



HAL
open science

Bateaux, pêche et navigation dans les petites îles de la région marseillaise à l'époque archaïque

Patrice Pomey, Pierre Poveda

► To cite this version:

Patrice Pomey, Pierre Poveda. Bateaux, pêche et navigation dans les petites îles de la région marseillaise à l'époque archaïque. Brigitte Marin. Les petites îles de Méditerranée occidentale : histoire, culture, patrimoine, Gaussen, pp.50-53, 2021, 978-2-356981-85-1. halshs-03389830

HAL Id: halshs-03389830

<https://shs.hal.science/halshs-03389830>

Submitted on 2 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BATEAUX, PÊCHE ET NAVIGATION DANS LES PETITES ÎLES DE LA RÉGION MARSEILLAISE À L'ÉPOQUE ARCHAÏQUE

En s'installant dans la calanque du Lacydon, les colons phocéens, venus fonder Massalia vers 600 av. J.-C., ont non seulement tiré avantage d'un site exceptionnel au bassin bien protégé mais ils ont aussi choisi de s'installer au fond d'une vaste baie dont les accès maritimes étaient contrôlés par plusieurs archipels. En venant de l'est, c'est le passage obligé par l'archipel de Marseilleveyre avec son chapelet d'îlots et de récifs, Riou, Grand et Petit Congloué, Plane, Jarre, Maire puis, contrôlant directement l'entrée du Lacydon, c'est l'archipel du Frioul, avec les îles Pomègues et Ratonneau et les îlots d'If, d'Endoume et Degaby.

Réputés pour leurs eaux poissonneuses, ces îlots offrent aussi, notamment dans l'archipel de Marseilleveyre, des tombants bien abrités, orientés à l'ouest, riches en corail rouge. Très recherché dans l'Antiquité, le corail de Méditerranée était au dire de Pline (NH, XXXII, 21-22) le plus réputé, notamment celui provenant des îles Stoechades (îles d'Hyères) et du *sinus gallicus* correspondant, dans l'esprit de l'auteur, à la rade de Marseille.

Dès leur implantation, les colons grecs exploitèrent les richesses naturelles et halieutiques de la baie et de ses archipels. Deux épaves de leurs embarcations ont été découvertes en 1993, lors des fouilles de la place Jules-Verne à Marseille. Abandonnés vers la fin du VI^e siècle av. J.-C., ces deux bateaux ont été très vraisemblablement construits vers le milieu de ce siècle. Si l'une de ces épaves appartient à un petit

navire de commerce d'une quinzaine de mètres de longueur, la seconde, appelée *Jules-Verne 9*, provient d'une grande barque côtière utilisée pour le transport de proximité et pour la pêche. La présence de fragments de corail rouge retrouvés emprisonnés dans l'enduit d'étanchéité de la coque indique que cette embarcation a servi notamment à la pêche au corail. Mais l'épave similaire *Bon-Porté I*, découverte près de Saint-Tropez avec une petite cargaison d'une trentaine d'amphores, confirme que ce type d'embarcation pouvait aussi effectuer des transports côtiers de biens et de personnes.

D'usage strictement local, le bateau correspondant à l'épave *Jules-Verne 9* a été construit sur les chantiers massaliotes selon les principes et les méthodes de construction en usage à Phocée et en mer Égée et importés par les colons. À cet égard, l'épave constitue un exemple remarquable de la construction navale grecque archaïque faisant appel au procédé de construction longitudinal sur bordé et à la technique d'assemblage par ligatures. Son étude a conduit à restituer une embarcation de 9,85 mètres de longueur sur 1,88 de largeur. Possédant une coque symétrique, la barque à propulsion mixte portait une voile carrée de 25 m² et pouvait, selon la configuration, gréer deux à quatre paires d'avirons disposés en couple. Conformément à l'usage antique, l'appareil de gouverne était constitué par deux gouvernails latéraux.

Sa réplique navigante, *Gyptis*, construite en 2013 à l'initiative du centre Camille-Jullian (Aix-Marseille



1. L'épave Jules Verne 9 en cours d'étude lors du chantier de fouille de la place Jules-Verne, Marseille, 1993. Photographie de M. Derain (CCJ, CNRS/AMU).





2. Le Gyptis naviguant à la rame vers l'île d'If en rade de Marseille. Photographie de P. Groscaux (CCJ, CNRS/AMU).

Université, CNRS, ministère de la Culture) selon les procédés antiques, a permis d'en évaluer les capacités nautiques. Ces dernières confirment que l'embarcation, d'une grande finesse, légère et rapide, se révèle bien adaptée à la navigation côtière.

Ses performances mesurées lors des navigations expérimentales permettent de mieux se représenter la réalité des navigations des premiers colons phocéens dans les différents archipels marseillais. À la rame, le Gyptis affiche, en fonction du nombre de rameurs, des vitesses moyennes de 2,5 à 3,5 nœuds. Les jours de calme, une telle vitesse permet d'atteindre les différentes zones de pêche relativement rapidement : le nord de l'île de Ratonneau est à quarante-cinq minutes de la calanque du Lacydon, tandis que le cap Caveaux, à la pointe sud du Frioul, est atteint en une heure et demie. En revanche, deux heures et demie sont nécessaires pour atteindre l'île de

Jarre dans l'archipel de Marseilleveyre et il faut compter trois heures pour atteindre les zones les plus corallifères de l'archipel. Sous voile, le Gyptis se révèle plus véloce, pouvant atteindre sept nœuds, et l'on peut, en fonction de l'orientation et de la force des vents, raccourcir considérablement les temps de trajet. Si les régimes de vent habituels de nord-ouest (Mistral) et de sud-est se révèlent souvent trop tempétueux pour permettre des navigations sereines sous voile, les régimes thermiques et les nombreux abris de la rade de Marseille en font une aire de navigation subtile qui va nécessiter une grande adaptation de la part des marins. On peut ainsi considérer, à partir des statistiques actuelles, que pour un quart du temps les conditions seront trop mauvaises pour permettre toute navigation, que pour un deuxième quart la navigation sera possible mais complexe, et enfin que pour la moitié du temps



3. Île de Jarre (premier plan) et île de Riou, archipel de Marseilleveyre. Photographie de Louis-Marie Préau.

les conditions seront idéales et autoriseront tous les déplacements. Dans ce dernier cas, en dessous de 4 Beauforts, la brise thermique, généralement établie au sud-ouest entre 11 heures et 17 heures, permettra, par exemple, de rentrer aisément l'après-midi des zones de pêche atteinte à l'aube à la rame. De telles conditions sont susceptibles

d'être rencontrées entre quinze et dix-huit jours par mois entre mai et septembre, permettant une pêche au corail régulière dans les différents archipels, soit lors de déplacements à la journée (Frioul) soit sur plusieurs journées (Marseilleveyre).

Patrice Pomey, Pierre Poveda

BIBLIOGRAPHIE

- Géraud Lauvergne, « La pêche et le commerce du corail à Marseille aux XIV^e et XV^e siècles », *Annales du Midi*, 1952, 64, 19.
- Patrice Pomey, « Le projet Prôtis. Construction de la réplique navigante d'un bateau grec du VI^e siècle av. J.-C. », *Comptes Rendus Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 2014, fasc. III.
- Patrice Pomey, Pierre Poveda, et al, *Le Gyptis, Reconstruction d'un navire antique. Notes photographiques Marseille (1993-2015)*, Paris, CNRS, 2015.
- Patrice Pomey et Pierre Poveda, « Gyptis: Sailing Replica of a 6th-century-BC Archaic Greek Sewn Boat », *International Journal of Nautical Archaeology*, 2018, 47.1.