892-1895 : 2, 18-19.

<sup>28</sup> La Roncière 1906 : 46-56 ; Vatin 2001 : 9-29.

<sup>29</sup> Slerca 1981 : 135-136.

Vers 214-262

*Premierement fut la grant nef de France  
Dicte Charlotte [la Charente] en si tres grant puissance  
Que de l'escripre il ne m'est pas possible  
Tant equippee de toute sa deffence  
Qu'autre n'estoit sceust faire offence  
Deu sa grandeur qui estoit chose horrible  
Et pour monstrier qu'elle estoit invisible [invincible]  
Vingt deux cens pippes de vin portoit  
Sans l'appareil d'elle qui comportoit  
Le tiers d'autant ou peu moins que ne mente  
Et ne craignoit orage ne tourmente.  
Fournie estoit de grosse artillerie  
Qui souffroit bien si grosse pierrerie  
.../...  
D'autres bastons a feux, grans et petiz  
Qui ne sont pas pour esbatre aprentiz,  
Elle portoit environ quatre cens  
Fourniz de pouldres, boyste, boullés, oustiliz  
Et pour iceulx promps canoniers subtilz  
Qui n'avoient pas au bout du pie le sens.  
Patrons, pillotes, contremaistres puissans,  
Voilles a force, guidons et estendars,  
Adventuriers et outraigeux soubdars  
Tant la qu'ailleurs pour estre brigans dignes  
Fourniz d'arnoys et riches brigandines".*

- 22 août 1502 :

La *Charente*, avec la *Loyse*, la *Cordelière* et le *Clermont* (*bellissime et grossissime nave*), est présente dans le port de Gênes lors de l'entrée triomphale de Louis XII, le 22 août 1502<sup>30</sup>.

- 2 avril 1503 :

Selon un acte notarié de Marseille, cinq ancrs de la caraque la *Parvesane*, appartenant à un armateur marseillais, et d'une valeur de 480 florins ont été mises à disposition de la *Cordelière* et de la *Charente* ; le propriétaire réclame auprès du trésorier de la marine le montant de ce matériel<sup>31</sup>.

- juin-décembre 1503 :

La *Charente* (*la grant carraque du roy*), la *Loyse*, la *Cordelière* et le *Clermont* participent aux combats contre les Espagnols devant Naples et Gaëte<sup>32</sup> (**fig. 3**).

*L'armata de Franzesi el di poi fu perduto Castel Nuovo, apprese li a tirata de bombardarda et havendo da Castel dell'Uovo che el Nuovo era preso, se ne torno alla volta di Gaeta e eran circa 25 vele le quali era sei nave grosse, quattro genovese et la Celante et Regina con assai gente di guerra .../...<sup>33</sup>.*



Fig. 3 Combat naval devant une ville (Naples ?)  
Chronique d'Enguerrand de Monstrelet, BnF fr. 20360 f°98v° 1510.

- 6 juin 1504 :

Le roi nomme Guilhelmi Morineu de Sauveur contrôleur de la Charente<sup>34</sup>.

- 27 juillet 1504 :

Guillaume Briçonnet, cardinal de Saint-Malo, écrit dans une lettre au roi que la Charente devait partir de Gênes le 10 juillet pour Marseille ; il s'inquiète pour la sécurité du navire qui naviguerait seul<sup>35</sup>.

- 24 août 1504 :

Le roi Louis XII demande de faire radouber la Charente à Villefranche<sup>36</sup> (fig. 4).

De par le roy conte de Provence,

Noz amez et feaulx, nous faisons presentement faire vous avez peu entendre au lieu de Villefranche l'adoub et carrene de nostre nau Charente, laquelle, nous voldrions bien en brief recouvrer pour nos en servir ; a ceste cause volons et vous mandons tres expressement que vous donnez et faictes donner a ceulx qui ont ceste charge de par nous tout le port faveur et aide que pourres et qu'ilz vous requerront pour diligenter et faire haster l'adoub d'icelle nau et aussi leur faictes delivrer du boys et autres choses a eulx necessaires en les payant raisonablement et qu'il n'y ayt faulte. Donnè a Bloys le XXIII<sup>e</sup> jour d'aoust.

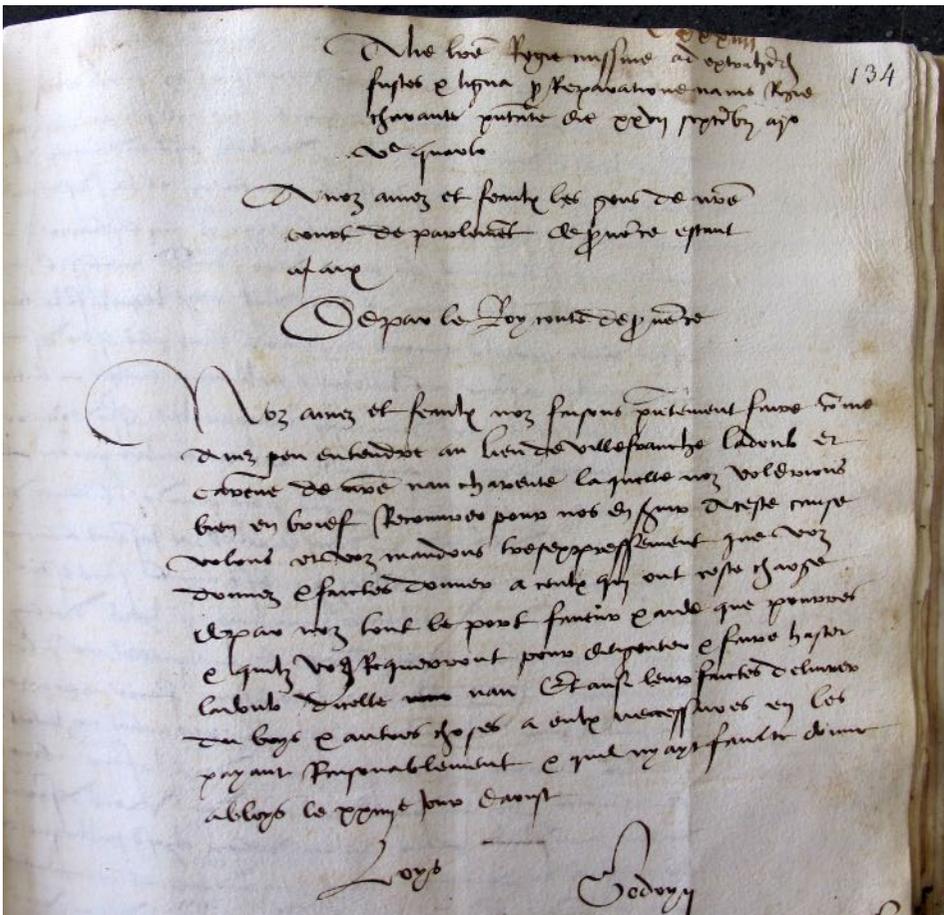


Fig. 4 Lettre de Louis XII demandant la mise en radoub de la Charente à Villefranche A.D. BdR. B 3319 f°134 1504.

<sup>30</sup>Notar Giacomo 1845 : 253 ; Maulde la Claviere 1892-1895, 2, 45 ; Lévy 2006 : 315-334.

<sup>31</sup>A.D. BdR. Notaire Pierre Descalis 355 E 258 f°493-494v°.

<sup>32</sup> Maulde la Clavière 1889-1895 : 3, 45, 108, 304.

<sup>33</sup> Maulde la Clavière 1889-1895 : 3, 381.

<sup>34</sup> A.D. BdR. Notaire Jean Massatelly 351 E 575 f°75.

<sup>35</sup> BnF fds. Dupuy 262 f°4.

<sup>36</sup> A.D. BdR. B 3319 f°134.

## - 25 janvier 1505 :

Philippe de Clèves-Ravenstein, gouverneur de Gênes (1499-1506), écrit au roi Louis XII :

il déplore le mauvais état de la flotte et la licencie, sauf la *Charente* qui est avitaillée à Gênes et conserve cent cinquante marins à bord en cas de nécessité<sup>37</sup>.

## - 18 mai 1506 :

Le roi Louis XII achète la *Charente* à Estienne de Neu et aux héritiers de Jehan de la Primaudaye, armateurs. Elle est parachevée aux frais du trésorier Jean de la Primaudaye et d'Estienne de Neu<sup>38</sup>.

## - 12 mai 1508 :

La *Sharante* a été achetée par des armateurs génois. Elle fait naufrage en avril ou mai dans la rade de Villefranche ; sa perte est relatée dans un compte rendu d'assurance rédigé par le notaire génois Cipriano Foglietta<sup>39</sup>.

## - 1516-1517 :

Le capitaine Anthoine de Conflans rappelle les qualités de la *Charente* dans un traité de stratégie navale, *Les Faiz de la marine et navigaiges*.

*En la coste de Guyenne, .... si faict de grosses nefz comme a esté la Charente qui a esté une des belles et bonnes nef qui fust sur la mer...*<sup>40</sup>.

## - 1896 :

L'historien Alfred Spont dans son article, « Les galères royales dans la Méditerranée de 1496 à 1518 », fait état du naufrage de la *Charente* à Villefranche<sup>41</sup>.

## - 1985 :

Découverte de l'épave dite des Marinières à Villefranche par Alain Visquis<sup>42</sup>.

## - 1993, 1996, 2007 :

Fouilles de l'épave sous la direction de Michel L'Hour (DRASSM).

D'après le matériel céramique et une étude architecturale publiée par Michel Daeffler en 2007, les vestiges sont datés de la fin du XV<sup>e</sup>-début du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>43</sup>.

## - 2015 :

D'après l'indication d'A. Spont (1896), redécouverte aux *Archivio di Stato di Genova* et transcription de la relation du naufrage de la *Charente* (*Sharante*).

<sup>37</sup> BnF fds. Dupuy 262 f°79 (76).

<sup>38</sup> BnF, pièces originales vol. 2386 dossier Primaudaye pièce 13.

<sup>39</sup> *Archivio di Stato Genova*, notai antichi, Cipriano Foglietta 1507-1508, 1361 n°265.

<sup>40</sup> Mollat du Jourdin, Chillaud-Toutée 1984 : 9-44.

<sup>41</sup> Spont 1895 : 412.

<sup>42</sup> Visquis 1992 : 56 ; 1993 : 54.

<sup>43</sup> L'Hour 1996 ; Daeffler 2007.

# 4

## La carraque la *Charente* d'après la documentation du temps

La documentation issue des archives et de la littérature n'est que fort peu diserte sur le navire et ses caractéristiques. En l'état des recherches, il manque beaucoup d'éléments permettant de cerner au plus près ce que fut la *Charente*, bâtiment exceptionnel en son temps, si l'on croit les textes et les auteurs qui en font mention ou bien l'éloge.

Le premier texte qui en fait état est en réalité une indication sur la construction de deux navires de mille tonneaux à Tonnay-Charente. Mille tonneaux équivaldraient à environ 684 m<sup>3</sup> de port (selon le tonneau de Paris). Ce serait donc la jauge de la *Charente*, si celle-ci est bien l'un des deux navires construits à Tonnay-Charente en 1490<sup>44</sup>. Il semble cependant que cette supposition corresponde à la mise en chantier demandée, en raison du rôle de Philippe de la Primaudaye préposé à la construction, tel que le roi le désigne dans sa lettre -il est qualifié pour le paiement des travaux sur ces deux navires (Philippe de la Primaudaye est clerc de la trésorerie des guerres en 1483)<sup>45</sup> - puis de la mention de Jehan de la Primaudaye, héritier du premier, lors de la vente du navire au roi en 1506<sup>46</sup>. Marino Sanudo, dans un passage relatant les combats contre les Turcs en 1499 note que la *Charente* a une jauge de 2000 bottes, ce qui correspondrait à environ 1350 m<sup>3</sup> - cette mesure serait a priori celle du déplacement du navire, la jauge brute<sup>47</sup>.

L'équipage de la *Charente* pouvait être important, bien qu'il faille douter de l'emphase de Jehan d'Auton lorsqu'il parle de 1200 hommes à son bord. Dans cette assertion, il est possible qu'il s'agisse de l'embarquement ponctuel, en plus de l'équipage, d'un nombre important d'hommes d'armes, supplétifs pour une opération de guerre, peut-être la moitié du total<sup>48</sup>. Marino Sanudo parle de 800 hommes en 1499<sup>49</sup>. À titre de comparaison, *le Regent*, un navire britannique qui s'illustrera en 1512 dans le fameux combat naval contre la *Cordelière*, portait 550 hommes en 1491<sup>50</sup>.

D'après Anthoine de Conflans, auteur contemporain d'un traité technique sur la guerre maritime, l'équipage d'une nef était composé d'un homme par tonneau, ce qui porterait au nombre théorique de 1000 hommes celui de la *Charente*. En l'absence de rôle et d'indications plus précises, il est cependant difficile d'avoir une estimation fiable.

De même, malgré nos recherches, nous n'avons pas trouvé, pour l'instant, d'inventaire de la *Charente* qui aurait pu donner un éclairage sur les caractéristiques du navire. Faute de ce type de document, il est toutefois utile de regarder du côté des navires contemporains avec lesquels il est possible de trouver des similitudes. Tel celui de la *Marie de Montfort* en 1497 dont un des armateurs était Estienne de Vesc, sénéchal de Beaucaire, un des principaux instigateurs des guerres d'Italie<sup>51</sup>.

Les dimensions de la *Charente* ne sont pas davantage connues ; les auteurs qui en font mention se contentent de faire état de sa grandeur, la distinguant des navires communs, mais n'insistent pas pour la décrire, comme le dit Jehan d'Auton : " - *ce seroit pour trop allonger le compte et donner merveille aux oyants*" - mais en appuyant le propos sur son imposante artillerie et le grand nombre d'hommes d'armes à son bord<sup>52</sup>. Le notaire napolitain Giacomo, en évoquant les carraques *Charente*, *Cordelière* et *Lomellina* note, lui, qu'il s'agit de naves *bellissime* et *grossissime*.

<sup>44</sup> La jauge estimée des navires (la plupart du temps) ne tient pas compte du volume total mais des capacités d'emport.

On suppose ici que la référence royale est celle de Paris, un tonneau de 684 l.

<sup>45</sup> 2 novembre 1490 : Philippes de la Primaudaye commis au payement des ouvrages et edifices de deux carraques que le roy fait de present au lieu de Thauay *Charente* au pays de Xaintonge, BnF fr. 32511 f°408 (copie XVIII<sup>e</sup> s.) ; Vaissieu 1913 : 350 ; Spont 1894 : 417.

<sup>46</sup> BnF pièces originales vol. 2386, dossier Primaudaye pièce 13.

<sup>47</sup> Barozzi, Berchet, Fulin 1969 III : 174.

<sup>48</sup> Maulde la Clavière 1889-1895 : 2, 18, 19.

<sup>49</sup> Barozzi, Berchet, Fulin 1969 III : 1338.

<sup>50</sup> Spont 1894 : 417.

<sup>51</sup> A.D. BdR. Notaire Barthélémy Darnety 351 E 470 (folios).

<sup>52</sup> Maulde la Clavière 1889-1895 : 2, 18, 19.

L'emphase dans les superlatifs revient à André de la Vigne avec ses vers à la gloire de Louis XII : *Premierement fut la grant nef de France / Dicte Charlotte [Charente] en si tres grant puissance / Que de l'escripre il ne m'est pas possible / Tant equippee de toute sa deffence / Qu'autre n'estoit sceust faire offence / Deu sa grandeur qui estoit chose horrible / Et pour monstrier qu'elle estoit invisible [invincible] / Vingt deux cens pippes de vin portoit / Sans l'appareil d'elle qui comportoit. / Le tiers d'autant ou peu moins que ne mente. / Et ne craignoit orage ne tourmente.* Ici aussi, l'auteur renonce à une description du navire qui, malgré la faiblesse de ses vers, aurait pu nous éclairer sur ce navire *d'une grandeur horrible*<sup>53</sup>.

Quelques années après, Anthoine de Conflans rappelait : *En la coste de Guyenne, ... si faict de grosses nefes comme a esté la Charente qui a esté une des belles et bonnes nef qui fust sur la mer...*<sup>54</sup>. Anna Slerca cite, par comparaison, les passages relatifs à la description de la flotte avec *les Chroniques de Lorraine* de Philippe de Vigneulles (après 1525) qui reprend le propos d'André de la Vigne : *Et pour le premier y estoit la grant nef de France nommée Charlotte, laquelle alors estoit l'une des belles du monde ; car pour porter XX cent pippes de vins, elle les portoit, sans l'appareil d'elle que on estimoit le thier d'autant*<sup>55</sup>.

### L'artillerie.

C'est sur les capacités militaires de la *Charente* que les auteurs, Jehan d'Auton, André de la Vigne et Philippe de Vigneulles, vont insister, notamment sur la puissance de feu qui, à les entendre, est particulièrement remarquable et hors du commun mais ils restent dans des conventions descriptives sans entrer dans le détail, Jehan d'Auton notant seul la présence de 14 pièces d'artillerie à roues.

Jehan d'Auton : *[la Charente] étoit armée .../... de 200 pieces d'artillerie, desquelles il y en avoit 14 a roues, tirant grosses pierres, boulets de fonte et boulets serpents .../... .*

André de la Vigne est lyrique : *Fournie estoit de grosse artillerie / Qui souffroit bien si grosse pierrerie / Que peult bien estre ung homme par le corps / Plaine de pouldre et d'autre droguerie / Si exectables en une batterie / Qu'es basses limbes n'a point de telz acors / Quant ce venoit es noises et discors / Qu'il convenoit ses entrailles lascher / Pour soy deffendre ou pour autruy sercher / Tant eult batu avoir ouyt d'enfer / Tous les grans dyables avecques Lucifer / D'autres bastons a feux, grans et petiz / Qui ne sont pas pou esbatre aprentiz / Elle portoit environ quatre cens / Fourniz de pouldres, boyste, boullés, oustiliz / Et pour iceulx promps canoniers subtilz / Qui n'avoient pas au bout du pie le sens.*

Philippe de Vigneulles paraphrase André de la Vigne : *Et avec ceu estoit fornies de grosse artillerie, dont les aucunes gectoient pierres aussi grosses qu'est ung homme parmi le corps ; et avoit encore en ladicte navire, d'autre baston a feu, tant gros que petit, environ quaitre cenc pieces : de quoy c'estoit chose merveilleuse d'oyr le bruyt et le tabouement qu'elle faisoient.*

Les chiffres de 200 et 400 pièces additionnent certainement la grosse et la petite artillerie, particulièrement les armes à feu individuelles de type arquebuse à croc ou coulevrine. De cette artillerie, il subsistait dans l'épave des Marinières

quelques boulets ; les fouilles pratiquées ont mis au jour un lot de projectiles de pierre pesant entre 600 g et 6 kg, ce qui peut correspondre à 2 livres mesure de Gênes (628 g) et 19 livres (6,023 kg). Ces boulets étaient utilisés respectivement par une pièce légère de type fauconneau et par une bombarde de fort calibre<sup>56</sup>.

Nous empruntons à E. de Crouy-Chanel, que nous remercions, la description de l'artillerie disposée à bord d'une carraque engagée dans un combat naval entre Français et Anglais (la bataille est censée se passer vers le milieu du XV<sup>e</sup> siècle, l'image est tirée de la *Chronique* d'Enguerrand de Monstrelet, les illustrations représentent en réalité des navires du début du XVI<sup>e</sup> siècle). Cette carraque est peut-être un "portrait" de la *Charente* dont le souvenir porté par la littérature perdurait après sa disparition (d'Auton, de la Vigne, Conflans, Vigneulles...) (*fig. 2*)<sup>58</sup>.

"Ce vaisseau de haut bord porte deux pièces modernes sur son bâbord, l'une apparemment la plus lourde, située vers l'avant et tirant à partir d'un sabord. La seconde, placée sur le pont supérieur, semble montée sur un affut à roues hautes pour tirer par-dessus le bord [l'embelle]. Il y a peut-être à côté un canon plus gros et plus court, qui pourrait être un canon pierrier.

On compte onze pièces légères sur pivot pour ce seul côté (six pour le château avant et cinq pour le château arrière)<sup>59</sup>.

<sup>53</sup> Slerca 1981 : 135-136 ; son invincibilité serait en lien avec sa capacité de port en vin ! Environ 16470 l. Selon la coutume, l'emport (la jauge brute) est basé sur le tonneau ou la pipe de vin, l'unité type des navires ponantais (1 pipe = 1/2 muid de 270 l), Gilles 1957 : 88.

<sup>54</sup> Mollat du Jourdin, Chillaud Toutée 1984 : 21.

<sup>55</sup> Slerca 1981 : 68-69, *Chroniques de Lorraine* : 313-314.

<sup>56</sup> L'Hour 1996 : 109.

<sup>57</sup> *Chronique* d'Enguerrand de Monstrelet continuée par Mathieu d'Escouchy, offerte à François de Rochechouart, gouverneur de Gênes en 1510, BnF fr. 20360 f°35.

<sup>58</sup> Selon l'opinion de Denoix et Muracciole 1964 : 952.

<sup>59</sup> Crouy-Chanel 2020 : 429 fig. 9.

# 5

## L'épave des Marinières (fig. 5 & fig. 6)

Nous résumons très brièvement ici l'étude qu'à rédigée Michel Daeffler, étude portant sur l'architecture du navire d'après les éléments recueillis lors des fouilles archéologiques réalisées lors de plusieurs campagnes de 1993 à 2000.

Les restes de l'épave se situent près du rivage nord-est de la baie de Villefranche, à une faible profondeur, sur un fond de sable. Le naufrage peut s'expliquer par un fort vent de sud qui aurait porté le navire vers la plage, où il aurait heurté une roche affleurante. Il a ensuite été démantelé par l'action de la mer. Le navire étant échoué par faible profondeur, le matériel de bord a sans doute été récupéré rapidement ; grément, accastillage, chargement et autres équipements ont été enlevés en abandonnant sur place une coque en voie de destruction.

Les vestiges existants, découverts en 1985 par dégagement partiel des sédiments et fouillés à partir de 1993, ont montré que la portion conservée de la carène s'étendait sur une longueur de 18 m pour 8,70 m de largeur, orientée ouest nord-ouest - est sud-est<sup>60</sup>. Il apparaît, en comparant les divers moyens d'assemblage des virures de bordé et selon l'étude des varangues et membrures encore existants, qu'il s'agit d'un navire ayant été construit selon des techniques associant à la fois des traditions ponantaises et méditerranéennes, à une période correspondant à la diffusion des savoir-faire méditerranéens vers les côtes atlantiques.

De l'avis des spécialistes, c'est vers la fin du XV<sup>e</sup> siècle que la culture de la construction navale méditerranéenne se répand vers les rivages de l'Atlantique, notamment pour les navires d'une certaine importance, passant de la traditionnelle construction à clins du Ponant à la construction à franc-bord. Dès lors, il est donc vraisemblable de considérer que l'épave des Marinières est celle d'un navire construit sur les rivages de l'océan mais selon les principes de l'architecture à franc-bord.

Il a été procédé, d'après les éléments existants et analysés, à une reconstitution en comparant d'autres études effectuées sur des navires de même période. Une restitution de la coque a été proposée : longueur de quille, 18 m, longueur de l'étrave à l'étambot, 25 m, largeur 8,45 m, hauteur du premier pont 2,47 m pour un tirant d'eau évalué entre 3 à 4 m. À partir de cette hypothèse, un plan de forme et une visualisation de la carène ont été proposés (interprétation par DAO)<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> Daeffler 2007 : 39, fig. 6.

<sup>61</sup> Daeffler 2007 : 55, fig. 22.

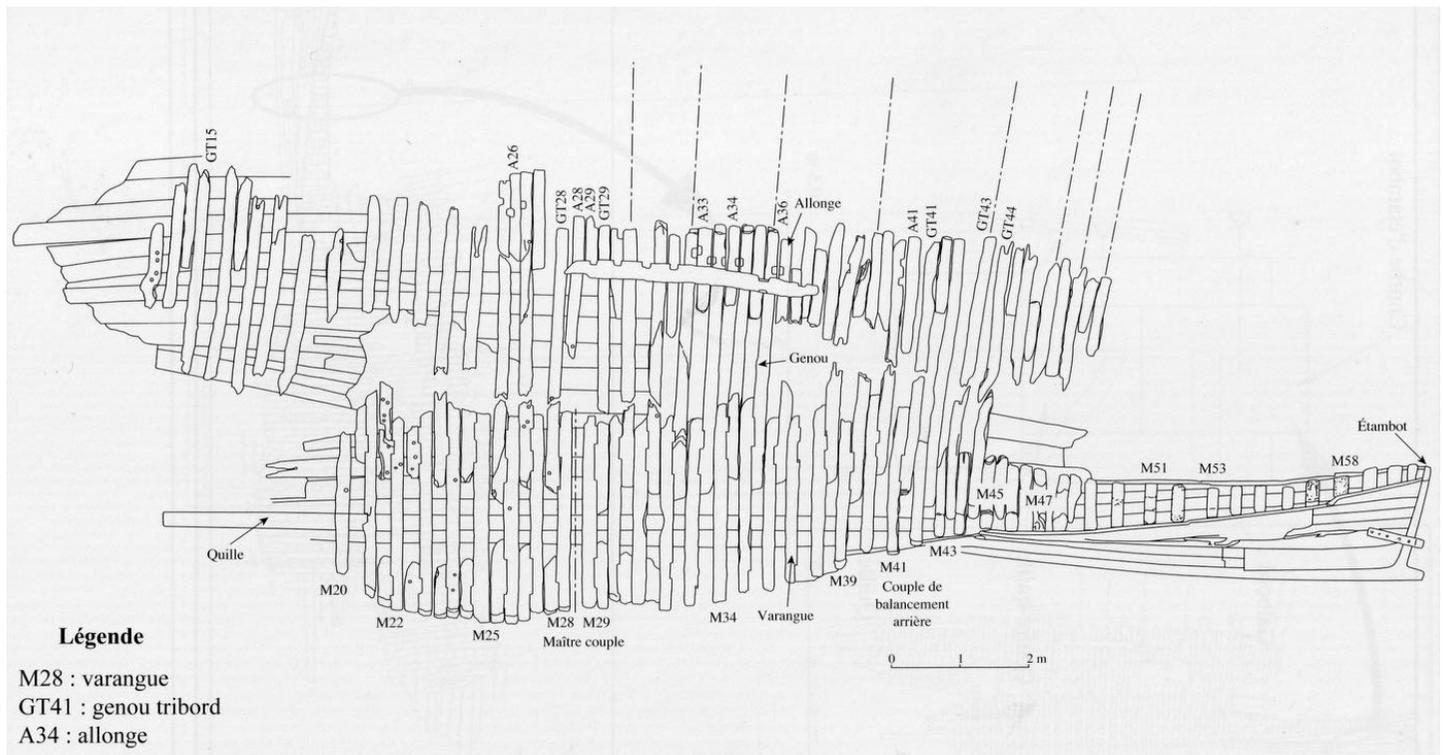


Fig. 5 Planimétrie des vestiges de l'épave des Marinières (J. M. Gassend, M. Daeffler) 2007.

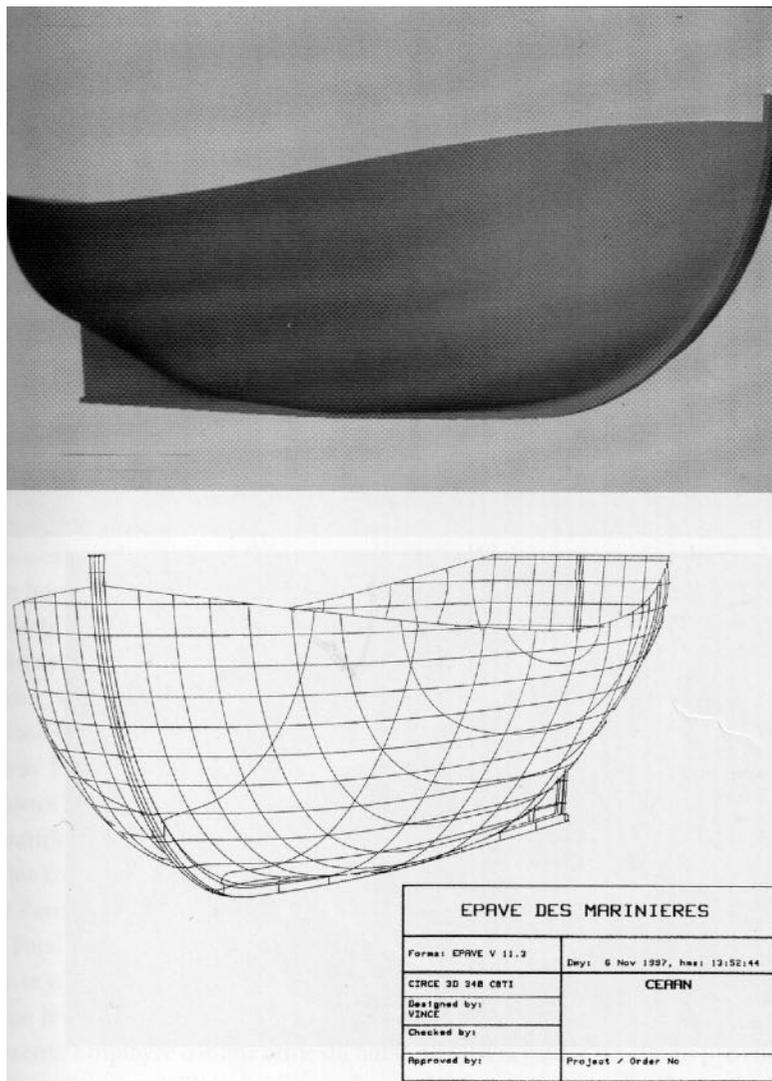


Fig. 6 Restitutions graphiques de l'épave des Marinières (V. Jarricot) 2007.

# 6

## Le texte de 1508, le naufrage de la *Charente*

Partant de la lecture du passage de l'article d'Alfred Spont mentionnant le naufrage de la *Charente*, nous avons établi l'hypothèse selon laquelle l'épave des Marinières pouvait être celle de ce fameux navire, emblématique en son temps. En 2015, nous avons effectué une recherche aux *Archivio di Stato di Genova* en ayant préalablement obtenu auprès du conservateur la référence exacte du document d'après l'indication donnée par Alfred Spont.

À notre grande satisfaction, nous avons pu retrouver le texte inséré dans une grande et épaisse liasse (sans ordre ni classement apparent)<sup>62</sup>.

En fait, cet écrit, probablement rédigé par le notaire Cipriano Foglietta de Gênes, est le rappel d'un contrat d'assurance passé par les quatre armateurs du navire, Antonio de Stagliano (aux armoiries : d'azur au lion rampant d'or), Pontalto de Semino, Ottaviano de Grimal « Coba » et Mathieu Truchus, suivi des circonstances conduisant au naufrage. Le texte rappelle que le navire était en partance pour Gênes (chargé de marchandises ?). Au moment du départ, l'équipage constate que le gréement est pourri (*marcidum*) et qu'il est impossible de naviguer dans ces circonstances. D'un commun accord, officiers et marins décident de le remplacer et de partir ensuite. Mais la mer et le vent étant

contraires (*adversante fortuna maris et ventus*), le naufrage se produit en route ou au mouillage, une situation de tempête (un ouragan) paraissant assez proche de celle qui conduisit au naufrage de la *Lomellina* en 1516, dans cette baie de Villefranche largement ouverte au secteur sud<sup>63</sup>.

Dans le document, les assureurs mentionnent qu'ils font appel à des témoins qui paraissent avoir des versions contradictoires (non exposées), ce qui les amène à leur demander de prêter serment afin d'établir la réalité des faits. Le constat est celui du très mauvais état du mât de trinquet et de la décision unanime de le remplacer, ce qui fut fait, semblerait-il. Alors qu'il avait été remplacé, le beaupré se brisa à son tour. Le document reste assez confus sur le déroulement de l'évènement ; il semble que sur le départ, le gréement de la *Charente* en très mauvais état se brisa sous les effets de la tempête et la situation se dégrada suffisamment pour que, non maîtrisé et partant en dérive, le navire s'échoue à terre. Le corps du navire, probablement tout aussi en mauvais état et ne pouvant être réparé, fut débarrassé de son équipement et finalement abandonné sur les lieux même où il fut retrouvé en 1985<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> *Archivio di Stato Genova*, notai antichi, Cipriano Foglietta 1507/1508, 1361, n°265 (n°257 copie raturée).

<sup>63</sup> La chronique de Honorat de Valbella de Marseille rappelle les circonstances du naufrage de la *Lomellina*, sans qu'elle soit nommée, mais les documents d'archives ont permis de l'identifier sous ce vocable, Valbella *et al.* 1985 : II, 85 ; Gassend *et al.* 1989.

<sup>64</sup> Alfred Spont écrit que la *Charente* était "pourrie de vétusté", Spont 1894 : 412.

## 7

## Conclusion

Les études sur l'architecture navale de l'épave des Marinières, les caractéristiques de sa construction mêlant traditions atlantique et méditerranéenne, les datations de la céramique, celles des coupes des bois la constituant (le bois a pu être stocké pendant des décennies puis utilisé pour sa mise en chantier), les mentions successives depuis la probable construction du navire en 1490 jusqu'au naufrage de la *Sharante* en avril ou mai 1508 paraissent confirmer notre hypothèse : l'épave des Marinières serait la *Charente*, une probabilité initiée par les deux lignes que publia Alfred Spont, s'achevant par le témoignage de Cipriano Foglietta. Cette hypothèse est confortée par les éléments recueillis lors de notre recherche, elle demande cependant à être confirmée.

Il serait intéressant de poursuivre sur le terrain l'étude de l'épave, de procéder à de nouveaux prélèvements de bois pour effectuer d'autres datations afin de préciser la localisation des pièces en provenant et estimer, par exemple, s'il y a une homogénéité de dates dans les coupes des arbres. La recherche en archives devrait se prolonger car, dans les faits, il manque de nombreux documents, tant sur l'origine de la construction et de sa mise en chantier que sur la carrière exceptionnelle de ce navire, né de la volonté royale puis engagé dans les expéditions italiennes et ottomanes, si celui-ci est bien ce bâtiment prenant la mer au sortir de la Charente en Saintonge.

L'épave des Marinières est donc peut-être la fameuse *Charente*, ce navire royal, illustré et mis au pinacle par quelques littérateurs de cour soucieux de valoriser un bâtiment surpassant les autres, mis au service d'un roi cherchant à reconquérir son royaume de Naples, couvert de gloire puis plongé dans l'oubli, n'ayant pas eu le prestige qui allait revenir à la *Cordelière*, sa conserve bretonne en Méditerranée, succombant elle lors d'un combat héroïque magnifié par deux poètes de talent<sup>65</sup>.

A l'issue d'une destinée épique contrariée et à bout de souffle la *Charente* vendue à des armateurs génois pour le commerce naufragea dans la baie de Villefranche au bout d'une carrière de 18 années<sup>66</sup>.

Les Archives nationales et/ou la Bibliothèque nationale de France détiennent encore, vraisemblablement, d'autres sources, comme des mandements, des inventaires, des rôles d'équipage, le contrat de vente aux armateurs génois ou toutes autres pièces susceptibles d'apporter de nouveaux éclairages. Enfin, les *Archivio di Stato di Genova* pourraient conserver en complément du rapport d'assurance d'autres actes notariés mentionnant l'activité de la *Sharante*, passée après 1506 sous le pavillon commercial de Gênes la *Superba*.

<sup>65</sup> Provini 2004 ; sur l'histoire de la *Cordelière* et recherches, Guérout 2012.

<sup>66</sup> Sur la durée de vie des nefs, Guérout, Liou 2001 : 262-263.

# Bibliographie

**ALBANES 1873** : Albanès (J. H.) – Recrutement d'un équipage pour la *Loyse* à Toulon en 1497, *Revue des Sociétés Savantes*, 5<sup>e</sup> série, 6 : 226, 228-229.

**AMOURIC, RICHEZ, VALLAURY dir. 1999** : Amouric (H.), Richez (F.), Vallaury (L.) – *20000 pots sous les mers*. Catalogue d'exposition. Istres/Aix-en-Provence, Aix-en-Provence : Edisud : 60-61.

**BAROZZI, BERCHET, FULIN 1969** : Barozzi (N.), Berchet (G.), Fulin (R.) – *Diarii di Marino Sanudo*, III. Venezia : Biblioteca storica di Studi Adriatici : 1858.

**BASH 2004** : Basch (L.) – Genèse du vaisseau moderne. *Neptunia*, 235 : 18-26.

**BESSIERE 1913** : Bessiere (P. de) – Sous les derniers Valois, M. de la Primaudaye. *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, 74 : 350-360.

**BREARD, BARREY 1906** : Bréard (Ch.), Barrey (Ph.) – *Documents relatifs à la marine normande aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Rouen : 88.

**BRESC, BRESC 1979** : Bresc (G.), Bresc (H.) – Les saints protecteurs de bateaux (1200-1460). *Ethnologie française*, 9, 2 : 161-178.

**CROUY-CHANEL 2020** : Crouy-Chanel (E. de) – *Le canon. Moyen Âge-Renaissance*. Tours : Presses Universitaires François Rabelais : 491.

**DAEFFLER 1998** : Daeffler (M.) – Epave des Marinières 1, Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes). *Département des recherches archéologiques sous-marines*. Bilan scientifique : 53.

**DAEFFLER 2000** : Daeffler (M.) – Epave des Marinières, Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes). *Archéologie médiévale*, 30 : 389.

**DAEFFLER 2007** : Daeffler (M.) – L'épave des Marinières : un témoin des mutations technologiques dans les chantiers navals du XV<sup>e</sup> siècle. *Revue d'Histoire maritime. Les constructions navales dans l'histoire*, 7 : 9-56.

**DENOIX, MURACCIOLE 1963-1964** : Denoix (L.), Muracciole (J. N.) – Historique de l'artillerie de marine de ses origines à 1870. *Mémorial de l'artillerie française*, 37, 4<sup>e</sup> fasc. : 897-956.

**DIEULEFET, GUILLOTEAU 2016** : Dieulefet (G.), Guilloteau (E.) – Un ensemble portuaire savoyard en mer Méditerranée au XVI<sup>e</sup> siècle : Villefranche, *Archéam. Revue d'Archéologie des Alpes-Maritimes*, 22 : 177-196.

**FINCATI 1883** : Fincati (L.) – La deplorabile battaglia del Zonchio (1499), *Rivista marittima*, 185 : 6-34.

**GALLEANI D'AGLIANO 1993** : Galleani d'Agliano (M.) – *La Galleana. Una nave del XV secolo*. Roma : Stamperia Romana : 252.

**GARDINER, UNGER 1994** : Gardiner (R.), Unger (R. W.) – *Cogs, caravels and galleons. The sailing ship (1000-1650)*, London : Conway Maritim Press : 188.

**GASSEND, GUEROUT, LIOU, RIETH 1989** : Gassend (J. M.), Guérout (M.), Liou (B.), Rieth (E.) – Le navire génois de Villefranche : un naufrage de 1516 ?, *Archeonautica*, 9. Paris : Editions du CNRS : 171.

**GILLES 1957** : Gilles (P.) – Jauge et tonnage des navires, *Le navire et l'économie maritime du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris : S.V.P.E.N. : 85-102.

**GUEROUT, LIOU 2000** : Guérout (M.), Liou (B.) – *La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*. *Recherches et documents d'archives*. Paris : Presses de l'Université de Paris-Sorbonne : 290.

**GUEROUT 2012** : Guérout (M.) – *Le dernier combat de la Cordelière*. Brest : Le Télégramme : 175.

**LANE 1978** : Lane (F.C.) - Naval actions and fleet organization (1499-1502), *Renaissance Venice*, London : Faber & Faber : 146-173.

**LA PILORGERIE 1866** : La Pilorgerie (J. de) - *Campagne et bulletins de la grande armée d'Italie commandée par Charles VIII (1494-1495)*. Nantes-Paris : Forest, Grimaud-Didier et Cie : 515.

**LA RONCIERE 1906** : La Roncière (Ch. de) - *Histoire de la marine française, III, Les guerres d'Italie, Liberté des mers*. Paris : Plon : 612.

**LEGAY 2011** : Legay (J. P.) - *L'air et le vent au Moyen Âge*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes : 332.

**LE MOING 2011** : Le Moing (G.) - *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*. Rennes : Marines Edition : 617.

**L'HOURL 1996** : L'Hour (M.) - Epave des Marinières, Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes), *Bilan Scientifique DRASSM* : 108-109.

**MAULDE LA CLAVIERE 1889-1895** : Maulde la Clavière (R.) - *Chroniques de Louis XII par Jean d'Auton*, II, III, Paris : Société de l'Histoire de France, 408 : 404.

**MOLLAT DU JOURDIN, CHILLAUD-TOUTEE 1984** : Mollat du Jourdin (M.), Chillaud-Toutée (F.) - Le livre des Faiz de la marine et navigaiges, *Etudes d'histoire maritime, 107<sup>e</sup>-108<sup>e</sup> Congrès nationaux des sociétés savantes*, Brest-Grenoble 1982-1983. Paris : CTHS : 9-44.

**MORO 2020** : Moro (F.) - *Venezia nella tempesta (1499-1517). La crisi della Serenissima*, Gorizia : LEG Edizioni : 278.

**PAVIOT 1997** : Paviot (J.) - *Philippe de Clèves seigneur de Ravestein. L'instruction de toutes manières de guerroyer (...) sur mer*. Paris : Honoré Champion : 121.

**PELICIER, MANDROT 1905** : Pélicier (P.), Mandrot (B. de) - *Lettres de Charles VIII roi de France (1496-1498)*, 5, Paris : Renouard : 97-99.

**PELISSIER 1890-1891** : Péliissier (L. G.) - Documents sur les relations de Gênes et de la Provence en 1498 et 1499, *Revue historique de Provence*, 1 : 260-269, 297-302.

**POMEY 1991** : Pomey (P.) - *Épaves du Moyen Âge et de la Renaissance sur les côtes françaises, Medieval ships and the birth of technological societies, II, The Mediterranean area and European integration*, Malta : Foundation for International Studies. University of Malta : 437-445.

**PROVINI 2004** : Provini (S.) - *Humbert de Montmoret, Germain de Brie, Pierre Choque. L'incendie de la Cordelière : l'écriture épique au début de la Renaissance*. La Rochelle : Rumeur des Ages : 146.

**RIETH 2016** : Rieth (E.) - *Navires et construction navale au Moyen Age. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée*, Paris : Picard : 352.

**RIGAUD 1991** : Rigaud (Ph.) - Les détails d'un retable : deux navires de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, *Medieval ships and the birth of technological societies, II, The Mediterranean area and European integration*, Malta : Foundation for International Studies. University of Malta : 79-84.

**RIGAUD 2021** : Rigaud (Ph.) - Inventaire et illustrations du Saint Michel, la nef du très ridoulté seigneur monsieur de Calabre (1479), Actes du colloque *Instrumentum : modes de transport dans l'Antiquité et au Moyen Âge*, Arles (2017), Drémil-Lafage : Editions Mergoïl : 405-418.

**ROCCA 1994** : Rocca (R.) - En 1508, un navire de Villefranche en Méditerranée, *Lou Sourgentin*, 113 : 10-18.

**SLERCA 1981** : Slerca (A.) - *André de la Vigne, Le Voyage de Naples*. Edition critique avec introduction, notes et glossaire, Milano : Vita e Pensiero : 406.

**SPONT 1894** : Spont (A.) - La marine française sous le règne de Charles VIII (1483-1493), *Revue des Questions historiques*, 55 : 387-454.

**SPONT 1895** : Spont (A.) - Les galères royales dans la Méditerranée de 1496 à 1518, *Revue Historique*, 14 : 391-429.

**VATIN 2001** : Vatin (N.) - Le siège de Mytilène (1501), *Les Ottomans et l'Occident*, Istanbul : The Isis Press : 9-29.

**VENTURINI 2009** : Venturini (A.) - Les ports des Alpes-Maritimes au Moyen Âge : le «sacre» de Nice, colloque *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Paris : Le Manuscrit : 117-128.

**VISQUIS 1992** : Visquis (A.) - Plage des Marinières, Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes), *Bilan Scientifique DRASSM* : 56.

**VISQUIS 1993** : Visquis (A.) - Plage des Marinières, Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes), *Bilan Scientifique DRASSM* : 54.