

Patrice POMEY, Pierre POVEDA

Le projet Prôtis et la construction du Gyptis, réplique navigante d'un bateau grec archaïque

En 1993, les fouilles du port antique de Marseille, place Jules-Verne, mettaient au jour deux épaves grecques archaïques du VI^e siècle avant J.-C. Construites par les descendants des colons phocéens qui fondèrent *Massalia* à l'aube du VI^e s., ces épaves témoignent des techniques de construction navale en usage à l'époque archaïque, notamment à Phocée et en mer Egée. Ces épaves sont aujourd'hui présentées au Musée d'Histoire de Marseille. L'une d'entre elle, *Jules-Verne 9*, correspond à une barque côtière entièrement construite « sur bordé » et assemblée par ligatures.

La fouille et l'étude de cette dernière, conduite par l'équipe d'archéologie navale du Centre Camille Jullian, a permis de restituer le bateau d'origine (plans et maquette). Dans le cadre des manifestations de Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la culture, le Centre Camille Jullian (AMU-CNRS), en liaison avec le chantier naval traditionnel Borg et l'Association Arckaeos, et grâce au financement de la région Paca et de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, a conduit le projet « Prôtis » ayant pour objet la construction de la réplique navigante du bateau de l'épave *Jules-Verne 9*, baptisée *Gyptis*.

Cette construction s'inscrit dans le cadre d'une opération d'archéologie expérimentale dont l'objet est de vérifier le bien fondé des hypothèses sur les principes et les méthodes de construction en usage à l'époque archaïque (construction « sur bordé », assemblage par ligatures), et d'évaluer les qualités nautiques de l'embarcation et le fonctionnement de ses systèmes de propulsion (rames et voile carrée à cargues) et de direction (gouvernail latéraux). Il est à noter qu'il s'agit de la première réplique navigante d'un bateau « cousu » antique.

Après des expérimentations préliminaires, le bateau a été mis en chantier début avril 2013 et a été prêt à naviguer à la mi-novembre. A la suite des premiers essais en mer, le *Gyptis* a navigué avec succès le long des côtes de Provence de Marseille aux Embiez, aller et retour.

Les résultats de la construction et des navigations seront présentés au cours de cette communication.

Patrice POMEY

Une tradition grecque de construction navale de l'époque archaïque

En 1993, les fouilles du port antique de Marseille, place Jules-Verne, mettaient au jour deux épaves grecques archaïques du VI^e siècle avant J.-C. Construites par les descendants des colons phocéens qui fondèrent *Massalia* à l'aube du VI^e s., ces épaves témoignent des techniques de construction navale en usage à l'époque archaïque, notamment à Phocée et en mer Egée. L'épave *Jules-Verne 9* correspond à une barque côtière entièrement construite « sur bordé » et assemblée par ligatures et représente de façon exemplaire cette tradition archaïque ; l'autre *Jules-Verne 7*, correspond à un petit bateau de commerce à voile. Ce dernier, qui par de nombreux aspects appartient à la même tradition architecturale, présente cependant une évolution des techniques d'assemblage où un nouveau système par « tenons et mortaises » vient en partie se substituer aux liaisons par ligatures.

Par leur exemplarité, ces deux épaves permettent d'identifier clairement :

- une tradition grecque archaïque d'assemblage par ligatures, attestée par des épaves du VI^e s. av. J.-C. : *Giglio*, *Bon-Porté 1*, *Cala Sant Vicenç*, *Pabuc Burnu*, *Jules-Verne 9* ;

- un premier stade d'évolution, au sein de cette tradition, vers l'adoption du système d'assemblage par « tenons et mortaises », représenté par plusieurs épaves fin VI^e – début Ve s. av. J.-C. : *Jules-Verne 7*, *César 1*, *Gela 1*, *Grand-Ribaud F*.

À partir de ces données, il est possible de suivre l'évolution de cette tradition jusqu'à son remplacement, fin IV^e s. av. J.-C., par la nouvelle tradition à « tenons et mortaises ».

Pour l'époque archaïque, les épaves *Bon-Porté 1* et *Jules-Verne 9* correspondent à de grandes barques côtières utilisées pour la pêche et des transports de proximité. Mais leur tonnage et leurs capacités nautiques restent limitées et leur espace de navigation est restreint au domaine régional.

En revanche, les épaves de *Giglio*, *Cala Sant Vicenç* et *Pabuc Burnu* correspondent à des navires de plus fort tonnage pouvant atteindre et même dépasser les 20 m de longueur. Leurs capacités nautiques sont importantes et leur espace de navigation peut s'étendre à l'ensemble de la Méditerranée. Ils atteignent néanmoins les limites de la construction par ligatures. L'adoption du système d'assemblage par « tenons et mortaises », par sa plus grande solidité permettra de construire des navires plus grands et aux formes de carène plus évoluée.