



HAL
open science

Hommage à Patrice Pomey

Giulia Boetto, André Tchernia

► **To cite this version:**

Giulia Boetto, André Tchernia. Hommage à Patrice Pomey. *Revue archéologique*, 2021, 72 (2), pp.219-223. <10.3917/arch.212.0219>. <halshs-03445420>

HAL Id: halshs-03445420

<https://shs.hal.science/halshs-03445420v1>

Submitted on 23 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.



HAL Authorization

Hommage à Patrice Pomey

Disparu le 7 mars 2021 à la suite d'une longue maladie qu'il a affrontée avec un moral de fer, Patrice Pomey était le maître mondial de l'étude de la construction navale et de l'histoire de l'architecture navale depuis l'Égypte pharaonique jusqu'à Byzance et au-delà. Pas un morceau d'épave, pas une image qui eût échappé à son regard et qu'il n'eût intégrés dans sa vision d'ensemble après les avoir soumis aux critères de recherche qu'il avait lui-même élaborés. Le concours de sa science était sollicité par tous les chercheurs dès qu'il fallait interpréter une nouvelle découverte ou lancer un nouveau travail. C'est ainsi que récemment encore les responsables du vaste projet de publication finale de l'épave de Kyrenia lui ont demandé d'apporter la dernière touche à l'étude de la construction de ce bateau de commerce grec de la fin du IV^e s. av. n. è., exceptionnellement bien conservé, qui, fouillé en 1968 et 1969 à Chypre, est resté une des épaves les plus célèbres du monde. Il avait accepté.

Né en 1943, Patrice Pomey a envisagé pendant trois ans une carrière scientifique, avant de se tourner vers l'histoire de l'art et l'archéologie à la Sorbonne. La formation reçue pendant ces trois années sera du reste précieuse pour la suite de ses travaux.

Il était étudiant de licence quand la Direction des recherches archéologiques sous-marines a été créée par le ministère de la Culture en 1966. Grand sportif – champion de fleuret de niveau international –, il fut attiré par ce domaine neuf et fut un des premiers archéologues français à s'initier à la plongée sous-marine. Dès 1970 et jusqu'à 1982, il co-dirigea les fouilles des épaves *Planier 3* et *La Madrague de Giens*.

Dans l'archéologie sous-marine balbutiante, une lacune était particulièrement béante : l'architecture navale. La discipline était pratiquement à créer. On trouvait des vestiges de coques de navires mais personne en France, et moins d'une poignée dans le monde, ne savait quelles questions leur poser. Informé de cette situation, Patrice Pomey ne fut pas long à apercevoir l'importance de la discipline et l'intérêt du créneau qu'elle ouvrait. Il se forma rapidement aux techniques de la construction navale traditionnelle et se plongea dans les travaux existant sur la marine antique, depuis le premier livre d'Augustin Jal en 1840 (dont il faisait toujours grand cas) jusqu'aux recherches de l'ethno-historien suédois Olaf Hässlof à la fin des années 1950, aux premiers articles alors tout récents de Lionel Casson et aux comptes rendus des fouilles sous-marines des Américains en Turquie et à Chypre. Il suivit à l'EPHE, dont il fut diplômé, tous les séminaires touchant peu ou prou à la question, y compris ceux qui traitaient de l'histoire maritime aux époques médiévale et moderne. En 1970, il soutint un mémoire de maîtrise intitulé *Recherches sur la construction navale à l'époque romaine*. Membre de l'École française de Rome entre 1971 et 1974, il y étudia les nombreuses représentations de navires de commerce trouvées à Ostie et en tira le sujet de sa thèse soutenue en 1974. La même année, il fut recruté comme attaché de recherches au CNRS et affecté à l'institut d'Archéologie méditerranéenne d'Aix-en-Provence, devenu ultérieurement le centre Camille-Jullian. Il gravit là sans dévier tous les échelons de la carrière. Travailleur infatigable et passionné, il multiplia, en élargissant sans cesse le champ de ses travaux, les publications, les chantiers personnels, les visites d'autres fouilles dans toute la Méditerranée, la participation à l'organisation et l'édition d'importants colloques et la direction d'ouvrages collectifs. La revue *Archaeonautica* lui a consacré en 2018 un volume d'hommages, dans lequel on peut trouver l'essentiel de sa bibliographie.

Comme il aimait à le dire, les navires sont les machines les plus sophistiquées qu'aient utilisées les Anciens. Leurs vestiges ne doivent pas être considérés seulement comme des objets à contempler et si possible à conserver. Ce sont des réalisations dont il faut étudier

minutieusement les différentes pièces et leurs assemblages, comprendre la fonction, pour déterminer le mode et la technique de construction, avant de remonter à partir de ces observations aux opérations mentales qui ont guidé la conception des navires et d'examiner leurs possibilités et leurs qualités. Ce sont des témoins privilégiés des savoir-faire et de la pensée technique de l'Antiquité, depuis le *faber navalis* jusqu'à Archimède.

Dès les premières années de la fouille de l'épave *La Madrague de Giens*, Patrice Pomey prit la décision très neuve de prélever une section des fonds du navire et de quelques éléments des hauts, de les conserver et de les étudier à terre. Cela lui permit de procéder à l'examen le plus approfondi des assemblages qui ait jamais été réalisé. Il en tira des enseignements qui le firent entrer de plain-pied en débat avec tous ceux qui avaient déjà écrit sur les méthodes de construction des navires antiques. Dans les années suivantes, la même précision apportée à l'étude longitudinale de la coque autorisa une comparaison entre les proportions du navire de Giens et celui représenté sur la mosaïque des thermes de Thémétra datable du III^e siècle : il s'agissait du même type de navire. Les conséquences étaient considérables, aussi bien pour la méthodologie et le bon usage des rapprochements entre vestiges archéologiques et iconographie que pour la chronologie et la détermination des capacités nautiques et manœuvrières de grands voiliers de commerce romains.

À partir de là, Patrice Pomey a développé des thèmes qui ont alimenté et continueront à nourrir les discussions scientifiques : la notion de type architectural et l'étroite relation de dépendance entre forme, structure et fonction, les études sur le tonnage et les qualités nautiques, en continuant à combiner sources littéraires, iconographiques et même ethnographiques.

Grand théoricien de l'archéologie navale, il a proposé une voie d'analyse fondée sur les concepts de « principe de construction » et de « méthode de construction ». Cette approche, qui permet d'appréhender le projet architectural du navire tant sur le plan immatériel – la conception des formes et des structures – que sur le plan matériel – la réalisation –, a éclairé d'un jour nouveau de grandes questions telles que les phénomènes de transition technique, entre ruptures, évolutions sur le temps long et survivances.

Une aventure un peu différente commence avec un article paru en 1981 dans *The Mariner's Mirror*. Patrice Pomey y apportait la bonne solution à l'interprétation des assemblages d'un bateau cousu de tradition grecque du VI^e s. av. n. è. Découverte en 1971 au large de la presqu'île de Saint-Tropez, l'épave avait fait l'objet de plusieurs discussions. L'article de Patrice Pomey a déclenché pour ce type de construction navale un intérêt qui dure encore et assis sa réputation de particulièrement expert en ce domaine. Il alla jusqu'en Inde étudier les derniers chantiers traditionnels de construction de bateaux cousus. Mais ses recherches culmineront avec la fouille dans l'été 1993 de deux bateaux entièrement ou partiellement cousus, datant du VI^e s. av. n. è., trouvés dans le chantier du port de Marseille que dirigeait Antoinette Hesnard.

Ils avaient été en leur temps abandonnés par vétusté au bord du rivage. Après l'exécution de relevés précis, ils ont été enlevés et leur anatomie minutieusement disséquée. Ainsi furent établies des bases pour comprendre les principes, les méthodes et les techniques mis en œuvre par les charpentiers navals massaliètes pour construire des bateaux cousus. Pour *Jules Verne 9*, le plus petit, intégralement cousu, comme pour le plus grand, *Jules Verne 7*, assemblé par tenons chevillés dans des mortaises mais avec des coutures résiduelles, des maquettes proposant une restitution de l'ensemble de la coque et du gréement furent réalisées. Les deux navires sont maintenant exposés au musée d'Histoire de Marseille.

Quinze ans plus tard, Marseille fut retenue pour être en 2013 « Capitale européenne de la culture ». Patrice Pomey saisit l'occasion pour proposer un audacieux et unique projet d'archéologie expérimentale : construire une réplique navigante de *Jules Verne 9*, en

utilisant rigoureusement les mêmes techniques et les mêmes outils que les charpentiers navals du VI^e s. av. n. è. Le projet fut accepté après bien des démarches. Le chantier dura dix mois. Placé sous la coordination quotidienne de Pierre Poveda, ingénieur au CNRS, il impliqua quatre charpentiers navals assistés de quatre apprentis et de nombreux bénévoles qui passèrent cinq kilomètres de fil de lin dans près de dix mille cavités.

Comme on l'imagine, ce projet a mis à rude épreuve la détermination de Patrice Pomey. Au cours des cinq années écoulées depuis son élaboration, les obstacles et les craintes ne manquèrent pas. Il les surmonta tous, grâce à sa persévérance, à son aptitude à diriger des équipes, à faire confiance aux plus jeunes et à dépasser toute sorte de difficultés avec un inaltérable optimisme.

Le bateau, baptisé *Gyptis*, fut mis à l'eau pour ses essais à la mer en novembre 2013. Il a depuis navigué tous les étés le long des côtes des Bouches-du-Rhône et du Var, apportant une riche moisson d'enseignements sur les capacités nautiques et manœuvrières d'un petit bateau grec du VI^e s. av. n. è., propulsé à la fois à la voile et à la rame, sur la bonne façon d'utiliser les rames gouvernails, sur sa vitesse – 2,5 nœuds réguliers avec six rameurs, jusqu'à 6 nœuds sous voile –, et en revanche sur sa capacité restreinte à remonter au vent. Il continuera à naviguer et à nous instruire.

Patrice Pomey a toujours été un homme de terrain, de réalisations concrètes et d'attention rigoureuse au moindre détail. Encore en 2011, à l'issue d'un séjour de deux ans au Centre d'études alexandrines, il s'est démis l'épaule en fouillant de ses mains les vestiges carbonisés des bateaux démontés du Moyen Empire égyptien retrouvés dans les galeries d'Ayn Soukhna sur la mer Rouge. Mais il est aussi l'auteur de grands panoramas et de grandes synthèses. *Archeologia subacquea*, publié en 1981 avec P. A. Gianfrotta dans deux versions italienne et française, a offert une présentation complète de tous les aspects de l'activité archéologique sous-marine, et reste malgré le temps riche d'informations. Publié avec Éric Rieth en 2005, *L'archéologie navale* constitue une introduction générale à ce qui peut désormais être considéré comme une discipline à part entière. On y trouve, condensée en quelques pages, une histoire de l'architecture navale antique sur plus de trois millénaires, du principe d'une construction sur bordé aux premiers témoignages, vers la fin du V^e s. de n. è., d'une construction sur membrure, en passant par la concurrence et la confluence des assemblages par tenons et mortaises de tradition phénicienne avec les assemblages cousus de tradition égéenne et sans oublier les spécificités régionales, comme la persistance des bateaux cousus dans le nord de l'Adriatique. Une traduction anglaise de ce livre paraîtra bientôt.

Si profondément engagé qu'il fût dans sa spécialité, Patrice Pomey est loin de s'y être borné. D'abord parce qu'à l'École française de Rome, tout en étudiant les représentations de navires antiques trouvées à Ostie, il a été embrigadé dans l'équipe chargée d'étudier les vestiges conservés dans le sous-sol du palais Farnèse, puis dans celle des fouilles de Bolsena. Avec ses camarades, il a mené ces travaux jusqu'à leur publication : un long article collectif sur les sondages du palais Farnèse, paru en 1977 dans les *MEFRA*, qui comporte entre autres une étude de la fameuse mosaïque « des voltigeurs » ; un ouvrage écrit en collaboration avec Michel Humbert et l'architecte Gilbert Hallier, publié en 1982, *Bolsena, VI. Les abords du forum*.

Ensuite parce qu'il a souvent été appelé à siéger dans des comités ou commissions couvrant de larges horizons. Citons sa participation de 1990 à 1993 au conseil scientifique de l'École nationale du Patrimoine. Il s'est beaucoup investi dans l'élaboration des lois protégeant le patrimoine culturel subaquatique, comme membre du comité d'experts auprès du Conseil de l'Europe en 1984 et 1985, comme commissaire du gouvernement pour la loi du 1^{er} décembre 1989 sur les biens culturels maritimes, et encore comme expert auprès des

Nations unies pour mettre sur pied un *Plan d'action pour la Méditerranée* en 1993, puis les deux années suivantes auprès de la Commission de l'Union européenne pour le patrimoine culturel subaquatique. En dernier lieu et surtout, il a exercé pendant quinze ans de lourdes responsabilités scientifiques et administratives : directeur des Recherches archéologiques sous-marines de 1984 à 1991 et directeur du centre Camille-Jullian de 2000 à 2007.

Dans toutes ses fonctions, Patrice Pomey a toujours donné la priorité aux projets les plus aptes à produire des résultats scientifiques et au travail d'équipe. Il a su s'entourer de collaborateurs avec qui il a partagé ses plus belles découvertes et ses réalisations les plus marquantes. Comme directeur des Recherches sous-marines, il a lancé avec le dendrochronologue du CNRS Frédéric Guibal un programme décennal d'étude des bois des épaves. Trente d'entre elles ont pu être échantillonnées, constituant ainsi une des bases dendrochronologiques les plus importantes de Méditerranée. Au centre Camille-Jullian, il a créé un bureau d'Archéologie navale et, en attirant des chercheurs et en formant les jeunes, il a assuré l'avenir de sa discipline.

Pétri d'une culture scientifique, artistique et historique profonde, il était de ceux qui savent tout dans de nombreux domaines, mais il ne le montrait jamais, sauf si l'occasion se présentait de fournir à quelqu'un l'information qui lui faisait défaut. Toujours disponible pour aider, participer, partager, contribuer, il exerçait son rayonnement, qui était grand, en évitant de se mettre en avant. On mesurait progressivement combien on pouvait en être imprégné. Bienveillant et indulgent, il préférait suggérer plutôt qu'imposer et voir les qualités des autres plutôt que leurs défauts. De sa voix gaie, qui ne s'élevait jamais, et qu'il a gardée jusqu'au bout, il offrait aux questions qu'on lui posait des réponses toujours précises, réfléchies et fondées. Sa science et son amitié ont éclairé la vie de tous ceux qui ont eu la chance de lui être proches.

Giulia Boetto,

CNRS, Aix Marseille Université, Centre Camille Jullian

MMSH, 5 rue du Château-de-l'Horloge - CS90142

13097 Aix-en-Provence cedex 2

e-mail : giulia.boetto@univ-amu.fr

André Tchernia,

EHSS, CNRS, Aix Marseille Univ, Centre Camille Jullian

MMSH, 5 rue du Château-de-l'Horloge - CS90142

13097 Aix-en-Provence cedex 2

e-mail : andre.tchernia@orange.fr