



LA NOUVELLE BOISSON FAIT LE BUZZ

"Chibre bleu", pur élixir marseillais P.11

LOCATIONS SAISONNIÈRES

L'interdiction de louer à Nice peut-elle s'étendre? P.1

La Provence

N° 8639

Marseille

Dimanche 7 février 2021



NOTRE DOSSIER

Les musées brûlent de rouvrir et imaginent l'été

P.2 & 3



/PHOTO CYRIL HIELY

MARSEILLE RELIGION

Une messe pour les marins du monde P.6



/PHOTO FRANCK PENNANT

SOCIÉTÉ COVID-19

Des vacances d'hiver sur le fil du rasoir P.111

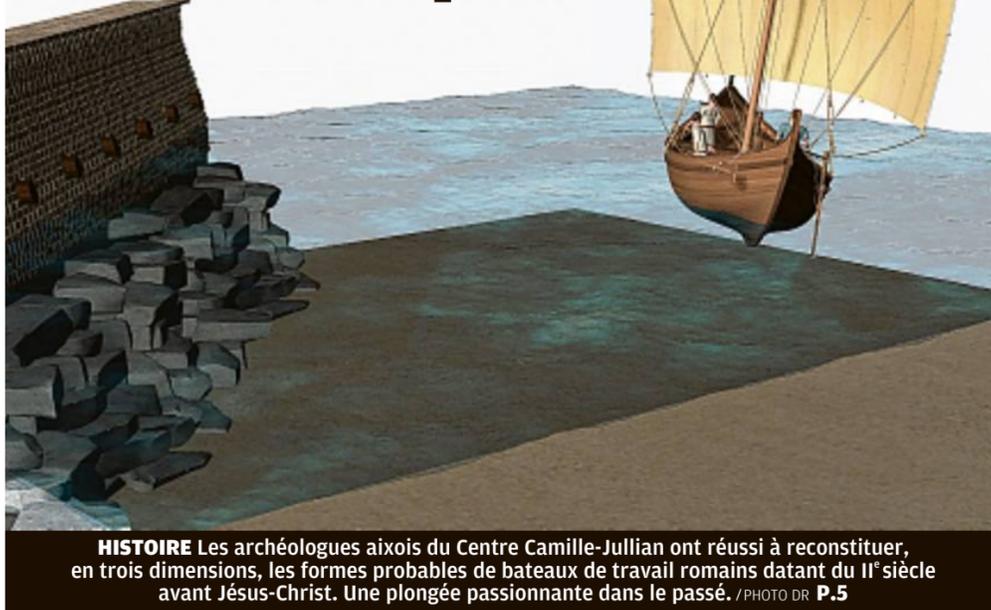
DERNIÈRE PAGE À ARLES

Le violoniste de Louise Attaque se dévoile

RUGBY SIX NATIONS

Les Bleus surclassent l'Italie... 50 à 10 P.26 & 27

Ils ont fait revivre une flotte antique



HISTOIRE Les archéologues aixois du Centre Camille-Jullian ont réussi à reconstituer, en trois dimensions, les formes probables de bateaux de travail romains datant du II^e siècle avant Jésus-Christ. Une plongée passionnante dans le passé. /PHOTO DR P.5

L'ÉDITO

De la dopamine!

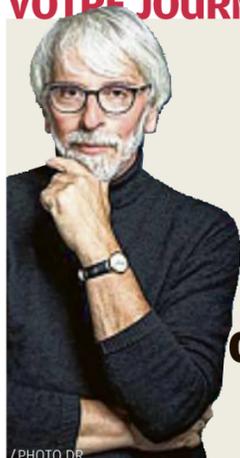
Par Gwenola GABELLEC

Témoins du génie de leurs auteurs, de la folie de la création, les œuvres d'art titillent notre cerveau, nous emmènent au-delà de nous-mêmes, déclenchent une déferlante de sentiments. Mais en ce moment, c'est l'encéphalogramme plat...

Les musées fermés, plus aucun choc esthétique n'y agite nos neurotransmetteurs, n'y envoie de la dopamine. Depuis la fin du mois d'octobre, il y a toujours de la frénésie derrière ces portes closes pour imaginer la suite alors que les institutions rivalisent obstinément de plans B., C. et même D. Mais les moments d'empathie esthétique manquent cruellement. Plus rien que des expositions fantômes où toiles et sculptures patientent dans le silence et l'oubli. Ou de pâles et sans âme excursions virtuelles. Seules les galeries font le plein de visiteurs.

Si comme l'écrit J.M.G. Le Clézio, "un jour on saura peut-être qu'il n'y avait pas d'art, mais seulement de la médecine", quel sera l'impact de ces carences du beau, de ces pénuries de fréquentation de chefs-d'œuvre, de ce défaut d'imaginaire? Pour retrouver ce vertige et ce souffle, les musées frondeurs appellent à la réouverture, les pétitions se multiplient, espérant suivre l'exemple de l'Italie ou de l'Espagne. Et continuent de rêver à un été vibrant, coloré et plein de fantaisie pour caresser nos pupilles et enjoliver notre humeur.

VOTRE JOURNAL DU DIMANCHE



ENTRETIEN

Philippe Delerm et les belles choses de la vie P.18

LIVRES

Éloge de la fraise Tagada et de mille autres douceurs... P.18



CULTURE

Astor Piazzolla revisité par le Duo Intermezzo P.33

ÉVASION



Redécouvrez le charme fou des Alpilles P.35

/PHOTO ARCHIVES LA PROVENCE





De gauche à droite : la barque de pêche "navis vivaria" dont on aperçoit, au centre, le vivier en poste fixe utilisé pour le transport de poissons vivants; l'élégant petit voilier "Fiumicino 4" propulsé par une voile carrée; la "navis caudicaria" chargée de sacs de blé, représentée en train d'être tractée à bras d'hommes depuis le chemin de halage, le long du Tibre.

/ DOCUMENTS CCJ/IPSO FACTO

Une flotte antique refait surface

Des experts provençaux ont réussi à reconstituer les formes probables de bateaux romains datant du II^e siècle avant J.-C.

C'est à une expédition passionnante, au cœur de la Rome antique, que nous convient les archéologues aixois du Centre Camille-Jullian grâce à leur étonnante restitution, en trois dimensions, d'une série de bateaux de travail vieux de vingt siècles.

Cinq épaves désarticulées et difficilement identifiables avaient, en effet, été découvertes, il y a plusieurs dizaines d'années, dans la région de Fiumicino, en Italie, où se trouvait le port de la Rome antique, aujourd'hui enterré près de l'aéroport international de la capitale transalpine. Entrepris dans un petit musée (le Museo delle Navi de Fiumicino), elles n'attiraient plus guère l'attention jusqu'à ce qu'une équipe de scientifiques français et italiens ne décident de s'y intéresser de plus près, mettant à profit l'évolution considérable des techniques d'investigation. À commencer par la technologie 3D que maîtrisent parfaitement le Centre Camille-Jullian (CNRS, Aix-Marseille Université, CCJ-UMR7299) et la société marseillaise Ipso Facto (*lire ci-dessous*).

Répondant à une demande du Parc archéologique de l'Ostie antique, Giulia Boetto qui fut l'élève de Patrice Pomey dont elle poursuit les travaux au sein du CCJ, assistée de Pierre Poveda

et en collaboration avec Daniela Peloso (Ipso Facto), s'est alors lancée dans l'étude hyper-détaillée des vestiges, profitant du fait que le musée était fermé au public depuis près de quinze ans. Grâce aux relevés photogrammétriques effectués sur place, puis analysés à Aix et Marseille, et en s'appuyant sur d'autres épaves connues, des écrits et l'iconographie navale de l'époque, les archéologues ont pu déterminer les formes et la fonction les plus probables des cinq bateaux, permettant de nouvelles avancées dans la connaissance de la construction navale méditerranéenne entre la pleine époque impériale et le début de l'Antiquité tardive.

La flottille est, en effet, constituée d'une petite barque de pêche dont la particularité est de disposer d'un vivier en poste fixe pouvant contenir de l'eau en vue de conserver les prises vivantes. Une autre petite barque, longue d'une dizaine de mètres et équipée d'une voile carrée, servait au transport local de

marchandises et de passagers. Quant aux trois plus gros bateaux, il s'agit de *naves caudicariae*, des allèges qui étaient utilisées dans l'embouchure du Tibre et son port gigantesque pour aller décharger les gros-porteurs chargés de blé et d'autres approvisionnements. Elles remontaient ensuite le fleuve, halées à bras d'hommes jusqu'à Rome où leurs marchandises étaient stockées dans de vastes entrepôts.

"Ces bateaux effectuaient des norias quotidiennes pour subvenir aux immenses besoins d'une ville d'un

million d'habitants qui avait la nécessité de nourrir sa plèbe afin de prévenir les révoltes", souligne Giulia Boetto.

En reconstituant les formes de ces allèges, l'archéologue a par ailleurs découvert que les trois unités qui mesurent respectivement 14 mètres pour un déplacement de 30 tonnes à pleine charge, 17 mètres pour 50 tonnes et 19 mètres pour 70 tonnes, sont issues d'une même coque dont la partie centrale a été modifiée par les charpentiers romains pour en augmenter la capacité. Mais la précision de ces restitutions 3D ouvre surtout de nouveaux champs de recherches, au moins aussi passionnants, comme l'explique Giulia Boetto.

"Les centaines de pièces constitutives de chaque bateau ayant pu être modé-

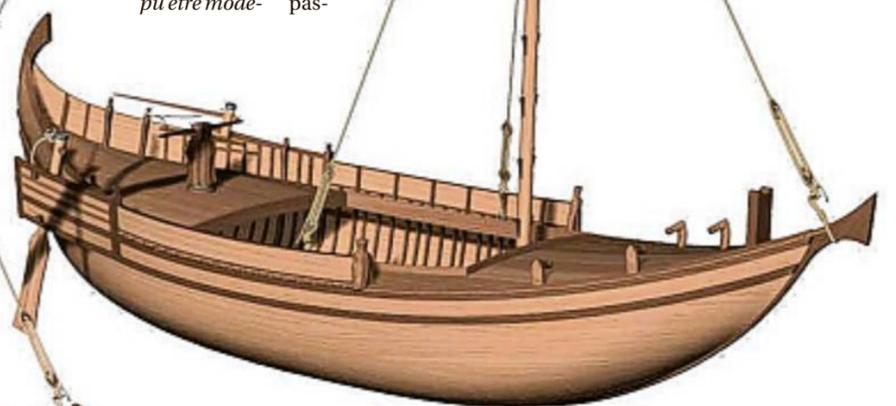
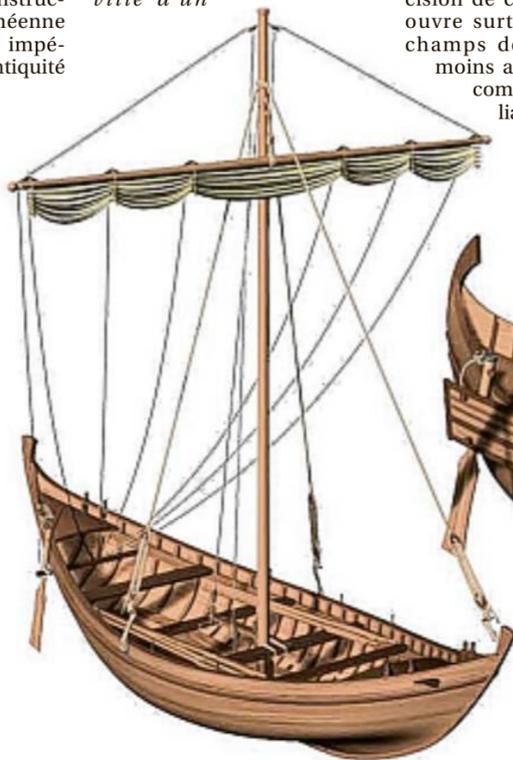
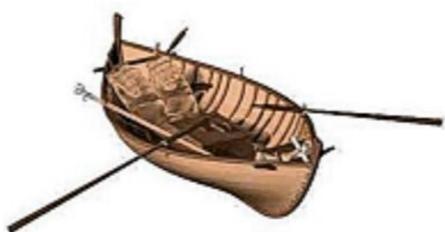
lisées une à une, nous allons pouvoir réaliser des calculs très précis de masse, de déplacement, de port en lourd ou encore de tirant d'eau, et donc mieux comprendre non seulement la conception de ces navires mais également la façon dont ils étaient menés par leurs équipages."

Un travail qui redonne également tout son intérêt au petit Museo delle Navi, lequel devrait rouvrir ses portes en 2022, constituant du même coup une pas-

serelle vers un grand événement franco-italien programmé pour le printemps 2022.

Dans le cadre d'un programme de la fondation A*Mix de l'université d'Aix-Marseille, une exposition croisée sur le port antique de Fos, qui constituait la porte d'entrée pour la Gaule des marchandises méditerranéennes, et le port antique de Rome (Ostie-Portus), sera, en effet, présentée l'an prochain au public, simultanément au musée départemental Arles antique et au musée de Fiumicino.

Philippe GALLINI



Une noria maritime pour subvenir aux besoins d'une ville d'un million d'âmes.



L'ingénieur de recherche, Pierre Poveda, et l'archéologue Giulia Boetto, près de l'une des machines qui ont permis ce passionnant travail de reconstitution, au sein du Centre Camille-Jullian. / PHOTO LOÏC DAMELET

ARCHÉOLOGIE NAVALE

Les experts marseillais d'Ipso Facto naviguent dans les nuages de points

Partenaire du Centre Camille-Jullian sur ce projet de reconstruction numérique de vestiges historiques, la coopérative d'archéologues sous-marins et subaquatiques marseillaise Ipso Facto a joué un rôle déterminant dans le processus de restitution 3D des bateaux du port de Rome. Sous la direction de l'archéologue Daniela Peloso, le pôle 3D d'Ipso Facto a pu, en effet, réaliser une restitution en trois dimensions de chacune des épaves, à partir des données recueillies sur le terrain. Pour cela, les restes des navires ont été passés au crible, en Italie, à l'aide d'un scanner 3D, ce qui a permis de collecter des "nuages" de points informatiques, aussitôt expédiés à Marseille pour y être exploités.

Comme l'explique Daniela Peloso, "le plus difficile n'a pas été de transformer ce nombre impressionnant de points, en un dessin en trois dimensions, mais de réaliser la meilleure étude d'architecture navale afin que le rendu final soit aussi proche que possible du bateau d'origine". Et de rappeler que durant leur naufrage, puis tout au long de leur

enfouissement progressif dans le sous-sol, les bateaux ont subi d'innombrables déformations; leur structure en bois étant soumise, au fil des siècles, à des forces de compression qui ont considérablement modifié leur aspect. Ce phénomène risquait dès lors d'induire les chercheurs en erreur et de susciter des interprétations erronées. Trois mois leur auront été nécessaires pour parvenir à "lire" les épaves en exploitant le moindre de leurs indices et en les comparant avec des modèles connus grâce aux documents historiques, et imaginer ainsi leur forme la plus vraisemblable.

Une rigueur dont sont d'ailleurs coutumières les équipes d'Ipso Facto. Le bureau d'études a notamment été sollicité par le passé pour la sortie d'eau du chaland exposé au musée d'Arles ou encore les travaux d'archéologie sous-marine préparatoires à l'installation de futurs parcs éoliens, notamment en Manche.

www.ipsofacto.coop