



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Domaine public maritime | 2014

Au large de Osani – Épaves Girolata 1 et 2

Fouille programmée (2014)

Franca Cibecchini et Éric Rieth



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/136234>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Franca Cibecchini, Éric Rieth, « Au large de Osani – Épaves Girolata 1 et 2 » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 26 avril 2023, consulté le 26 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/136234>

Ce document a été généré automatiquement le 26 avril 2023.

Tous droits réservés

Au large de Osani – Épaves Girolata 1 et 2

Fouille programmée (2014)

Franca Cibecchini et Éric Rieth

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

- 1 Par ses nombreux atouts, le site de Girolata (*Bilan scientifique du Drassm 2011*, p. 94-97) est parfaitement adapté à la réalisation d'un chantier école. Il conjugue en effet richesse archéologique et intérêt scientifique, accessibilité grâce à sa faible profondeur et possibilité d'avoir des espaces de travail grâce à la collaboration importante de la part de l'équipe qui gère le port.
- 2 Nous avons donc choisi ce site pour y organiser le premier des deux chantiers école du master MoMarch, sous la direction de F. Cibecchini (Drassm) et E. Rieth (Lamop), avec la collaboration de K. Baika (AMU) et M. El Amouri (Ipsa Facto). Au total onze étudiants, tous de niveau de Master 1, ont participé au chantier, suivis par huit encadrants.
- 3 Les conditions météorologiques ont perturbé les débuts du chantier. Par ailleurs, une épaisse couche de posidonies mortes (plus d'un mètre) accumulée sur le site après les nombreuses tempêtes de l'hiver 2013-2014 a rendu difficile l'accès au gisement de Girolata 2 (XVI^e-XVII^e s.), sur lequel était prévu le sondage principal. Nous avons donc étendu l'étude à l'épave proche Girolata 1, d'époque contemporaine, plus accessible et très peu connue.

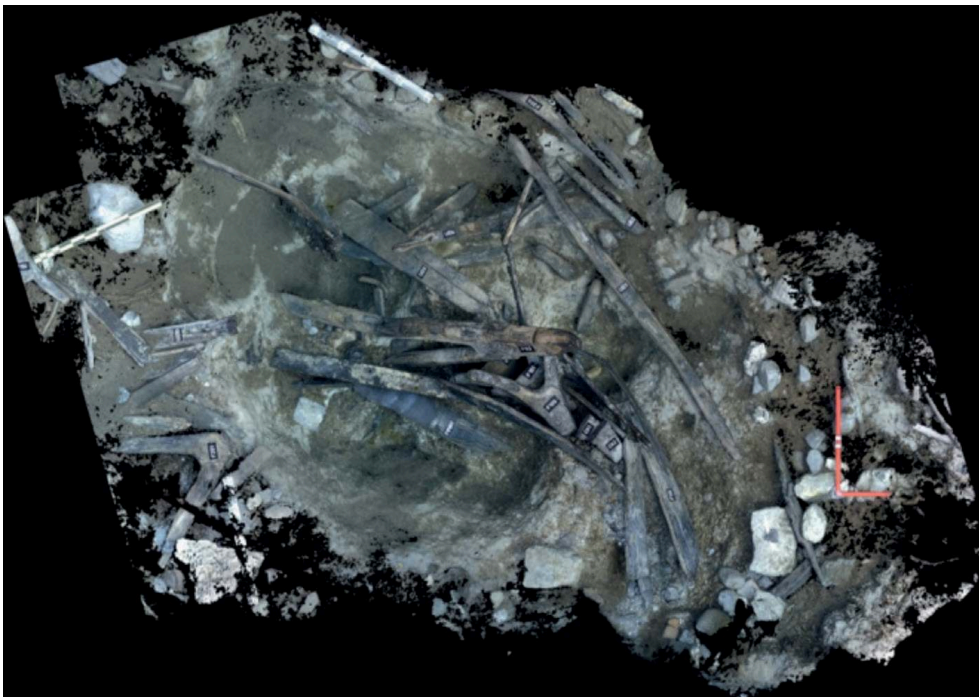
Girolata 2, EA 2095

- 4 Nous avons rouvert et élargi le sondage effectué en 2011 et avons commencé à démonter une partie des structures en bois. Certaines des pièces, notamment des clés et des fourcats, ont été prélevées et documentées à terre par les étudiants sous la

direction de E. Rieth. Toutes ces pièces ont été ensuite redéposées et réenfouies dans le sondage.

- 5 Du point de vue de la fouille, nous avons atteint la base des structures architecturales (fourcats, clés, « fourcat couché », bordages) sans trouver trace de la quille. En observant dans leur totalité les structures conservées et la stratigraphie du sondage, nous sommes arrivés à la conclusion que cette extrémité du navire, peut-être l'extrémité arrière, n'était plus en place. Il est vraisemblable qu'à la suite d'un « coup de pelle mécanique » pratiqué lors de la réfection du ponton actuel, cet ensemble de pièces de bois, après avoir été désolidarisé de la quille, a été déplacé en bloc. Par ailleurs, tout autour de cet ensemble architecturalement cohérent étaient dispersés, sans logique apparente, de nombreux vestiges architecturaux (varangues et bordages principalement) plus ou moins bien préservés et présentant pour certains des traces d'arrachements.
- 6 En toute probabilité, le reste de l'épave ne devrait pas être très loin de cette zone. Une campagne de prospection avec micro-sondages serait nécessaire pour pouvoir localiser les vestiges avec précision.
- 7 Philippe Groscaux (CNRS-CCJ) a effectué une couverture photogrammétrique de cette partie de l'épave avec la plupart des structures visibles mises au jour. Laurent Borel (CNRS-CCJ) a réalisé ensuite la restitution 3D et l'orthophotographie du site (fig. 1). Les structures en bois ont été recouvertes avec du géotextile puis le sondage a été comblé avec du sédiment et à l'aide de sacs de jute remplis de sable.

Fig. 1 – Orthophotographie du sondage de l'épave Girolata 2

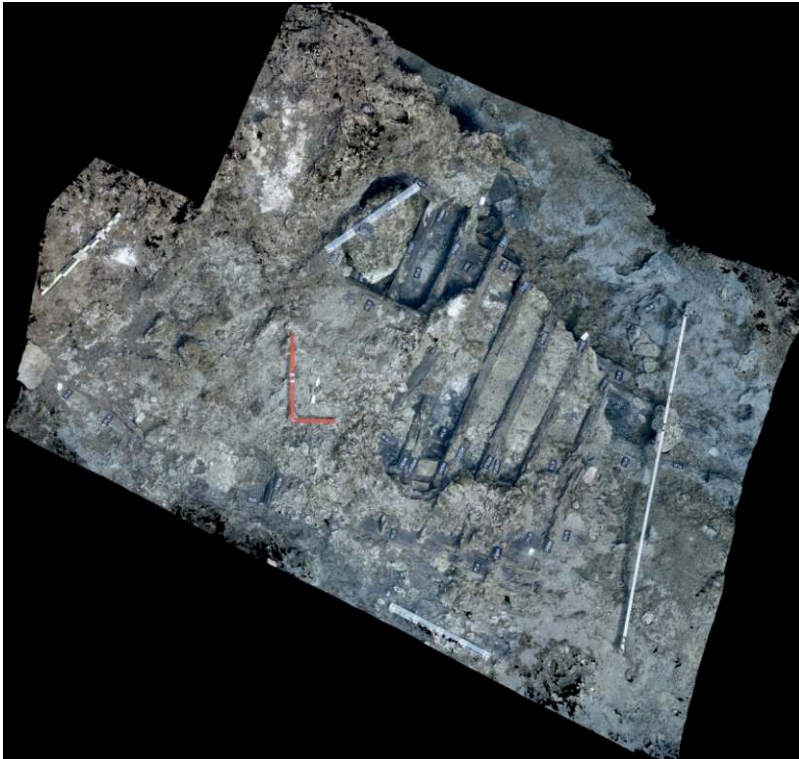


Clichés et DAO : P. Groscaux, L. Borel (CNRS-CCJ).

Girolata 1, EA 2094

- 8 En 2011, nous n'avions observé et documenté cette épave que très rapidement. Il s'agit probablement d'un petit navire transportant de la chaux, qui semblait en mauvais état de conservation et d'époque contemporaine, non précisée.
- 9 Une partie, environ 6,5 m par 4,5 m, de ce petit navire a été nettoyée et partiellement fouillée à l'aide d'une suceuse à eau (fig. 2). L'épave, orientée est-ouest, s'est sans doute échouée perpendiculairement à la plage de la baie. Une partie de la coque est assez bien visible à l'est tandis que vers l'ouest le bois est complètement recouvert par de la chaux calcifiée. L'étude a principalement porté sur la partie est du bateau qui est la plus exposée, entre la serre W et la serre E. La partie visible de la coque conserve une série de sept membrures à l'est et quatre à l'ouest composées de varangues (en moyenne 10 cm de large sur le droit sur 10 cm d'épaisseur sur le tour) et de premières allonges (en moyenne 8 à 9 cm de large sur 10 cm d'épaisseur) croisées latéralement (fig. 3). L'assemblage entre les éléments des membrures est réalisé avec des clous en fer comme, semble-t-il, l'ensemble des autres éléments de la coque. La maille importante (25 cm) entre chaque membrure et, en conséquence la relative légèreté de la charpente transversale, est très caractéristique des pratiques des chantiers navals méditerranéens. La carlingue représente l'axe du bateau ; nous n'avons pas pour le moment trouvé la quille. Il serait nécessaire pour cela de fouiller à des niveaux plus profonds, au-dessous de la partie de coque mise au jour.

Fig. 2 – Orthophotographie de l'épave Girolata 1



Clichés et DAO : P. Groscaux, L. Borel (CNRS-CCJ).

Fig. 3 – Assemblage croisé entre varangues (F) et premières allonges (FU)



Cliché : P. Groscaux (CNRS-CCJ).

- 10 Le bordé est recouvert de feuilles de plomb, dont quelques fragments sont encore visibles sur les côtés nord-est. Dans la partie est de l'épave, on observe encore bien le bordé de l'épave qui a été calcifié par la chaux avec le revêtement extérieur de la coque en plomb. Enfin, une série de briques, de deux dimensions différentes a été découverte à l'extrémité ouest de la partie visible de la coque, entre les mailles bien serrées formées par les membrures et les allonges.
- 11 Il s'agit vraisemblablement d'un petit navire de cabotage qui transportait des matériaux de construction, plus précisément des briques et de la chaux, peut-être pour la construction d'un bâtiment dans la baie. L'étude plus poussée de l'architecture navale de ce navire a permis d'en préciser la datation.
- 12 Selon les observations détaillées effectuées sur le système assez particulier de connexion par un écart du type « à croc » entre l'allonge F104W et la varangue F104W, la construction du navire ne semblerait pas devoir remonter au-delà du XVIII^e s., voire au tout début du XIX^e s.
- 13 Il s'agit donc d'un bâtiment plus ancien que nous ne l'avions estimé en 2011. Compte tenu des informations techniques réduites présentes dans les archives sur ces caboteurs fréquemment issus de chantiers navals artisanaux, l'étude archéologique occupe une position centrale pour restituer l'histoire de leur architecture.

INDEX

sujets <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtHIjtOg1P75>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxMLnhaMAsQ>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtfvSPd4MBSy>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtLBnWBZIYMM>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtQuZiT5nYY2>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtERMm8Q0wYw>

Année de l'opération : 2014

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtjFn2fZdjL>

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>

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/pcrtUNMVsnTcL>

AUTEURS

FRANCA CIBECCHINI

Drassm

ÉRIC RIETH

Lamop

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

FRANCA CIBECCHINI

Drassm