

L'ÉPAVE CHRÉTIENNE « H » AGAY, COMMUNE DE SAINT-RAPHAËL

C'est au printemps de 1974 que nous avons découvert cette épave, en plongeant en compagnie de J. Capdeville, au large d'Agay, sur les indications des frères Gargis qui avaient remonté à plusieurs reprises des fragments d'amphores dans leurs filets. L'épave se signala à notre attention par la présence d'un tumulus, faiblement érigé sur le fond, constitué par une cinquantaine d'amphores groupées dans le plus grand désordre.

Le point du naufrage se situait par 58 mètres de fond et à 1 km environ à l'ouest de la balise de la Chrétienne, tourelle bâtie sur l'un des écueils les plus dangereux des Vieilles d'Agay¹.

L'épave fut immédiatement déclarée aux autorités compétentes et, en attendant les autorisations nécessaires, nous évitâmes d'y plonger afin de ne pas attirer l'attention des pillards toujours aussi actifs.

RELATION DES TRAVAUX

A partir de l'été 1975 et jusqu'en 1980, j'organisai six campagnes de fouilles sur cette épave avec le concours d'une équipe de fouilleurs sous-marins tous excellents plongeurs², condition indispensable pour travailler à

1. L'écueil de la Chrétienne et les écueils voisins, paraissent actuellement responsables du naufrage de 8 épaves antiques et 1 épave historique, mais la liste est loin d'être close.

2. Les plongeurs, membres de cette équipe étaient MM. R. Aerts, H. Cano, J. Capdeville, M. Cassien, M. Cavat, M. Corthals, B. Duhamel, A. Jacob, J.-M. Laval, C. Montenat, F. Nyang, J.-C. Pêcheux, J. Sabatier, R. Thomas, E. Vaes, B. Vaneuvre, H. Van Praet.

une telle profondeur³. La première campagne fut d'abord consacrée à l'installation du chantier : descente des corps-morts pour les mouillages, sondages pour délimiter les contours exacts de l'épave, mise en place des points fixes et du carroyage. Après cela, nous dressâmes un plan précis du premier niveau grâce à des relevés métriques complétés par des photographies verticales prises à altitude constante. A la suite de ces opérations, les fouilleurs purent commencer à enlever les amphores présentes en surface, travail qui fut interrompu par l'arrivée de la mauvaise saison. L'épave subit alors des pillages intensifs, ces derniers hypothéquèrent lourdement la campagne suivante qui fut presque totalement employée à la remise en état du chantier, au déblaiement des débris et au sauvetage des fragments significatifs. Les campagnes de 1977 à 1979 eurent pour objectif la fouille du tiers S.-O. de l'épave qui paraissait moins touché par les pillages. Enfin, en 1980, la campagne fut beaucoup plus longue car les travaux sur l'épave Dramont « A » étaient terminés, elle permit de creuser une tranchée transversale de 8 m de long, 2 m de large et 1 m de profondeur au centre du site afin d'observer la stratigraphie et d'atteindre les vestiges de la coque. Cette dernière fut effectivement repérée en plusieurs endroits sous une épaisse couche de lest qui la rendait inaccessible. C'est à la fin de cette campagne qu'une intervention de l'Archéonaute, bâtiment de la Direction des recherches archéologiques sous-marines, permit de remonter un lourd bloc formé par des ancrs de fer concrétionnés. Nous décidâmes à l'issue de cette campagne d'abandonner les travaux devant l'impossibilité d'étudier la coque.

RESULTAT DES TRAVAUX

Les amphores de la cargaison.

Au moment du naufrage, la cale du navire contenait environ trois cents amphores rangées sur un seul niveau juste au-dessus du lest et dont nous avons réussi à sauver 75 exemplaires intacts, 6 panses et 150 fragments significatifs. Ces amphores sont toutes de la forme Dressel 2-4, amphores vinaires que l'on trouve fréquemment du I^{er} siècle av. J.-C. au début du II^e siècle ap. J.-C. en Occident⁴. Elles sont de taille moyenne, leur hauteur

3. La profondeur d'un chantier a une influence considérable sur le travail que peut y effectuer un plongeur. En effet, pour 1 heure de plongée, remontée comprise, le travail effectif au fond est de 50 mn à 20 m, 30 mn à 40 m, 20 mn à 60 m. De plus, alors que deux plongées par jour sont possibles jusqu'à 40 m et un peu au-delà ; à 60 m il vaut mieux n'en effectuer qu'une seule. Enfin à ces problèmes de durée, s'ajoutent, à cette profondeur les effets de la « narcose de l'azote » et l'aggravation sensible des dangers habituels de la plongée.

4. L'appellation « Dressel 2-4 » trouve son origine dans la table typologique que H. Dressel a jointe au tome XV, 2 du *Corpus Inscriptionum Latinarum : Inscriptiones Urbis Romae Latinae. Instrumentum domesticum. Partis posterioris fasciculus I*. Berlin 1899, dont on s'accorde à regrouper les formes 2 à 4 ; cf. F. Zervi, « Appunti sulle anfore romane. La tavola tipologica del Dressel », dans *Archeologia classica*, XVII, 1966, p. 208-247.

varie de 83,5 à 94 cm. Le col court, la lèvre le plus souvent en bourrelet, les anses d'allure bifide, l'épaule anguleux rappellent le prototype grec, démenti par une panse aux proportions plus volumineuses qui leur assure une capacité de 22,9 à 28,5 litres. La plupart de ces amphores portent des estampilles, simples ou doubles, apposées le plus souvent près du pied et plus rarement à l'épaule ou au col. Nous avons pu identifier 63 estampilles différentes, en déchiffrer 12 et 2, trop usées, sont illisibles.

La présence de ces timbres est d'un grand intérêt car elle nous a permis de connaître avec précision la région de production des amphores et par voie de conséquence de leur contenu. En effet, un quart de nos estampilles se retrouvent sur des amphores du même type provenant de fours de potiers découverts dans la région de Barcelone et dans plusieurs cas nous avons la certitude que les timbres ont été apposés avec les mêmes poinçons. D'autres indices, en particulier l'examen des pâtes nous apportent la certitude que la totalité de la cargaison provient de cette région⁵. Quant au vin contenu dans nos amphores, on sait, grâce notamment à Pline, qu'existait au moment du naufrage un vaste vignoble qui s'étendait le long de la côte, d'Ampurias à Tarragone, et qui produisait des crus célèbres prisés sur le marché de Rome et dans tout l'Empire.

Tout aussi intéressant est le fait que nos estampilles se retrouvent sur d'autres sites archéologiques autres que des fours de potiers. Nous les rencontrons, en premier lieu, sur des épaves et des gisements sous-marins : épave Sud-Lavezzi 3, dans les bouches de Bonifacio (Corse) ; épave de Diano Marina, trouvée sur la côte Ligure, non loin de Gênes ; épave du Grand Rouveau (Bandol) et gisements du golfe de Fos⁶, mais aussi, en second lieu, sur des sites terrestres comme Rome, Narbonne, Fréjus, Bordeaux, Arles, Strasbourg...⁷ ce qui nous permet de connaître les voies de communication et les zones de diffusion. Par exemple, la route maritime directe vers Ostie et Rome passant par les bouches de Bonifacio, mentionnée d'ailleurs par Pline⁸ ou, depuis le port de Fos, la voie fluviale par le Rhône, la Saône et le Rhin entrecoupée de courts transports terrestres jusqu'à Strasbourg.

Les autres amphores.

Les fouilleurs ont rencontré, particulièrement à l'arrière du navire, d'autres amphores qui contenaient sans doute les provisions du bord : trois

5. R. Pascual Guasch, « Les anforas de la Layetania », dans *Méthodes classiques et méthodes formelles dans l'étude des amphores*, Rome 1977, p. 47-96.

6. Pour l'épave Sud-Lavezzi 3 : B. Liou, *Gallia*, tome 40, 1982, fasc. 2, p. 446-450, pour l'épave de Diano Marina : F. Pallares, « La nave romana del golfo di Diano Marina, relazione preliminare, della campagna 19-81 », dans *Forma Maris Antiqui*, XI-XII, 1975-1981, Bordighera, 1981.

7. Cités notamment par M. H. Callender, dans *Roman Amphorae*, Londres, 1965.

8. Pline, *N.H.*, XIX, 3-4.

amphores de la forme Dr. 9-10 (N° 22/76) et une amphore de la forme Dr. 7 (N° 33), originaires du Sud de l'Espagne, contenant des salaisons de poisson. Une amphore de tradition punique (N° 30) et une amphore d'inspiration rhodienne de provenance et de contenu indéterminés.

La céramique.

Il s'agit essentiellement de pièces de céramique commune : pots, marmites, pichets à usage domestique, trouvées à l'arrière dans la zone de la cuisine.

Objets métalliques.

Toujours dans la zone d'habitation située à l'arrière, signalons un beau fourreau de glaive romain, mais également deux haches et un rouleau de plomb provenant sans doute de la réserve du charpentier.

Le lest.

Nous avons déjà parlé de la présence de ce lest formé de sable, de graviers et de galets trouvé au fond de la cale. Plusieurs échantillons ont été prélevés à des fins d'analyse⁹. Il ressort de leur étude que le navire a embarqué ce lest sur une plage du golfe de Rosas, donc au Nord de la zone production, à l'embouchure du rio Fluvia, non loin du port antique d'Ampurias.

L'armement du navire.

Il est attesté par la présence des ancres de fer, dont la plus grande, arrimée à l'arrière sur le pont du navire a été remontée par l'Archéonaute (longueur 2,50 m, envergure 1,30 m). Nous avons également rencontré, à l'arrière, les vestiges de la noria destinée à épuiser l'eau se trouvant dans la sentine : bac de plomb et paliers de la manivelle d'entraînement.

La coque.

Pour les raisons évoquées ci-avant, nous possédons peu de renseignements sur cette dernière, mais nous avons rencontré à plusieurs reprises le plancher de la cale (vaigrage), la membrure et les virures du bordé, le tout en fort bon état.

DATATION

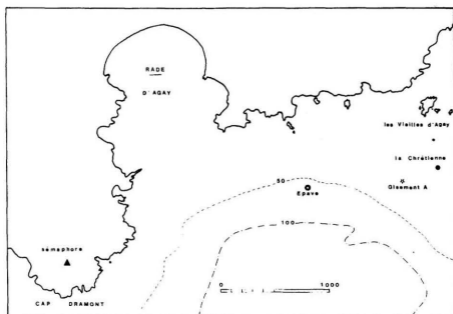
Faute de matériel plus significatif, ce sont les amphores qui nous fournissent, par référence à d'autres sites, le seul élément de datation.

Le dépôt de la Longarina, à Ostie, nous indique clairement que les

9. Je remercie le Pr Turco, Directeur du Laboratoire de Géologie de la Faculté de Nice et son assistant J.D. Giraud de leur accueil et du soin apporté à cette étude.

Dressel 2-4 de Tarraconaise sont exportées dès les premières décennies du I^{er} siècle ap. J.-C. ¹⁰. Celles de la Chrétienne « H » ont des chances de n'être que de peu postérieures, notre épave est en effet strictement contemporaine de Sud-Lavezzi 3 sur laquelle la présence d'une amphore Pascual I incite B. Liou à dater le naufrage des premières décennies du I^{er} siècle et probablement de son premier quart, que ne semble guère avoir dépassé ce type d'amphore ¹¹.

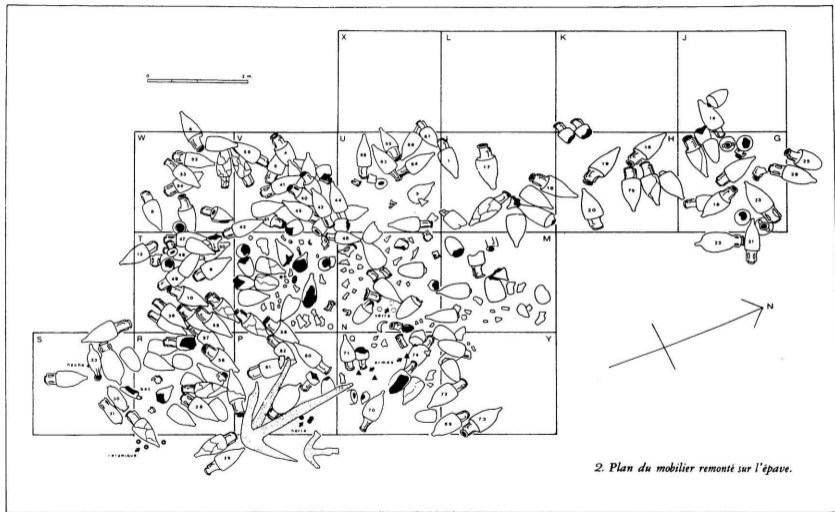
C. SANTAMARIA.



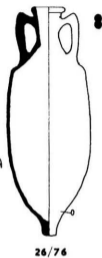
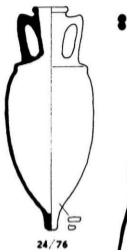
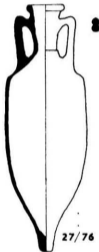
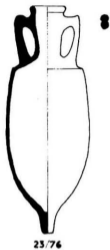
1. Carte localisant l'épave.

10. A. Hesnard, « Un dépôt augustéen d'amphores à la Longarina, Ostie », dans *Roman Seaborne commerce, Memoirs of the American Academy in Rome*, XXXVI, Rome, 1980, p. 146-147 et pl. VI, fig. 1.

11. B. Liou, *supra*, note 6.



2. Plan du mobilier remonté sur l'épave.



3. Quelques amphores de la cargaison et une amphore Dr. 9-10.

4. Quelques estampilles relevées sur les ampoures de la cargaison.

10 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

NLL

A 51/76

S

A 26/76

SAYD

A 29/77

SAB

Q 26/76

PRI

P. 4/76 (épave)

N

P. 4/76 (épave)

TA

Q 2/76

ER

A 30/77

SAM

Q 19/76

AN

UKA

Q 48/76

H

Q 1/76

CLR

Q 21/76

CA^A

A 45/76

H

A 34/77

A

Q 25/76

PYR

A 37/77

HA

Q 17/76

CE^{LW}

AK

A 40/76

APo

A 39/77

HA

A 56/76

(71)

LFA

A 47/76

AC

A 44/76

VA

A 1020/76

FIR

Q 17/76

D

A 54/76

QVA

Q 5/77

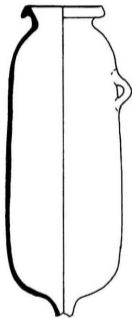
PRU

A 48/76

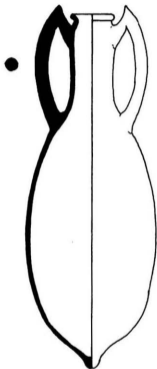
ILT II

P. 3/77 (incision)

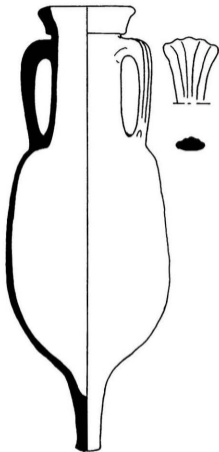
5. Amphores contenant des provision de bord.



30



31



33

6. Céramique commune trouvée sur l'épave dans la zone de la cuisine.



1



4



5



2



32



3

