

Les yachts de Caligula

GÉRARD GACHOT

L'empereur Caligula, arrière petit-fils d'Auguste, a régné sur Rome pendant quatre années, de 37 à 41 après J.C., et il a laissé le souvenir d'un souverain mégalomane, à la limite de la folie, à l'égal d'un Néron ou d'un Commode.

L'historien Suétone nous a conté les extravagances de celui qui n'hésitait pas à s'attribuer la majesté divine et qui, important de Grèce des statues des dieux célèbres, leur faisait couper la tête pour mettre la sienne à la place.

Mais parmi les lubies de ce fantasque personnage il en est une qui capte l'intérêt du marin, la construction sur son ordre de deux gigantesques (pour l'époque) navires, palaces luxueux dédiés au culte autant qu'à la fête et au plaisir, dont les épaves furent exhumées du lac sacré de Nemi – proche de Rome – au début des années 1930, sur ordre du dictateur Benito Mussolini.

Qui était Caligula ?

Gaius Caesar Augustus Germanicus, dit Caligula – surnom hérité de son enfance en référence aux sandales de cuir (*caligae*) qui faisaient partie de sa panoplie de petit soldat – est né le 31 août 12 à Antium. Son père, le général Caius et sa mère Agrippine, petite-neuf enfants dont Julia Néron. Il est aussi l'arrière-Tibère succède à Auguste à la la popularité de Germanicus, de l'ombre.



(l'actuelle Anzio) près de Rome. Julius Caesar, dit Germanicus, fille adulée d'Auguste, auront Agrippa, la future mère de petit-fils de Marc-Antoine.

tête de l'empire romain en 14, et son successeur désigné, lui fait

La mort de Germanicus en 19 va ouvrir la voie au fils unique de Tibère, Julius Caesar Drusus, mais il disparaît à son tour, assassiné, en 23. Tibère, qui a alors 63 ans, va désigner son petit-neveu Caligula, qu'il adopte, comme son successeur. Tibère, malade, décède quelques années plus tard à 77 ans, dans des circonstances peu claires. Caligula est acclamé *Princeps* par le Sénat le 29 mars 37. Il a 24 ans.

Les premiers mois de son règne sont un succès, le peuple l'adore, l'armée aussi, et le Sénat le respecte. Caligula se révèle juste et mesuré dans ses décisions politiques. Mais cette embellie n'a qu'un temps et sa véritable personnalité se fait jour. Il apparaît vêtu en Jupiter, ou en Vénus, et va jusqu'à porter la cuirasse du grand Alexandre, prélevée dans son tombeau ! Il multiplie les vexations à l'égard du Sénat. Parmi ses excentricités, on raconte qu'il aurait pendant un temps envisagé d'élever son cheval Incitatus, qui disposait d'un palais, au rang de consul... .

Il va enfin basculer dans la folie à la mort de sa petite sœur chérie, Drusilla, qui disparaît prématurément à 22 ans. Il devient vite la cible de plusieurs complots et il est finalement

assassiné le 24 janvier 41 par ses deux gardes du corps Cassius Chaerea et Cornelius Sabinus, tribuns de la cohorte prétorienne.

Nous allons nous intéresser à l'une des excentricités plutôt sympathiques de Caligula, dans le contexte que nous venons d'évoquer, la construction de deux luxueux navires, d'une taille inusitée pour l'époque et dont la vocation n'était pas de naviguer, puisqu'ils ont été mis en chantier sur le petit lac sacré de Nemi, où la loi romaine interdisait d'ailleurs toute navigation. Véritables palais flottants, ces deux bateaux étaient uniquement destinés aux célébrations et au plaisir.

Le lac de Nemi, « miroir de Diane »

Situé à 25 km au sud-est de Rome, c'est un lac d'origine volcanique de faible superficie (1,67 km²) pour une profondeur maximum de 35 mètres. Son nom vient du mot latin « *nemus* » (forêt ou bois). Le lieu était sacré dès l'Antiquité et dédié au culte de Diane. Entouré d'une vaste forêt de châtaigniers, le lac abritait sur ses rives un sanctuaire consacré à la déesse.

Les restes du temple comportent un portique qui a été daté du II^{ème} siècle de notre ère. Le temple avait été restauré par Caligula, qui était un fervent adepte du culte de Diane.



Le lac de Nemi

Le lac a fait l'objet de fouilles dès le XV^{ème} siècle et, au cours de plongées successives, de nombreux objets ont été récupérés, qui se trouvent aujourd'hui dans les musées européens, notamment à Rome (au Palais Massimo), à Copenhague et à Londres.

Pour assurer la protection du sanctuaire, et ne pas l'exposer aux variations de niveau de l'eau du lac, les habitants de la cité voisine d'Arícia avaient creusé un canal 'évacuation de l'eau vers la mer de 1600 mètres de long, dénommé « l'émissaire de Nemi ». On verra que ce canal, retrouvé au moment des fouilles en 1928, va aider à la récupération des épaves.

Les fouilles

Les pêcheurs locaux connaissaient depuis longtemps l'existence d'au moins une épave, immergée à une vingtaine de mètres de profondeur. Mais la découverte officielle reviendra au Cardinal Prospero Colonna, qui se consacra beaucoup à l'archéologie de la Rome ancienne et qui, connaissant l'existence d'épaves dans le lac Nemi, va confier à l'humaniste, mathématicien et architecte Leon Battista Alberti, en 1446, mission de les¹ identifier et si possible de les relever.



Mise à l'eau de la cloche de plongée

Mais si l'identification d'une épave fut menée à bien, le relevage se révéla impossible compte tenu des moyens disponibles à l'époque. Alberti aurait rédigé un mémoire sur le sujet, mais il n'est malheureusement pas parvenu jusqu'à nous.

En 1535, un ingénieur militaire, Francesco de Marchi, eut plus de succès en utilisant un casque de plongée en bois avec un hublot en verre, inventé par un certain Guillaume de Lorraine. Il fut le premier à mesurer, très approximativement, les dimensions de l'épave. Il ramena également à la surface quelques artefacts, sans pour autant résoudre le problème de la remontée de l'épave.

La tentative suivante attendra septembre 1827 lorsque l'archéologue Annesio Fusconi, mettant en œuvre à partir d'un ponton flottant une cloche de plongée de Halley², va réussir à récupérer un grand nombre d'objets mais ne parviendra toujours pas à remonter l'épave.

En 1895, avec l'accord du Ministère de l'Education et du Gouverneur de la région, le comte Orsini, un antiquaire du nom d'Eliseo Borghi entreprend la récupération systématique de tout ce qui a de la valeur, notamment les têtes d'animaux en bronze qui ornaient les étraves des deux navires.

1 - En réalité on ne savait pas à l'époque qu'il s'agissait de deux épaves. Ce n'est qu'en novembre 1895, à la suite d'études et de plongées conduites sous le contrôle d'Eliseo Borghi, archéologue et antiquaire, qu'un second bateau est découvert.

2 - L'astronome anglais Edmund Halley (1656-1742) détermina la périodicité des planètes dont l'une porte son nom et mit au point une méthode pour déterminer la longitude en mer à un degré près. Il conçut en 1690 une cloche en bois qui permettait à deux hommes de plonger à une profondeur de 18 mètres pendant près d'une heure.



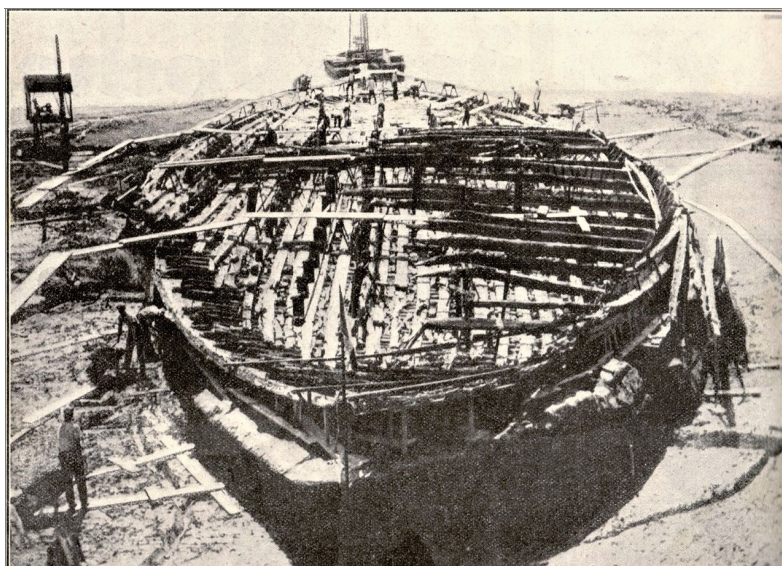
Borghi réunit ses trouvailles dans son musée privé et les propose au gouvernement italien à titre onéreux, ce qui provoque la colère et l'intervention du Directeur des Antiquités et des Beaux Arts qui place les épaves sous embargo et ordonne une investigation détaillée du site. La mission est confiée à l'ingénieur du génie naval Vittorio Malfatti qui, entre 1896 et 1905 avec son équipe de plongeurs, va investiguer et cartographier les épaves, pour arriver à la conclusion qu'en raison de leur état le seul moyen de les récupérer est d'assécher le lac.

Mise au jour des épaves

Dans les années qui suivent, malgré l'enthousiasme que soulevait l'idée de renflouer les deux bateaux, le gouvernement italien, empêtré dans une grande instabilité politique après la fin du premier conflit mondial, n'a ni le temps, ni les moyens de se consacrer au projet de récupération des épaves de Nemi. Il faut attendre l'arrivée au pouvoir des fascistes de Benito Mussolini en 1922 pour que les choses bougent. Un Comité ad-hoc est créé en 1926 avec l'appui du Duce, enthousiaste à l'idée de célébrer la grandeur de l'Empire Romain. Il confie à l'ingénieur Guido Ucelli, de la société Riva, la mission de mener à bien la mise à jour des bateaux.

Ucelli fera siennes les conclusions de Malfatti et, dès le début des travaux de terrassement le tunnel de drainage, l'émissaire du lac, est mis à jour. Après de lourds travaux de remise en état il est utilisable pour évacuer l'eau du lac à l'aide de 4 pompes gigantesques, gracieusement fournies par la Société Riva, qui sont mises en fonction le 20 octobre 1928. Elles vont tourner nuit et jour jusqu'au 28 mars 1929 lorsque la structure du premier bateau émerge. Il faudra attendre octobre 1931 pour que l'ensemble de la coque soit à l'air libre. Le niveau du lac a alors baissé de 15 mètres.

Le pompage a été stoppé et le second bateau reste visible juste sous la surface. Après consultation des autorités le Comité décide de reprendre le pompage et le bateau sera totalement émergé à la fin de 1932. A ce stade le niveau du lac a été abaissé de 22 mètres et 40 millions de mètres cubes ont été pompés et rejetés à la mer.



Le plus grand des deux navires de Caligula, tel qu'il est apparu en 1932

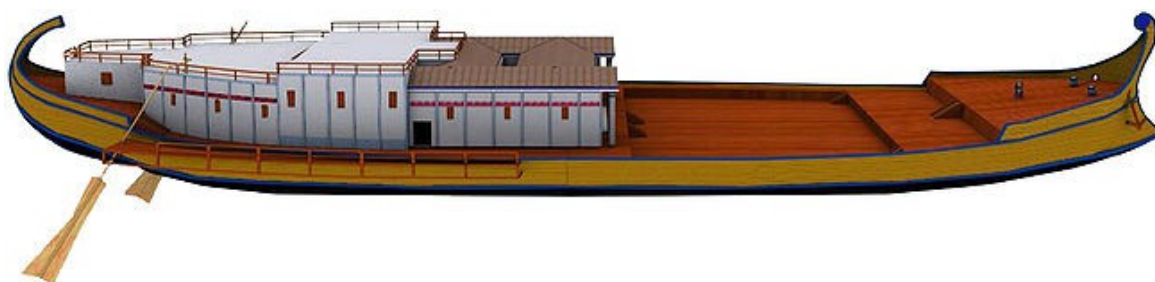
Les bateaux

Des mesures de conservation des deux épaves, sorties de l'eau après 1900 années passées au fond du lac, sont prises aussitôt pour éviter leur détérioration à l'air libre. Les archéologues partaient d'une feuille blanche ou presque, l'expérience acquise sur les épaves de navires viking retrouvées en Scandinavie n'apportant qu'une aide limitée. Faute de glycol polyéthylène qui restait à découvrir, les restes de structure des bateaux sont traités au goudron de bois. Par ailleurs de grands hangars sont construits pour les abriter et conserver un peu d'humidité, en même temps qu'est construit le bâtiment qui accueillera le futur musée.

En dehors des épaves des navires, de nombreux objets sont collectés, notamment une petite embarcation d'une dizaine de mètres et surtout deux ancres, dont l'une, faite en bois et lestée de plomb, est la seule de ce type à avoir été retrouvée intacte à ce jour.

La taille des navires était imposante, le premier (Prima nave) mesurait 70 mètres de long et 20 de large, tandis que le second (Seconda nave), le plus grand, 73 mètres par 24.

Les coques, dépourvues de quille, apportaient des éclairages sur les méthodes romaines de construction navale. Elles étaient en bois (pour l'essentiel cèdre, chêne et mélèze), avec tenons et mortaises, et la carène était protégée par un revêtement de plaques en plomb, fixées par des clous de bronze par dessus une couche de tissu de laine imbibé de goudron appliquée sur le bois.



Reconstitution hypothétique du premier navire, avec les appartements de Caligula

Les archéologues s'accordent sur le fait que les deux bateaux étaient richement décorés et que le plus grand abritait probablement un temple dédié à Diane, tandis que le second était une résidence de Caligula consacrée à la fête et aux orgies de l'empereur. Les artefacts récupérés au fil des investigations témoignent de la qualité des matériaux utilisés, le bronze, le marbre et la mosaïque notamment.

Parmi les surprises réservées par les fouilles, les experts ont été frappés par la découverte de quelques installations utilisant des techniques d'une modernité sidérante. Par exemple des plates-formes circulaires – qui accueillent dans doute des statues – tournant sur des billes de bronze, anticipant le roulement à billes ; ou encore un système hydraulique complexe utilisant des pompes à pistons³ pour vidanger les cales, et un même système de pompes assurant à l'aide d'une tuyauterie en plomb la circulation et la distribution de l'eau, froide ou chaude, à bord.

On ignore la raison pour laquelle les bateaux ont coulé après la disparition de Caligula. Selon l'historien Suétone, le successeur de Caligula, Claude, aurait fait détruire tout ce qui pouvait rappeler son prédécesseur, bien qu'il se soit opposé au vote par le Sénat de la « damnatio memoriae », qui avait vocation à effacer toute trace du règne. Toutefois certains éléments trouvés lors des fouilles pourraient accréditer une autre version selon laquelle les navires auraient été utilisés après la mort de Caligula, peut-être jusqu'au règne de Trajan (98 – 117).

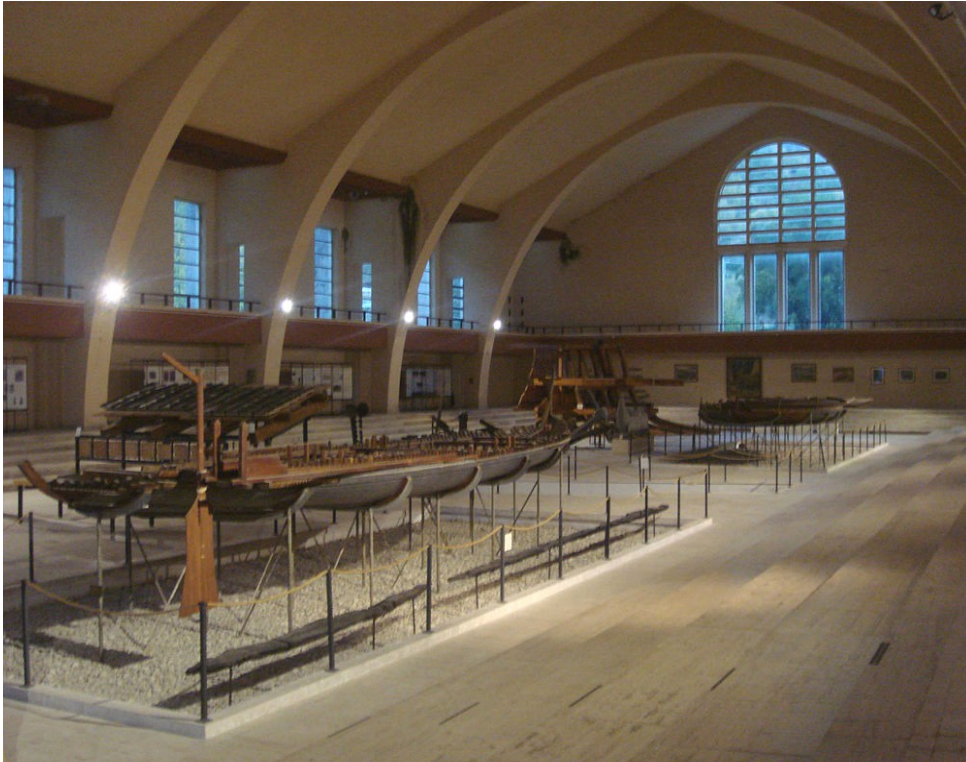
Epilogue

La suite est malheureusement triste, cette belle aventure archéologique va prendre fin dans la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 1944 lorsqu'un violent incendie⁴ se déclare et détruit entièrement le musée et les épaves. Le musée a été rouvert en 1953 et présente deux maquettes au 1/ 5^{ème} des bateaux, réalisées par le chantier naval de Naples, ainsi que les artefacts qui ont échappé à l'incendie.

L'histoire pourrait ne pas être terminée. Au printemps 2017 un architecte de Genzano passionné d'histoire, Giuliano di Benedetti, s'appuyant sur les théories élaborées par Francesco de Marchi, émet l'hypothèse de l'existence d'un troisième navire qui serait resté enfoui au plus profond du lac.

3 - La pompe à pistons aurait été inventée par l'ingénieur et mécanicien grec Ctésibios, au III^{ème} siècle avant J.C., surtout connu pour avoir perfectionné la clepsydre (horloge à eau).

4 - Les causes de l'incendie n'ont jamais été élucidées. Il pourrait avoir été la conséquence d'un bombardement et d'un pilonnage d'artillerie par les alliés sur la batterie de DCA allemande installée au bord du lac, mais il semblerait que le bombardement ait cessé sans grand dommage pour la batterie vers 20h00, alors que l'incendie se serait déclaré vers 22h00. De là à accuser les soldats de la Wehrmacht qui évacuaient le site... .



Le musée rouvert en 1998 avec maquettes à l'échelle 1/5

Benedetti estime en effet que les descriptions faites au XVI^{ème} siècle par de Marchi ne correspondent pas aux bateaux mis à jour en 1931-32 et qu'il pourrait rester une autre épave immergée. L'idée, pour séduisante qu'elle puisse être, paraît totalement irréaliste, mais Benedetti a pourtant entrepris de nombreuses plongées et même utilisé un sonar à balayage latéral, sans résultat.

Rappelons enfin qu'à la fin des années 1990 l'association italienne « Dianae Lacus » s'était fixée pour but de faire reproduire à l'identique, par un chantier naval de Naples travaillant « à l'ancienne », le plus grand des navires pour l'exposer en 2000. Il semble que le projet ait pris l'eau et soit au fond du lac...