

Une nouvelle fouille du port de Marseille, place Jules-Verne

Madame Antoinette Hesnard

Citer ce document / Cite this document :

Hesnard Antoinette. Une nouvelle fouille du port de Marseille, place Jules-Verne. In: Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 138^e année, N. 1, 1994. pp. 195-217;

doi : <https://doi.org/10.3406/crai.1994.15344>

https://www.persee.fr/doc/crai_0065-0536_1994_num_138_1_15344

Fichier pdf généré le 21/05/2018

COMMUNICATION

UNE NOUVELLE FOUILLE DU PORT DE MARSEILLE, PLACE JULES-VERNE¹,
PAR M^{me} ANTOINETTE HESNARD*

Le 26 avril 1968, MM. Maurice Euzennat et F. Salviat venaient rendre compte ici-même de la première fouille archéologique du port de Marseille, entreprise en urgence, sous la pression d'une très importante opération immobilière². Le 15 octobre 1976, M. Maurice Euzennat était revenu présenter dans ces lieux un résumé rapide de plus de huit ans de fouilles de La Bourse³, au moment où une partie du terrain était déjà détruit et où l'on s'apprêtait à transformer la partie sauvée et classée en « Jardin des Vestiges ». Cette fouille fut doublement mémorable, parce qu'elle faisait surgir port et muraille de cette cité historiquement célèbre, mais archéologiquement très peu connue, et parce qu'elle a constitué la première fouille urbaine de grande ampleur en France. Les fouilles à l'intérieur de Marseille n'ont plus cessé depuis ce chantier ; la topographie de la cité antique s'est alors précisée⁴, mais le hasard des fouilles de sauvetage a voulu que, depuis la fouille de La Bourse, la zone portuaire n'ait plus jamais fait l'objet de nouvelles recherches⁵. Comme dans le cas de La Bourse, ce sont des projets de parkings souterrains en centre-ville qui ont obligé à fouiller simultanément deux terrains situés sur les rives est, la place Charles-de-Gaulle, et nord, la place Jules-Verne,

1. Ce chantier est une fouille d'archéologie préventive du Service régional de l'Archéologie dont la direction m'a été confiée. J'ai été assistée sur le terrain par M. Pasqualini (S.R.A.), et P. Pomey (Centre Camille-Jullian, C.N.R.S.) a bien voulu assurer l'étude et la dépose des épaves découvertes. Elle a reçu le support de la Ville de Marseille pour le financement des opérations de terrain et de restauration et celui du C.N.R.S., des Universités d'Aix-Marseille et du Service régional de l'Archéologie pour l'ensemble des études scientifiques. La fouille a été réalisée par des archéologues de l'AFAN. On trouvera la liste de tous les intervenants et participants au chantier dans Hesnard, 1993, p. 4. Que tous trouvent ici l'expression de ma gratitude.

* M. Georges Vallet, membre de l'Académie, m'avait invitée à présenter cette communication. Il ne l'aura pas entendue. Que ce texte soit l'expression de ma reconnaissance à son égard.

2. Euzennat, Salviat, 1968.

3. Euzennat, 1976.

4. On consultera Gantès, Moliner, 1990 et Bats, Bertucchi *et al.*, 1992 où sont rassemblés de nombreux articles qui présentent un point à jour des connaissances sur Marseille grecque ainsi que des bibliographies complètes.

5. A l'exception d'une fouille rapide au bassin de Carénage, situé sur la rive sud du Lacydon qui fait face à la ville antique (Gantès, Moliner, 1990, p. 61-62).

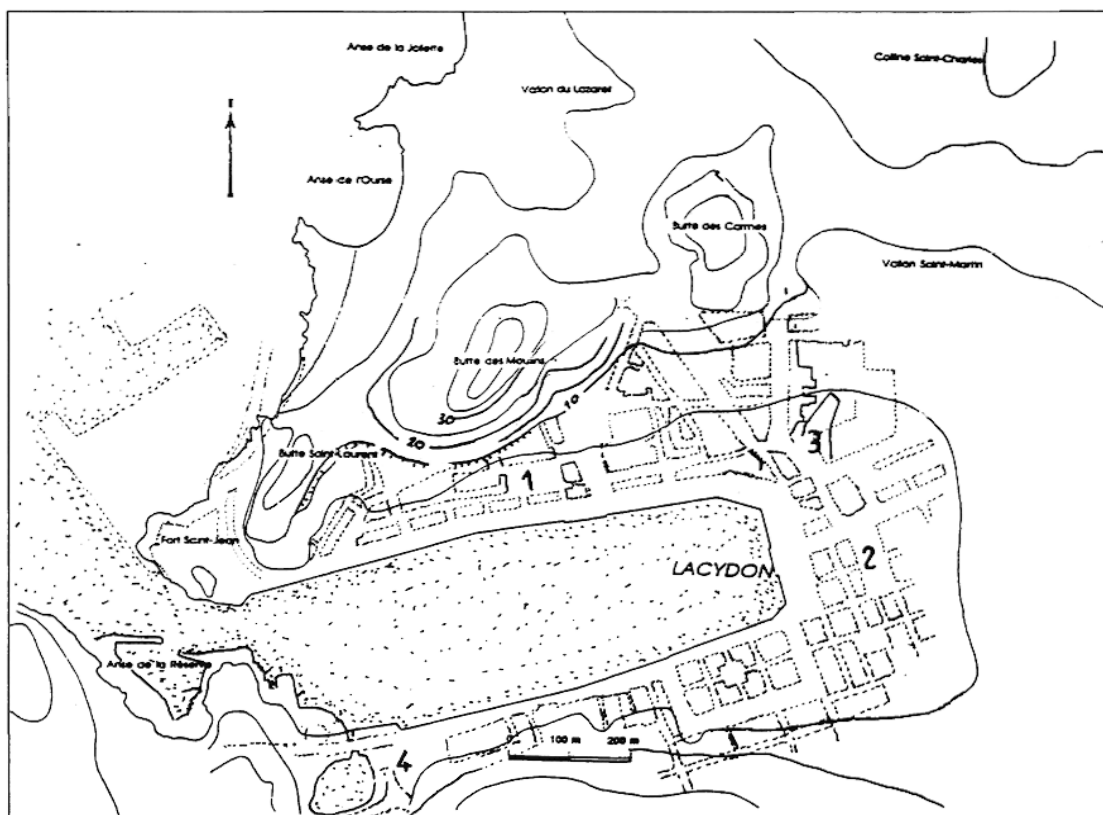


FIG. 1. — Fond de carte d'après Gantès, Moliner, 1990 et Morhange, 1994.
Localisation des fouilles autour du Lacydon ; 1. place Jules-Verne,
2. place Général-de-Gaule ; 3. la corne du port (fouilles de La Bourse) ; 4. bassin de Carénage.

du Lacydon (fig. 1). La fouille de la place Charles-de-Gaule a confirmé que, dans l'Antiquité, le fond de la calanque du Lacydon était marécageux⁶. On pouvait attendre de celle de la place Jules-Verne⁷ l'exhumation d'une nouvelle partie des ports antiques, au pied de la ville ancienne, à mi-chemin entre le fort Saint-Jean, à l'entrée de la calanque, et la corne du port fouillée à La Bourse.

Située au pied de la colline, à l'ouest de la mairie, entre celle-ci et le musée de site des « Docks romains », la place Jules-Verne, créée sur les décombres du quartier dynamité au début de l'année 1943 par les armées d'occupation, couvre l'emplacement de la rive sud

6. Cf. Bouiron, 1993, Bouiron, 1994 et Guéry, 1992.

7. Le terrain était notoirement une zone archéologique sensible. Une opération préliminaire de surveillance de la déviation des réseaux de voirie a eu lieu, de décembre 1991 à avril 1992 avec une équipe très réduite. La fouille a commencé le 18 août 1992, pour une durée de 12 mois, et a été prolongée jusque fin octobre 1993 pour terminer l'étude et la dépose des épaves grecques. La surface de la fouille est de 3 700 m², pour un volume archéologique de 28 000 m³.

de la ville, qui n'a jamais cessé d'être occupée depuis la fondation de Marseille par les colons phocéens (fig. 1 et 2). La fouille, prévue avant le début des travaux et intégrée dans le chantier du parking⁸, a atteint le sol géologique, et permet la reconstitution d'une séquence continue depuis la remontée de la mer.

Quatre mois après sa fermeture, je ne peux présenter que schématiquement l'histoire du rivage à laquelle nous avons abouti⁹, en commençant par la première couche de sédiment au-dessus du substrat géologique.

D'une manière générale, le rivage a subi au cours du temps deux mouvements simultanés et contradictoires¹⁰ : la progradation de la terre sous la pression de la ville, et la transgression marine, en décélération depuis le début de son observation au néolithique jusqu'au v^e siècle ap. J.-C. où le plan d'eau est très proche de son niveau actuel. Ce phénomène se traduit concrètement, au niveau de la fouille, par une situation stratigraphique complexe où la superposition en alternance de sédiments marins et terrestres rend malaisé la détermination du trait de côte à un moment donné. Cette difficulté spécifique à une fouille de littoral s'ajoute à la complexité d'un terrain urbain occupé et remanié en permanence depuis le vi^e siècle av. J.-C.

8. Les conditions ont bien changé entre la fouille de La Bourse et celle de Jules-Verne. La durée a été limitée à quatorze mois et demi pour la fouille d'un terrain de 3 700 m² (approximativement la moitié de la superficie de La Bourse) et une épaisseur moyenne de sédiments archéologiques de 8 m, soit près de 30 000 m³, et l'étude et la dépose de toutes les épaves (cf. ci-dessous, p. 203 et 210). En contrepartie de la rapidité, trop grande, à laquelle nous nous étions engagés, les moyens qui nous ont été accordés ont permis de travailler dans de bonnes conditions, à l'abri d'une paroi étanche ceinturant le terrain.

9. Ces résultats sont le fruit de toute l'équipe de terrain comme de ceux qui ont pris en charge une étude spécifique (cf. Hesnard, 1993, p. 4, pour la liste de tous les participants et spécialistes). Ils sont présentés ici au nom de tous. Le matériel est en cours d'étude ; les dates proposées sont susceptibles d'être modifiées et affinées par son étude.

10. L'étude du paléo-environnement a été menée par une équipe pluridisciplinaire représentant une douzaine de spécialités, de la biologie marine à la sédimentologie. M. Provansal et Ch. Morhange ont coordonné toutes les observations concernant la variation du niveau de la mer. Ch. Morhange a terminé son étude au même rythme que celui de cette fouille d'urgence et a soutenu en janvier 1994, moins de trois mois après la fermeture du chantier, une thèse de doctorat sur la mobilité des littoraux provençaux, où l'étude de la place Jules-Verne tient une place centrale (Morhange, 1994). Les informations données ici concernant le niveau du plan d'eau, la nature des sols, et, d'une manière générale, toutes les études géomorphologiques y sont exposées en détail (voir aussi Morhange, Hesnard, Arnaud, à paraître).

Les nombreux plans de Marseille antique restituent souvent le rivage nord du Lacydon (on en trouvera de nombreux exemples dans les volumes Gantès, Moliner, 1992 et Marseille grecque et la Gaule). Le choix des représentations est grand, aucun n'est argumenté. Douze mois de fouille au cours desquels l'une des plus grandes difficultés a été d'établir non pas la mais les lignes de rivage me poussent à la plus grande réserve concernant ces plans. Des restitutions partielles du Lacydon seront proposées dans la publication du site, après étude de toutes les données. Pour l'heure, j'utiliserai des fonds de plan modernes, où seules les données certaines seront reportées (celles de La Bourse, Guéry, 1992 et du bas de la rue de la République, Varoqueaux, 1968-1970).

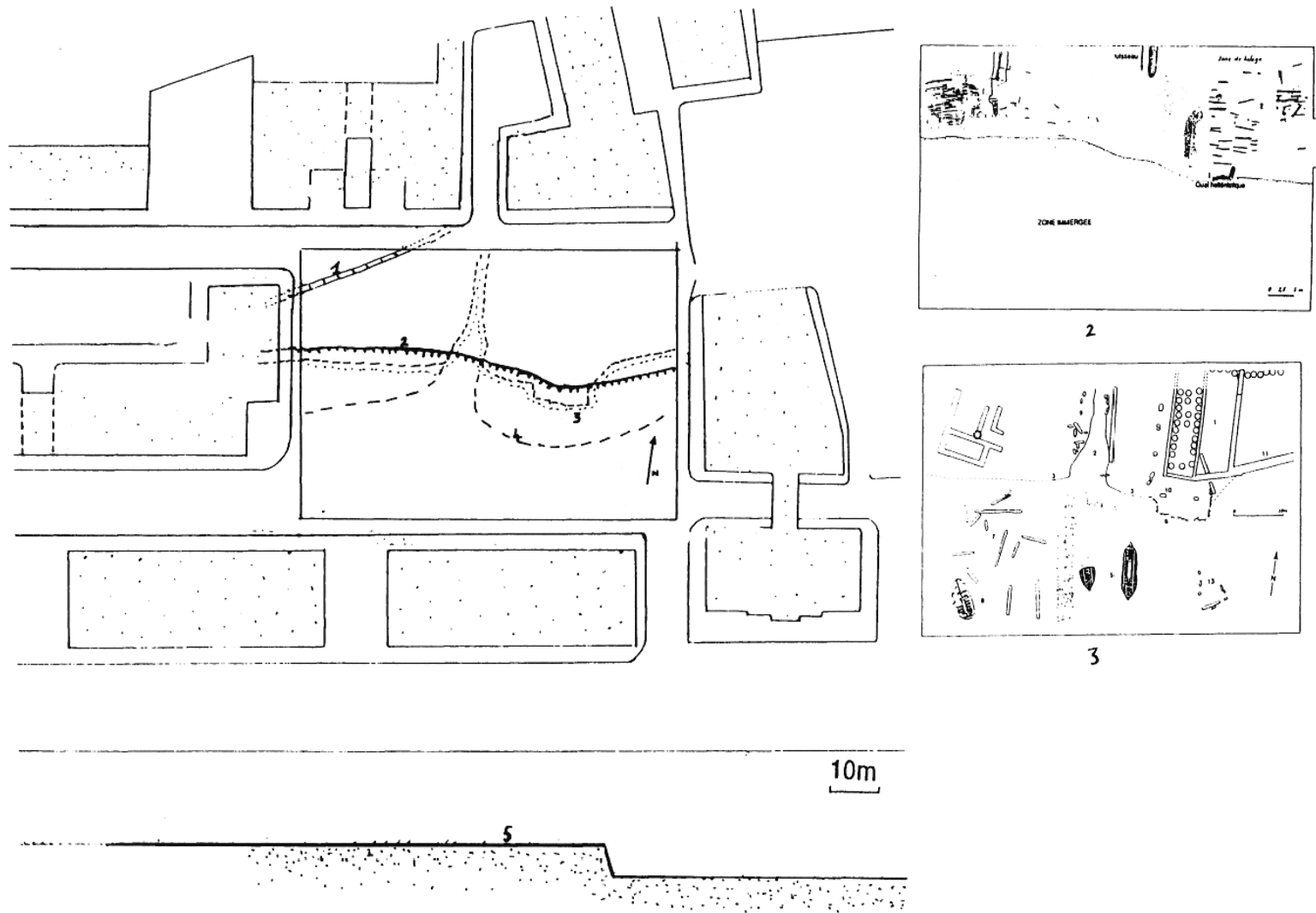


FIG. 2. — Évolution du trait de côte ; 1. quai du dernier quart du VI^e siècle av. J.-C. ; 2. talus de dragage romain ayant coupé les plages hellénistiques légèrement au nord de leur rivage réel ; 3. rivage et quais au I^{er} siècle ap. J.-C. ; 4. plages des III^e et IV^e siècles ap. J.-C. ; 5. quai actuel. En vignette à même échelle, époque hellénistique (2) et romaine (3).

Mais le calme du plan d'eau, évident actuellement et confirmé par tous les indices disponibles — paléo-écologiques et archéologiques —, associé au sédiment argileux très fin mais lourd et compact qui constitue les fonds marins dès la création de *Massalia*, a permis une accumulation très peu perturbée des couches¹¹. Dès lors, la stratigraphie marine est, sinon très fine, du moins fiable. De surcroît, le double mouvement décrit ci-dessus a progressivement scellé tous les niveaux marins sous les sols terrestres.

I. LA CALANQUE AU NÉOLITHIQUE ET À L'ÂGE DU BRONZE

La colline sur laquelle la ville grecque s'est installée est constituée de marnes argileuses ; son versant nord est en pente, avec une rupture forte au niveau de la place¹². Les sols accumulés sur ce substrat, antérieurs à la remontée de la mer, ont été lessivés par celle-ci sur toute l'étendue de la fouille. Nous avons pu établir que le rivage le plus ancien se trouve au nord de la place, orienté sud-ouest nord-est. A cette période, le terrain fouillé est un fond marin, constitué tout d'abord d'une couche de galets, originellement immergée sous faible profondeur, et remontant jusque vers -340 cm N.G.F. ; le plan d'eau correspondant est donc à restituer vers -240 cm N.G.F. En l'absence de tout matériel archéologique, la datation au radiocarbone (sur matière organique des vases) place cette première période vers 5930 B.P. (± 200)¹³. Au-dessus de ce lit de galets, on trouve un banc à faciès de maërl¹⁴ qui s'amincit en allant du large, au sud (1,50 m d'épaisseur) vers le rivage, au nord (0,70 m). La base de cette formation est datée de 4260 ± 150 B.P. ; elle culmine à $-2,44$ m N.G.F., en 3860 ± 130 B.P.

C'est de cette période que date la première trace directe de la présence humaine aux abords immédiats (sur le rivage à quelques mètres au nord du site).

11. Squelettes de thons restés en connexion anatomique, cordages lovés, céramiques fragiles (gobelets à paroi fine) restées empilées, telles qu'elles sont tombées à l'eau, bourse de cuir encore remplie de jetons de jeu, en sont autant d'indices.

12. La pente d'environ 9% en amont passe à 27% en aval (carte établie par le B.R.G.M.).

13. Les altitudes sont, sauf indication contraire, données en N.G.F. ; les datations au radiocarbone ont été effectuées au L.G.Q., Marseille. Toutes les données concernant l'environnement de la calanque sont exposées dans les travaux de Ch. Morhange et N. Weydert. La publication définitive développera et commentera les dates proposées.

14. Le maërl est une bioaccumulation d'algues calcaires caractéristique de la biocénose des fonds détritiques côtiers, qui demande des conditions très spécifiques pour se développer (Morhange, 1994, p. 143-149 ; détermination et étude de M. Bourcier, C.N.R.S., station marine d'Endoume, et M. Verlaque, Laboratoire de Biologie marine de Luminy).

Ce fond naturel est recouvert sur près de 2 000 m²¹⁵ par un immense amas coquillier essentiellement constitué d'huîtres, qui a fait mourir le maërl sous-jacent. Sa position stratigraphique, sous les sédiments d'époque grecque, nous a immédiatement suggéré qu'il pouvait s'agir d'un amas anthropique néolithique ou protohistorique¹⁶. Aucun outillage lithique ni aucune céramique n'ont été retrouvés, malgré des tamisages répétés. La question de la nature anthropique ou non de cet amas de plus d'un million de coquilles restait donc posée. Les observations effectuées en cours de fouille et l'étude malacologique ont fourni une réponse certaine : il ne s'agit pas d'une thanatocœnose, mais d'un amas technique d'huîtres, qui ne peuvent pas pousser dans ce milieu. Les huîtres, cueillies sur une autre côte (qui peut être très proche), ont été consommées sur le rivage, et rejetées dans l'eau ; les mouvements d'eau (chasse due au ruisseau à régime torrentiel qui débouchait dans la calanque, courants marins) ont progressivement étalé le dépôt. Le dépôt se met en place au Bronze moyen II (vers 1390 ± 140 B.P. non calibré), et cesse de fonctionner au Bronze final II (1050 ± 130 B.P. non calibré). Le plan d'eau se positionne alors vers -1,80 m.

La colline même où s'établit ensuite la ville grecque était déjà fréquentée à l'Âge du bronze. L'absence totale d'outils, de céramiques et de déchets autres que les coquilles vidées empêche d'interpréter cet amas comme le dépotoir d'un habitat situé sur le rivage à proximité immédiate : il est difficile de décider, à partir des seules données de la fouille, s'il s'agit d'installations saisonnières liées à la récolte des huîtres ou d'une installation permanente.

II. LES PORTS DE LA CITÉ GRECQUE, DU VI^e SIÈCLE AV. J.-C. À LA PRISE DE MARSEILLE PAR CÉSAR¹⁷

Les trois premiers quarts du VI^e siècle (fig. 2, 3 et 4)

Après un hiatus apparent, inexpliqué actuellement, entre l'Âge du bronze final et l'arrivée des Grecs, les sédiments marins enregistrent la présence de ces derniers, non seulement par l'abondance à proximité de céramiques, amphores et matériel archéologique de toute sorte,

15. Il était plus étendu à l'origine, mais le dragage des fonds opéré au début du I^{er} siècle ap. J.-C. (cf. ci-dessous, p. 207) en a retiré une partie.

16. De tels amas coquilliers ont déjà été signalés sur le littoral marseillais, et la présence d'huîtres avait été remarquée, sans être interprétée, dans les fouilles de la place Vivaux (donc immédiatement à l'ouest de la place Jules-Verne) réalisées en 1946 (mars 1947, Gouvenet, 1948). L'étude, dont j'anticipe ici une partie des résultats, est due, ainsi que le suivi scientifique de la fouille de l'amas, à N. Weydert. L'amas se poursuit donc le long du rivage vers l'entrée de la calanque.

17. Toutes les dates de ce chapitre précèdent le changement d'ère, sauf mention particulière. Pour les épaves, témoins des échanges, en baie de Marseille, cf. Hesnard, 1992.



FIG. 3. — Le quai archaïque dans l'angle nord-ouest du site (le nord est en bas de la photo) ; négatif du parement de quai et amphores tombées dans la tranchée au IV^e siècle av. J.-C. (cliché M. Derain).

mais par leur nature même différente de tous les fonds antérieurs. De cette couche jusqu'au colmatage complet du port à la fin de l'Antiquité, le sédiment du port sera uniformément constitué d'argile très fine, d'origine détritique qui constitue une preuve indirecte de la construction de la colline argileuse qui domine le plan d'eau et de la présence humaine qui modifie radicalement le système naturel antérieur. L'envasement de la rive est très rapide, dès le VI^e siècle.

Le rivage sur lequel s'installèrent les premiers colons phocéens se situe encore à une dizaine de mètres au nord de l'emprise de fouille, tout à fait au pied de la colline. Leur proximité dès le deuxième quart du VI^e siècle, et peut-être avant¹⁸, est néanmoins attestée par les céramiques et amphores des premières couches de vases argileuses.

18. L'étude du matériel est en cours ; la majorité des céramiques (ionienne, corinthienne, attique figurée...) et des amphores du premier niveau grec donne un faciès aux alentours de 575 av. J.-C., mais quelques pièces, dont une coupe indigène et des céramiques corinthiennes, peuvent être plus anciennes. J.-Ch. Sourisseau a mené la fouille des niveaux grecs, il étudie l'ensemble des amphores du VI^e au IV^e siècle ; M.-Cl. Delassalle étudie la céramique grecque à décors figurés qui fera l'objet de sa thèse de doctorat.



FIG. 4. — Les épaves archaïques en cours de fouille
(cliché Ph. Foliot, C.N.R.S., CCJ).

Le quai de la fin du VI^e siècle (fig. 3)

Le plus ancien niveau terrestre fouillé, gagné sur la mer par l'envasement très rapide au cours des trois premiers quarts du VI^e siècle, est un quai dont la surface est caladée et dont le mur de parement est constitué de blocs parallélépipédiques en grand appareil, d'une largeur de 1,20 m. Il est orienté sud-ouest nord-est et a été retrouvé dans l'angle nord-ouest du site. La fouille en a découvert une soixantaine de mètres carrés, sur une largeur maximale de 5 m et 20 mètres de long. Deux sondages préliminaires effectués en 1992 l'avaient reconnu jusqu'au pied de l'escalier menant rue Caisserie, 10 m plus au nord que sa partie fouillée. Des tranchées de voirie à l'ouest m'avaient fait supposer sa présence, confirmée ensuite par les sondages et la fouille. Ce quai s'étend sur une quinzaine de mètres de largeur au minimum, au nord-est et au sud-ouest de la partie fouillée. Il s'agit du premier aménagement portuaire archaïque découvert à

Marseille¹⁹. Du parement de quai, nous n'avons retrouvé et fouillé que l'empreinte des blocs spoliés au IV^e siècle av. J.-C., au moment du réaménagement de cette zone du port. La surface du quai a été entretenue et rechargée de galets jusqu'à la fin du V^e siècle. Le plan d'eau atteignait à cette période environ -1,20 m N.G.F.

L'activité était intense, attestée par la grande quantité de céramiques — de très belle qualité — et d'amphores tombées au fond du port. L'exportation du vin apparaît par le biais des amphores massaliètes dans le troisième quart du VI^e siècle, au moment où les importations étrusques et grecques diminuent²⁰.

Le port s'est très rapidement envasé, et nous avons retrouvé dans un sédiment très compact mais humide, faune et matières organiques diverses, bois, graines, macro-restes végétaux.

C'est dans les vases de la fin du VI^e siècle, à 50 m à l'est du quai, que les épaves de deux navires, extraordinairement bien conservées, ont été retrouvées (fig. 4). Ces deux navires constituent une découverte exceptionnelle, non seulement parce que les navires connus de cette période sont très rares et qu'ils sont probablement les mieux conservés de tous, mais parce qu'ils témoignent de la date et de la façon dont s'est effectuée une importante transformation des méthodes d'assemblage des pièces constitutives des coques : le passage d'assemblages par des liens à des assemblages par tenons et mortaises chevillées²¹. Leur abandon à plus de 20 m en avant du quai²², environ 25 ans après la construction de ce dernier, bâti lui-même sur l'envasement du tout premier rivage, montre la rapidité de la progradation du trait de côte, à mettre en relation avec l'activité édilitaire sur les collines dominant le port.

Le chantier naval du IV^e siècle (fig. 5)

A la fin du V^e siècle, l'envasement est tel que le quai n'est plus accessible. Cette partie du port change de destination, elle est transformée en chantier naval. Les blocs du quai sont arrachés, et, sur une plage très légèrement émergée, on creuse dans l'argile des bassins qui communiquent avec la mer au sud et reçoivent au nord les eaux

19. Rappelons que les aménagements portuaires de La Bourse sont romains ; le fond de l'anse ne semble pas véritablement aménagé à l'époque grecque (Guéry, 1992).

20. Comme on pouvait s'y attendre : cf. Gantès, 1992b. Ces données seront très précisément quantifiées dans la publication de la fouille.

21. L'étude — et la dépose des épaves — est assurée par P. Pomey, qui publiera rapidement un article préliminaire parallèle à celui-ci concernant toutes les épaves découvertes.

22. Qui se situe au nord de la surface de fouille, dans le prolongement du tronçon découvert plus à l'ouest.

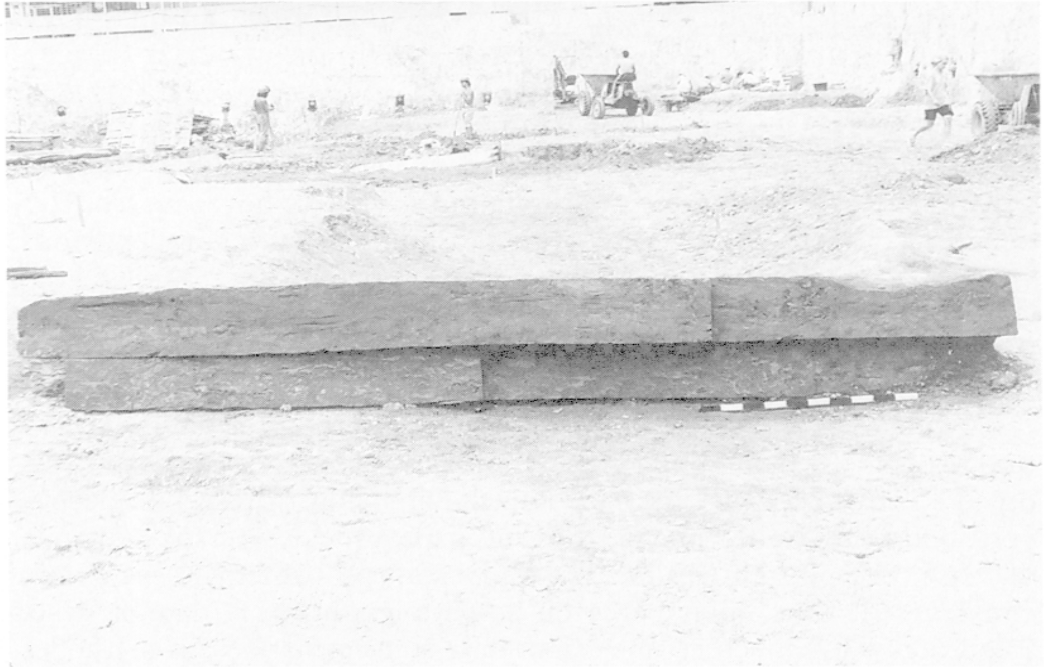


FIG. 5. — Poutres abandonnées en cours de débitage dans le chantier naval du IV^e siècle av. J.-C. (cliché M. Derain).

du ruisseau descendant de la colline. Ces bassins d'eau saumâtre servaient à faire tremper les bois de construction des navires. En témoignent les pièces qui y ont été abandonnées : membrures de navire taillées mais pas terminées, billes de bois en cours de débitage, ainsi que les traces liées à cette activité, sciure de bois, cordages, fragment de coque de navire découpé (probablement pour remplacer une partie de muraille défectueuse d'un navire)... Ce chantier occupe toute la longueur de la fouille, soit 75 m de long. Les zones commerciales du port se sont donc déplacées à cette époque.

Le remaniement de la côte à l'époque romaine a affecté la ligne de rivage à partir du IV^e siècle par un dragage qui a coupé les sédiments antérieurs. Du IV^e siècle av. J.-C. jusqu'au début du I^{er} siècle ap. J.-C., le rivage est plus difficile à établir. En tout cas, la plage a avancé vers le sud de près de 20 m en un peu plus d'un siècle. L'orientation du rivage s'établit approximativement est-ouest²³.

23. Cette orientation va se fixer, de toute manière, à l'époque hellénistique et subsiste encore aujourd'hui une centaine de mètres plus au sud.



FIG. 6. — Quelques rouleaux avec cordage des cales hellénistiques (cliché M. Derain).

Le port grec hellénistique :
les cales de hâlage des III^e et II^e siècles (fig. 2,2 et 6)

Ces bassins se sont comblés, et une nouvelle plage s'installa au-dessus d'eux. Le paysage est uniforme sur toute la longueur du site. La plage est aménagée en cales de hâlage pour les navires. Ces cales sont en bois : poutres fixées au sol, formant des cales perpendiculaires au rivage, rouleaux de bois mobiles, que nous avons retrouvés encore entourés de leurs cordages (fig. 6). Les bois portent des traces d'usure, les poutres fixes celles des quilles des navires, les mobiles celles des cordages. Ce dispositif semble sans comparaison archéologique²⁴.

24. Cf. Blackmann, 1993, pour le recensement des hangars à navires. L'utilisation de rouleaux de bois n'a jamais été attestée archéologiquement, alors qu'elle l'est abondamment dans les installations traditionnelles méditerranéennes. H. Hurst suppose que le dispositif des rampes du port de Carthage comprenait des poutres de bois (Hurst, 1993, p. 44-45, photo de la rampe n° 16).

Le fonctionnement de ces cales qui ne sont pas toutes identiques demandera une étude ethno-archéologique pour proposer des hypothèses de fonctionnement. Néanmoins, la fonction générale de cet ensemble est claire : ces dispositifs servaient à sortir les navires de l'eau, et, pour certains d'entre eux, constituaient un emplacement pour la construction ou la réparation navale. Une cale est particulièrement aisée à interpréter : on voit un « chemin de poutres » menant du rivage à une cale creusée dans le sable, avec des tins centraux pour supporter la quille et les cales d'épontilles encore en place. La longueur totale de cet ensemble n'est pas connue, la paroi nord du chantier coupant la fosse, conservée sur 7 m de long.

Il serait bien sûr très tentant d'identifier cet aménagement avec les *navalia* qui ont fourni à l'armée de César les *phalangae* ayant servi à approcher une tour de la muraille pendant le siège de Marseille en 49²⁵. Rien ne répond mieux à ces rouleaux que les dispositifs fouillés, mais cette partie du port n'est pas proche de la zone de siège. Ou bien encore il faut supposer que la ville était ceinturée d'une muraille au-dessus de cette rive du Lacydon, ce qui est possible mais reste sans aucun témoignage actuellement, et que l'armée romaine tenait tout le rivage²⁶. Par ailleurs, au moment du siège, ces cales étaient, semble-t-il, comblées et recouvertes par des bâtiments²⁷. Mais on peut penser que les rouleaux ont été pris sur des cales du même type. Je resterai prudente quant à l'interprétation de ces cales comme des *navalia* ou *Νεορία* : aucune trace de couverture n'a été repérée ou interprétée comme telle. Sous réserve d'une étude plus poussée des structures, il me semble que ces cales étaient découvertes. S'il y avait des hangars à navires (de guerre), ces cales constituaient les chemins de hâlage qui y menaient, et il faut les restituer plus au nord, à l'extérieur de l'enceinte de fouille. Je ne suis pas certaine qu'il y ait eu la place suffisante avant la forte pente de la colline pour placer ces hangars²⁸. Il peut s'agir de cales sèches pour l'entretien, la réparation des navires de pêche ou de commerce. Il est vrai que l'absence de toute céramique, de tout déchet de chantier (copeaux, bois en cours de travail, accastillage, cordages autres que ceux servant à manœuvrer les rouleaux), plaide en faveur d'une zone militaire, telle que notre œil moderne se la figure ! Les cales sont coupées par la paroi nord, leur longueur conservée est de 25 m,

25. César, B.C., II, 10.

26. Sur ces problèmes de topographie du siège, cf. Euzennat, Salviat, Veyne, 1968-1970.

27. Le matériel de ces niveaux est encore à étudier. Les niveaux hellénistiques sont les seuls à posséder un matériel réduit en nombre et de surcroît, en mauvais état. Leur datation précise demandera une attention particulière, d'autant qu'il s'agit d'une période où les dates fournies par le matériel archéologique ne sont pas très précises.

28. On trouvera le point le plus récent sur les cales et les hangars à navire et sur les dimensions des dispositifs connus dans Blackmann, 1993, Hurst, 1993, et Yon, 1993.

leur largeur de 5 m pour la plupart, et 8 m pour la plus grande, à l'est du terrain. Là encore, le dragage ultérieur a fait disparaître la ligne exacte du rivage, mais son orientation peut se déduire des cales, parallèles entre elles, et certainement perpendiculaires au plan d'eau²⁹. Compte-tenu de la pente de la plage (très faible par comparaison avec les autres cales connues), le plan d'eau se situe très près des poutres les plus au sud. Le niveau de l'eau atteint -0,85 m N.G.F. au II^e siècle. Ces installations sont en usage pendant les III^e et II^e siècles av. J.-C.

Le quai du 1^{er} siècle avant J.-C.

Ces cales, abandonnées et remblayées servent de soubassement pour une construction, au début du 1^{er} siècle av. J.-C., d'une toute autre destination. Les installations bâties gagnent du terrain vers le sud, et la vocation du rivage change une nouvelle fois. Bien qu'il s'agisse d'une phase mal conservée, l'aménagement ultérieur d'époque romaine ayant arasé tout le terrain, on voit l'établissement d'un petit quai bordé de pieux au droit d'une rue descendant jusqu'à la mer, entre des bâtiments dont seuls les murs en calcaire blanc subsistent. Rien n'indique la destination de ces bâtiments, dont on peut malgré tout penser qu'il ne s'agit pas d'habitat mais plutôt d'entrepôts.

III. LE PORT ROMAIN ET SES ENTREPÔTS (fig. 2, 3, 7, 8 et 9)

Les aménagements portuaires (fig. 7 et 9)

Autant les derniers aménagements ayant précédé la défaite de Marseille, et les niveaux correspondant aux premières décennies de la domination romaine sont difficilement lisibles, autant la période augustéenne a laissé une très forte empreinte sur le terrain. Réaménagement et dragage général du plan d'eau, construction des quais et des entrepôts font partie d'un vaste projet qui modifie la topographie des lieux tout en s'appuyant sur les aménagements antérieurs qui stabilisaient le terrain.

Les aménagements portuaires ne sont pas uniformes. La berge est de l'émissaire est maintenue par un empierrement sur lequel s'appuyait un quai en bois, parallèle à la rive ; l'autre rive, une plage, était bordée de passerelles en bois. Les aménagements les plus importants à cette période sont triples. Le plus classique, à l'est du terrain, est un quai, ou une jetée. L'orientation de ce mur, coupé par la paroi

29. Bien qu'il ne soit pas obligatoire de les disposer ainsi. Mais sur les plages sans obstacle naturel empêchant un tel dispositif, les cales sont généralement perpendiculaires à l'eau, autant dans les témoins archéologiques que dans les observations ethnographiques.

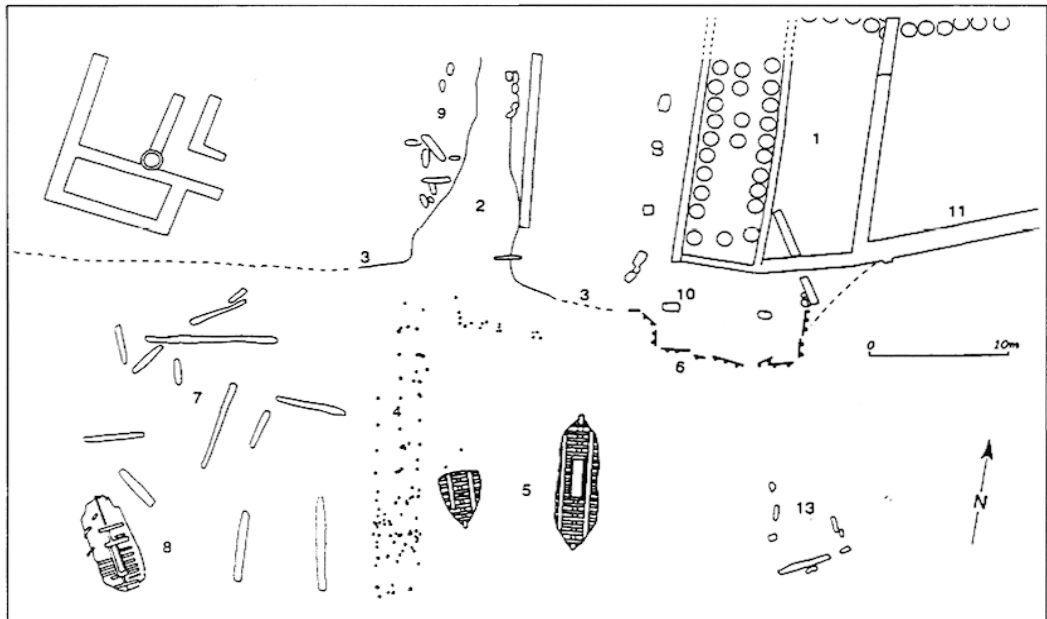


FIG. 7. — Plan d'ensemble du port romain au 1^{er} et 2^e siècles ; 1. entrepôts à *dolia*, 2. émissaire du ruisseau, 3. plages, 4. appontement en bois, 5. épaves de dragues coulées au 2^e siècle, 6. quai en bois, 7. grumes de bois (cargaison), 8. épave de drague coulée au 1^{er} siècle, 9. traces d'activité artisanale, 10. piles du portique de l'entrepôt, 11. quai en petit appareil.

est du chantier, explique cette hésitation. Si la côte ne change pas d'orientation tout de suite à l'est de la partie fouillée, il est parallèle à la côte, qu'il borde ; si l'anse supposée (confirmée après la fouille par des carottages géologiques) s'ouvre immédiatement à l'est, ce mur devient une jetée perpendiculaire à la côte, qui protège l'anse et permet l'accostage, plus à l'est, de navires. Nous n'en avons, en fait, fouillé que la racine³⁰ et elle se prolonge à l'est. Ce mur, large de 1,30 m, long de 30 m au minimum est soigneusement construit en petit appareil régulier de calcaire blanc, sur une fondation en *opus caementitium* profonde de 3,50 m, afin d'ancrer le mur dans le substrat stampien. Le milieu humide et anaérobie a conservé les planches qui armaient cette impressionnante tranchée ouverte dans la vase, à l'intérieur de laquelle le béton hydraulique a été coulé³¹, et le batardeau placé pour retenir temporairement l'eau et bâtir le petit appareil. Plus à l'ouest, un quai en saillie fait partie de l'entrepôt le mieux conservé.

30. Nos observations ont été complétées, à l'occasion de travaux dans les caves de l'Hôtel de Ville à partir de décembre 1993.

31. Cf. Lamprecht, 1984, p. 118-119, fig. 100 pour une illustration de cette méthode de construction décrite par Vitruve, II, 6 et V, 12.



FIG. 8. — Entrepôt à *dolia* vu du nord-ouest vers le sud (cliché Ph. Foliot, CCJ, C.N.R.S.).

Il est constitué de deux rangs parallèles d'une centaine de pieux d'environ 25 cm de diamètre pour 4,50 à 5 m de hauteur plantés dans l'argile du stampien comme le quai, entre lesquelles sont insérées des palplanches, qui réutilisent des fragments de murailles de navires et reposent sur un lit d'argile³². L'intérieur est bloqué avec des pierres. Trois contreforts très soigneusement contrebutés renforcent l'ouvrage contre la poussée des terres. Le sol du quai est une simple calade serrée sur l'argile sous-jacente. La ligne supérieure des balanes sur les bois permet de restituer le niveau de l'eau vers -0,50 m N.G.F., et la profondeur au droit du quai de 1,50 m.

A la même époque, du côté ouest du ruisseau, un grand appontement est installé, perpendiculaire à la plage sur laquelle il s'enracine. Il est constitué de trois rangs parallèles de très gros pieux (des troncs entiers) dont les têtes étaient encochées pour recevoir des passerelles de bois. Les navires pouvaient donc accoster le long de ce quai qui

32. *Ibid.*, fig. 101 où cette technique de double batardeau est illustrée.



FIG. 9. — Quai de l'entrepôt avec amarre de navire laissée en place (cliché Ph. Foliot, CCJ, C.N.R.S.).

permettait la circulation avec la plage. La profondeur du port va en augmentant rapidement de la côte vers le large. L'extrémité du quai, située à près de 30 m du rivage pouvait recevoir des navires de fort tonnage et de tirant d'eau important. Un réaménagement ultérieur, au cours du II^e siècle, le flanque d'une avancée fondée non sur des pieux mais sur un fragment de navire coulé à cet effet. A l'est de l'anse, la coque entière d'un navire a servi à fonder, à la même époque, un quai parallèle à l'appontement précédemment décrit.

Au III^e siècle, un second appontement, plus petit et moins soigné est construit à l'ouest du premier. L'ensemble des appontements en bois restera en usage jusqu'au IV^e siècle, où le port s'envase irrémédiablement. Curieusement, il ne sera pas entretenu, et, après le premier aménagement, aucun dragage ne curera le port dans cette zone, dont les sédiments marins ne sont pas perturbés.

Les quais, en revanche, sont progressivement ensablés et noyés dans des plages qui constitueront, aux III^e et IV^e siècles, le nouveau rivage.

Les entrepôts des 1^{er} et 11^e siècles (fig. 7 et 8)

Les bâtiments immédiatement au contact des quais et plages font, on l'a vu, partie du même plan édilitaire. Il s'agit d'*horrea* à *dolia*, similaires de celui conservé au musée des Docks, qui occupent les deux avancées du terrain.

A l'ouest de l'anse, les murs retrouvés sans aucun sol leur correspondant, constituent probablement l'extrémité de l'*horreum* conservé *in situ* dans le musée des Docks³³. Cet entrepôt est bâti sur une plage. A l'est de l'anse, deux entrepôts à *dolia*, étagés en terrasse, occupent l'avancée de terrain. Le mieux conservé des deux est un bâtiment longitudinal, orienté nord-sud, coupé au nord par la paroi de fouille. Il est occupé par trois rangées de *dolia* enterrés ; 10 lignes, soit 30 *dolia* de plus de 1 000 litres chacun, sont conservées au sud de la paroi du chantier. Il est bordé d'un portique sur ses faces ouest et sud. Le second, à l'est, est plus mal conservé : le grand collecteur du quartier l'a détruit au sud, l'enceinte du chantier l'a coupé au nord et à l'est. Quinze *dolia* sont restituables, ainsi que quelques pierres du mur sud. Orienté probablement à la perpendiculaire de l'entrepôt précédent dont il est mitoyen et placé sur une terrasse plus haute, il se poursuivait au nord, et surtout à l'est. On peut supposer qu'il s'étend sous la place Villeneuve-Bargemon³⁴. Les murs de l'entrepôt le mieux conservé sont appareillés en *opus africanum*, appareil suffisamment rare pour que le fait de se retrouver aussi dans l'entrepôt conservé au musée des Docks fasse émettre l'hypothèse qu'ils appartiennent à un vaste ensemble d'entrepôts qui occupent plus de 150 m de rivage. Une stratigraphie bien conservée permet de restituer l'histoire de la construction de cet entrepôt, dans le 1^{er} siècle, et de son abandon au cours du 11^e siècle au profit d'entrepôts sans *dolia*.

Ces *dolia*, ou plus exactement *pithoi*³⁵, poissés intérieurement, identiques à ceux de l'entrepôt des Docks, seront donc à étudier en relation avec le commerce du vin à Marseille où les entrepôts de ce type sont particulièrement nombreux, puisqu'on en connaît maintenant quatre,

33. Cf. Gantès, 1988, p. 15-17.

34. Cf. Gantès, Moliner, 1992, p. 41-42. Dans un sondage de reconnaissance archéologique effectué sur cette place, devant la Maison Diamantée, entre les pavillons Bargemon et Daviel de l'Hôtel de Ville, soit dans l'alignement de cet entrepôt vers l'est, L.-F. Gantès signale « de petites cavités, peut-être traces d'arrachages de fond de *dolia* [qui] témoignent d'une activité domestique » dans un niveau tardif. Le schéma du rapport montre en fait les traces régulières de fonds de *dolia* le long d'un mur, qui correspondent aux traces d'un entrepôt, antérieur à l'habitat tardif, qui s'est installé au-dessus de l'entrepôt arasé.

35. Identiques à ceux des Docks et au *pithoi* grecs, leur forme est différente de celle des *dolia* romains en usage dans toute la péninsule italienne.

soit autant qu'à Ostie³⁶. La découverte à Jules-Verne de couvercles de *dolia* timbrés par les ateliers de Rome, arrivés sur les *dolia* à poste fixe des navires, appuie le témoignage des épaves d'un commerce de vins en vrac entre Marseille et Rome au 1^{er} siècle ap. J.-C. dont le témoin le plus récent date de la fin du premier quart du II^e siècle³⁷. La question qu'il faudra essayer de résoudre est bien sûr de savoir si le vin entreposé dans les *dolia* était du vin de Marseille attendant d'être chargé dans les navires, ou bien s'il s'agissait au contraire de vins italiens importés.

Les entrepôts des III^e et IV^e siècles ap. J.-C.

Aux III^e et IV^e siècles les entrepôts, installés au-dessus des précédents, dont les *dolia* ont été arasés, s'élargissent. Les portiques sont détruits et tout l'espace disponible jusqu'à la rive du ruisseau est construit. Ils sont constitués de cellules longitudinales juxtaposées, et avancent jusque sur la plage nouvellement gagnée. Ils ont été abandonnés après un incendie général de tous les bâtiments, dans lequel les amphores africaines entreposées sont restées en place. De nombreux éléments de décors (mosaïques, enduits peints...), brûlés ont été trouvés dans les remblais de l'entrepôt. L'entrepôt de l'ouest, très abîmé par l'occupation plus tardive et les caves modernes, n'est pas restituable pour cette période.

L'importance, dont on pourrait douter à la vue de ces structures portuaires en bois, de cette zone du port, et celle, par contre-coup, du port de Marseille à l'époque romaine est mise en lumière par une découverte fragile et de petite taille. Dans les sédiments du port, au pied de l'appontement de l'ouest, on a découvert un grand nombre de tablettes à écrire en bois, au milieu d'un matériel archéologique très abondant qui s'est accumulé depuis l'origine du port romain — céramiques diverses, amphores, dont beaucoup d'origine locale. Deux d'entre elles, provenant d'une couche du III^e siècle, portent une inscription pyrogravée au revers. L'une, brisée à gauche, est d'interprétation délicate. La seconde, en revanche, porte une inscription très claire, elle appartenait à un employé du portorium du Quarantième

36. Le quatrième à Marseille, de grande dimension, a été découvert dans les fouilles de La Bourse, près du quai au sud-est de la darse ; Guéry, 1992, p. 120 et fig. 3. Pour le commerce du vin en vrac, les infrastructures portuaires qui lui sont associées et les entrepôts d'Ostie, cf. Hesnard, Carre *et al.*, 1988, p. 149-154.

37. Le plus ancien est un timbre circulaire : *Callisti Du(orum) Domitiorum (servi)*, identique au timbre, CIL, XV, 992d, trouvé en nombreux exemplaires à Rome ; les timbres urbains de *Callistus* sont datés entre 60 et 93. Le plus récent est un timbre *Abascajntus Cn Do(miti) Tro(phimi) Paet(ino) [et Aph]ro(no) Cosj*, identique à un timbre sur bipédale, CIL, XV, 1116. Sa date consulaire le place en 123 et *Cn. Domitius Trophimus* est un *officinator* des *figlinae* de *Domitia Lucilla*.

des Gaules, de la station de Marseille³⁸. Il s'agit certainement de la tablette sur laquelle un employé de la douane romaine de la province comptabilisait, sur l'appontement, au fur et à mesure de leur débarquement, les marchandises, afin de calculer le droit à payer à l'entrée en Gaule. Double témoignage pour un aussi petit objet : cette zone du port est commercialement active au III^e siècle (comme le confirment d'ailleurs les entrepôts), et Marseille n'a pas perdu autant de son importance qu'on a bien voulu le répéter, affirmation qui va du reste à l'encontre du statut que Rome lui accorde dès, ou peu après, son annexion³⁹. L'existence d'une station douanière à Arles, alors qu'on ne connaissait pas de station marseillaise a fait soutenir qu'il n'y en avait pas à Marseille, et que, par conséquent, la cité grecque avait perdu complètement son importance économique au profit d'Arles. Cette découverte vient équilibrer la vision que l'on peut avoir de la région sous l'empire : certes, Arles exerce un contrôle important comme passage obligé au débouché maritime du Rhône, mais Marseille reste suffisamment active pour qu'il existe une station douanière sur son port.

IV. L'HABITAT DE LA FIN DE L'ANTIQUITÉ

Le port se comble, et, au V^e siècle, cette zone n'est probablement plus qu'une vasière abandonnée. La place Jules-Verne n'apporte guère d'informations concernant ce siècle où, probablement, le terrain s'assèche progressivement. Le terrain est réoccupé au VI^e siècle, mais, à partir de cette époque, il est peu proluxe en raison de la destruction d'une grande partie des installations par le creusement de caves modernes. Seuls quelques lambeaux, témoins de l'occupation entre le VI^e et le VIII^e siècles ont été conservés dans l'emprise des anciennes rues. A cette époque, la vocation de ce quartier change et cette partie du port est occupée par des habitats. Les constructions, modestes, appuyées partiellement sur d'anciens murs, sont entourées de fosses⁴⁰. Au centre du terrain, dans la partie nord, une très grosse canalisation, construite au VI^e siècle — et en usage semble-t-il jusqu'au VIII^e siècle —, avec de gros blocs architecturaux (fragment de corniche avec perles et pirouettes, larmier, par exemple) remplaçait l'émissaire naturel du ruisseau. Les fondations modernes nous ont empêchés de comprendre

38. Cf. J. France, A. Hesnard, « A propos d'une *tabella cerata* découverte place Jules-Verne à Marseille : une *statio* inédite du Quarantième des Gaules », à paraître.

39. Clerc, II, 1929, p. 251.

40. En contraste avec l'apparence des constructions, le matériel retrouvé sur les sols et surtout dans les fosses est de belle qualité. M. Bonifay et D. Foix ont bien voulu superviser l'étude de cette période.

où cette eau se déversait. Au sud du terrain, cet habitat est construit sur des sables de plage, recouvrant à leur tour les vases du comblement portuaire. Le rivage devait donc se situer légèrement en avant. La côte semble avoir déjà pris l'aspect rectiligne qu'il présente actuellement.

V. QUARTIERS MODERNES ET MÉDIÉVAUX

A partir du VI^e siècle, cette zone, située en retrait du quai, perd sa vocation commerciale. Elle sera ensuite toujours occupée par des habitants. Par leurs fondations profondes, les constructions modernes ont malheureusement presque entièrement détruit les maisons médiévales qui les ont précédées. De cette période, il reste seulement de nombreuses fosses et des puits qui ont livré un très beau matériel, en particulier pour la fin du XIII^e siècle et le premier tiers du XIV^e : tonnelets en bois, petits objets divers, verreries et céramiques bien conservées⁴¹.

Enfin, le quartier a connu une importante activité édilitaire au XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle. La plupart des maisons détruites par l'armée allemande en 1943 dataient de cette époque. La fouille du quartier moderne s'est guidée sur le cadastre de 1827. Le relevé archéologique des rues et des maisons conservées sous un amoncellement de gravats a été complété par une étude d'archives (textes et iconographie)⁴². Le terrain fut très perturbé par le dynamitage de 1943 et la pose d'un grand collecteur au moment de la reconstruction des immeubles environnants. Nous avons pu néanmoins, en plus du relevé des plans des maisons, fouiller une demeure du XVI^e-XVII^e siècle, conservée dans l'axe de la rue de la Reynarde (disparue aujourd'hui). L'hôtel Crozet, du début du XVIII^e siècle, situé sur la rue de la Prison à l'emplacement du jardin de la Maison du Roi, a fourni un ensemble exceptionnel de bois pour l'analyse dendrochronologique : au lieu d'être fondé sur des pieux en résineux, comme presque toutes les maisons du XVII^e-XVIII^e, il a été fondé sur de très grandes sablières réemployant des pièces d'une ancienne charpente en chêne blanc. La date de sa construction est connue par un acte

41. L'étude du matériel médiéval est placée sous la direction de L. Vallauri (C.N.R.S., LAM, Aix-en-Provence). Si les structures conservées sont décevantes, en revanche, la céramique a été fort bien conservée dans les puits : cf. Hesnard, Pasqualini, Vallauri, 1993. Une partie de cette céramique est déjà exposée dans les vitrines du musée d'Histoire de Marseille. La poursuite de l'étude, assurée par L. Vallauri et Fl. Parent, laisse espérer un matériel plus ancien.

42. Cette étude a été confiée à Ph. Bernardi (C.N.R.S., LAM, Aix-en-Provence) assisté de C. Castrucci.

notarié, ce qui fournit la courbe dendrochronologique méditerranéenne en cours de constitution un jalon moderne⁴³.

L'histoire de cette place se termine au début de l'année 1943, où le quartier est évacué de ses habitants et dynamité. Dans l'immédiat après-guerre, seuls H. Rolland, puis F. Benoît s'efforcèrent de réunir quelques informations archéologiques sur la moitié de cette ville antique ensevelie sous les décombres modernes et retournée impitoyablement par les pelles de la reconstruction. Ils réussirent ainsi à sauver quelques terrains, dont celui, simplement aplani et goudronné en surface, de la place Jule-Verne. C'est à eux que nous devons aujourd'hui cette histoire du port de Marseille.

43. La fouille Jules-Verne, en raison de la nature du milieu humide et anaérobie de la plupart de ses sédiments, de la quantité de structures en bois et de la possibilité d'établir une stratigraphie fiable, a fourni à l'analyse dendrochronologique une importante quantité de données (par exemple des centaines de pieux battus dans le terrain à la même époque pour fonder un quai ou un mur), du XVIII^e siècle de notre ère au VI^e siècle av. J.-C. F. Guibal (C.N.R.S.) assure les études dendrologiques et dendrochronologiques.

BIBLIOGRAPHIE

- M. BATS, G. BERTUCCHI, G. CONGÈS, H. TRÉZINY et coll. (éd.), *Marseille grecque et la Gaule, Études Massaliètes* 3, 1992.
- D. J. BLACKMANN, « Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1 », dans *IJNA* 11, 2, 1982, p. 79-104.
- D. J. BLACKMANN, « Ancient harbours in the Mediterranean. Part 2 », dans *IJNA* 11, 3, 1982, p. 185-211.
- D. J. BLACKMANN, « Les cales à bateaux, caractéristique des anciens ports militaires », dans *Marine antique, Les Dossiers d'Archéologie*, 183, juin 1993, p. 32-39.
- M. BOUIRON, « Place Général-de-Gaulle », dans *Marseille, de Protis à la Reine Jeanne, Catalogue de l'exposition (musée d'Histoire de la Ville de Marseille)*, Marseille, 1993, p. 51-54.
- M. BOUIRON, G. BÉRARD, M. MAURIN *et al.*, « Marseille, place Général-de-Gaulle », dans *Bilan scientifique de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Service régional de l'Archéologie, DRAC-PACA, Aix-en-Provence*, 1994, p. 119-120.
- M. CLERC, *Massalia, histoire de Marseille dans l'Antiquité, des origines à la fin de l'Empire romain d'Occident (476 ap. J.-C.)*, 2 t., Marseille, 1927-1929.
- M. EUZENAT, F. SALVIAT, « Les fouilles de Marseille (mars-avril 1968) », dans *CRAI*, avril-juin 1968, p. 144-159.
- M. EUZENAT, F. SALVIAT, P. VEYNE, « Les scholies bernoises de Lucain, César et Marseille antique », dans *Études classiques*, III, 1968-1970, p. 13-24.

- M. EUZENNAT, « Les fouilles de la Bourse à Marseille », dans *CRAI*, juil.-oct. 1976, p. 529-552.
- L.-F. GANTÈS, « Le sites des docks romains à Marseille », dans *Le Musée des docks romains, Marseille*, Musées de Marseille, 1988, p. 15-17.
- L.-F. GANTÈS, « La topographie de Marseille grecque, bilan des recherches (1829-1991) », dans *Marseille grecque et la Gaule, Études Massaliètes*, 3, 1992, p. 71-88.
- L.-F. GANTÈS, « L'apport des fouilles récentes à l'étude quantitative de l'économie massaliète », dans *Marseille grecque et la Gaule, Études Massaliètes*, 3, 1992, p. 171-178.
- L.-F. GANTÈS, M. MOLINER (éd.), *Marseille, itinéraire d'une mémoire. Cinq années d'archéologie municipale, catalogue d'exposition, musée d'Histoire de Marseille*, Marseille, 1990.
- R. GUÉRY, « Le port antique de Marseille », dans *Marseille grecque et la Gaule, Études Massaliètes*, 3, 1992, p. 109-121.
- Cl. GOUVERNET, « Une plage ancienne dans le Lacydon à Marseille », dans *B. Soc. Linn. de Prov.*, 16, 1948, p. 13-19.
- A. HESNARD, M.-B. CARRE, M. RIVAL, B. DANGRÉAUX et coll., *L'épave romaine Grand Ribaud D (Hyères, Var), Archaeonautica*, 8, 1988.
- A. HESNARD, « Nouvelles recherches sur les épaves pré-romaines en baie de Marseille », dans *Marseille grecque et la Gaule, Études massaliètes*, 3, 1992, p. 235-243.
- A. HESNARD, « Place Jules-Verne », dans *Le temps des découvertes, Marseille, de Protis à la reine Jeanne, Catalogue de l'exposition (musée d'Histoire de la ville de Marseille)*, Marseille, 1993, p. 56-61.
- A. HESNARD, M. PASQUALINI, « Ports et navires romains de Marseille », dans *Archéologia*, 290, mai 1993, p. 32-33.
- A. HESNARD, M. PASQUALINI, L. VALLAURI, « Tant va la cruche à l'eau... », dans *Un goût d'Italie. Céramiques et céramistes italiens en Provence du Moyen Âge au XX^e siècle*, Aubagne, 1993, p. 19.
- A. HESNARD, M. PASQUALINI, P. POMEY, « Marseille, place Jules-Verne », dans *Bilan scientifique de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Service régional de l'Archéologie, DRAC-PACA*, Aix-en-Provence, 1994, p. 110-112.
- H. HURST, « Le port militaire de Carthage », dans *Marine antique, Les Dossiers d'Archéologie*, 183, juin 1993, p. 42-51.
- P. MARS, « Les mollusques des plages grecques et romaines du Lacydon à Marseille », dans *Bull. Mus. Hist. nat. Mars.*, 7, 4, 1947, p. 194-195.
- C. MORHANGE, *La mobilité des littoraux provençaux : éléments d'analyse géomorphologique*, thèse de doctorat, Université de Provence, janv. 1994.
- C. MORHANGE, A. HESNARD, P. ARNAUD *et al.*, « Anthropisation, sédimentation marine et morphogénèse sur la rive nord du Lacydon de Marseille depuis le néolithique (chantier J.-Verne) », dans *Zeitschrift für Geomorphologie*, à paraître.
- Cl. VAROQUEAUX, « L'épave du musée des docks à Marseille », dans *Études classiques*, III, 1968-1970, p. 25-50.
- M. YON, « Le port de guerre de Kition (Chypre) », dans *Marine antique, Les dossiers d'Archéologie*, 183, juin 1993, p. 40-41.

*
* *

MM. Jean LECLANT, Robert-Henri BAUTIER, Michel MOLLAT DU JOURDIN, Pierre DEMARGNE et Jean MARCADÉ interviennent après cette communication.

LIVRES OFFERTS

M. Jacques GERNET a la parole pour un hommage :

« J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Académie, de la part de son auteur, M. Léon Vandermeersch, membre correspondant de notre Académie, son dernier ouvrage intitulé *Études sinologiques*. Ce livre de 354 pages est si riche, précis et détaillé dans ses analyses, que je ne pourrai en donner ici qu'un aperçu. M. Vandermeersch y reprend d'abord certains chapitres de sa grande somme sur les structures culturelles, familiales et politiques, les techniques divinatoires et les rites de la haute antiquité chinoise, vaste étude de 1 168 pages intitulée *Wangdao ou la voie royale. Recherches sur l'esprit des institutions de la Chine archaïque*. Mais près de la moitié de ce nouveau livre se termine par huit articles déjà parus ou encore inédits.

En dehors des fouilles archéologiques qui permettent de retrouver bien des traits caractéristiques de la civilisation chinoise dès le V^e millénaire, la source d'information principale sur la haute antiquité est plus tardive. Ce sont des dizaines de milliers d'inscriptions des XIV-XI^e siècles av. notre ère gravées sur des os et des écailles de tortue qui servaient à la divination. M. Vandermeersch est en Occident l'un des très rares spécialistes de ces formes les plus anciennement connues de l'écriture chinoise et des questions complexes que pose leur interprétation. Il a acquis sa formation dans ce domaine auprès des meilleurs savants chinois et japonais. Sa connaissance des fouilles et des travaux publiés en Chine et au Japon est d'ailleurs exhaustive. Avec le recours aux sources chinoises postérieures, il a ainsi apporté à l'histoire de la Chine des Shang et des premiers Zhou une contribution des plus importantes et des plus neuves.

L'ouvrage traite d'abord des régimes culturel, familial et politique de l'époque des Shang (XVIII^e-XI^e s. av. n.è.), en s'appuyant sur une étude extrêmement précise des termes de parenté et des titres de fonctions religieuses et guerrières où il discute des diverses interprétations qu'en ont données les érudits chinois et japonais. Il en conclut que le pouvoir était détenu à la fin de cette dynastie par une famille royale étendue mais indivise qui a maintenu sa solidarité jusqu'au XII^e siècle, le roi des Shang étant à la fois le souverain