



HAL
open science

Mémoires d'Outre Mer. évolution des échanges entre domaine franc et Méditerranée (VIe-XIe s.)

Catherine Richarte-Manfredi, Jean-Christophe Trégliá

► To cite this version:

Catherine Richarte-Manfredi, Jean-Christophe Trégliá. Mémoires d'Outre Mer. évolution des échanges entre domaine franc et Méditerranée (VIe-XIe s.). Dirk Callebaut; Horst van Cuyck. L'héritage de Charlemagne 814-2014, Gouvernement provincial de Flandre orientale, pp.268-272, 2015, 978-90-74311-91-5. <hal-03614670>

HAL Id: hal-03614670

<https://hal.science/hal-03614670v1>

Submitted on 30 Mar 2022

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.



HAL Authorization

L'Héritage de
Charlemagne
814 - 2014

sous la direction de

Dirk Callebaut — Horst van Cuyck

6- MÉMOIRES D'OUTRE MER. ÉVOLUTION DES ÉCHANGES ENTRE DOMAINE FRANC ET MÉDITERRANÉE (VI^e-XI^e S.)

Catherine RICHARTE (Inrap - CIHAM), Jean-Christophe TREGLIA (Aix-Marseille Université/CNRS-LA3M).

En dépit de la sécheresse des sources historiques disponibles pour l'Antiquité tardive et de la marge d'interprétation réduite qu'offrent les études de mobiliers, on devine qu'à la profusion encombrante des cargaisons d'amphores déchargées sur les quais des ports de Gaule méridionale durant les VI^e et VII^e siècles, s'ajoutaient quantités de balles de marchandises diverses dont la plus grande partie périssable (grains, fruits en vrac, bois, peaux, papyrus, cuirs, textiles, épices...) échappe pour l'essentiel à l'archéologie. De ce fret secondaire et varié, seules nous sont parvenues en nombre les vaisselles de table orangées, africaines et orientales et, de façon plus singulière, des batteries d'ustensiles de cuisine (marmites, cocottes, poêles, cruches, mortiers...) disposées dans les derniers espaces libres des cargaisons. Ce sont-là incontestablement les dernières heures du grand commerce méditerranéen antique. Toutefois, l'énumération comptable des denrées stockées dans l'entrepôt du fisc royal de Fos, aux environs de l'année 716 (charte de Corbie), prouve au besoin que, si le négoce transméditerranéen a perdu de son intensité, il s'illustre néanmoins toujours à cette date par la diversité de ses approvisionnements lointains. Les anciennes provinces orientales de l'Empire byzantin, dont certaines d'entre elles sont récemment passées sous domination arabe, telle l'Égypte, continuent d'entretenir des liens marchands avec la Méditerranée occidentale, en particulier avec le cœur du royaume mérovingien, alimentant notamment en papyrus les *scriptoria* des monastères francs et de la chancellerie royale.

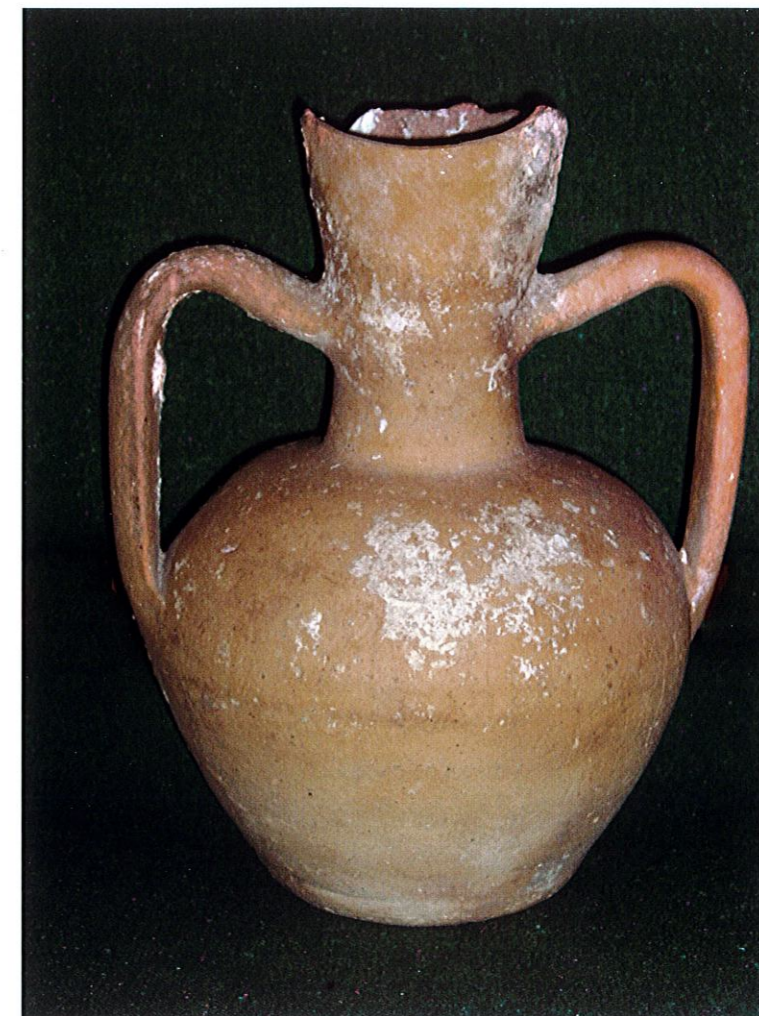
En ce début du Moyen Âge, les rares marqueurs archéologiques qui subsistent alors d'un commerce ultramarin, au sein d'un mobilier céramique local

uniformément gris, sont des pièces de vaisselle à glaçure plombifère italiques et hispaniques, quelquefois émaillées de décor vert et brun d'al-Andalus, ou encore des amphores peintes siciliennes révélant toutefois de la perméabilité des marchés et des contacts. Ces derniers prenant la forme de razzias littorales, d'escadres de navires, mais qui, au final, ne contreviennent jamais totalement à l'intérêt supérieur des activités commerciales.

Des navires qui vont et viennent...

Un autre témoignage archéologique associe la découverte de plusieurs épaves du haut Moyen Âge naufragées le long du littoral provençal. Ces navires submergés au large de Marseille (Plane 3), de Saint-Tropez (Roche-Fouras), de Saint-Raphaël (Agay) et de Cannes (Batéguier) attestent d'une indéniable activité maritime. Au moment de leur découverte, l'origine andalouse de ces embarcations n'avait pas échappé à leurs inventeurs (A. Visquis, J.-P. Joncheray, M.-P. Jézégou).

Les charges contenues dans ces différents navires forment des assemblages similaires, synchrones et d'une stupéfiante homogénéité : à fond de cale, une batterie de jarres de stockage de grande contenance (de plus de 1000 litres), des amphores et jarres modelées mono ansées à bec trilobés, poissées à la résine de conifère, garantissent le transport de denrées alimentaires et de premières nécessités (céréale, huile végétale, vin, graisse animale...). Ce chargement principal - qui devait représenter approximativement une trentaine de tonnes a minima - était complété par d'autres types de marchandises manufacturées. Les analyses chimiques de résidus organiques (Laboratoire Nicolas Garnier-LNG) accrédièrent l'hypothèse d'un contenu renfermé dans la plupart de ces récipients : vases à filtre renfermant des préparations composées de produits laitiers mêlés à des résidus de cire d'abeille (miel, cire ou procédé imperméabilisant ?), petites jarres dans lesquelles ont été conditionnées



Vase à filtre glaçuré / jarrita : Vase globulaire à col cylindrique légèrement évasé pourvu de trois anses et portant des coulures et des traces de glaçure plombreuse sur la panse. L'intérieur est oblitéré par un filtre ajouré. Datation début du X^e s. [© A. et J.-P. Joncheray].

des graisses animales (mammifères ou poissons ?). Les pichets peints à l'oxyde de fer, bouteilles, lampes à huile, pots à cuire et marmites modelée sont aussi en nombre conséquent, de même que de l'outillage métallique, les meules circulaires à grain (lest ?), ainsi que des matières premières et produits semi-finis, tels les lingots de cuivre, de laiton, de bronze, etc. À cet inventaire, doivent être ajoutés des objets plus inhabituels, comme une importante série de chaudrons de cuivre rouge, aiguière de bronze, verreries, et des ustensiles glaçurés au plomb : plats, vases à filtre (fig. 13), gourde (fig. 14), récipient zoomorphe et lampes ainsi que des vaisselles plus raffinées, émaillées et ornées de motifs vert et brun (fig. 15). Ces derniers artefacts, formant



Gourde annulaire : Ce récipient original est constitué d'un anneau d'argile creux et de deux anses rattachées sous l'embouchure à un col cannelé. Il porte un décor incisé ainsi que des traces de glaçure plombifère jaune et brune [technique du melado]. L'objet correspond sans doute à une pièce d'apparat. Datation fin du IX^e - 1er quart du X^e s. [© A. et J. -P. Joncheray].

un ensemble exceptionnel et plus recherché, devaient constituer dans le contexte économique alto médiéval des produits à forte valeur ajoutée.

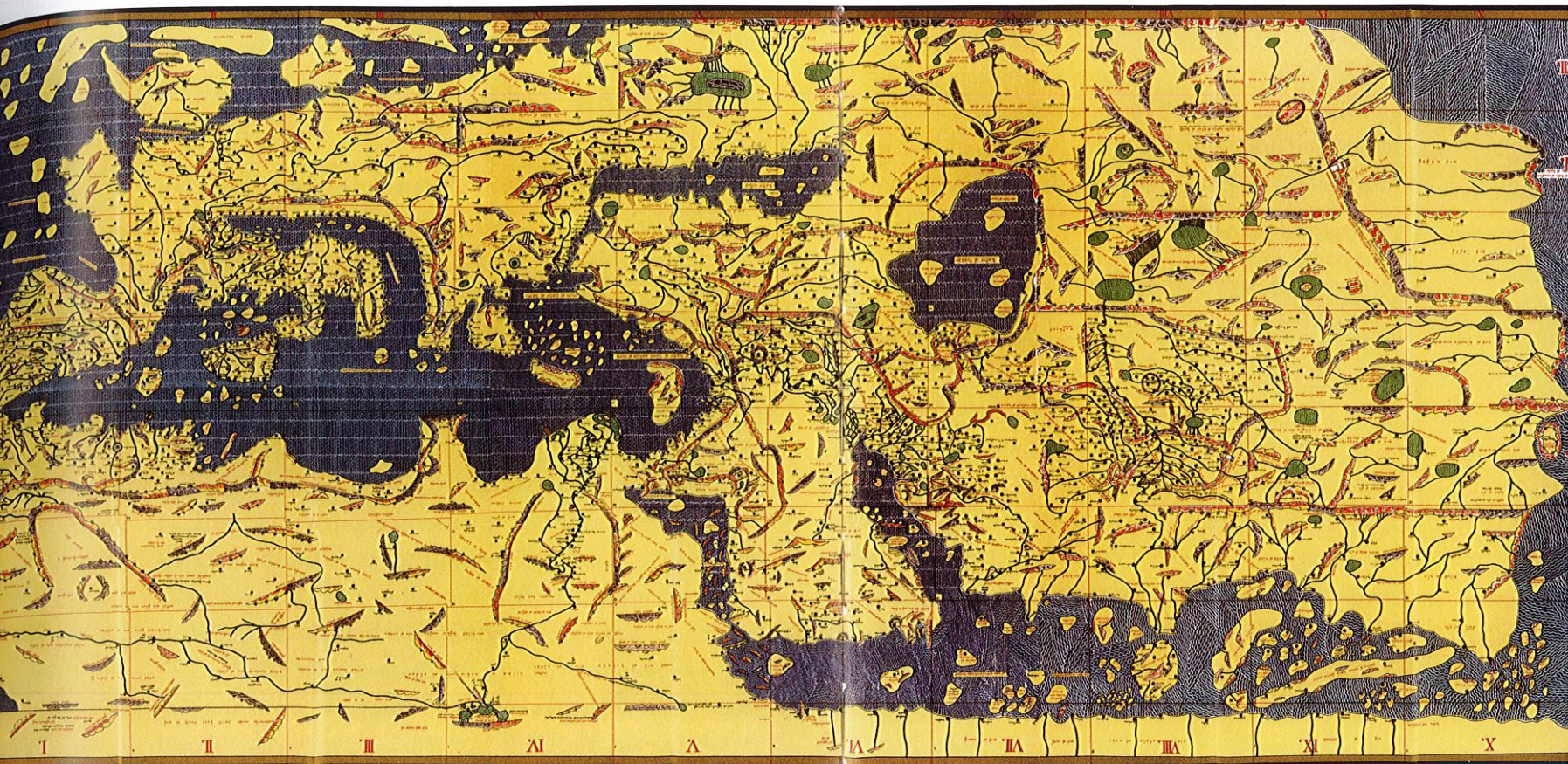
Le Fraxinetum, un poste avancé, un funduq ?

Les accointances établies entre la colonie musulmane du *Fraxinetum* (Garde-Freinet) et les navires engloutis restent toujours à démontrer. Si les contacts apparaissent vraisemblables, ils n'ont toujours pas été attestés par l'archéologie. Certes, s'il est aujourd'hui établi que le Fraxinet a été la base de cette communauté, ainsi que le suggèrent l'ensemble des sources, on ignore toutefois si ces bateaux et leurs cargaisons se rapportent aux « brigands » ou sont liés à des échanges commerciaux. Les textes et notamment les géographes arabes, à leur tour, décrivent la région où se situe la communauté comme



Plat à décor vert & brun / ataïfor : Pièce de service de table, carénée sur pied annulaire, portant un décor vert et brun sur émail stannifère. Origine de la production, al-Andalus, Córdoba, Málaga ou Tunisie, Raqqāda ? Datation 2e moitié du IX^e -début X^e s.

étant le *Djabal al-Qilâl*, « La Montagne aux Cimes », un secteur identifié au massif des Maures, non loin de Saint-Tropez ; mais ils soulignent surtout la fonction maritime de cette base avancée, administrée par un qā'id. Dans l'Occident latin, l'histoire de ces musulmans de Provence, censément originaire de Pechina, près d'Almeria (*al-Andalus*), et arrivés vers 880 au *Fraxinetum/Farakshinit*, n'a été consignée qu'au X^e siècle par Liutprand, évêque de Crémone (*Antapodosis*), et par Flodoard de Reims. D'après ces chroniques chrétiennes, consignées lors du déclin de la domination carolingienne, les terrifiants Sarrasins ou « pirates du Fraxinet », opéraient des razzias sur les côtes de Provence et du Languedoc, ravageaient les cités (Marseille, Avignon, Fréjus, Antibes, Nice, Villefranche...), pillaient des monastères (Cencelle, Saint-Gall...), pratiquaient le rapt à rançon, comme celui de Mayeul, abbé de Cluny, et troublaient les relations commerciales entre la Francia et l'Italie, mais aucune



Kitāb Rudjār ou Tabula Rogeriana dressée par le géographe Muhammad al-Idrīsī [1100-env. 1165] pour Roger II de Sicile vers 1138 [Bibliothèque nationale de France, MSO Arabe 2221]].

information n'est rapportée sur d'éventuels marchands musulmans installés dans ce secteur.

Ce n'est qu'en 972 que le comte de Provence, Guillaume, s'empare du *Fraxinetum* et disperse les musulmans. Cette intervention navale, à l'appel du comte de Provence et organisée avec le soutien des Byzantins, est à l'évidence une réaffirmation du nouvel ordre princier et une lutte pour le contrôle du littoral provençal et plus largement de l'espace maritime Méditerranéen.

Un circuit et un trafic en pointillé

Durant la période, la Méditerranée ne se ferme peut-être pas autant qu'on le supposait. Manifestement, le volume des échanges décroît au point de devenir archéologiquement insaisissable. Les circuits marchands se sont restreints voire morcelés, mais persistent. Les

embarcations naufragées esquissent un parcours, dont l'origine depuis les côtes orientales de l'Espagne méridionale semble, à tout le moins, suivre une progression vers l'Est, peut-être vers la Sicile, où d'autres vaisseaux « arabes », chargés de vases à filtre et de lampes à bec ont été localisés dans les eaux siciliennes, à San Vito lo Capo et au large de Palerme (épave del Scoglio della Formica B, inédite et étudiée par G. Purpura).

Les géographes arabes, Ibn Hawqal, al-Bakrī et al-Idrīsī, (fig. 16) témoignent également d'itinéraires maritimes, mentionnés dès le X^e siècle, période qui coïncide avec le début du grand essor maritime musulman de la Méditerranée. Ils se construisent tout le long des rivages de la mer intérieure, par des mouillages permettant aux navires de faire de fréquentes haltes. En outre, des routes privilégiées s'esquissent dès le milieu du IX^e siècle, les marins des pays d'Islam parcourant régulièrement la distance qui sépare les ports du sud-est de l'Espagne de

ceux situés sur les côtes centrales du Maghreb. Les marchands andalous connaissent parfaitement les vents et courants qui les poussent des Baléares vers la Sicile, ou le long des côtes du Maghreb vers la Tunisie et finalement parfois jusqu'en l'Égypte dont le commerce, éclairé par les lettres des négociants juifs du Caire (Genizah), montre des itinéraires privilégiant dès le XI^e siècle, des voies directes vers les grands ports d'Orient.

Il n'en reste pas moins qu'à travers les récents travaux, ces navires naufragés ressemblent de plus en plus à des navires de commerce plutôt qu'à des bâtiments de guerre. À l'évidence, ces épaves ainsi que leurs cargaisons démontrent une première chose, l'existence d'échanges diversifiés empruntant des réseaux d'Ouest en Est. Si le point d'origine semble être l'Espagne méridionale le parcours pourrait, via le Languedoc, border la Provence, peut-être la Ligurie ou encore la Sicile. Cependant la destination finale du périple demeure inconnue. Toutefois, et comme l'attestent les importations d'amphores peintes siciliennes en Provence, les liaisons bilatérales d'Est en Ouest, c'est-à-dire de la Sicile fatimide vers la Provence, l'Ifriqiya (Şabra al-Manşūriya) et peut-être même jusqu'aux côtes d'*al-Andalus* doivent désormais être également envisagées, et l'image que l'on peut dresser du commerce méditerranéen pendant ce haut Moyen Âge se modifie et s'enrichit au fur et à mesure que les études archéologiques progressent.