



HAL
open science

Piantarella EA5557

Franca Cibecchini, Marie-Britigte Carre, Laurent Borel, Emmanuel Botte

► **To cite this version:**

Franca Cibecchini, Marie-Britigte Carre, Laurent Borel, Emmanuel Botte. Piantarella EA5557. Bilan scientifique - Direction générale des Patrimoines - DRASSM, 2024, 2017, pp.101-103. hal-04671252

HAL Id: hal-04671252

<https://hal.science/hal-04671252>

Submitted on 14 Aug 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

l'épave. De nouvelles « signatures architecturales » ont en effet été consignées, notamment sur la structure et la morphologie de la double maîtresse-section (F 209/F 210 et F 211/F 212), l'organisation générale des membrures de part et d'autre de cette maîtresse-section et le massif d'emplanture du grand mât. Elles révèlent une architecture navale de tradition spécifiquement méditerranéenne dont l'attestation archéologique la plus ancienne est celle de l'épave Culip VI (Catalogne) datée de la fin du XIII^e siècle (fig.96).

L'étude xylogique des prélèvements effectués en 2016 et 2017 devrait fournir des informations sur les essences mises à contribution dans la construction du bateau et sur leurs éventuelles aires forestières d'origine.

Les échantillonnages de la charpente et du bordé comme les dimensions générales de vestiges semblent correspondre à un bâtiment marchand de l'ordre de 16 à 20 m de long, tout à fait représentatif somme toute de la navigation de cabotage en Méditerranée.

Le mobilier archéologique mis au jour est encore plus rare cette année qu'en 2016. Il se limite à quelques petits fragments de céramique où l'on reconnaît un tuyau de pipe, quelques tessons de faïence ligure et de la céramique commune qu'il sera difficile d'identifier en

raison de son état de conservation. L'épave a enfin livré les restes d'au moins deux châtaignes et quelques charbons.

Compte tenu de la remarquable conservation de cette coque, préservée sur une grande partie de la longueur de la partie basse des œuvres vives, les plus architecturalement significatives, l'épave Paragan 1 apparaît actuellement comme une source d'intérêt majeur pour l'étude de l'architecture navale méditerranéenne des navires de cabotage d'époque moderne. Rares sont, en effet, les épaves de ce type à avoir été fouillées en Méditerranée. En Corse, seules les épaves Calvi 1, datée de la fin du XVI^e ou du début du XVII^e s., de la Rondinara, de même chronologie, et de U-Pezzo du XVIII^e s. se rattachent à cette classe de navires². Encore faut-il souligner que ces trois épaves, certes importantes pour la connaissance de l'architecture navale méditerranéenne, sont néanmoins beaucoup moins bien conservées que l'épave Paragan 1 qui constitue une sorte de « laboratoire d'archéologie navale » tant est riche son potentiel documentaire.

*Franca CIBECCHINI, Drassm,
Éric Rieth, Lamop*

CORSE DU SUD Au large de Bonifacio

Gallo-romain

Piantarella EA5557

Cette opération est comprise dans le PCR « Les Bouches de Bonifacio à l'époque romaine : approches archéologiques et géoarchéologiques » porté par G. Brkojewitsch (Ville de Metz). En 2017, une opération de sondage d'une semaine a été organisée, sous la responsabilité de F. Cibecchini (Drassm), en codirection scientifique avec M.-B. Carre (CNRS-CCJ).

Une équipe de 6 personnes s'est rendue à Bonifacio afin de réaliser des prospections et différents sondages de vérification du 23 au 28 octobre 2017. L'objectif principal était l'étude de la structure immergée en face de l'étang de Piantarella détectée en 2016. Composée de deux parties perpendiculaires, elle se présente comme une longue barre parallèle au rivage, orientée nord-sud, d'env. 110 m sur une largeur de 6 à 9 m au maximum. Dans sa partie méridionale, se trouve un amas perpendiculaire, orienté ouest-est, d'env. 50 m sur 45 m dans le point le plus large.

Deux sondages (zones 1 et 2) ont été réalisés sur cette structure durant la campagne 2017. Ils avaient pour objectif de déterminer la nature et le mode d'aménagement de cette anomalie décelée sur les photos aériennes.

Le vol d'un petit drone avec des conditions de lumière et météo parfaites (mer plate, eau cristalline), a permis d'avoir une vision complète et assez claire de la structure, avec l'emplacement du sondage principal (zone 1).

Après nettoyage, il est ressorti du côté ouest (côté plage) un amas de blocs de granit qui ne semblent pas disposés régulièrement mais plutôt jetés, tandis que dans la partie est, ouverte sur la mer, les blocs sont de plus grandes dimensions et semblent mieux agencés.

Les céramiques retrouvées lors du démontage d'une partie de cette structure, en prévalence des fragments d'amphores et quelques céramiques communes, couvrent une chronologie assez large, allant de l'époque augustéenne au VI^e/VII^e s. ap. J.-C.

¹ Les encadrants étaient cette année : Franca Cibecchini (Drassm), Eric Rieth (Lamop-CNRS), Sandra Greck (Ipsso-Facto), Béranger Debrand (Ipsso-Facto), Alex Sabastia (Coordination MoMArch, AMU), Sébastien Legrand (COH, Drassm), Lionel Roux (photographe, CCJ-CNRS), Alba Ferreira (Xylo et dendro, doctorante AMU et ancienne MoMArch). Était associée cette année Hélène Botcazou, ancienne étudiante MoMArch, doctorante AMU suivie par Éric Rieth, pour laquelle le Drassm et Ipsso Facto ont réussi à lever une subvention, avec la mairie de Bonifacio, pour un projet de thèse intitulé « Voiliers de cabotage du littoral de la Corse entre XVI^e et XX^e siècle : essai de généalogie comparative des traditions de constructions navale » qui prend aussi en compte l'épave de Paragan. Dans ce contexte, elle a été chargée d'épauler Éric Rieth dans la documentation de la coque et sa restitution graphique, ainsi que pour sa médiation, en particulier avec les écoles de Bonifacio.

² Les épaves Mortella III et de la Lomellina sont de fait des unités plus importantes et de fonction différente.

La structure aménagée n'est pas constituée uniquement d'une sorte de digue parallèle à la côte de plus de 110 mètres de long mais elle se poursuit en une structure perpendiculaire qui se prolonge vers l'est, linéaire sur sa face nord mais qui s'étend en une sorte d'esplanade sur le côté sud. La cohérence de la construction de cette partie de la structure par rapport à celle qui lui est perpendiculaire et parallèle à la côte a été vérifiée en ouvrant une série de cinq fenêtres de contrôle. Cette partie semble constituée d'une première assise de gros blocs, pour la plupart parallélépipédiques, directement posés sur le fond et sur lesquels a été superposée une seconde couche de blocs plus petits en vrac.

Ce type de construction par amoncellements de blocs est connu ailleurs en Méditerranée, bien qu'il soit relativement peu fréquent sur les rives de la mer Tyrrhénienne. Pline le Jeune (*Epist.*, 6, 31, 16) l'évoque cependant au sujet de la construction d'un îlot artificiel pour le port de la *villa* de Trajan à Centumcellae (Civitavecchia), où de gros rochers étaient apportés par bateaux puis immergés, entassés et ainsi fixés par leur poids afin de constituer un îlot artificiel.

Nous ne pouvons certes pas dire ici que nous avons trouvé des *ingentia saxa*, mais plutôt un mélange de pierrailles et de moellons bruts de petite taille, entre 5 et 25 kg. La structure a dû être élevée de la même façon : on peut supposer que la construction se faisait en

progressant à partir de la plage le long de guides et en déversant peu à peu les pierrailles apportées dans des couffins.

L'enquête a permis de préciser les modalités de mise en œuvre de cette structure et de qualifier l'anomalie signalée. Dans le sondage vers le large (S2), comme dans les sondages de la partie perpendiculaire (S1), on a pu remarquer que les fragments pierreux utilisés en premier sur le sable forment une espèce de soubassement relativement régulier, comme le mettent nettement en évidence les premiers résultats du prétraitement de la photogrammétrie, ce qui implique un contrôle soigneux de la construction, du moins au début. En revanche, dans le sondage vers la plage (S1), la limite de la structure montre une accumulation désordonnée de pierrailles.

La campagne 2017 a permis de préciser l'étendue de la structure et d'en tracer un plan schématique. Les premières observations iraient dans le sens de l'hypothèse d'une construction, jetée ou môle, protégeant le fond de la baie contre les vents dominants. Cependant, sa profondeur (entre -80 et -90 cm max. au fond et -40 et -50 cm au sommet de la structure pour la partie parallèle à la côte ; entre -150 et -160 cm au fond et -100 cm au sommet de la structure à l'extrémité est), rapportée à la profondeur de la mer à l'époque romaine (-50 cm +/- 20 cm), ouvre des doutes sur sa fonction. Une analyse plus poussée de la géomorphologie de la

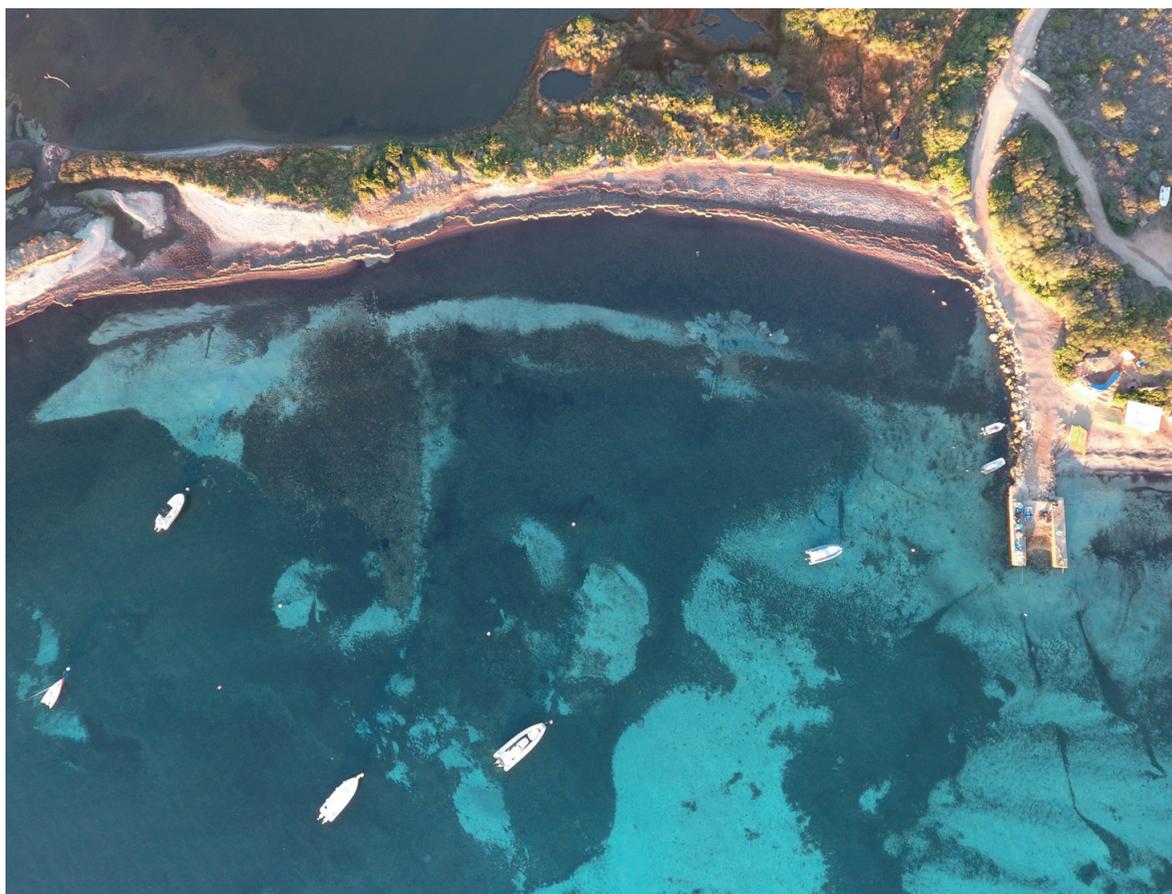


Fig.97. Vue aérienne zénithale de l'ensemble de la structure immergée de la plage de Piantarella montrant l'ouverture entre la « jetée » parallèle à la plage et l'esplanade (Cl. E. Botte, CCJ).

zone et une série d'analyses ciblées, pourraient nous donner des pistes d'interprétation plus solides. Toutes ces propositions devront être confrontées aux résultats des carottages effectués par M. Ghilardi dans l'étang de Piantarella, de façon à confirmer que la hauteur de la colonne d'eau à l'époque romaine était suffisante pour le tirant d'eau des navires. En revanche, nous avons complètement éliminé la proposition de voir des viviers dans les aménagements à l'interface terre-mer au pied de la villa.

À la fin de cette campagne, plusieurs questions restent ouvertes. Sur les images prises avec le drone nous



Fig.98a. Vue sous-marine du sondage sur le côté « mer » depuis le côté est de la berme (cl. L. Borel, CCJ).

avons remarqué une sorte d'ouverture, un petit couloir, entre la « jetée » parallèle à la plage et l'esplanade, mais cette ouverture n'a pas pu être précisée ni documentée, faute de temps et en raison de la mauvaise météo du dernier jour. Il faudra préciser lors de la prochaine mission les dimensions et la position de cette ouverture. Il faudra également définir la relation entre la « jetée » et l'esplanade.

*Franca CIBECCHINI, Drassm,
Marie-Brigitte CARRE, CCJ-CNRS.
Laurent BOREL, CCJ-CNRS.*



Fig.98b. Depuis le sud et côté « plage », vue sous-marine, après démontage, du remplissage interne de la structure constituée d'un amas de fragments pierreux (cl. L. Borel, CCJ).

CORSE DU SUD Dans le port de Bonifacio

Période récente

Expertise d'une déclaration dans le port de Bonifacio

Les vestiges d'une coque en bois affleurant le sol marin du port de Bonifacio ont été signalés au Drassm par M. Mallaroni, commandant du port de plaisance, au moment même où l'équipe de fouille de l'épave de Paragan s'installait sur la zone. Le 29 avril, F. Cibecchini, É. Rieth et A. Sabastia ont donc mis leur présence à profit pour expertiser ce nouveau gisement.

L'épave repose sur un fond sablo-vaseux, dans le fond du port, par 6 m de profondeur environ, à proximité des mouillages en béton des vedettes de promenade. Ses vestiges architecturaux sont visibles sur près de 18 m de longueur. En l'absence de tout décapage de surface, il a bien sûr été impossible de vérifier si l'épave se prolonge au-delà de cette section. Les structures observées sont composées d'un bordé, de 8 cm d'épaisseur, de membrures simples, larges en moyenne de 20 cm pour une maille de 20 à 22 cm, et d'un vaigrage. On ne voit nulle trace d'un doublage métallique en

cuivre, zinc ou plomb, et les bois n'ont pas fait l'objet d'échantillonnage pour identification. Une pièce massive de 2,40 m de longueur évoque un massif mort de remplissage disposé dans les fonds à l'extrémité arrière de la carène. Les détails de cette architecture laissent penser à un navire de commerce dont la chronologie pourrait être recherchée, avec toutes les réserves qu'impose la brièveté de l'expertise, entre la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle. Le commandant du port de Bonifacio s'est souvenu à ce propos d'avoir vu une photographie des années 1870-1880 qui montrerait dans le secteur où l'épave est localisée, la présence de deux voiliers de commerce désarmés et, semble-t-il, plus ou moins abandonnés. Une recherche en archives permettra sans doute d'identifier cette photographie et de retrouver des informations sur ces navires délaissés.

*Franca CIBECCHINI, Drassm
Éric RIETH, CNRS*