



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia  
Corse | 1995

---

### Au large d'Ajaccio – Port de l'Amirauté

1991-1995 – Fouille programmée

Hervé Alfonsi

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/20626>

ISSN : 2114-0502

#### Éditeur

Ministère de la Culture

#### Référence électronique

Hervé Alfonsi, « Au large d'Ajaccio – Port de l'Amirauté » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Corse, mis en ligne le 01 janvier 2018, consulté le 15 décembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/20626>

---

Ce document a été généré automatiquement le 15 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

---

# Au large d'Ajaccio – Port de l'Amirauté

1991-1995 – Fouille programmée

Hervé Alfonsi

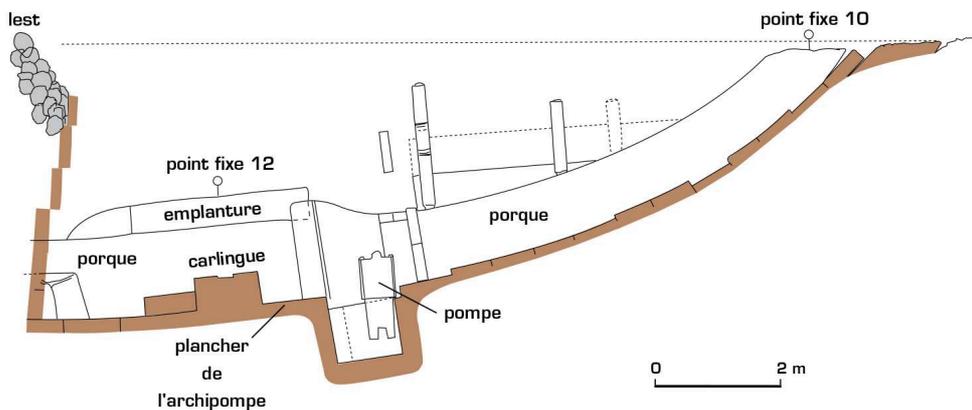
---

- 1 Mars 1743, octobre 1793, à cinquante ans d'intervalle deux bâtiments de guerre, l'un français, l'autre espagnol achèvent leurs services dans les eaux du fond du golfe d'Ajaccio après avoir été la proie des flammes. L'épave de l'Amirauté, déclarée en mars 1990, a fait l'objet d'un sondage, en novembre de la même année, qui a mis en évidence, enfouis sous la vase et le lest, les restes d'un navire en bois pouvant dater du XVIII<sup>e</sup> s. Elle fait, depuis 1992, l'objet de fouilles programmées.
- 2 L'épave conservée sur toute sa longueur, mesure 48 m de l'étrave à l'étambot pour une largeur maximale de 12 m. L'étrave se présente comme la juxtaposition de deux pièces de 44 cm de largeur. Dégagée sur une profondeur de deux mètres, elle paraît très inclinée mais son angle avec l'horizontale ne dépasse pas 40°, indice qui montre que l'on se rapproche de la quille. L'ensemble des mesures concernant le bordé témoigne d'une épaisseur de 10 cm pour une largeur variant de 21 cm à 26 cm sur un échantillon de sept virures différentes, toutes en chêne à feuilles caduques. À ce jour cinquante-deux membrures ont été découvertes, par couples visibles sur le bord de l'épave après dégagement du lest et du sédiment. La largeur moyenne des couples, mesurés en 1996, est de 69 cm avec des demi-couples pouvant atteindre 50 cm. Le vaigrage est en chêne à feuilles caduques.
- 3 L'implanture du mât de misaine, sans la moindre trace de pied de mât, mesure 78 cm de longueur pour 70 cm de largeur. Elle est limitée à l'avant par une première pièce, sans doute une varangue sèche fort altérée, puis par des cales successives destinées à coincer et régler le mât. Les côtés sont constitués de flasques assurées par des taquets. L'arrière est fermé par un élément de dimensions importantes, pouvant être une varangue sèche ou une porque massive renforcées par deux courbes. Au-delà de la porque fermant l'implanture du mât de misaine, le compartiment suivant contient les vestiges de pieds de bittes, assurés par des courbes de même échantillonnage. Entre ces courbes, on peut voir une structure constituée de deux planches parallèles, que nous

nommerons « canal », s'appuyant sur la deuxième porque et clouées à l'autre extrémité sur les renforts de la première porque.

- 4 Dix porques ont été identifiées sur l'épave. La majorité des porques a été découverte en recherchant les limites de l'épave côté tribord où elles apparaissent à l'intérieur du bordé. Mais la plus originale est la septième qui ferme l'arrière du grand mât (fig. 1). La partie tribord de cette porque a été dégagée, depuis le côté vers le centre du navire, sur une longueur de plus de 5 m. On retrouve le couple classique de deux pièces de bois. Arrivée au centre du navire, après une évidure latérale de 6 cm au niveau de la pompe de cale, la partie arrière de la porque s'interrompt sur près de 1,75 m à l'endroit où elle aurait dû présenter une robustesse maximale.

Fig. 1 – COUPE RÉALISÉE À L'ARRIÈRE DE LA SEPTIÈME PORQUE



H. Alfonsi, 2000

- 5 Le puits à boulets se présente sous forme d'un plancher partiellement recouvert de concrétions métalliques issues de boulets. Nous n'avons pas observé d'éventuelles parois de séparations des boulets. Les différents calibres vont de dix-huit livres à moins d'une demi-livre pour les projectiles utilisés dans les pierriers.
- 6 Quelques grenades ont aussi été découvertes sur le site. En arrière du puits à boulets se situe la carlingue du grand mât qui est une enceinte rectangulaire de 88 cm de longueur sur 82 cm de largeur pour une profondeur de 68 cm. Côté bâbord, on observe, sous la lisière du tas de boulets, un taquet délimitant l'avant d'un compartiment de 52 cm sur 78 cm dans lequel était logée la pompe bâbord, maintenant disparue, dont il reste la cavité d'emplature au fond de laquelle nous avons découvert une crépine en plomb.
- 7 Une des particularités de ce navire est la présence de deux emplacements de pompe dans un compartiment situé en arrière de l'emplature du grand mât et de la septième porque avec, en place à tribord, le bas d'une pompe en bois de noyer. Le massif d'étambot, découvert fin 1996, est en cours d'étude.
- 8 L'épave nous a livré de nombreux outils et éléments d'accastillage en bois ainsi que de la céramique répartie sur toute l'épave, certaines pièces étant coincées et soudées sous les boulets.
- 9 Nos recherches en archives nous ont conduits sur les traces de deux navires : le premier, un galion espagnol, le *San Isidro*, commandé par le Sieur Delage, qui préféra saborder son bâtiment par le feu, le 3 mars 1743, plutôt que de le livrer aux Anglais ; le second, un vaisseau français de soixante-quatorze canons, *Le Vengeur*, commandé par le

capitaine Le Dall de Kéréon. Il faisait partie de l'expédition de Sardaigne et fut désarmé en mars 1793, suite à une avarie, puis brûlé lors d'escarmouches le 24 octobre 1793. *Le Vengeur* ayant été mis en chantier en 1789 aurait dû, d'après la dépêche ministérielle de juillet 1785, être clouté en bronze. La présence de concrétions ferreuses exclurait donc cette hypothèse. Les chercheurs espagnols semblent cependant réfuter l'hypothèse du *San Isidro*, ne reconnaissant pas le système de construction spécifique de ce navire. Par ailleurs, les céramiques découvertes sur le navire sont toutes d'origine provençale ou ligurie, sans le moindre tessou de vaisselle espagnole (Joncheray 1998).

- 10 Peut-être nous faudra-t-il partir à la recherche d'autres navires pour connaître l'identité de celui qui s'est perdu à la Sciarabola, lieu mythique d'Ajaccio de l'époque pré-génoise.

---

## BIBLIOGRAPHIE

**Joncheray J.-P., Joncheray A. 1998** : Dans le port d'Ajaccio : l'épave du *San Isidro* ?, *Archéologia*, 359, octobre 1998, p. 50-57.