



Sophie Bouffier et Antoine Hermay (dir.)

L'Occident grec de Marseille à Mégara Hyblaea Hommages à Henri Tréziny

Publications du Centre Camille Jullian

Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille : des pentécontores phocéennes ?

Patrice Pomey

DOI : 10.4000/books.pccj.3892
Éditeur : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance
Lieu d'édition : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance
Année d'édition : 2013
Date de mise en ligne : 6 avril 2020
Collection : Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine
ISBN électronique : 9782491788025



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

POMEY, Patrice. *Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille : des pentécontores phocéennes ?* In : *L'Occident grec de Marseille à Mégara Hyblaea : Hommages à Henri Tréziny* [en ligne]. Publications du Centre Camille Jullian, 2013 (généré le 08 avril 2020). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pccj/3892>>. ISBN : 9782491788025. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pccj.3892>.

Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille : des pentécontores phocéennes ?

Patrice Pomey*

Abstract. *Among the many graffiti engraved on a block of limestone from the excavation of the Alcazar in Marseilles, we can clearly distinguish two nautical graffiti. One is a long warship, the other gives the details of the front part of a similar ship. The front of both ships faces right. The characteristics of these two graffiti correspond to those of long warships of the second half of the sixth century B.C. According to their strong forecastle, the question is whether or not we are in the presence of the famous Phocaean penteconters, renowned for their power.*

À l'occasion des fouilles préventives menées en 1999 et 2000, à l'emplacement de l'ancien théâtre de l'Alcazar à Marseille, situé non loin de l'extrémité de la corne du port antique, une trentaine de blocs de calcaire ont été récupérés dans une fosse d'extraction d'argile comblée entre le V^e et le II^e s. av. J.-C.¹. La plupart de ces blocs, tous soigneusement appareillés, proviennent vraisemblablement du démantèlement d'un important monument public ou funéraire datant probablement du VI^e s. av. J.-C. et qui n'est pas, pour le moment, identifié².

L'un de ces blocs présente une face de parement soigneusement dressée³, de 1,93 m de longueur sur 0,51 m de hauteur, couverte de graffiti parmi lesquels on note au moins une tête humaine, étudiée dans ce même volume par Antoine Hermary (p. 69-77), et deux graffiti navals. Le bloc a été présenté par J.-L. Paillet dans le « Document final de synthèse » des fouilles de

l'Alcazar (Paillet 2001), accompagné du relevé des graffiti qu'il a lui-même réalisés, et j'ai effectué, dans cette même publication, une première présentation des graffiti navals (Pomey 2001). En outre, deux photos de détail des graffiti, dont l'un intéressant un des navires, ont été publiées dans le volume de la *Carte archéologique de la Gaule* consacré à Marseille (Rothé, Tréziny 2005, p. 585, fig. 795)⁴. Dernièrement, en 2012, la rénovation du Musée d'Histoire de Marseille a conduit Xavier Corré, chargé de mission au musée, à réexaminer le bloc et à observer certains détails jusqu'alors peu visibles. Ses observations ont justifié une nouvelle campagne de prises de vues photographiques, réalisées en juillet 2012 par Philippe Groscaux, photographe au Centre Camille Jullian (UMR 7299, AMU-CNRS, MMSH, Aix-en-Provence), à partir desquelles cette étude a été réalisée⁵.

Le bloc est couvert de graffiti, de rayures et de striures, souvent difficiles à interpréter, parmi lesquels, outre la tête étudiée par A. Hermary, il est possible qu'il y ait eu plusieurs représentations ou essais de représentation de navires, notamment dans la partie supérieure gauche.

Deux graffiti navals, cependant, se détachent tout particulièrement de l'ensemble. Le premier, qui se développe à mi-hauteur dans la moitié droite du bloc, figure un grand navire long de combat dont la partie avant, tournée vers la droite du bloc, se distingue par une gravure précise et détaillée (fig. 1). Le reste de la coque est plus schématique et l'extrémité arrière est difficilement lisible en raison d'une cassure, traversant le bloc en diagonale, qui vient l'altérer. Cependant, la courbe de l'étambot qui se relève vers le haut semble se poursuivre au-delà de la cassure en soulignant le bord de l'éclat provoqué par cette dernière. Vers l'extrémité de la courbe d'étambot et en dessous de l'éclat, on distingue

* Aix-Marseille Université, CNRS, CCJ, UMR 7299, 13094, Aix-en-Provence, France.

1 La fouille placée sous le contrôle du Service régional de l'archéologie de la Direction régionale des Affaires Culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Aix-en-Provence) a été réalisée par l'Association pour les fouilles archéologiques nationales (AFAN) sous la direction de Marc Bouiron, avec le concours de la ville de Marseille. Sur le site lui-même et son occupation voir Bouiron 2001 ; Rothé, Tréziny 2005, p. 581-597 ; Tréziny 2012, p. 103-105 et, dans ce même volume, l'article de Marc Bouiron sur les carrières d'argile archaïques, p. 57-68.

2 Voir Paillet 2001. Sur l'origine et la fonction du bâtiment voir dans ce même ouvrage l'article d'Antoine Hermary, ci-dessus, p. 69-77.

3 Il s'agit du bloc (n° 404/9414) de type K « carreau lisse d'une assise vue », selon la typologie de J.-L. Paillet (Paillet 2001, p. 242, 3.1.11, fig. 710 et 721). Vue d'ensemble du bloc ci-dessus, p. 69, fig. 1.

4 Les photographies sont dues à Ph. Foliot et G. Réveillac du Centre Camille Jullian.

5 Elle vient ainsi compléter celle que j'avais présentée sous le même titre au colloque *Tropis VIII, 8th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, qui a eu lieu à Hydra (Grèce) en 2002 et qui est restée inédite. Je tiens à remercier Harry Tzalas, responsable des colloques *Tropis*, pour m'avoir permis de reprendre cette communication, et Xavier Corré pour m'avoir fait part de ses observations.



Fig. 1. Partie droite du bloc de l'Alcazar avec le graffito d'un grand navire.
Photo Ph. Groscaux, Centre Camille Jullian.



Fig. 2. Partie gauche du bloc de l'Alcazar avec le graffito de la proue d'un navire. Photo Ph. Groscaux, Centre Camille Jullian.



Fig. 3 a et b. Vue de détail de la proue du grand navire de droite sous deux éclairages mettant en évidence différents détails.
Photos Ph. Groscaux, Centre Camille Jullian.

nettement les deux pelles des gouvernails latéraux⁶. L'ensemble mesure 0,84 m de longueur de l'extrémité de l'éperon jusqu'à la cassure et devait atteindre 1,10 m au total. Le second, situé dans la partie inférieure de la moitié gauche du bloc, reprend avec soin le motif de la partie avant d'un navire semblable au précédent (fig. 2). Le graffito, limité à ce seul élément, mesure 0,37 m de longueur au total. Là encore, la proue regarde vers la droite. Dans les deux cas, les lignes figurant la quille et le contour de l'étrave sont nettement incisées. En revanche, le reste de la coque et les éléments décoratifs sont plus légèrement gravés et de lecture plus difficile.

Le grand navire se caractérise par une coque divisée en deux registres et une partie avant comportant un important gaillard, ou château, surélevé situé juste en arrière de l'éperon (fig. 1). L'ensemble de l'avant, de l'extrémité de l'éperon à la verticale arrière du gaillard, mesure 0,415 m, soit près du tiers de la longueur totale supposée du navire. Aucun élément du gréement n'est identifiable à coup sûr. On note cependant, au dessus du gaillard et fortement incliné sur l'avant, la présence d'un fort trait oblique qui pourrait faire penser à un mât de proue dépourvu de vergue et d'agrès. Mais, outre le fait que la présence d'un mât avant est rare pour l'époque, sa position et son inclinaison seraient étranges⁷. Dès lors, il n'est pas certain que ce trait appartienne au graffito. Par ailleurs, des séries de traits obliques inclinés vers l'arrière tout au long de la coque (du moins jusqu'à la cassure) indiquent clairement la présence de rames. En arrière du château avant, le corps principal de la coque est divisé en deux registres délimités par : la ligne de quille sensiblement horizontale dans la moitié avant, mais qui amorce une courbe remontant vers l'arrière (côté cassure et au-delà) ; une ligne médiane qui pourrait être une préceinte ou une lisse de nage ; une ligne supérieure qui serait une lisse de nage ou une lisse de fargue. L'interprétation de ces lignes est en effet directement liée à la position des rames, selon que ces dernières s'appuient ou non sur elles. Malheureusement, une certaine ambiguïté subsiste à cet égard dans l'état actuel du graffito, ce qui ne permet pas d'identifier à coup sûr le système de nage du navire qui, selon le cas, serait de type « monère » ou « dière ». Sous le gaillard d'avant, une dizaine de rames obliques reposent sur la ligne médiane qui supporte le château de proue. Elles se mêlent à quelques traits verticaux qui pourraient être une première intention de représentation des rames, reprise par la suite.

Vers l'arrière, une série de cinq rames, au moins, dépasse la ligne médiane pour reposer sur la ligne supérieure. Enfin, dans la partie centrale de la coque, immédiatement en arrière du château de proue, on note une dizaine de rames qui semblent partir tantôt de la ligne médiane, tantôt de la ligne supérieure. Une telle disposition ne correspond à aucun système de nage connu et l'on ne peut donc pas trancher à coup sûr à propos de l'organisation des rameurs sur ce navire. Mais l'hypothèse d'un navire de type « dière » apparaît la plus probable du fait de la présence, à plusieurs reprises, de rames sur deux niveaux. On peut néanmoins compter 25 rames bien individualisées, mais sans être sûr pour autant qu'elles soient au complet en raison des altérations du graffito et des problèmes de lecture posés par la multitude des striures. Enfin, la ligne médiane de la coque, sur laquelle repose aussi le gaillard d'avant, semble se prolonger au-delà de l'étrave. On serait alors en présence d'une préceinte jouant le rôle de lisse de nage et s'achevant en un *proembolon* au-delà de l'étrave comme sur le second graffito.

La proue est la partie la plus soignée du graffito (fig. 3a et b). Elle comporte un éperon de combat situé dans le prolongement de la quille. Celui-ci se caractérise par son extrémité tronquée et par des motifs en zigzag précédant, peut-être, un cercle difficilement lisible. Ces détails permettent d'identifier sans équivoque le groin et, sans doute, l'œil de la tête de sanglier qui ornait traditionnellement les éperons des navires de combat de l'époque archaïque⁸. La courbe concave de l'étrave est très ouverte et s'achève vers le haut par un motif vertical – correspondant au *stolos* archaïque – dont la partie inférieure renflée évoque la forme d'une quenouille. En arrière de cette étrave et au-dessus du registre inférieur de la coque prend place un important gaillard d'avant (*ikria*), lui-même divisé en deux parties superposées. La partie inférieure est décorée de guillochures obliques, alors que la partie supérieure est ornée de croisillons, selon un système décoratif fréquent de l'époque archaïque⁹. L'ensemble est deux fois plus haut que la coque elle-même. Comme nous l'avons déjà souligné, on observe aussi une dizaine de rames présentes dans cette partie, ce qui implique que des rameurs soient situés sous le gaillard d'avant. Une telle disposition est rare, mais n'est pas impossible¹⁰. Enfin, à la base du *stolos*, entre les deux niveaux du gaillard d'avant, un cartouche triangulaire porte un œil apotropaïque qui vient doubler celui de la tête de sanglier de l'éperon. Bien que rare, la présence d'un second œil sur le gaillard d'avant est bien attestée à

⁶ Ce détail jusqu'alors douteux a été bien confirmé par la nouvelle campagne photographique.

⁷ On ne connaît guère, pour l'époque, qu'une seule représentation de navire de combat à deux mâts, sur un fragment de cratère corinthien daté vers 560 av. J.-C. (Casson 1980 ; Basch 1987, p. 238-239, fig. 499-500 ; Pomey 1997, p. 68).

⁸ Morrison, Williams 1968, pl. 13-21 ; Basch 1987, p. 207-227.

⁹ Morrison, Williams 1968, pl. 13-21 ; Basch 1987, p. 207-227.

¹⁰ Morrison, Williams 1968, pl. 17, 19-22 ; Casson 1971, fig. 81-82 ; Basch 1987, fig. 440, 443, 456, 463.

l'époque archaïque¹¹. Enfin, vers la gauche, au-delà de la cassure, on observe, en dessous et à mi-hauteur de l'éclat provoqué par cette dernière, les extrémités inférieures des deux pelles des gouvernails latéraux du navire (fig. 4). Elles se caractérisent par leur forme allongée et légèrement trapézoïdale que sépare une ligne médiane qui figure la mèche des gouvernails. Ceux-ci sont donc de type compensé selon la norme antique. Le premier des deux gouvernails est incliné à environ 45°, alors que le second l'est à environ 30°. Cette différence d'inclinaison est, là encore, habituelle et permet de distinguer les deux gouvernails, le premier figurant au premier plan, en l'occurrence ici sur tribord, le second au second plan, c'est-à-dire sur bâbord.

Le second graffiti reprend, en légèrement plus petit (37 cm de longueur contre 41,5 cm), le motif de la partie avant d'un navire manifestement identique au précédent (fig. 5). Il se limite, en revanche, à ce seul motif, le reste de la coque étant absent. Quelques détails singularisent ce deuxième graffiti. Ainsi, la tête de sanglier de l'éperon semble plus complète et moins schématique. Si l'œil est ici bien visible, les motifs en zigzag qui le précèdent sont cependant moins nets. La proue a la même composition générale avec la partie inférieure de la coque surmontée par les deux registres du gaillard d'avant. Mais la ligne de séparation entre la carène, proprement dite, et le gaillard d'avant est ici double et se prolonge légèrement, mais nettement, au-delà de la courbe de l'étrave. Son interprétation laisse peu de doute, cette double ligne correspond à une préceinte qui se prolonge en *proembolon*. Pour le reste, les décors des deux registres du gaillard d'avant, comportant un deuxième œil apotropaïque, sont identiques. On note cependant sur ce graffiti de légères différences de tracé : les traits du registre inférieur sont plus hésitants vers l'arrière, et le *stolos* paraît légèrement décollé de la partie supérieure de l'étrave. En revanche – et c'est là une différence notable – on ne distingue sous le gaillard d'avant de ce graffiti aucune trace de rames, contrairement au précédent.

Manifestement, les nombreuses similitudes entre les deux graffiti, tant dans les détails que dans l'exécution technique, conduisent à penser qu'ils ont été très certainement exécutés par la même main. En revanche, s'il est impossible d'en connaître l'auteur, on notera que la précision des détails indique qu'il connaissait assurément très bien les navires de son temps et qu'il avait des talents de dessinateur. En outre, le soin qu'il apporte à la représentation détaillée de la proue de ces grands navires, dessinée deux fois, au détriment du reste de la coque, témoigne d'un souci démonstratif, comme si l'auteur cherchait à expliquer la structure avant de ces navires. De ce fait, on penchera plutôt à voir dans l'auteur de ces graffiti un marin

habile dessinateur représentant les navires sur lesquels il a embarqué et qui, sans doute, fréquentaient alors le port de *Massalia*. Il est dommage que l'identification du monument sur lequel ont été tracés ces graffiti et la connaissance de leur position précise au sein de ce monument ne soient pas connues¹². Il est probable que cela aurait sans doute permis de mieux comprendre et de mieux interpréter ces dessins. En revanche, il n'est nullement surprenant de trouver des graffiti navals dans le contexte du port de *Massalia* et il est probable que de nombreux édifices du port antique de Marseille devaient en être couverts.

Par l'ensemble de leurs caractéristiques – éperon en forme de tête de sanglier, *stolos* vertical, gaillard d'avant à deux registres décorés de guillochures –, ces deux graffiti renvoient directement aux représentations des navires longs de combat de l'époque archaïque de la seconde moitié du VI^e s. av. J.-C. et plus précisément de la période 550-510¹³. Néanmoins, ces graffiti présentent quelques caractères originaux, comme l'importance sans égal du gaillard d'avant, le *stolos* en forme de quenouille, et l'éventuel double rang de rames, qui permettent de les individualiser. Compte tenu du contexte de la découverte, on peut suggérer, à titre d'hypothèse, que l'on est peut-être en présence, pour la première fois, de représentations des fameuses pentécontores phocéennes dont les auteurs anciens se plaisaient à souligner non seulement les grandes qualités nautiques, mais aussi la capacité. Ainsi, aux dires d'Hérodote (I, 163-164), lorsque les Phocéens quittèrent leur cité assiégée par les Perses en 546 av. J.-C., ils s'embarquèrent sur leurs pentécontores avec femmes et enfants, en emportant leurs biens et leurs vivres et les statues de leurs temples. Ce qui suppose de disposer d'une place importante, rarement disponible sur ce genre de bâtiment en raison de l'espace occupé par les rameurs. De fait, les pentécontores phocéennes semblent avoir été plus grandes que les autres et avoir appartenu à un type de pentécontore dière, c'est-à-dire à deux rangs de rames superposées, dont le type est attesté par l'iconographie¹⁴. Pour autant, leur silhouette devait s'apparenter, en plus massive, à celle des autres pentécontores grecques. Par l'importance de leur gaillard d'avant qui semble avoir retenu plus particulièrement l'attention de l'auteur des graffiti et qui aurait pu fournir l'espace qui les singularise, les navires du bloc de l'Alcazar pourraient ainsi être ces fameuses pentécontores phocéennes.

¹² Sur la position du bloc, et notamment sa hauteur, voir les remarques d'Antoine Hermay (cf. *supra*, p. 71). On ajoutera que la densité et la diversité des graffiti figurant sur ce bloc et dont certains semblent devoir se prolonger sur les assises immédiatement supérieures et inférieures confirment l'impression d'un bloc placé à hauteur d'homme.

¹³ Morrison, Williams 1968, p. 91-112 ; Basch 1987, p. 202-247.

¹⁴ Voir notamment Basch 1987, p. 206-224.

¹¹ Morrison, Williams 1968, pl. 15, 20 ; Casson 1971, fig. 84-85 ; Basch 1987, fig. 427, 469, 472, 473, 499, 519.



Fig. 4. Vue de détail des gouvernails du grand navire de droite.
Photo Ph. Groscaux, Centre Camille Jullian.



Fig. 5. Vue de détail de la proue du navire de gauche.
Photo Ph. Groscaux, Centre Camille Jullian.

Bibliographie

Basch 1987 : BASCH (L.) – *Le Musée imaginaire de la marine antique*. Athènes, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, 1987.

Bouiron 2001 : BOUIRON (M.) dir. – *L'Alcazar. 26 siècles d'occupation suburbaine à Marseille (Bouches-du-Rhône)*. Document final de synthèse, Nîmes, Association pour les fouilles archéologiques nationales, 7 vol., 2001.

Casson 1971 : CASSON (L.) – *Ships and Seamanhip in the Ancient World*. Princeton University Press, 1971.

Casson 1980 : CASSON (L.) – Two masted Greek Ships. *International*

Journal of Nautical Archaeology, 9.1, 1980, p. 68-69.

Morrison, Williams 1968 : MORRISON (J. S.), WILLIAMS (R. T.) – *Greek Oared Ships. 900-322 B.C.* Cambridge University Press, 1968.

Paillet 2001 : PAILLET (J.-L.) – Les blocs d'époque grecque provenant d'une fosse. *In* : Bouiron 2001, vol. 4, p. 229-247.

Pomey 1997 : POMEY (P.) dir. – *La Navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence, Édisud, 1997.

Pomey 2001 : POMEY (P.) – Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille. *In* : Bouiron 2001, vol. 4, p. 257-259.