

NEPTUNIA



REVUE DES AMIS DU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE • N° 272

Gyptis : réplique d'une embarcation grecque archaïque du VI^e siècle av. J.-C.

Eric Rieth

Juillet 1993 : tandis que progressait la fouille terrestre du port antique de Marseille, place Jules-Verne, tout près du bassin du Vieux Port, deux épaves datées de la fin du VI^e s. avant J.-C., les épaves *Jules-Verne 7* et *Jules-Verne 9*, étaient découvertes. Au terme de leur fouille dirigée par Patrice Pomey, directeur de recherche au CNRS attaché au Centre Camille Jullian (unité mixte de recherche Aix-Marseille Université/CNRS), les deux épaves furent transportées à Grenoble, au laboratoire ARC Nucléart, pour y être traitées et restaurées en vue de leur présentation au sein du musée d'Histoire de Marseille.

Vendredi 11 octobre 2013 : vingt ans après la découverte de l'épave *Jules-Verne 9*, sa réplique est en voie d'achèvement dans un bâtiment de l'Anse du Pharo transformé depuis avril 2013, début de la construction, en un laboratoire d'archéologie navale expérimentale. Sous le regard attentif de Patrice Pomey, maître d'œuvre scientifique du projet, secondé par Pierre Poveda¹, un de ses anciens et talentueux doctorants en archéologie navale antique, œuvrent une équipe de charpentiers de marine du chantier naval marseillais Borg labellisé en 2008 « Entreprise du patrimoine vivant ». Aux côtés de ces professionnels de la charpente de marine s'activent des étudiantes du tout nouveau master professionnel en archéologie maritime de l'université d'Aix-en-Provence et des béné-

voles, tous passionnés de bateaux traditionnels, tandis qu'avec une grande concentration et précision dans leurs gestes, un artiste peintre et une spécialiste en restauration de peintures « donnent vie » aux deux yeux à fonction apotropaïque ornant la proue de la réplique.

Samedi 12 octobre 2013 : à l'occasion de la fête de la Science inscrite dans le cadre des manifestations de Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la Culture, et devant une assistance de plus d'un millier de personnes, a lieu le lancement « à l'ancienne » du *Gyptis*, réplique navigante de ce qui fut l'épave *Jules-Verne 9*. Sous les applaudissements et les sirènes, *Gyptis* prend alors contact pour la première fois de son existence de bateau avec la mer et connaît sa première « navigation » à la rame (quatre rameurs en couple) dans le bassin du Vieux Port, flottant parfaitement dans ses lignes d'eau avec seulement une partie de son lest (200 kg), l'autre partie (près de 400 kg) devant être ultérieurement chargée pour les essais à la voile.

De 1993 et 2013, ces vingt années ont été consacrées à l'étude des deux épaves grecques et à la préparation du projet *Prôtis* destiné à l'origine à la construction des répliques des épaves *Jules-Verne 7* et *Jules-Verne 9*. Pour des raisons d'ordre financier, seule fut finalement retenue la construction du *Gyptis*, réplique de l'épave *Jules-Verne 9*, pour laquelle la journée du 12 octobre 2013 fut un jour de fête.

L'âme intellectuelle, et aussi matérielle, en raison de la complexité du

montage administratif et financier de ce projet d'archéologie expérimentale a été Patrice Pomey qui, dans le cadre du bureau d'architecture navale antique du Centre Camille Jullian, a développé depuis les années 1980 des méthodes innovantes d'étude et de restitution des épaves antiques en faisant appel systématiquement au modélisme de recherche, complété depuis quelques années, par un recours de plus en plus important à l'imagerie informatique 3D.

L'épave *Jules-Verne 9*, faut-il le rappeler, représente à divers titres un jalon majeur de l'histoire de l'architecture antique méditerranéenne. Au-delà de son importance scientifique, elle est également porteuse d'une forte dimension mémorielle pour Marseille dans la mesure où la construction de l'ancêtre du *Gyptis* s'est déroulée une ou deux générations seulement après la fondation de la cité par des colons grecs venus de Phocée, en Asie Mineure. L'épave *Jules-Verne 9* se caractérise par un principe de construction longitudinal « sur bordé premier » et par des méthodes de construction « bordé premier » qui font appel à des



Les membrures et le bordé assemblés par ligatures du *Gyptis* (Photo : Eric Rieth, CNRS)

1. Cf. notre chronique d'archéologie navale, *Neptunia*, 270, 2013, p. 60-62.



Peinture d'un des deux « yeux » à fonction apotropaïque suivant les pratiques rituelles de l'Antiquité grecque (Photo Eric Rieth, CNRS)

assemblages ligaturés. Si le principe de construction de cette embarcation du VI^e siècle av. J.-C. constitue un marqueur d'une culture technique antique méditerranéenne partagée par toute l'Antiquité gréco-romaine, ses méthodes de construction basées sur l'assemblage des différents éléments de la charpente et du bordé par des ligatures doublées par de petites gournables chassées dans les canaux de passage des ligatures représentent, en revanche, un trait de culture technique spécifique aux chantiers navals grecs archaïques. Déjà, l'épave *Jules-Vernes 7*, de datation sans doute légèrement plus récente que *Jules-Verne 9*, intégralement « cousue », possède au niveau de ses méthodes de construction un certain nombre de différences (notamment l'assemblage de la plus grande partie du bordé par un réseau de mortaises, tenons, chevilles) annonçant des changements plus profonds des techniques de construction qui, pour autant, n'affectent pas le principe architectural « sur bordé premier » du bateau.

L'épave *Jules-Verne 9*, plus petite que celle du caboteur *Jules-Verne 7* (15 m de long), est celle d'une barque côtière de pêche et de transport propulsée à la rame et à la voile, de 9,85 m de long, 1,88 m de

large au maître-couple, 0,75 m de creux et de 1 495 t. de déplacement en charge (valeurs restituées).

Les enjeux scientifiques de la phase de construction du programme d'archéologie navale expérimentale concernaient principalement la reproduction de l'intégralité de la chaîne opératoire menant de la sélection des arbres sur pieds (en respectant les essences d'origine) au découpage de l'ensemble des éléments constitutifs de la structure de la coque, à leur mise en place, à leur ajustage, à leur assemblage par ligatures... Le respect des procédés de construction « bordé premier » suivant un protocole préalablement établi impliquait, notamment, une élévation du bordé « cousu » sans appui interne de gabarits ou de membrures préétablies. Au-delà des procédés techniques et du savoir faire qu'il fallait retrouver (par exemple la manière de ployer et de disposer les bordages sans support interne) et de l'outillage (certains outils devant être recréés), c'étaient les gestes techniques eux-mêmes qu'il importait de restituer suivant une procédure expérimentale d'erreurs et de corrections et en restant toujours au plus près des données archéologiques de l'épave.

C'est sur la base du programme scientifique défini très en amont du chantier par Patrice Pomey, avec la collaboration de son équipe du Centre Camille Jullian (dont Sabrina Marlier), que la dimension d'archéologie expérimentale du projet *Gyptis* a été parfaitement suivie. Sa réussite pratique, quant à elle, doit beaucoup, sur le plan gestionnaire à l'association Arkaeos, et sur le plan technique, à la compétence, à la passion de leur métier et à l'enthousiasme des charpentiers de marine du chantier Borg. La conjonction du savoir des archéologues d'un côté et du savoir-faire des charpentiers



Premiers essais à la rame à l'ouvert du bassin du Vieux-Port de Marseille (Photo : Monique Pomey)

de marine de l'autre a ainsi abouti à faire du lancement du *Gyptis* une totale et belle réussite technique et humaine. On remerciera la Région Paca et la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole qui par leurs financements ont permis cette réalisation.

Après la construction va intervenir maintenant le temps des navigations expérimentales. Nous en reparlerons dans une prochaine chronique. ■

Patrice Pomey, directeur de recherche émérite au CNRS, donnera une conférence (avec projection d'un film), dans le cadre du cycle « Des bateaux et des hommes », le mercredi 12 mars 2014 au Musée national de la Marine sur la construction et les navigations du Gyptis.