



HAL
open science

Section de coque de la Madrague de Giens

Pierre Poveda

► **To cite this version:**

Pierre Poveda. Section de coque de la Madrague de Giens. Sabrina Marlier; Michel L'Hour; Alain Charron; David Djaoui. Trésors du fond des mers. Un patrimoine archéologique en danger [: catalogue de l'exposition, musée départemental Arles antique, 22 octobre 2022-20 février 2023], Musée départemental Arles antique, pp.63, 2022, 978-2-35404-103-8. halshs-04015919

HAL Id: halshs-04015919

<https://shs.hal.science/halshs-04015919>

Submitted on 23 Mar 2023

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.

SECTION DE COQUE DE LA MADRAGUE DE GIENS

Bois (orme, sapin, chêne, frêne, noyer), métal (plomb, fer)

H. 105 cm ; L. 124 cm ; larg. 100 cm

Milieu du I^{er} siècle av. J.-C.

Lieu de fabrication : Italie ?

Épave de la Madrague de Giens (Var), profondeur 20 m

Fouille André Tchernia, Patrice Pomey, Antoinette Hesnard ; IAM, Université de Provence-CNRS (1975)

Musée d'Histoire de Marseille, dépôt du Drassm

Inv. Drassm 29671

En 1975, l'équipe en charge de l'étude de cette grande épave de navire de commerce romain a décidé de prélever un fragment d'environ 1 mètre sur 1 mètre du fond de la coque (Tchernia, Pomey, Hesnard 1978). Par ce biais, Patrice Pomey espérait augmenter leur compréhension des procédés mis en œuvre dans la construction du navire. La tâche, qui devait être menée à bien par 20 mètres de profondeur, se révéla particulièrement complexe (il fallut d'abord creuser un tunnel sous la coque) et la découpe, effectuée manuellement avec une simple scie égoïne, nécessita plusieurs journées de plongée. Les archéologues parvinrent finalement à séparer le prélèvement du reste de l'épave et c'est un échantillon fort riche en informations qui a été ramené à la surface. Celui-ci est constitué notamment d'une partie de la quille (orme), mais aussi du bordé intérieur (orme), d'une partie du bordé de doublage (sapin) et de six fragments de la charpente transversale (orme et noyer), autrement appelé membrure (cf. fig. 4, p. 58).

La remontée de cette section de coque a permis d'effectuer des observations difficilement réalisables sous l'eau, comme par exemple celle des petits clous d'assemblage du doublage extérieur en plomb dont on perçoit encore les traces sur la face inférieure du bordé. Le prélèvement a permis aussi d'effectuer des mesures de



datation impossibles à réaliser sous l'eau, chaque cerne des pièces de bois pouvant faire l'objet d'une observation microscopique destinée à déterminer précisément la date d'abattage de l'arbre et donc la période historique de navigation du bateau. Enfin, un tel prélèvement, lorsqu'il s'accompagne d'un traitement adéquat de préservation, permet de présenter au public une pièce exceptionnelle mais difficile d'accès dans sa position d'origine.

Pierre Poveda