



Jules Verne 9, alias Gyptis, la grande barque de pêcheurs
Longueur hors tout 9,72 m sur 1,88 de large
pour un poids de 2, 299 t
Creux 0,75 et tirant d'eau de 0,42 m

Gyptis et Prôtis

au moins l'une des deux épaves découvertes lors des fouilles de Marseille pourrait être reconstruite à l'échelle 1 pour 2013

2009-2013 : saison Haute Couture pour l'archéologie navale et le Centre Camille Julian dans l'enceinte des chantiers Borg. Le projet Prôtis, un événement scientifique et maritime majeur présenté dans le cadre des manifestations prévues en 2013, l'année Marseille-Provence Capitale Européenne de la Culture devrait enfin démarrer aux alentours du mois de mai. Les financements ont été récemment débloqués permettant la construction, à l'échelle 1, des épaves antiques massaliotes, mises à jour, il y a presque vingt ans, au cœur de la plus ancienne ville de France. Jules Verne 7 ou Jules Verne 9 pour commencer ? Quand nous mettions sous presse, le choix n'était pas encore arrêté. Mais gageons que le Vieux Port rayonnera comme au temps de son avant-garde, il y a 2.600 ans.

L'histoire qui nous intéresse commence en 1993 avec les fouilles effectuées en préalable à des travaux d'aménagement prévus Place Jules Verne. Elles révèlent des vestiges de la ville grecque archaïque et, surprise, des épaves de bateaux : deux navires de l'époque hellénistique, retrouvés serrés l'un contre l'autre, sans doute abandonnés, parce que trop vétustes (traces de réparations nombreuses) près du rivage, au VI^e siècle av J.-C., et cinq épaves romaines. Les fouilles mettent aussi à jour un chantier de construction navale du IV^e siècle av J.-C. et des entrepôts qui lui sont postérieurs (IV^e au I^{er} siècle av J.-C.).

Selon les chercheurs, les navires ont été construits et ont navigué dans la seconde moitié du VI^e siècle av J.-C., soit deux ou trois générations seulement

après la fondation de la cité maritime par les Grecs de Phocée.

Sous la direction de Patrice Pomey, responsable des fouilles et de l'étude des épaves, l'équipe d'archéologie navale du Centre Camille Julian (Maison de la Méditerranée et des Sciences de l'Homme, Aix-Marseille Université - CNRS) identifie notamment les éléments d'une grande barque côtière et d'un petit navire de commerce. Elles sont référencées respectivement Jules Verne 9 et Jules Verne 7.

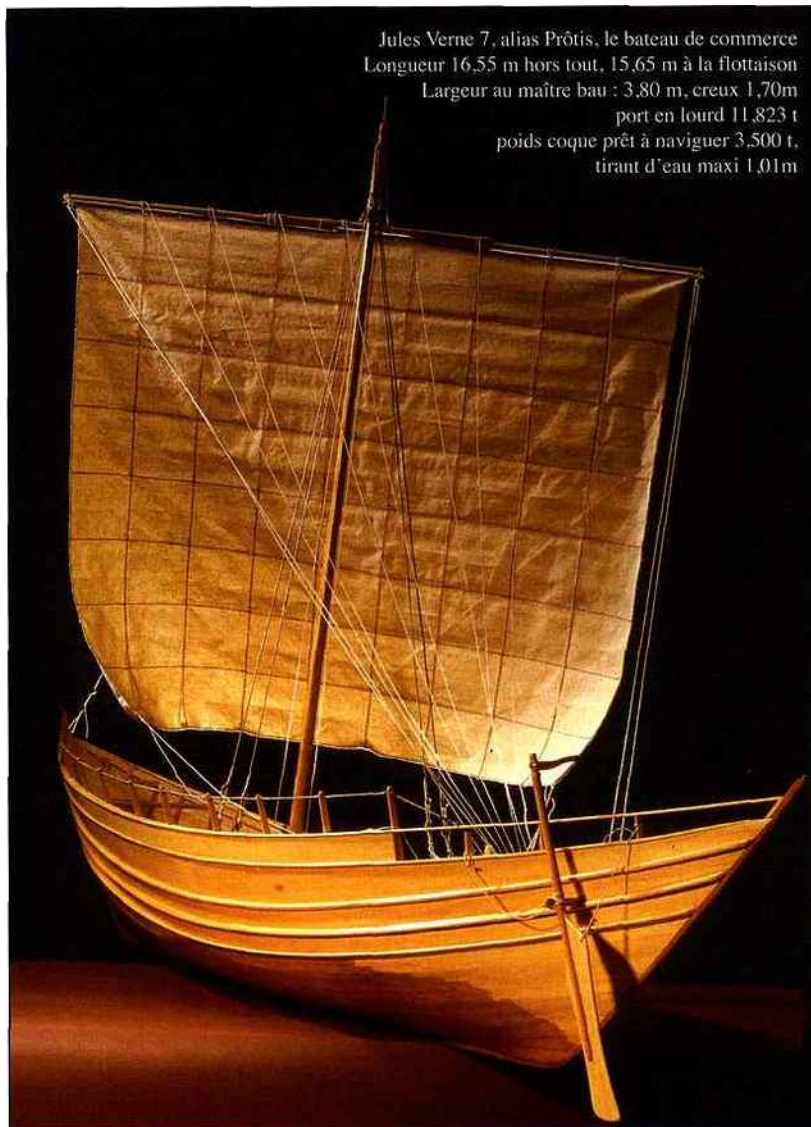
COUSU AU POINT DE CROIX

Enfouies dans les sédiments du vieux port qui en ont permis l'état remarquable de conservation, elles livrent, pour la première fois au monde, les ligatures végétales habituellement disparues, utilisées à cette époque pour l'assemblage des structures.

La petite épave, Gyptis, Jules Verne 9, la plus traditionnelle est celle d'un bateau d'une dizaine de mètres de longueur, à propulsion à rames et à voile, entièrement cousu – quille, planche du bordé, membrures – et même au point de croix ! Selon Patrick Pomey « *ce mode d'assemblage correspond à une technique très ancienne en usage en Grèce à l'époque archaïque et dont témoignent les textes homériques* ». De son usage, les fragments de corail retrouvés à l'intérieur de la coque, ne dévoilent sans doute que l'un des ses usages probablement multiples.

OUTILS ET GESTES ANTIQUES

L'autre découverte remarquable tient à l'assemblage de Prôtis, « *petit navire marchand à l'origine de l'expansion économique de Marseille, un caboteur de 16 mètres de long sur presque 4 mètres de large, à propulsion à voile pouvant supporter une charge de 12 tonnes et aux capacités nautiques suffisantes pour des navigations transméditerranéennes* » précise le dossier scientifique, il est de construction mixte, témoin d'une phase transitoire (fin de la seconde moitié du VI^e siècle av J.-C.) dans l'évolution des techniques de construction. On y trouve à la fois, selon un système d'assemblage d'origine phénicienne probable, des tenons et des mortaises chevillées pour le bordé, des clous pour la fixation de la membrure, et des ligatures végétales pour les extrémités avant et arrière. Les réparations ultérieures ont également été cousues.



Jules Verne 7, alias Prôtis, le bateau de commerce
Longueur 16,55 m hors tout, 15,65 m à la flottaison
Largeur au maître bau : 3,80 m, creux 1,70m
port en lourd 11,823 t
poids coque prêt à naviguer 3,500 t,
tirant d'eau maxi 1,01m

L'idée est de reconstruire ces deux navires à l'identique, en utilisant les techniques de l'époque et de les faire naviguer pour la grande fête marseillaise de 2013. *Septembre en Mer* devrait voir la réalisation d'une des deux répliques.

Mais plusieurs maquettes ont déjà été réalisées avant de travailler à l'échelle 1. D'abord celles des vestiges au moment de leur découverte, puis celles de leur remise en forme au 1/10^e, avant les réalisations au 1/5^e à partir d'un gabarit en carton qui préfigure enfin la réplique. L'équipe de Robert Roman, ingénieur d'Etude CNRS, en charge de la réalisation et de la coordination technique ne s'arrêtera désormais qu'à la fin de la reconstruction finale de ces deux trésors du patrimoine naval.

Folie douce et travail de titans, les associés de ce programme archéologique expérimental sont lancés



dans une aventure tout aussi romantique que scientifiquement ambitieuse et techniquement folle. Car, pour eux, il ne s'agit pas de construire un bateau à la manière de, mais de s'assurer que non seulement la restitution des plans est exacte, que chaque matériau utilisé est bien le même que celui d'origine, mais également que les gestes eux-mêmes sont le miroir de ceux qui ont fait naître ces deux navires. Il faudra vérifier mille hypothèses, parfaire ou fabriquer les outils et retrouver le tournemain des artisans pour réinventer la carène, le gréement, la voilure, l'accastillage, la gouverne... qui ont déjà nécessité en amont des mois d'un travail de recherche colossal.

« La mise en œuvre de cette reconstruction requiert de vrais talents, tant dans la maîtrise des techniques que celle des processus immortels à vérifier », indique Robert Roman qui recherche aussi tous les matériaux nécessaires, tels qu'à l'époque : cordellettes de ligatures, clous coulés et forgés, toiles de lin pour les voiles, chanvre pour les cordages, résine et cire pour l'étanchéité, plomb pour les anneaux de cargue, roche pour les jas d'ancre... et l'approvisionnement en bois. Les arbres, choisis avec soin, ont été coupés. Les billes de chêne et de pin d'Alep, acheminées à la scierie Haut-alpine (La Bâtie neuve dans les Hautes-Alpes) ont été sciées aux dimensions requises, stockées à l'air puis étuvées.



Détails de la construction des navires avec des bordés cousus

Transféré au chantier Borg, à Marseille, le bois sèche en attendant le lancement des travaux.

Et reste encore en question le choix d'une couleur pour la peinture de la coque... La science n'exclut pas l'imagination. Ces bateaux font rêver.

CHANTIER OUVERT AU PUBLIC

Ce qui ne se passera pas à la Maison des Sciences de l'Homme d'Aix en Provence aura lieu au chantier naval Borg. Cette entreprise de restauration et de construction de bateaux de tradition créée il y a 50 ans dans l'anse du Pharo va être le théâtre de la renaissance des deux bateaux et le laboratoire technologique de la charpenterie maritime phocéenne. En 2009 il était prévu d'y accueillir des élèves du Lycée professionnel de la mer Poinso-Chapuy et recruter des stagiaires en formation au métier de charpentier de marine.

Quand les deux bateaux vont-ils pouvoir naviguer ? On attend la décision du nouveau maître d'ouvrage, le président des Facultés entré nouvellement en fonctions. La construction d'un seul navire est pour l'heure envisagé : le grand Prôtis, Jules Verne 7, à tenons et mortaises, le petit Gyptis, Jules Verne 9, à coudre entièrement, « *ce serait le premier de tous les temps* » confie, l'œil pétillant, Robert Roman.

D'ici là, des expositions temporaires devraient être programmées au chantier pour suivre la construction, permettant au public de suivre cette remarquable aventure scientifique. Pour Patrice Pomey et Robert Roman faire naviguer ces merveilles, c'est amasser mille nouvelles informations sur la navigation antique. Pour cela, il faut aussi compter sur la science des voileux... et pour en évaluer les qualités nautiques et la résistance à la mer, quoi de mieux que de refaire, à l'envers, le trajet qui a conduit Prôtis de la Cité-Mère de Phocée en Asie Mineure jusque dans la baie du Lacydon.

NAVIGUER "À L'ANTIQUE"

Il ne s'agit pas d'une simple croisière, on s'en doutait, mais d'archéologie expérimentale. Après les premières navigations, viendra le temps de l'armement au commerce pour étendre le champ des recherches aux conditions de vie et de travail des équipages antiques. À Marseille, *Plus Belle la Mer*...

Comme ils vont ouvrir le chantier de construction au public, les initiateurs du projet feront partager la navigation à bord de ces deux navires qui, pour n'être pas anciens, n'en sont pas moins patrimoniaux. La partie pédagogique est soutenue par le musée d'Histoire de la ville qui expose deux répliques des épaves d'origine. À voir absolument !

Il est envisagé, après 2013, de proposer des sorties en mer aux scientifiques, mais aussi à des groupes scolaires et des curieux en tout genre pour une initiation à la navigation à l'antique.

Gyptis naviguera dans la rade, autour des îles du Frioul et dans les calanques. Pour des raisons liées aux capacités nautiques de cette barque de pêche côtière très effilée (un peu moins de 10 mètres sur presque 2 mètres), aucune navigation plus lointaine n'est prévue.

Quant à Prôtis, il devrait effectuer diverses navigations hauturières, équipé et chargé comme le navire marchand qu'il est.

Marseille, qui a commencé à prendre soin de ses barquettes traditionnelles a, semble-t-il, décidé de s'affirmer comme un port de patrimoine maritime. L'intérêt économique direct est grand et les retombées d'image importantes. Alors, espérons que de Prôtis ou de Gyptis, à défaut des deux, l'une des répliques sera prête pour naviguer en 2013. _____



Robert Roman, dans son atelier, avec une autre maquette