

## LE NAVIRE A *DOLIA* DE LA GIRAGLIA CHRONIQUE D' UN DERNIER VOYAGE

Claude Cazemajou

*La presse et le bouche à oreilles se sont fait largement l'écho de la découverte en 1991 d'une épave de navire romain dans les parages de l'île de La Giraglia, puis des campagnes d'investigation dont il fut l'objet au cours des étés 1994 à 1999. En ma qualité de président de la station de sauvetage en mer de Macinaggio, j'ai été personnellement amené à apporter aux équipes de chercheurs tout le soutien requis. Martine Sciallano Conservateur du MUSEE D'ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE D'ISTRES, en charge de la direction des recherches, m'a fait l'honneur de me communiquer ses rapports de campagnes.*

La présente compilation de ces rapports permettra aux lecteurs de A CRONICA de satisfaire leur curiosité sur ces recherches et d'imaginer ce qu'a pu être le dernier voyage du Navire à *dolia* de la Giraglia

### La découverte

Nous sommes dans les premières années de notre ère. Rome est à l'apogée de son hégémonie sur l'Europe. La Gaule et l'Espagne ont été conquises et pacifiées. Sous les règnes successifs des empereurs Auguste puis Tibère, les échanges commerciaux maritimes prolifèrent entre Rome avec son port d'Ostie et les nouvelles colonies de l'Empire qui alimentent la ville mère de toutes sortes de produits, dont les riches citoyens romains deviennent friands : vin, huile, poissons salés, etc... Au voyage aller, de Rome vers les colonies, les navires voyagent pratiquement à vide, à l'exception de quelques produits dont les Romains en mission dans les colonies ont besoin.

C'est ainsi que vers l'an 10 ap. J. C. , un navire dont on déterminera qu'il vient d'Espagne, double le Cap Corse pour vraisemblablement rejoindre Ostie. Les vents contraires le contraignent à mouiller son ancre. Mais la tempête redouble de violence. Le cordage qui le maintient sur son ancre se rompt. Le navire se met en travers de la lame. Il est rapidement roulé. Sa cargaison n'est plus saisie, roule bord sur bord et éventre la coque. Le navire sombre entre la côte et l'île de La

Giraglia par environ 20 m de fond, entre les points du rivage aujourd'hui occupés par les hameaux de Barcaggio et de Tollare sur la commune d'Ersa.

Près de 2 000 ans plus tard, au cours de l'année 1991, Michel Oliva, recordman du monde de plongée en apnée, s'entraîne dans les parages. Il découvre, parmi un tapis de posidonies, des formes sphériques qu'il identifie comme de grosses jarres. Il fait part de sa découverte à deux de ses amis plongeurs : Louis Ambrogi, président de l'association "A Mimoria" et Franck Allegrini-Simonetti, étudiant à l'université de Corte. Les trois hommes procéderont à la déclaration de cette découverte, qui donnera lieu, comme on le verra, à plusieurs campagnes d'investigation.

### Amphores et *dolia*

Le commerce de l'Antiquité se concentre autour de 4 produits fondamentaux : le blé, transporté en vrac ou dans des sacs; l'huile, le vin, les sauces ou conserves de poissons transportés dans des amphores. Les amphores, que nous connaissons bien, sont des emballages perdus qui sont vidés, puis cassés à leur arrivée à destination. C'est ainsi qu'une colline proche de Rome est en fait constituée de la décharge de débris d'amphores. A noter que le tonneau qui est une invention des gallo-romains, n'est pas encore connu à l'époque.

Cependant, soucieux de faciliter le transport du vin en vrac - le souci de rentabilité existait déjà - des négociants en vin de la région de Minthurnes, ville de la côte italienne à environ 80 km au nord de Naples, ont l'idée de faire réaliser d'énormes jarres destinées à être installées à demeure sur des navires construits à proximité à l'embouchure du fleuve Garigliano : les premiers bateaux-citernes ou pinardiers étaient nés.

Ces énormes jarres reçoivent le nom de *dolium* (*dolia* au pluriel latin). Un *dolium* est donc une grosse jarre en terre cuite de forme sphérique, d'au moins 2 mètres de diamètre, correspondant à une contenance d'environ 2500 litres. Les fissures

entraînées par les phénomènes de retrait à la cuisson, sont colmatées par des joints au plomb. Les *dolia* sont installées à poste fixe au centre du navire. Une douzaine d'épaves de navires à *dolia* ont été découvertes en Méditerranée, dont trois en Corse. Les investigations révèlent que le chargement est complété à l'avant et à l'arrière du navire par des amphores réservées sans doute à des produits plus nobles.

Certaines de ces amphores sont d'origine italienne, d'autres d'origine espagnole, voire d'origine gauloise. Il est donc vraisemblable qu'un

véritable commerce triangulaire s'instaure au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère entre Rome, la Gaule et l'Espagne. On peut imaginer que les *dolia* servent au transport en vrac de vin courant destiné aux personnes modestes. A l'inverse, les amphores contiennent les crus recherchés produits en Espagne ou dans la région de Naples, et réservés à la clientèle de luxe.

L'usage des *dolia* ne sera que de courte durée. Assez rapidement ils seront supplantés par le tonneau inventé par les gallo-romains.

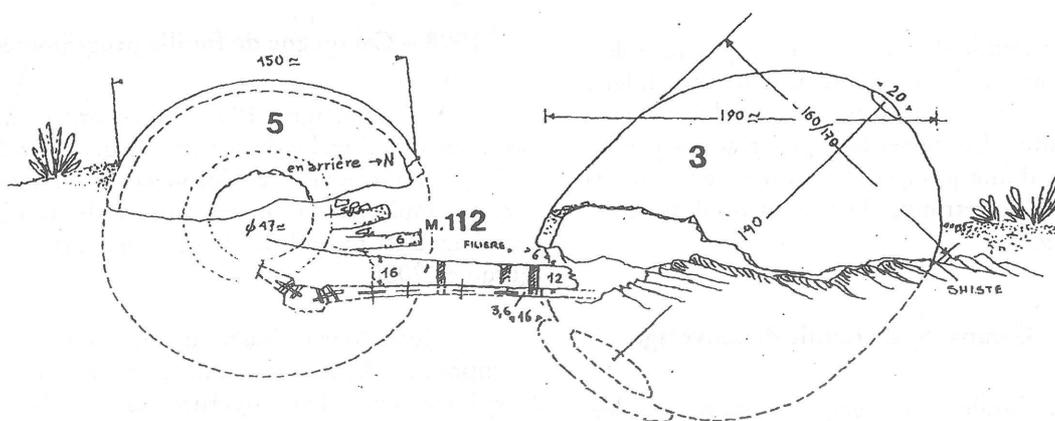


Fig. 5 - Épave de la Giraglia.  
Coupe sur M. 112, regard vers le Nord à 3,52/3,61 m de l'origine

### Les campagnes d'investigations

Après sa déclaration par les découvreurs, l'épave a fait l'objet, sur autorisation du DRASSM (DEPARTEMENT DES RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES SUBAQUATIQUES ET SOUS-MARINES) d'une série de campagnes d'investigations.

#### 1994 - Plongée de reconnaissance

Sous la conduite des "inventeurs", Martine Sciallano et Hélène Bernard procèdent à une plongée de reconnaissance sur le site. Il apparaît 3 *dolia* en ligne qui sont numérotés 1, 2 et 3 à partir du Sud.

Martine Sciallano est Conservateur du MUSEE D'ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE D'ISTRES. Elle est notamment l'auteur d'une thèse sur les amphores de forme dite "Dressel" ainsi que d'un ouvrage sur les épaves à *dolia*. On ne peut trouver plus qualifié pour reconnaître l'épave. Elle est secondée par Hélène Bernard, étudiante en Archéologie.

Martine Sciallano sera appelée à diriger toutes les campagnes qui vont suivre.

Elle découvre sur un des *dolia* l'estampille des *Piranus*, famille bien connue de potiers de la région de Naples.

Lors de cette plongée de reconnaissance, le jas d'ancre en plomb, repéré par les découvreurs à 15 mètres à l'Ouest du site, est remonté. La pièce est déposée au MUSEE DE BASTIA.

Dans ses conclusions, le rapport de cette plongée de reconnaissance recommande de procéder à une campagne d'expertise du site.

### 1995 – Campagne d'expertise

L'autorisation pour une campagne d'expertise est accordée pour une durée de 10 jours. Elle est mise à profit pour dresser un plan du site et pour piqueter la zone. L'intérêt archéologique du site est confirmé par cette campagne d'expertise.

Dans ses conclusions le rapport d'expertise recommande le lancement d'une fouille de sauvetage du site.

### 1996 – Plongée de contrôle

La fouille de sauvetage n'est pas accordée. Bénévolement, Martine Sciallano et Hélène Bernard, en vacances sur l'île, ont le souci de visiter le site, afin de vérifier qu'il n'aurait pas été pillé. Lors d'une plongée de contrôle elles ont la satisfaction de retrouver le site tel qu'il avait été laissé en 1995.

### 1997 - Campagne de fouille de sauvetage

La fouille de sauvetage est enfin accordée. La mission dispose d'un navire de pêche converti en navire de soutien, équipé d'un compresseur de chantier destiné à alimenter une suceuse à air comprimé, ainsi que de 2 canots pneumatiques pour les va-et-vient du personnel et du matériel. Le camp de base est installé au port de Barcaggio. Faute de ressources sur place la mission loge à Macinaggio distant d'environ 20 km de Barcaggio.

Les conditions météorologiques n'ont pas été très favorables, en sorte que la campagne n'a comporté que 13 jours de plongée, dont 5 jours limités à la demi-journée.

Cependant, la campagne a permis le dégagement des *dolia* et les découvertes suivantes :

- ce qui avait été pris pour de la roche sous les *dolia* est en fait les membrures du navire
- le navire transportait les *dolia* dans sa partie centrale et des amphores à l'avant et à l'arrière
- les débris d'amphores trouvés sont originaires de la région de Tarragone en Espagne au sud de Barcelone. On peut en déduire que le navire faisait donc une route en

provenance d'Espagne vers Rome, en passant peut-être par la Provence.

- la présence de tuyaux de plomb, vraisemblablement reliés à une pompe de cale.

Le fait majeur de cette campagne a été en fait la découverte des membrures du navire. Par contre ni la quille, ni le bordé n'ont été trouvés.

Dans ses conclusions le rapport de fouilles recommande la reconduction de l'opération par une campagne de fouille programmée, en l'axant désormais sur la recherche de l'architecture du navire. En effet, l'architecture d'aucune des épaves des autres navires à *dolia* des côtes françaises n'a pu être étudiée. Seule une étude partielle de la coque d'une épave italienne (épave de Ladispoli) a donné lieu à une publication.

### 1998 – Campagne de fouille programmée

La campagne 1998 est accordée, plutôt axée sur la recherche des structures du navire, sans négliger pour autant les découvertes relatives aux *dolia*, amphores et autres objets de bord. La campagne est reconductible sur deux autres années jusqu'en 2000.

Jean-Marie Gassend fait partie de la campagne. C'est un éminent archéologue spécialisé dans l'architecture navale. Il dirige l'Institut de Recherche sur l'Architecture Antique au CNRS à Aix-en-Provence.

La mission dispose d'une barge convertie en navire de soutien, équipée d'un compresseur de chantier destiné à alimenter deux suceuses à air comprimé, ainsi que de 2 canots pneumatiques pour les va-et-vient du personnel et du matériel. Le camp de base est toujours prévu au port de Barcaggio. Faute de ressources sur place la mission loge à Macinaggio et Rogliano, distants d'environ 20 km de Barcaggio.

Les conditions météorologiques sont encore pires que l'année précédente. Dès son arrivée, l'équipe est bloquée durant 7 jours, un fort Libecciu clouant la barge au port de Macinaggio, interdisant l'aménagement du camp de base à Barcaggio et toute intervention sur le site. L'équipe n'a pu appareiller que 13 jours sur les 25 prévus en étant souvent contrainte de quitter la zone de travail pour regagner d'urgence le port de Barcaggio, quitte à revenir le même jour une fois, voire deux fois sur le site, tant la météo est capricieuse dans ces parages du Cap Corse battus par les vents.

Malgré ces conditions désastreuses, la campagne a permis les résultats suivants :

- 15 membrures du navire ont été dégagées permettant d'en déterminer son axe et laissant espérer de retrouver la quille sous le dolium n° 5 ;

- En complément des tuyaux en plomb découverts lors de la précédente campagne, la découverte de 2 coussinets d'axe en bronze permet de confirmer l'existence d'un système de pompage de cale ;

- Des fragments d'amphores différentes de celles de type Dressel 2-4 trouvées par ailleurs en grand nombre plaident en faveur d'amphores de bord pour les besoins de l'équipage (eau douce ?)

- Confirmation que les amphores transportées du type Dressel 2-4 sont d'origine

Tarragonaise, estampillées *Can Pedrerol* et *Can Tintorer*. On peut les dater par comparaison au 1<sup>er</sup> quart du 1<sup>er</sup> siècle ap. J. C.

- Les dolia semblent être au nombre de 7. Ils sont de grande capacité d'environ 2 mètres de diamètre. Ils présentent des marques de fabrique au nom des *Pirani*, potiers de la région de Naples.

- Des fragments de *dolia* de plus petit module (*doliola*), d'environ 1,2 mètre de diamètre ont également été retrouvés.

Dans ses conclusions, le rapport de fouille met l'accent sur les conditions météorologiques particulièrement contrairement et recommande la reprise de l'opération en 1999, avec espoir de retrouver la quille du navire, des fragments de la cabine, des traces du bordé de la coque.

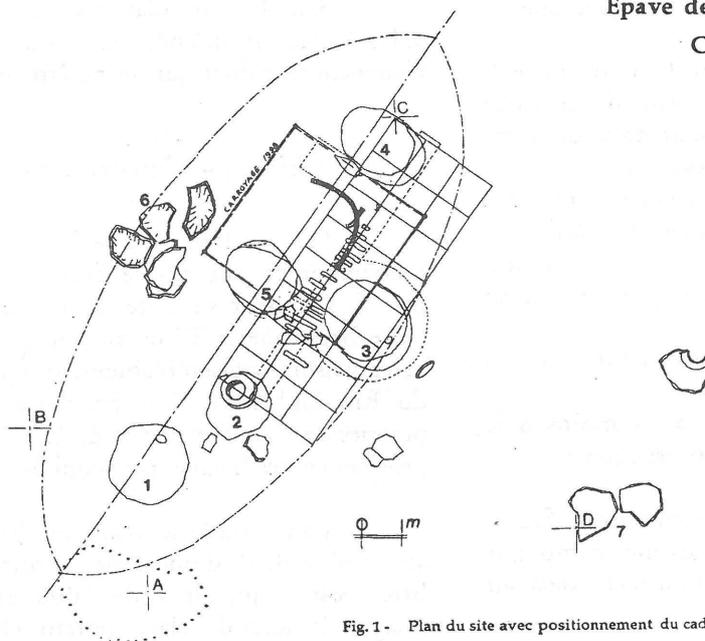


Fig. 1 - Plan du site avec positionnement du cadre de la campagne 97 et du cadre campagne 98.

### Épave de la Giraglia - Corse Campagne 98

#### 1999 – Campagne de fouille programmée

La campagne 1999 s'inscrit dans la continuité de la précédente, toujours sous la direction de Martine Sciallano. Concernant les recherches sur les structures navales, c'est Sabrina Marlier, étudiante en archéologie navale qui prend la suite des travaux de Jean-Marie Gassend.

La mission dispose d'un navire de pêche converti en navire de soutien, équipé d'un compresseur de chantier destiné à alimenter deux suceuses à eau, ainsi que de 2 canots pneumatiques

pour les va-et-vient du personnel et du matériel. Le camp de base est toujours installé au port de Barcaggio.

Faute de ressources sur place la mission loge à Macinaggio et Tomino, distants d'environ 20 km de Barcaggio. Les suceuses à eau permettent un travail plus fin que celles à air.

Cette année-là, la météo est plus clémente. A l'exception de 5 jours de grand vent, le temps est favorable tous les autres jours.

La priorité est donnée à la recherche des éléments de structure du navire : bordé de coque, quille, fragments de cabine de l'équipage, etc ...

Autant la campagne est prolifique en moisson de fragments d'amphores, de *dolia* ou de *doliola*, tous mesurés, répertoriés et remis au MUSEE DE BASTIA, autant elle sera décevante dans la recherche des éléments d'architecture du navire :

- la quille reste introuvable. Elle le restera et l'évidence s'impose. Le bateau s'est brisé le long de sa quille. Posée sur les rochers au fond de l'eau, elle n'a pas pu être protégée par l'enfouissement et a disparu sous l'action des tarets et des bactéries ;
- de la coque on ne retrouve que de modestes lambeaux épars ;
- dans la zone nord on retrouve 5 fragments de verre bleu issus de 5 vases distincts. Sans doute un petit colis de verre avait été confié en plus de la cargaison de vin ;
- dans la zone sud correspondant à l'avant du navire, on retrouve des noix, des noisettes et de la céramique fine, ce qui confirme que la cabine de l'équipage se trouvait bien dans cette zone ;
- un fragment minuscule de lampe à huile a été trouvé ;
- on peut évaluer à au moins 8 le nombre de *dolia* dont le navire est équipé.

Dans ses conclusions, le rapport de fouille ne cache pas que toute nouvelle campagne n'apporterait rien de plus que l'on sache déjà sur l'architecture du navire.

Effectivement, aucune campagne ne suivra celle de l'année 1999.

### Le financement des campagnes de fouilles

Le lecteur doit savoir qu'une campagne de fouilles n'est pas gratuite. Le coût en a été diminué de façon très significative par le fait que tous les intervenants, notamment les chercheurs, l'équipe de soutien, etc ... ont opéré bénévolement en prenant sur leurs périodes de congés. La population locale s'est également investie en mettant gracieusement à disposition de l'équipe

une partie des logements et des locaux de stockage de matériels. Cependant il reste à faire face à des frais incontournables : transport Continent-Corse, repas, assurances, location de bateaux, location de compresseurs, carburant, petit matériel, etc...

Dans cette configuration, le coût d'une campagne de fouilles d'une durée de 50 jours, qui pourrait atteindre environ 600 000 F sans les aides diverses en nature, se trouve ramené à environ 200 000 F. Les subventions publiques n'interviennent qu'à hauteur de 25% soit environ 50 000 F. Pour le solde, l'équipe doit faire appel au mécénat et à des sponsors, voire à ses propres deniers.

Martine Sciallano ne cachait pas que la recherche du financement était bien plus éprouvante que la campagne de fouilles. Elle remercie à cet égard tous ceux qui localement lui ont apporté leur aide. Elle garde un souvenir émouvant de l'accueil qu'elle a reçu à Ersa, Macinaggio, Rogliano et Tomino.

Sans le bénévolat des intervenants et les aides locales spontanées en nature, les fouilles n'auraient sans doute jamais pu être menées.

### Chronique d'un dernier voyage

Les résultats des recherches permettent d'imaginer ce que fut le dernier voyage de ce navire. On peut supposer le navire en Espagne entre Barcelone et Tarragone, en train de charger sa cargaison, vraisemblablement à l'embouchure du Rio Llobregat, zone proche des ateliers de poteries de Can Tintorer et de Can Pedrerol, d'où proviennent les fragments d'amphores trouvés.

Pour remplir les *dolia* installés à poste fixe, au nombre de 8, d'une capacité totale de 25 000 litres soit l'équivalent de 1000 amphores, on imagine la noria d'esclaves portant chacun sur son dos une amphore dont le contenu est déversé dans les *dolia*. A moins que les Romains qui connaissaient la pompe et le siphon ne s'en soient servi.

Pendant ce temps, à l'avant et à l'arrière du navire, on installe les amphores de vin précieux. On les dispose verticalement en couches imbriquées. Des fagots de bois bourrent les espaces vides.

Les effets personnels et le petit matériel de bord (lampes à huile, céramiques à boire ou à manger) sont placés dans la cabine située à l'avant du navire, entre les *dolia* et les amphores. S'y

ajoutent les provisions de bord dans des amphores ou dans des outres : viande séchée ou poisson séché, sacs de noix et de noisettes, aliments calorifiques et peu encombrants

Un marchand amène une petite caisse ou un panier contenant des verres bleus. Il profite de la cargaison pour effectuer une livraison à Rome.

L'état du navire est contrôlé. L'accastillage est vérifié. Sur le pont on range les ancres en fer ou en bois, alourdies par un jas en plomb. Sur l'un d'eux on trouve quatre osselets moulés chacun sur une face différente. C'est le "coup de Vénus", coup de chance sur lequel comptent nos marins.

Le commandant a le choix entre deux routes :

- la route hauturière vers Rome par les Bouches de Bonifacio
- plus vraisemblablement, le cabotage le long des côtes espagnoles et gauloises, jusqu'en Provence d'où il tirera directement vers le Cap Corse, qui pourrait être une étape de la flottille des *Pirani*.

Le passage du Cap Corse est malheureusement dramatique. La mer devient soudain forte. Les *dolia* et les *doliola*, mal calés, roulent et brisent les amphores. Les ancres sont jetées pour freiner la dérive. Mais les cordages se rompent et le navire se retrouve par le travers de la lame. Il embarque de l'eau par l'avant et par bâbord. Les amphores de l'arrière passent vers l'avant et se mêlent aux *dolia*. Certaines passent par dessus bord. Un coup de mer plus fort envoie le navire par le fond où il écrase le matériel éjecté. Les *dolia* sont brisés. Dans l'éclatement, fragments d'amphores et de *dolia* se superposent en mille-feuilles. Sous le poids des *dolia* la coque se déchire le long de la quille. Posée sur la roche et sans protection, la quille disparaîtra.

Il faudra attendre près de 2000 ans avant que notre champion du monde de plongée en apnée découvre l'épave. Un fragment d'histoire du commerce maritime romain sera ainsi révélé, grâce aux efforts des archéologues qui ont exploré le site, sous la direction de Martine Sciallano.

Tous les fragments recueillis sur le site (fragments de *dolia*, d'amphores, de structures et de matériels d'armement du navire) ont été déposés au MUSEE DE BASTIA. Ces vestiges ne sont malheureusement pas offerts à la vue du public et sont pour l'instant stockés dans les caves du musée. Ils y sont pour le moins à l'abri des pilleurs d'épave, en attendant mieux, pourquoi pas un Musée Marin au Cap Corse.

Pensons enfin aux hommes. Qu'ont pu devenir les marins constituant l'équipage du navire. Sans doute ont-ils péri dans ce naufrage brutal. Mais qui sait si l'un d'eux n'aurait pas pu s'en sortir, regagner le rivage à la nage et être devenu un de nos lointains ancêtres ???

Au delà de l'histoire passionnante du Navire à *dolia* de la Giraglia, nous ne pouvons nous empêcher de songer à la rude vie de ces navigateurs qui, dans des conditions extrêmes et avec des moyens dérisoires, nous ont ouvert les premières routes maritimes.

*Remerciements amicaux à Martine Sciallano pour l'aimable communication de ses rapports de campagnes de recherches, sans lesquels le présent article n'aurait pas pu être publié et à Jean-Marie Gassend pour la pertinence de ses dessins.*

∞ oOo ∞

