

L'ÉPAVE DE LA MADRAGUE DE GIENS

HYÈRES PATRIMOINE IV


Hyères
MUSEUM


Hyères
MUSEUM

Découverte en 1967 par des plongeurs de la Marine Nationale, l'épave de la Madrague a donné lieu à partir de 1972 aux plus importantes fouilles archéologiques jamais entreprises en Méditerranée sous l'autorité du DRASM (Département des Recherches Archéologiques Sous-Marines). Il s'agissait des restes d'un voilier marchand romain parmi les plus gros transporteurs du temps avec une capacité de 7000 amphores. L'histoire, jusqu'à nous, remontait des profondeurs. C'était la révélation d'un commerce maritime considérable entre l'Italie et l'Espagne dont la route passait par le port d'Olbia à l'Almanarre, il y a 2000 ans.

L'archéologie est une aventure, à la recherche du passé, de l'origine, de la vérité, des réalités enfouies sous la mer ou sous la terre. Alors on fouille. Car au cœur de la démarche archéologique se trouve une idée simple qui vient de loin : l'idée que l'apparence n'est pas la réalité et qu'il faut distinguer le paraître et l'être. L'idée que la vérité des choses ne se trouve pas à la surface des choses mais réside au fond des choses. On sera donc, selon qu'on y va ou non, profond ou superficiel. C'est ce qui fascine les amateurs d'archéologie, cette entreprise de descente vers les profondeurs pour tenter d'atteindre une vérité cachée qui manque toujours.

La mise en valeur du patrimoine archéologique de la ville d'Hyères ne devrait pas décevoir. Car, au-delà de la présentation de cette émouvante épave de la Madrague, deux projets existent véritablement mobilisateurs : 1) la décentralisation du site d'Olbia, attendue de l'Etat, pour sa plus grande animation, 2) la création d'un véritable musée d'histoire et d'archéologie en centre ville. Et si cela, par extraordinaire, ne suffisait pas, on se souviendra du philosophe Bergson qui, au terme d'une conférence, comme on lui demandait s'il pensait être allé au fond des choses, répondit : « mais les choses ont-elles un fond ? ».

Léopold RITONDALE

Maire de la Ville d'Hyères

Conseiller Général

Officier de la Légion d'honneur

François CARRASSAN

Adjoint à la Culture

LA RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE

Le début de cette aventure scientifique commence avec la découverte de l'épave de la Madrague de Giens par la Marine Nationale en 1967. En 1972, débute la première campagne de fouille et dix autres succéderont. Dirigées par Andrée Tchernia et Patrice Pomey du Centre Camille Jullian (CNRS, Université de Provence), elles permettront de mettre au jour les restes d'un voilier de commerce du 1^{er} siècle (entre 75 et 60) avant J.-C. Un bateau ayant ces dimensions : 40m de longueur sur 9m de largeur avec une profondeur de cale de 4.5m, ne se retrouvera en Méditerranée qu'au XVI^{ème} siècle. De telles proportions lui permettaient d'entrer dans la catégorie des plus gros navires de commerce de l'antiquité. Ces derniers étaient connus sous le nom de MYRIOPHOROI, capables, selon les textes, de transporter 10 000 amphores.

A son bord, 7000 amphores Italiques de type dressel 1B qui contenaient chacune 26 litres de vin provenant du vignoble de Terracine près de Rome (les timbres d'amphore les plus nombreux étaient au nom de « P.veveius P.f.Papus »).

La partie inférieure de la coque étant remarquablement bien conservée, son étude a permis de mieux comprendre les techniques utilisées pour la construction de tels navires. Outre le système de construction, dit « bordé premier » et l'assemblage par tenons et mortaises, on notera le doublement de la coque ainsi que l'application, sur les parties immergées, de feuilles de plomb qui sont imperméables et empêchent le développement des algues et des coquillages.

LES AMPHORES

Les esclaves fabriquaient les amphores pour les producteurs de vin. La panse était montée à l'aide d'un moule, puis la partie supérieure était rajoutée. Ensuite on disposait les anses et le pied. Une fois séchées les amphores étaient cuites dans un four.

Lèvre

Anse

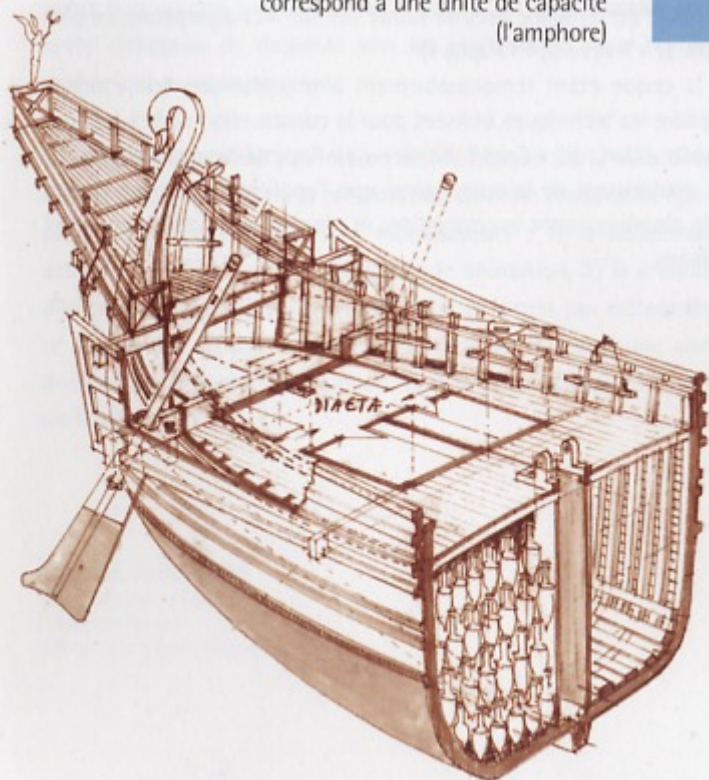
Panse

Col

Pied



Amphore Italique, type Dressel 1B.
La contenance de 26,3 litres correspond à une unité de capacité (l'amphore)



Le chargement d'un « MYRIOPHOROI »
Dessin réalisé par Marc BOLLON.



Amphores appuyées sur la muraille du navire (coque).

Coupe restituant la disposition des amphores lors des fouilles.

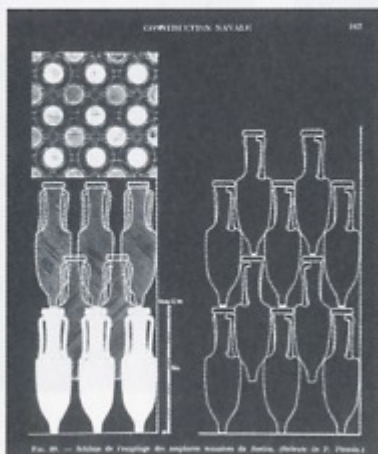
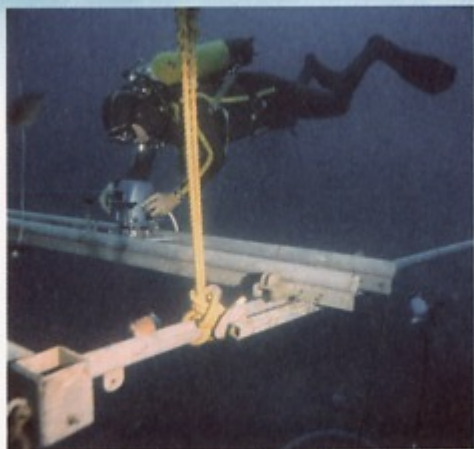


Fig. 46. — Schéma de l'empilage des amphores romaines de Narbonne, d'après de F. Ponsard.

Hypothèse d'agencement des amphores dans la cale du bateau.

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE



Mise à niveau de l'appareil photographique avant la prise de vue. Utilisation de la technique stéréoscopique pour donner aux photographies l'avantage d'un plan de masse.



Partie inférieure de la pompe de cale. Les marques qu'ont laissées les amphores sont signalées par un rond blanc sur le plancher.



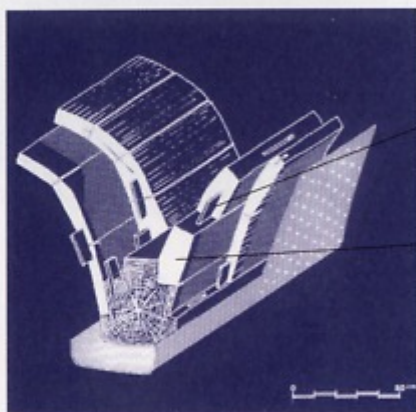
Reste des feuilles de plomb qui étaient appliquées sur la partie extérieure de la coque.

LA QUILLE

Partie axiale de la coque après le prélèvement de la quille.
Le massif d'emplanture du mât et le plancher mobile ont été préalablement enlevés.



Cette partie était la première à être assemblée lors de la construction du navire.
Cette technique de construction est appelée « bordé premier ».



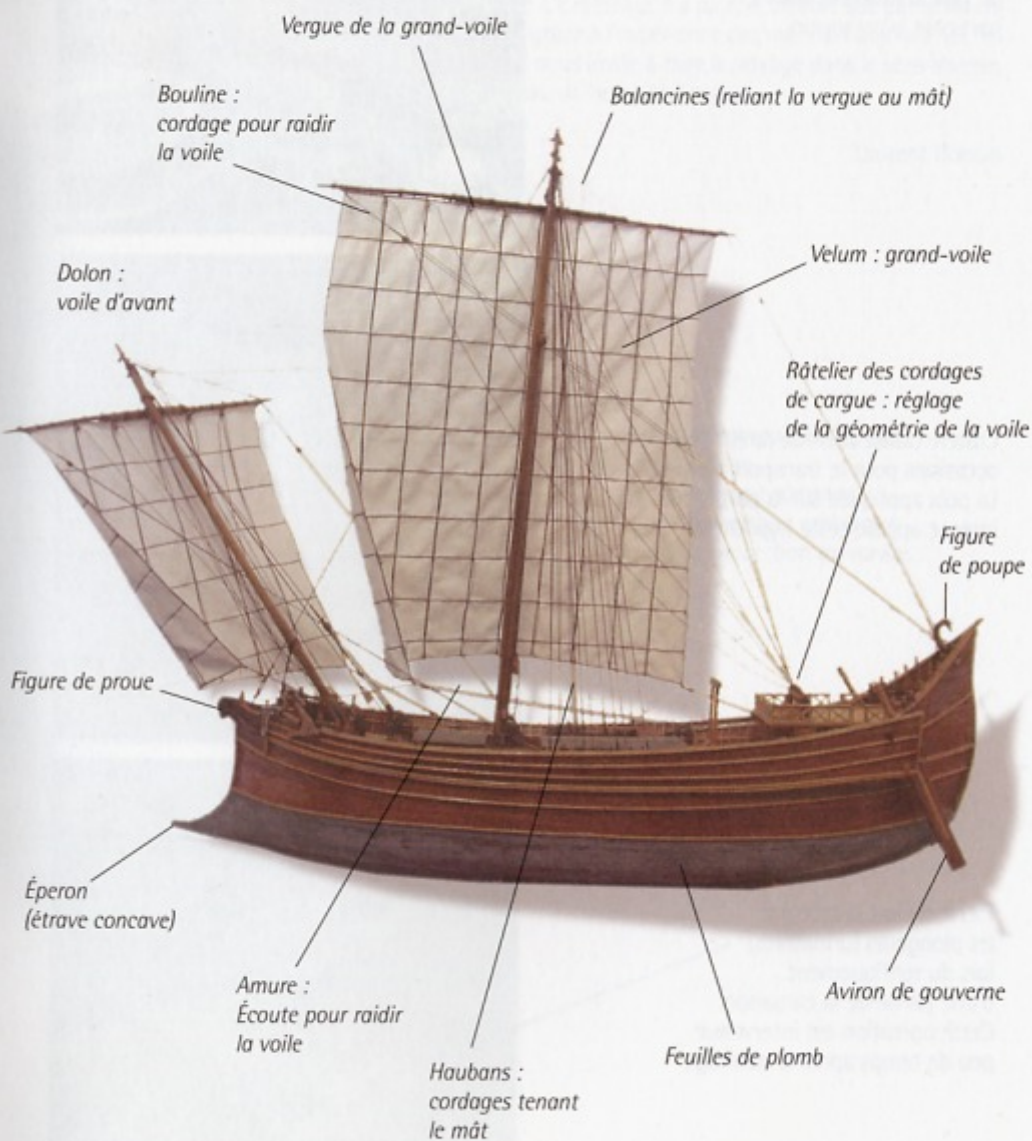
LA CONCEPTION DE LA MAQUETTE

A l'occasion d'une exposition, Patrice POMEY demanda à Laurent DAMONTE de réaliser une maquette s'inspirant de l'épave de la Madrague de Giens. Les parties conservées permirent à Michel RIVAL, ingénieur du CNRS au Centre Camille Jullian, de dessiner les plans de la coque. Pour le reste, il fut décidé d'utiliser la mosaïque de Thémétra qui représente un navire du même type et sur laquelle l'aspect extérieur et le gréement sont remarquablement détaillés.



Détail du navire de la mosaïque des thermes de Thémétra, Tunisie III^{ème} siècle après J.-C. utilisée pour la maquette de la madrague de Giens.

LE VOCABULAIRE DU MARIN



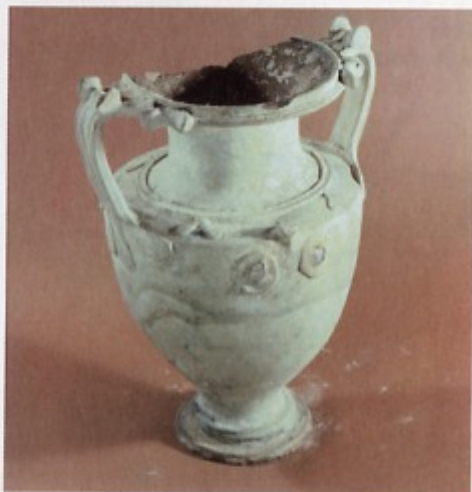
Maquette du navire de la Madrague de Giens réalisée par Laurent Damonte.

OBJETS

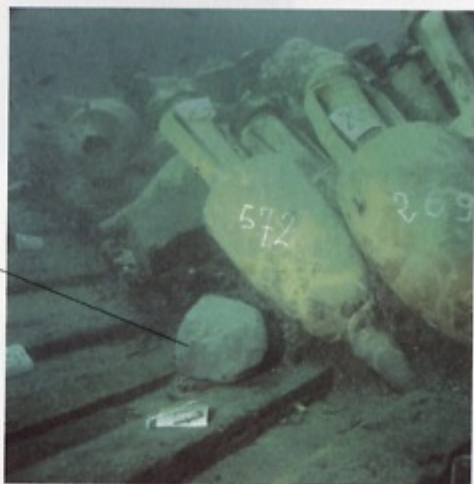
Céramique Campanienne de type Lamboglia faisant partie de la cargaison.



Cratère utilisé dans de rares occasions pour le transport du vin. La poix appliquée sur la partie interne appuie cette hypothèse.



Pierre de lest laissée par les plongeurs (urinatoires) lors du renflouement d'une partie de la cargaison. Cette opération est intervenue peu de temps après le naufrage



Le voyage de ce navire s'est interrompu à la suite d'un naufrage. 2000 ans plus tard, une partie de son chargement est exposée à la Rotonde du Park Hôtel. Ce n'est plus du vin qu'il livre mais l'histoire de la marine de commerce Romaine. Ce message n'a pu être traduit que par le travail des équipes d'archéologues, de plongeurs et grâce à l'expérience des marins d'aujourd'hui. Tel l'Hermès se jouant de l'espace et du temps, il nous invite à faire le voyage dans le sens inverse, à la recherche de cette Rome antique, berceau de notre civilisation.

Laurent Boissin



Casque Romain, de l'époque républicaine.
Il appartenait sûrement à un légionnaire embarqué pour la protection du navire.

Illustration de couverture d'après Edmond Roquier (Hormigas 2003)

Les photographies proviennent du centre Camille Jullian (CNRS, Université de Provence)



Service des Affaires Culturelles
Park Hôtel • 83400 Hyères les Palmiers
04 94 00 78 80
www.ville-hyeres.fr
mairie@ville-hyeres.fr