



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia  
Corse | 2011

---

### Au large d'Osani – Les épaves de la baie de Girolata Sondage (2011)

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43266>

ISSN : 2114-0502

#### Éditeur

Ministère de la Culture

#### Référence électronique

« Au large d'Osani – Les épaves de la baie de Girolata » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Corse, mis en ligne le 01 septembre 2019, consulté le 23 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43266>

---

Ce document a été généré automatiquement le 23 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

---

# Au large d'Osani – Les épaves de la baie de Girolata

Sondage (2011)

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Drassm

- 1 La baie de Girolata, seule baie vraiment abritée entre Calvi et Ajaccio, a eu un rôle très important dans la navigation depuis l'Antiquité en qualité de mouillage et d'escale commerciale.
- 2 Le hameau de Girolata est blotti au fond d'une baie qui n'est accessible, encore aujourd'hui, que par la mer ou avec une heure et demie de marche par le sentier partant du col de la Croix. L'historiographie rapporte qu'en 1540 G. Doria y a capturé le célèbre corsaire barbaresque Dragut, coincé dans la baie pour cause de mauvaise météo avec ses bateaux et le butin des razzias effectuées sur le littoral de la Corse, en particulier à Lumio (Graziani 2000, p. 81-83). Sous la domination génoise la baie de Girolata devient un point stratégique pour le contrôle de la côte nord-occidentale de la Corse, surtout après la construction, en 1551-1552, du fortin qui en domine et contrôle l'accès. Une importance reflétée par les données archéologiques recueillies ces dernières années, comme on le verra plus loin.
- 3 Nous ne connaissions pas grand-chose du patrimoine maritime de Girolata avant la déclaration au Drassm en 2010 de trois coques de navires gisants à faible profondeur à proximité des pontons d'accostage de la baie. Suite à la très courte expertise du site, occasionnée par cette déclaration, le Drassm organise une véritable mission d'une semaine à Girolata en 2011, dirigée par F. Cibecchini (Drassm) avec la collaboration d'E. Rieth (Lamop/Musée de la Marine), F. Richez (Drassm) et G. Dieulefet (LA3M/CNRS) ainsi que L. Reboul (Drassm). Cette expertise a permis d'effectuer deux sondages avec un aspirateur de sédiments sur les épaves en bois les plus proches des pontons d'amarrages, dénommées *Girolata 2* et *Girolata 3*. L'épave *Girolata 1*, plutôt mal conservée,

a fait l'objet d'une expertise rapide et elle semble correspondre à une petite embarcation qui transportait de la chaux, d'époque contemporaine.

- 4 Dans le même temps, nous avons inventorié et documenté le très abondant mobilier recueilli dans la baie pendant les 40 dernières années par le propriétaire du gîte « Le Cormoran » et par un pêcheur local.

### L'épave *Girolata 3* (EA 2096)

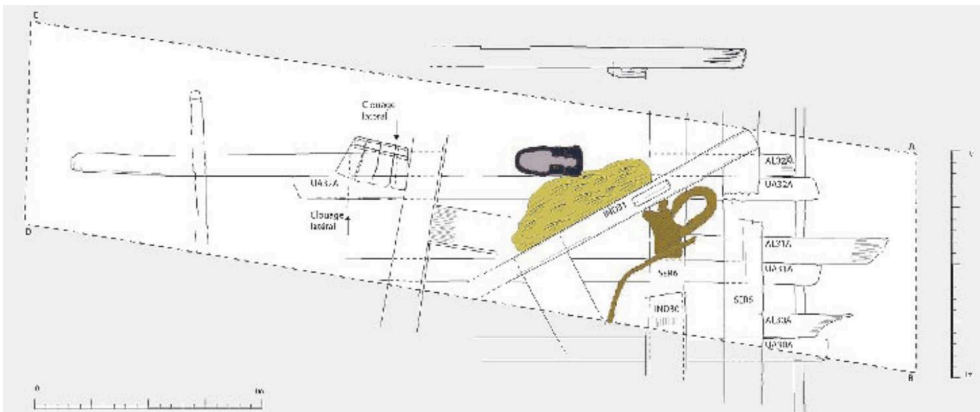
- 5 Le premier sondage stratigraphique, de 4 m par 1 m, transversal à la coque, a été effectué sur l'épave *Girolata 3*, gisant à -3 m (fig. 1 et 2). Il a permis de vérifier que l'état de conservation du bois du navire était excellent et de livrer quelques objets appartenant à la dotation de bord dont un mortier en marbre, un baquet en bois contenant du soufre et une chaussure en cuir qui permettraient de confirmer une datation de l'épave entre le XVIII<sup>e</sup> s et le XIX<sup>e</sup> s.

Fig. 1 – Photomosaïque du sondage sur l'épave *Girolata 3*



Cliché : T. Seguin (Drassm).

Fig. 2 – Relevé du sondage sur *Girolata 3*



Relevé : E. Rieth (Lamop/musée de la Marine), C. Lima, F. Cibecchini (Drassm) ; DAO : M. El-Amouri (Drassm).

- 6 La partie de l'épave, correspondant probablement à l'avant, a une forme générale triangulaire de 3,20 m de large environ au niveau de sa base et de près de 4,40 m de long. Selon les témoignages du responsable du port et d'un des plongeurs travaillant au port, les vestiges apparents auraient été visibles sur une longueur de 15 à 16 m, correspondant à la longueur totale de l'épave, et s'achèveraient en pointe d'une façon similaire à l'extrémité est de l'épave. Dans cette hypothèse, la partie de l'épave étudiée

au cours de l'expertise correspondrait plus ou moins au quart avant du bateau. Par ailleurs, la moitié arrière de l'épave recouverte au moment de l'expertise viendrait alors en partie recouvrir les vestiges de l'épave *Girolata 2*.

- 7 La charpente transversale mise au jour dans le sondage se compose de trois membrures bien préservées en position archéologique primaire. La charpente longitudinale comprend trois serres dont deux sont bien conservées en position archéologique primaire.
- 8 Les trois membrures étudiées en détail comprennent chacune une varangue et deux allonges. Les varangues et les allonges ont une largeur moyenne sur le droit de l'ordre de 10 cm et une hauteur moyenne sur le tour d'environ 8 cm. L'intervalle moyen d'axe des varangues est de 35,5 cm. La maille moyenne entre les varangues est d'environ 25 cm soit « 1 plein pour 2,5 vides », rythme qui dénote une charpente transversale légère en accord, en l'occurrence, avec l'échantillonnage des membrures.
- 9 Les allonges sont croisées sans écart à la face de tour postérieur des varangues sur une longueur moyenne de 70 cm. Dans l'hypothèse logique où la maîtresse-section se situerait à l'ouest, vers la partie arrière de l'épave, l'organisation générale des membrures ne répondrait pas au schéma considéré comme traditionnel selon lequel les varangues sont toujours disposées en regard direct de la maîtresse-section. Dans le cas de l'épave *Girolata 3*, ce sont les allonges qui se trouvent orientées vers la maîtresse-section.
- 10 Suivant une disposition, en revanche, traditionnelle, la zone de croisement entre les varangues et les allonges est renforcée par des pièces de charpente longitudinale ; deux serres d'empature, clouées aux varangues et aux allonges et disposées à une distance de 17 m l'une de l'autre, sont conservées dans la partie nord de l'épave.
- 11 Les données du sondage de surface réduite, environ 4 m<sup>2</sup>, montrent que l'épave, sans doute en partie déformée au niveau de sa moitié sud et dont certains éléments de la charpente longitudinale interne sont déplacés, apparaît dans son ensemble bien conservée et offre d'évidentes possibilités d'étude. Par ailleurs, les données recueillies, avec toute la prudence qu'impose le caractère très limité des observations, tendent à indiquer que l'épave pourrait être celle d'un bâtiment de cabotage ou de pêche, de 15 à 16 m de long, de construction méditerranéenne et datable de la fin de l'époque moderne-début de l'époque contemporaine.

### L'épave *Girolata 2* (EA 2095)

- 12 Le second sondage, de 2 m par 1,50 m, a été implanté au-dessus de l'épave *Girolata 2*, dans la zone de concentration des pièces de la charpenterie, caractérisée par la présence en surface d'un fourcat bien conservé. Le sondage a permis d'étudier quelques éléments de la charpenterie navale, de comprendre un peu mieux la stratigraphie et la disposition de la coque et de dater le naufrage du navire probablement entre le XVI<sup>e</sup> et le XVII<sup>e</sup> s. (fig. 3). Cette datation semble être confortée par la présence de la partie inférieure d'un pichet ligure à décor monochrome, appartenant vraisemblablement à l'épave, qui a été retrouvé brisé sur place, encastré au centre du second fourcat (en partant du fourcat qui était visible en surface).

Fig. 3 – Relevé des structures de l'épave *Girolata 2*

Cliché : T. Seguin (Drassm).

- 13 Les vestiges architecturaux comprennent principalement un ensemble d'éléments de membrures et de bordages plus ou moins bien préservés en position archéologique secondaire, sans organisation générale apparente. Cette dispersion des vestiges sur une large surface est la conséquence des travaux de creusement de la zone avec une pelle mécanique en vue de l'aménagement du mouillage portuaire de Girolata.
- 14 Dans cette absence apparente d'organisation semble se dessiner, ponctuellement, au centre de la zone fouillée, une certaine logique. On peut ainsi remarquer, en premier lieu, que quatre fourcats (un cinquième a été prélevé pour étude à terre) reposent à plat les uns sur les autres sur leur face de tour. Les observations in situ de ces pièces n'ont fait apparaître aucune trace d'assemblage de leur pied à la charpente longitudinale, indice du caractère flottant de ces fourcats. L'empilement régulier de ces éléments inférieurs de membrures bien conservés donnent l'impression que ces pièces associées en toute probabilité, à l'extrémité arrière de la coque, ont basculé et se sont abattues sur place les unes sur les autres comme des dominos. à proximité de cet ensemble se trouvent plusieurs clefs dans un très bon état de préservation et fonctionnellement associés aux fourcats.
- 15 En deuxième lieu, deux séries de bordages à franc-bord sont disposés de part et d'autre de ces fourcats. Deux bordages reposant en position primaire l'un au-dessus de l'autre présentent une extrémité taillée en sifflet suivant un même axe oblique. Cette forme particulière d'about apparaît particulière aux bordages inférieurs venant s'encaster dans la râblure d'une pièce d'extrémité appartenant, en toute vraisemblance ici, à l'étambot.

- 16 En troisième lieu, enfin, une grande pièce de charpente en forme de fourche de plus de 2 m d'envergure correspondant à un fourcat couché encore appelé fourcat de liaison ou fourche de massane, s'enfoncé profondément, avec une forte pente, dans le sédiment. Ce fourcat caractéristique de l'architecture navale méditerranéenne, dont la position fonctionnelle est à l'horizontale, est associé à l'extrémité d'une coque. Sa localisation à proximité des bordages et de la pile de fourcats, mais sans connexion directe avec ces pièces et son inclinaison montrent manifestement que la pièce est déplacée. En revanche, son orientation, à savoir son sommet tourné vers la pile de fourcats, est en correspondance avec la position de ces fourcats et des bordages les encadrant.
- 17 Cette esquisse d'organisation de pièces de la charpente transversale arrière, désassemblées, mais pouvant être reliées du point de vue structural et fonctionnel à un même ensemble architectural, semblerait témoigner d'un processus de dégradation relativement progressif de l'épave faisant suite à l'impact de la pelle mécanique sur une partie de l'épave proche de la zone des fourcats, des clefs et du fourcat couché, mais pas directement sur cette zone de l'épave. Dans cette hypothèse, une partie des vestiges de l'épave pourrait être encore préservée en profondeur dans le sédiment, notamment le massif arrière sur lequel seraient susceptibles de reposer le pied des fourcats et les clefs d'une part, et la quille d'autre part. L'étude préliminaire de l'épave permet de la rattacher à une tradition méditerranéenne de construction navale et de l'inscrire dans une fourchette chronologique comprise entre le XVI<sup>e</sup> et le XVII<sup>e</sup> s.
- 18 Des relevés topographiques des deux sondages et d'une partie de la coque de *Girolata 3* ont pu également être réalisés grâce à la collaboration de F. Deneufbourg du cabinet SELARL Agex2a d'Ajaccio.
- 19 À la fin de l'opération, les deux coques ont été protégées avec du géotextile avant d'être réensablées puis consolidées par la pose de plusieurs sacs de jute remplis de petit gravier.

### Le mobilier de l'abri/mouillage (EA 3775)

- 20 La mission a permis de faire l'inventaire complet des pièces de toutes les époques, de l'Antiquité à l'époque contemporaine, prélevées par les pêcheurs de la baie au fil des ans.
- 21 L'ensemble du mobilier considéré provenait aussi bien des zones concernées par l'expertise, dans le secteur des épaves *Girolata 2* et *Girolata 3*. Ce sont surtout ces céramiques qui nous parlent de l'histoire de Girolata et nous renseignent sur son rôle dans les routes de cabotage de la Corse mais aussi sur les voies commerciales de la Méditerranée occidentale. Elles nous montrent clairement la fréquentation ininterrompue du site depuis l'Antiquité (fin III<sup>e</sup>-début II<sup>e</sup> s. av. J.-C.) jusqu'à l'époque contemporaine avec des périodes de fréquentation plus marquées. Sur les 236 pièces inventoriées, le mobilier appartenant à l'époque moderne domine nettement (115 pièces et une quinzaine de pipes) suivi de l'Antiquité (56 pièces) au sein desquels certains sont encore indéterminés (22 pièces). La part du mobilier médiéval n'est pas négligeable (15 pièces), cette période restant très discrète sur l'ensemble du littoral méditerranéen tandis que le mobilier contemporain reste quant à lui anecdotique (7 pièces).
- 22 Pour l'Antiquité (fig. 4 et 5), les pièces les plus anciennes appartiennent à des amphores gréco-italiques datables entre III<sup>e</sup>-II<sup>e</sup> s. av. J.-C., en accord à des faciès bien connus sur plusieurs sites côtiers et sous-marins de l'île. Nous pouvons également remarquer

l'importante concentration d'exemplaires d'amphores Gauloise 4 de la fin du I<sup>er</sup>-III<sup>e</sup> s. apr.J.-C. et surtout, l'abondance des productions africaines, principalement des amphores mais aussi des céramiques de cuisine. Cette présence importante, spécialement pour les phases plus tardives, est à mettre en relation avec le petit habitat connu immédiatement à l'intérieur de la côte et qui présente le même faciès. Les *spatheia* nord-africains et les amphores orientales du VI<sup>e</sup>-début VII<sup>e</sup> s. représentent les dernières productions attestées conformément à la plupart des sites dans l'ensemble du littoral méditerranéen.

Fig. 4 – Partie supérieure d'amphore gréco-italique



Cliché : T. Seguin (Drassm).

Fig. 5 – Col d'amphore orientale Late Roman 2a



Cliché : T. Seguin (Drassm).

- 23 Pour les périodes suivantes (fig. 6 et 7), les productions analysées sont en grande majorité représentées par de la vaisselle de table d'origine italienne composée de céramique vernissée de Pise, de Savone-Albisola et de faïences ligures, liées indéniablement à l'occupation génoise de la Corse durant le XVI<sup>e</sup> s. Parallèlement à ces importations italiennes, la Catalogne, plus discrète, est toutefois représentée par des formes inédites peu observées sur notre littoral durant le Moyen Âge et l'époque moderne. Au XVII<sup>e</sup> s. (fig. 8) la Catalogne reste bien peu présente dans le corpus de Girolata contrairement à la Provence et à l'Italie qui domine cette seconde période. Par ailleurs, la présence de fourneaux de pipes venant d'Orient, d'Autriche, de Hollande, de Paris, de Marseille voire de Corse pour l'une d'entre-elles, confirme la richesse archéologique du site et son caract. re extra-local. à l'image des grandes aires de mouillages de Provence fréquentée depuis l'Antiquité, la baie de Girolata est un site très prometteur pour de futures recherches scientifiques.

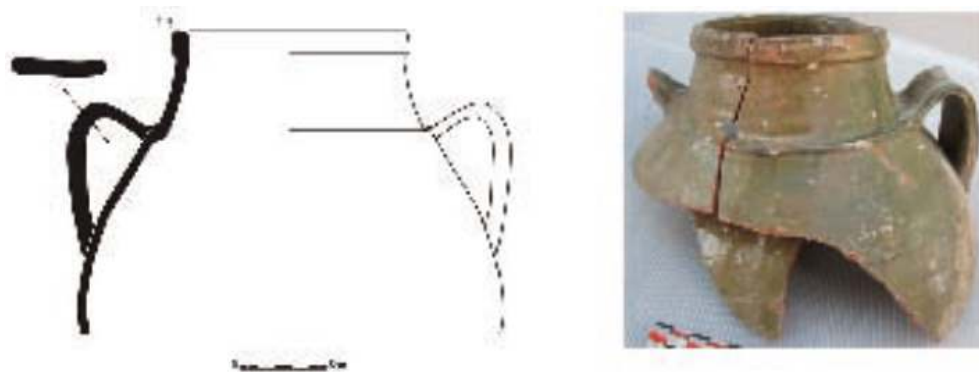


Fig. 6 – Pichet à décor floral, Pise, d'époque médiévale



Dessin et DAO : G. Dieulefet (Drassm).

Fig. 7 – Jarre ligure pour le conditionnement de l'huile d'olive (xv<sup>e</sup> s.)



Cliché : F. Richez ; dessin et DAO : G. Dieulefet (Drassm).

- 24 Les céramiques observées issues de la zone Girolata 2 forment un ensemble homogène inscrit pour la grande majorité d'entre elles entre le xvi<sup>e</sup> et le xviii<sup>e</sup> s. De même, la zone Girolata 3, néanmoins marquée par un hiatus médiéval, fournit du mobilier céramique daté entre le xvii<sup>e</sup> et le xviii<sup>e</sup> s.

### Conclusion

- 25 Au terme de ce bilan rapide, on ne peut que constater l'énorme potentiel archéologique et scientifique de la baie de Girolata ainsi que la qualité de conservation du mobilier et des coques étudiées. Son profil diachronique en renforce l'intérêt scientifique, offrant

la possibilité d'observer l'activité d'une aire portuaire et les flux maritimes qui la composent de manière progressive. Provenant essentiellement de ramassage de surface ou de rejet sur le littoral, il serait intéressant de pouvoir mener une fouille archéologique afin de déterminer les limites du gisement, d'en préciser l'organisation et les séquences chronologiques. La situation isolée du site lui confère un caractère constant offrant de belles perspectives de recherche. La faible profondeur, la conservation des structures, la qualité et la variété du mobilier (céramiques, bois, marbre, métaux, cuir, végétaux, etc.) additionné à la possibilité de bénéficier de la pleine collaboration des autorités et des résidents hors des périodes touristiques, feraient de ce site le lieu idéal pour un chantier école.

Fig. 8 – Écuelle catalane en faïence d'époque médiévale



Cliché : T. Seguin (Drassm) ; dessin et DAO : G. Dieulefet (Drassm).

## INDEX

**lieux** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBLD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtrGUhVhjmyb>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt1ARBDJ13KS>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtaUNMVsnTcL>

**Année de l'opération** : 2011

**chronologie** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxT02uJOogm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtof7EHNsS2e>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtZTmusVUU24>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtAQyKm9qosx>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>

**nature** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtWWQS75V5Bc>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtjFn2fZdJL>