



HAL
open science

L'épave romaine de la Madrague de Giens

Laetitia Cavassa, Pierre Poveda, Marie-Britte Carre

► **To cite this version:**

Laetitia Cavassa, Pierre Poveda, Marie-Britte Carre. L'épave romaine de la Madrague de Giens. Sabrina Marlier; Michel L'Hour; Alain Charron; David Djaoui. Trésors du fond des mers. Un patrimoine archéologique en danger [: catalogue de l'exposition, musée départemental Arles antique, 22 octobre 2022-20 février 2023], Arles, pp.55-58, 2022, 978-2-35404-103-8. halshs-04015878

HAL Id: halshs-04015878

<https://shs.hal.science/halshs-04015878v1>

Submitted on 13 Mar 2023

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.

L'ÉPAVE ROMAINE DE LA MADRAGUE DE GIENS

Laetitia Cavassa, Pierre Poveda et Marie-Brigitte Carre

Découverte en mars 1967 par des plongeurs démineurs de l'école de plongée de la Marine nationale basée à Saint-Mandrier, l'épave de la Madrague de Giens repose par 20 mètres de fond au large du petit port de la Madrague situé sur la côte nord-ouest de la presqu'île de Giens (Var). Désigné à l'origine comme « l'épave de la Pointe de l'Ermitage », le site va s'imposer à partir de sa fouille, durant les années 1970 et 1980, comme l'un des chantiers de référence dans le domaine de l'archéologie sous-marine, tant en France qu'à l'international (Tchernia, Pomey, Hesnard 1978).

Au moment de la déclaration de découverte, l'herbier de posidonies recouvrait presque entièrement le site, ne laissant apparaître que ponctuellement un important amoncellement d'amphores. Cette partie visible de l'épave fut aussitôt la cible d'incessants pillages, ce qui poussa André Tchernia, alors directeur de la Drasm (cf. *infra*, p. 249), à programmer d'urgence deux interventions, en avril 1967 puis en août 1968. Cette double opération permit, sur la base des prospections magnétiques, d'établir l'importance dimensionnelle du gisement. Contrariés par les aléas matériels et météorologiques, qui entraînèrent notamment le naufrage de la barge qui servait de support de fouille en 1968, les travaux ne purent réellement débuter qu'à l'été 1972. L'épave fit dès lors l'objet de campagnes de fouilles annuelles conduites par une équipe de l'Institut d'Archéologie Méditerranéenne (IAM, Université de Provence-CNRS¹), placée sous la direction d'André Tchernia, de Patrice Pomey et d'Antoinette Hesnard. Les travaux s'achevèrent en 1982, après onze campagnes qui firent de ce chantier la plus importante fouille archéologique sous-marine de Méditerranée. Il est vrai que le gisement, long d'une quarantaine de mètres sur une douzaine de mètres de largeur, correspondait à la plus grande épave antique jamais fouillée de façon aussi complète. Les équipes eurent recours de façon systématique à la stéréophotogrammétrie pour



Fig. 2. Lot de céramiques à vernis noir.

l'établissement des plans du gisement et utilisèrent, à terre, un système informatisé d'enregistrement des données extrêmement novateur pour l'époque.

La cargaison de ce grand navire se composait essentiellement d'environ 6 000 à 6 500 amphores à vin italiques de type Dressel 1B disposées en quinconce sur trois couches superposées atteignant au total près de 3 mètres de hauteur (fig. 1). L'analyse de leur contenu a révélé la présence du vin rouge. Les quelques amphores d'origines diverses (Cos, Rhodes...) étaient peut-être destinées à la consommation du bord. La fouille a également mis en évidence la présence d'une cargaison secondaire, assez importante, composée de céramiques de table à vernis noir, dites campaniennes (fig. 2) et



Fig. 3. Dans la zone de la pompe de cale, une pierre esseulée sur le fond de la coque témoigne du passage des *urinatores*.

de céramiques communes culinaires produites dans la région de Naples. Disposées en caisses au-dessus des amphores, elles étaient également destinées à être vendues à l'arrivée. Quelques pommes de pin pignon avec leurs fruits venaient compléter le chargement du navire.

Outre la cargaison, la fouille de l'épave a livré plusieurs objets témoignant de la vie des marins et des passagers à bord : vases utilisés pour cuire les aliments, vases de conserve, petits objets de la vie courante en céramique, comme un encrier, des *unguentaria*², une balance en métal, des poids en plomb pour la pêche, etc. mais également de nombreux éléments d'accastillage liés à la navigation (Carre 2018).

L'étude des amphores a permis d'identifier la plaine de Fondi et plus particulièrement la zone de Terracine, petite ville située au sud du Latium (Italie), comme possible port de départ du dernier voyage du navire (Hesnard 2012).

Dans un premier temps, les caractéristiques du matériel et son association avec les monnaies retrouvées sur l'épave ont incité les fouilleurs à dater le naufrage des années 75-60 avant notre ère. Avec la reprise des études sur l'ensemble du mobilier, la date du naufrage pourrait être abaissée après le deuxième quart du 1^{er} siècle av. J.-C., probablement vers le milieu de ce siècle.

L'exceptionnel état de conservation et de préservation de l'épave et de la cargaison a permis aux fouilleurs de dégager des rangées d'amphores parfaitement en place. Ils ont ainsi remarqué, dans des zones où manquaient des amphores, des grosses pierres qui ont pu être mises en relation avec la

récupération d'une partie de la cargaison effectuée par des plongeurs en apnée, peu de temps après le naufrage (Tchernia 1988). On connaît en effet la présence à Ostie, le port de Rome, d'une corporation de ces plongeurs, les *urinatores*, qui avaient pour fonction de sauver, lorsque cela était possible, les cargaisons naufragées. Ils plongeaient lestés d'une pierre pour accélérer leur descente, se débarrassaient de ce poids au fond de l'eau et accrochaient à des cordages les amphores qui étaient ensuite hissées en surface (fig. 3). Ces pierres, un schiste caractéristique du massif des Maures au nord de Hyères, ont été récupérées à proximité du lieu du naufrage.

La structure de la coque apparaît particulièrement robuste et les pièces sont proportionnées aux dimensions importantes du navire. D'une structure classique, la carène comporte une forte quille composée de plusieurs éléments, un double bordé entièrement assemblé par tenons et mortaises, chevillés de l'intérieur, et une membrure constituée d'une alternance régulière de varangues et de demi-couples. Une grande carlingue, jouant le rôle de massif d'implanture, double la charpente axiale, tandis que des serres clouées sur la membrure renforcent longitudinalement la carène et servent d'ossature au plancher de cale mobile (fig. 4). L'étude du système de construction fait apparaître que le navire a été entièrement conçu selon le principe de construction « sur bordé », où ce dernier joue le rôle de structure dominante, et il est très probable que les procédés de construction aient largement fait appel à la méthode « bordé premier » dans laquelle les bordés sont assemblés avant la membrure. Les formes du navire se caractérisent, dans la partie centrale, par des fonds pincés et une quille proéminente et, vers l'arrière, par une poupe très élancée que double un aileron de dérive. Vers l'avant, la quille se prolonge par un brion élancé, qui s'achève par une étrave concave, inclinée vers l'arrière, que renforce un important taillemer en forme d'éperon (fig. 5). Ces formes particulières lui conféraient une allure très caractéristique que l'on retrouve sur de nombreux documents iconographiques antiques (bas-reliefs, mosaïques, *graffiti*, etc.). Ainsi, sur la grande mosaïque du *frigidarium* des thermes de Thémétra, en Tunisie, figure un grand voilier de commerce possédant la même allure singulière et les mêmes proportions que le navire de la Madrague de Giens (fig. 6). Manifestement, les deux navires sont très semblables et la mosaïque permet de restituer les parties hautes et le gréement de l'épave. Doté d'une forme de carène très élaborée et d'un plan de voilure réparti sur deux grandes voiles carrées, le navire de la Madrague de Giens devait faire preuve de très belles qualités nautiques aussi bien au portant qu'aux allures plus proches du vent pour lesquelles ses fonds pincés, qui lui offrent une importante surface antidérive, devaient s'avérer particulièrement utiles (Pomey 1982).

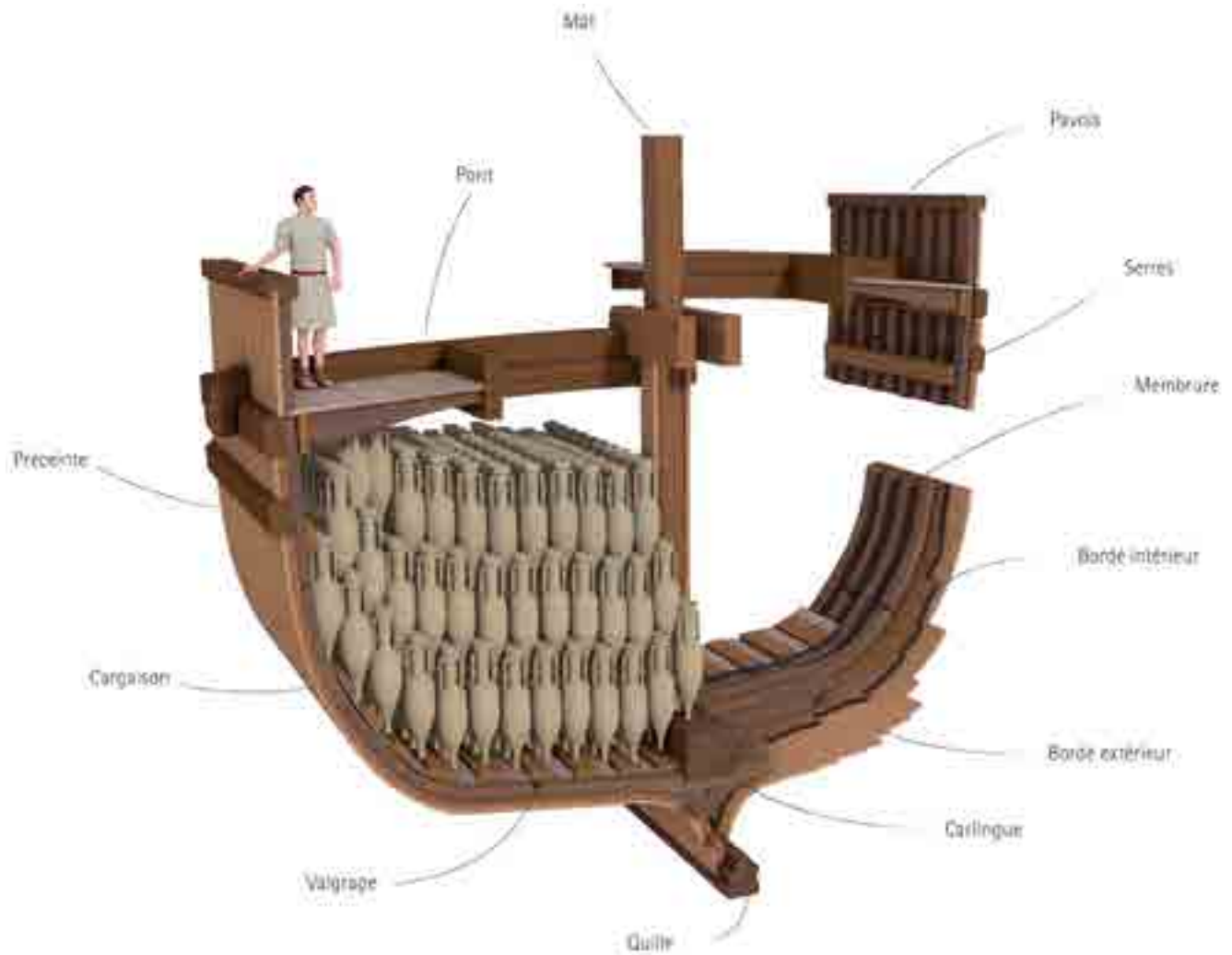


Fig. 4. Vue éclatée d'une section de coque de la Madrague de Giens.

On peut restituer les dimensions d'origine du navire, conservé sur un peu plus de 35 mètres de longueur, à 40 mètres de long sur 9 mètres de large avec une profondeur de cale de 4,50 mètres. Ces dimensions imposantes conféraient au bateau une capacité de charge d'environ 400 tonnes. Avec un tel tonnage, le navire de la Madrague de Giens entre dans la catégorie des plus gros bateaux de commerce de l'Antiquité pouvant transporter jusqu'à 10 000 amphores et désigné sous le nom de *myriophoroi* par Thucydide, Denys d'Halicarnasse, Strabon ou encore Philon d'Alexandrie (Pomey, Tchernia 1978).

L'épave de la Madrague de Giens est aujourd'hui l'une des principales références pour l'archéologie navale

méditerranéenne. Elle fait toujours figure, quarante ans après la fin des opérations sous-marines, de modèle, tant du point de vue de la conservation des vestiges, de la richesse du mobilier que de la méthodologie de fouille. Depuis trois ans, l'étude de l'épave bénéficie d'un important mécénat de la fondation White-Levy dont l'objectif principal est la publication d'une monographie exhaustive du site.

Préservé sous la mer de la prédation des pilleurs, le riche mobilier, essentiellement constitué d'objets en céramique, a en revanche fait à terre l'objet de nombreuses convoitises. Les dépôts de fouilles ont ainsi subi plusieurs cambriolages à la fin des années 1980 dont la presse s'est largement fait écho.

NOTES

1. En 1978, l'IAM deviendra le Centre Camille Jullian.

2. Un *unguentarium* est un flacon à parfum. Dans le cas de l'épave de la Madrague de

Giens, ils sont en terre cuite. Il en existe également en verre ou en albâtre.

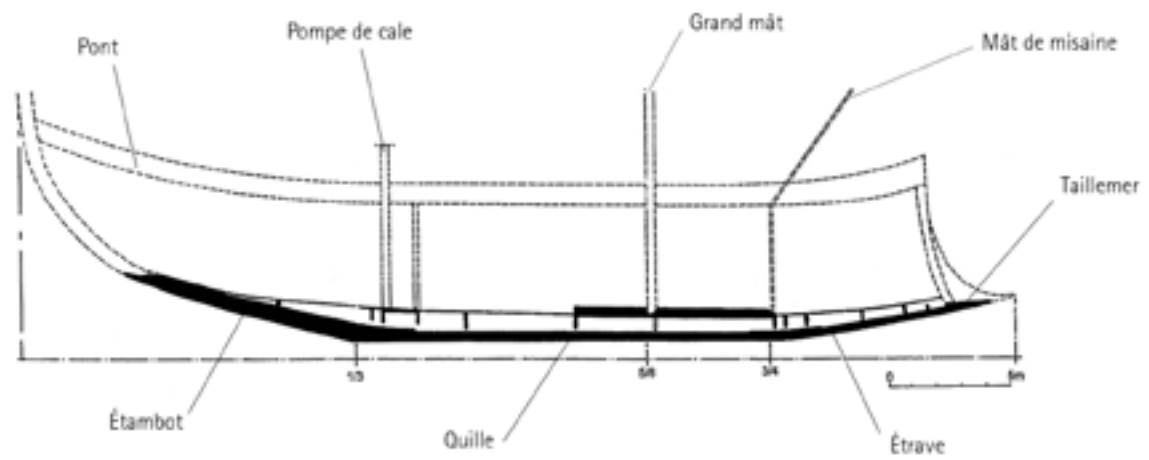


Fig. 5. Profil longitudinal du navire restitué.



Fig. 6. Détail de la mosaïque du *frigidarium* des thermes de Thémétra (III^e siècle apr. J.-C., Sousse, Tunisie) présentant un bateau ayant des similitudes avec la forme et les proportions du navire de la Madrague de Giens.