

Les ports antiques d'Olbia (Hyères) et Toulon, environnement historique et géographique

Michel Pasqualini

Résumé

La côte varoise offre aux chercheurs l'exemple de deux ports antiques, Olbia et Toulon, fondés par les Grecs de Marseille au IV^e siècle avant notre ère pour le premier, au I^{er} siècle avant notre ère pour le second. Des recherches récentes menées par les archéologues et les géographes sur ces deux sites permettent de mettre en parallèle leur évolution et laissent entrevoir les causes historiques et environnementales pour lesquelles le port de Toulon s'est développé et celles pour lesquelles celui d'Olbia a disparu.

Abstract

The Var coastline offers researchers the examples of two antique ports : Olbia and Toulon. Both were founded by the Phocian Greeks of Marseille, the former during the 4th century B.C., the latter during the 1st century B.C. Recent researches conducted by archaeologists and geographers on these two sites have allowed us to compare their development and to deduce the possible historical and environmental factors that might have permitted the port of Toulon to develop successfully while the port of Olbia eventually disappeared.

Citer ce document / Cite this document :

Pasqualini Michel. Les ports antiques d'Olbia (Hyères) et Toulon, environnement historique et géographique. In: Méditerranée, tome 94, 1-2-2000. Ports antiques et paléoenvironnements littoraux. pp. 33-38;

doi : <https://doi.org/10.3406/medit.2000.3151>

https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_2000_num_94_1_3151

Fichier pdf généré le 25/04/2018

Olbia et Toulon étaient dans l'antiquité des agglomérations proches. Au Moyen Age, Olbia disparaît, une agglomération, Hyères, se reforme à l'intérieur des terres. On sait qu'à la fin du XVI^e siècle la création d'un arsenal à Toulon, la reconstruction de ses fortifications, met définitivement un terme à la volonté des Hyérois de créer un port pour leur ville (FÉVRIER, 1964)². On est tenté de faire le même parallèle entre les deux ports antiques d'Olbia et Toulon. Pourtant, même si l'environnement politique et économique a pu être plus favorable au second, des études récentes, menées par les géographes à Olbia et ses abords, montrent que sa disparition peut ne pas avoir seulement pour origine la simple concurrence entre deux ports de commerce ayant à peu près les mêmes compétences géographiques.

1. Cadres géographique et historique

Olbia et Toulon ont été fondées à peu de distance l'une de l'autre, à des époques et dans des environnements naturels différents, sur une portion de littoral qui correspond au débouché de la dépression permienne qui sépare Provence cristalline et Provence calcaire (fig. 1). La nécessité d'entretenir des relais pour les bateaux, sur cette partie du littoral comprise entre le cap Bénat et le cap Sicié, est évidente. A cet endroit la côte offre de nombreuses rades foraines et abris naturels qui succèdent à la côte accidentée des Maures ponctuée de larges plages de sable et de hauts fonds dangereux pour la navigation. Plus à l'ouest, le cap Sicié marque un changement des régimes des vents qui rend son franchissement particulièrement délicat selon le temps.

L'agglomération fortifiée d'Olbia occupait une petite éminence au pied du mont des Oiseaux et de la colline de Costebelle, face à la presqu'île de Giens. Le double tombolo de sable qui rattache Giens au continent donne naissance à une lagune. Le tombolo occidental prend naissance aux abords d'Olbia (fig. 2). La presqu'île de Giens fait partie d'un ensemble d'îles et d'îlots qui forment un petit archipel, les îles d'Hyères, dénommées *Stoichades* par les Grecs. Leurs abords poissonneux, un corail réputé dès l'Antiquité, les nombreux abris naturels qu'elles offrent aux bateaux et la lagune de Giens ont certainement compté dans le choix des Marseillais pour implanter leur comptoir (BATS, 1985).

Les plaines de l'arrière-pays, notamment la dépression permienne, constituent un terroir agricole particulièrement riche pour les deux agglomérations.

Olbia en était en partie isolée par la colline de Costebelle au nord. A l'ouest, les pentes du mont des Oiseaux qui plongent directement dans la mer peuvent être considérées comme un obstacle, cependant facilement franchi par une voie littorale dont on soupçonne l'existence au départ d'Olbia.

Toulon, un peu en marge de la dépression permienne, s'étale en longueur au pied du mont Faron. La ville est située au fond d'une rade bien protégée fermée au sud par la presqu'île de Saint-Mandrier. Donnant à l'ouest sur les riches plaines agricoles d'Ollioules et du Beausset, elle communique à l'est avec la dépression permienne par la plaine de La Garde.

L'agglomération d'Olbia est fondée par les Grecs de Marseille vers le milieu du IV^e siècle avant notre ère et abandonnée à la fin de l'Antiquité.

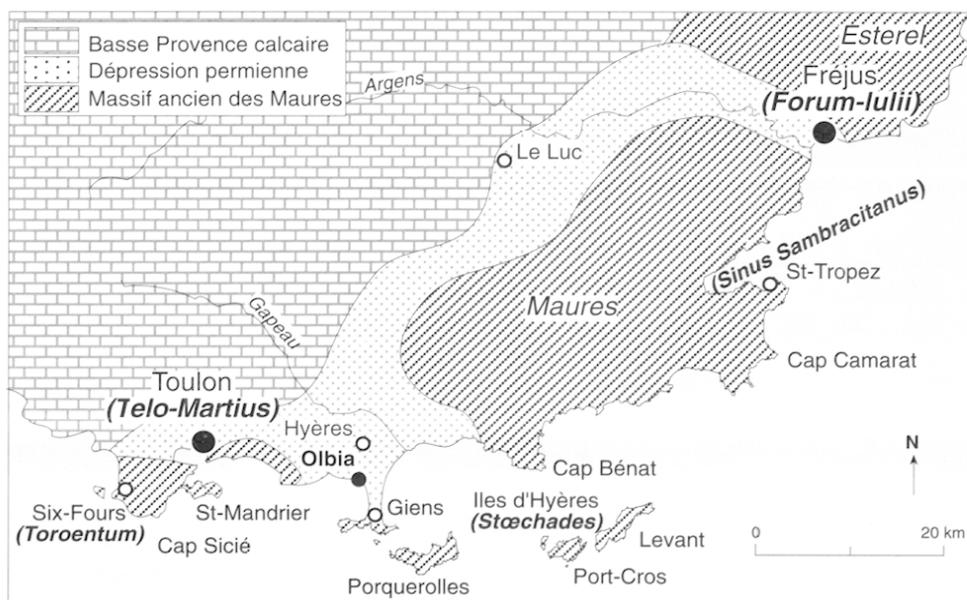


FIG. 1 - LE LITTORAL VAROIS DE FRÉJUS À TOULON

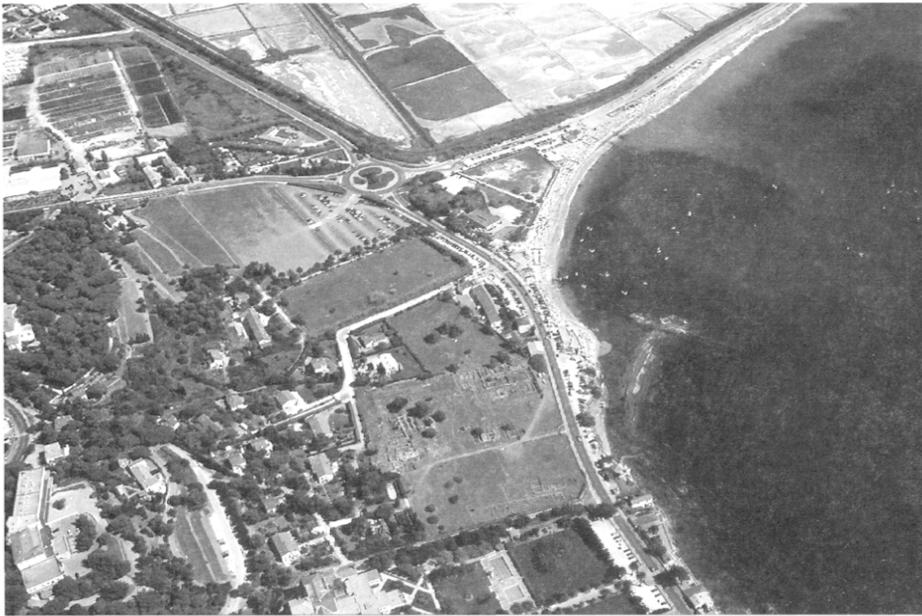


FIG. 2 - OLBIA. VUE AÉRIENNE DE LA VILLE GRÉCO-ROMAINE (Cliché : C. HUSSY et M.HELLER, DRAC-PACA).

En haut de la photographie naissance du tombolo occidental, en avant du site, vestiges immergés du môle et restes d'un ancien cordon littoral.

La fondation de Toulon, *Telo Martius*, daterait du I^{er} siècle avant notre ère. Olbia était un relais fortifié sur les routes commerciales maritimes des Marseillais, Toulon, un port de commerce. La vocation militaire de ce dernier ne remonte qu'au XVI^e siècle quand y fut installé l'arsenal. La ville a été créée sur une bande de terre rattachée à la cité d'Arles après le démantèlement du territoire de Marseille par César en 49 avant notre ère. Le port offrait un débouché important pour un arrière-pays riche, parsemé de nombreuses *villae* à l'époque romaine, mais cloisonné par un relief marqué. Une voie, allant de l'Italie à l'Espagne, empruntait la dépression permienne à partir de Fréjus puis, à partir du seuil du Luc, la vallée de l'Arc jusqu'à Aix-en-Provence. Celle-ci n'a pas empêché la création et le développement de l'agglomération de Toulon et de son port, les transports par voie maritime étant largement préférés, parce que moins onéreux, aux transports terrestres lorsque les conditions le permettaient.

Le port de Toulon n'a jamais pu rivaliser avec celui de Fréjus, port de guerre et de commerce, chef-lieu de cité. Si sa création correspond à un calcul économique et politique destiné à offrir à Arles un débouché supplémentaire sur la mer, son activité sera largement dépassée par celle du port de Marseille lorsque cette ville, défaite par César, reprend son importance économique et politique. Par contre l'émergence de Toulon correspond au déclin sensible d'Olbia qui finira par disparaître.

2. Villes d'Olbia et Toulon

La fondation d'Olbia, comptoir commercial fortifié, correspond à la volonté des Marseillais de protéger leurs routes commerciales, d'offrir à leurs bateaux un port. Le sel, les ressources minières du massif des Maures proche ont peut-être aussi pesé dans le choix de ce lieu. Dans l'arrière-pays, les

habitants d'Olbia, marins, soldats et aussi forcément agriculteurs ont dû se ménager un territoire agricole (COUPRY, 1968). La désertion de la plupart des sites indigènes du littoral au moment de la fondation d'Olbia montre que cet accaparement n'a pas forcément été amical. Toutefois les noms propres de souche indigène mentionnés dans les dédicaces gravées sur les vases-offrandes retrouvés dans les fouilles du sanctuaire d'Aristè à l'Acapte montrent qu'une population indigène s'était maintenue aux abords d'Olbia et que leur acculturation était acquise au II^e siècle avant notre ère, époque où ce dépôt d'offrandes fut effectué (COUPRY *et al.*, 1982).

Si le contexte historique est à peu près bien connu à Olbia, si son urbanisme a été révélé de façon assez précise par les fouilles, on ne savait encore jusqu'à une époque très récente que peu de choses sur le port, raison principale pourtant de la création du comptoir.

Toulon est mentionné comme *portus* dans l'itinéraire maritime d'Antonin. Cet itinéraire daté de la fin du I^{er} siècle de notre ère, mais qui doit compiler aussi des données plus tardives, nous livre une liste de ports et d'escales qualifiées alternativement de *plagia*, *positio* ou *portus* (LUGAND, 1926 ; ARNAUD, à paraître). Le port de Toulon y est situé entre ceux de *Pomponiana* et *Tauroeis*. Le premier de ces deux ports est une création qui pourrait remonter à la guerre que mena Pompée contre les pirates vers 69 avant notre ère, le second un comptoir marseillais comme Olbia. L'absence d'Olbia dans l'itinéraire a pu laisser penser qu'Olbia et *Pomponiana* ne faisaient qu'un. En fait l'archéologie a montré qu'Olbia existait toujours à cette époque et qu'on ne pouvait donc pas les confondre. Une hypothèse récente voudrait d'ailleurs que *Pomponiana* se trouve sur Porquerolles à l'emplacement du village actuel, hypothèse plausible puisque les découvertes archéologiques qui y ont été faites ces

dernières années permettent de situer à cet endroit un petit habitat groupé d'époque romaine et sans doute un port (BRUN, 1992).

Olbia a été formellement identifiée grâce à la découverte d'une inscription au début de ce siècle. Cette inscription datée de la fin du II^e siècle de notre ère ou de la première moitié du III^e siècle donne quelques indications qui confirment, d'après une étude récente de Jean ANDREAU (1997), le caractère mineur de cette agglomération secondaire citée comme *castellum*.

3. Les ports

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui qu'il y eut un port à Olbia. Sa plage exposée au mistral, la nécessité de franchir la pointe occidentale de Giens et de revenir en arrière pour atteindre Olbia lorsque l'on vient de l'est, chose quasiment impossible selon l'orientation des vents, l'absence de tout mouillage abrité sont autant d'arguments qui rendent cette possibilité peu crédible.

Des recherches récentes menées par Claude VELLA et Luc LONG aux abords du tombolo occidental et sur des vestiges immergés en avant d'Olbia permettent maintenant de mieux comprendre ce qu'il a pu advenir de ce port. Ces travaux ont pour origine la nécessité de mieux comprendre les constructions immergées, traditionnellement considérées comme les vestiges du port, et la découverte fortuite d'un vase du Néolithique apparemment en place entre trois et cinq mètres de profondeur. Ce vase a été découvert quelques deux cents mètres en avant du tombolo actuel, à mi-distance entre Giens et le continent. Le lieu précis de cette découverte n'a pu être retrouvé mais ces recherches ont permis

d'identifier un cordon littoral fossile situé bien en avant de l'actuel (LONG et VELLA, à paraître).

De même les constructions immergées en avant d'Olbia, à peu de distance du rivage actuel, s'appuient pour partie sur un cordon de grès qui pourrait marquer la racine d'un ancien tombolo au niveau d'Olbia (fig. 3). Ces découvertes nous inspirent les remarques suivantes.

Il paraît assuré qu'à l'ouest du tombolo un ou plusieurs autres cordons de sable ont pu exister avant la formation de celui que nous connaissons actuellement. Dès lors pourquoi ne pas imaginer qu'au moment où les Grecs de Marseille ont fondé Olbia, la lagune venait baigner le rempart oriental et aurait pu ainsi servir de port naturel, à condition bien sûr que le tombolo ait été franchissable. Ce pourrait être le cas si ce dernier était alors en voie de démantèlement, un peu comme le tombolo actuel fortement menacé. Il s'agirait d'un cas de figure assez répandu. Les ports aménagés dans des lagunes étaient nombreux, les Grecs ignorant les inconvénients que présentent ces milieux, envasement, fermeture ou rupture des cordons qui les bordent ou estimant en tout cas que les avantages qu'ils pouvaient en tirer étaient plus importants que les inconvénients. Cet abri pour les bateaux, bien sûr, permettait surtout d'exploiter des parages certainement poissonneux (BATS, 1988). La perspective d'un port naturel dans la lagune implique la possibilité de franchir le cordon occidental ; par contre, même si cette perspective est séduisante, rien n'atteste qu'un passage ait pu exister à travers le tombolo oriental, si ce n'est le fait qu'un grau, aujourd'hui consolidé et qui relie les marais salants à la mer, existe au moins depuis le XVI^e siècle. Le sanctuaire d'Aristè, qui était probablement accessible par l'intérieur de la lagune, n'apporte rien à notre avis sur la question.

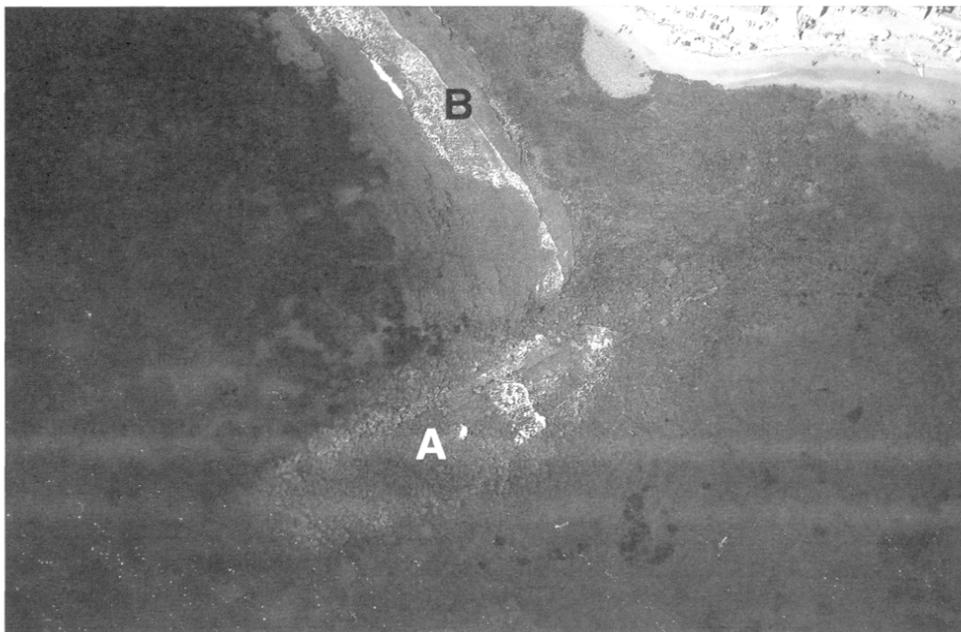


FIG. 3 - OLBIA. VUE AÉRIENNE (Cliché : C. HUSSY/M. HELLER, DRAC-PACA).
DÉTAIL DES VESTIGES IMMERGÉS EN AVANT DU SITE. A : môle romain, B : paléorivage actuel (?)

Rien ne permet de supposer que les Grecs aient tenté d'aménager le port. La construction immergée, sans doute un môle, daterait du I^{er} siècle de notre ère. Peut-être son édification a-t-elle été rendue nécessaire pour sauvegarder l'entrée du port à travers un cordon sableux dont l'existence était menacée. On peut se demander si la destruction inéluctable du cordon n'a pas abouti à la disparition même du port et rendu l'abandon de la ville inévitable. Dans ce cas il faudrait situer cette destruction vers le VII^e siècle de notre ère.

Malgré la mention de Toulon, *Telo Martius*, comme *portus* dans l'itinéraire maritime d'Antonin on savait peu de choses sur l'agglomération antique et son port jusqu'à une époque récente. On pensait que la pauvreté des sources montrait la modestie de la ville à haute époque, cette dernière ne prenant de l'importance qu'au moment de son accession au rang d'évêché vers 441 (FÉVRIER, 1964 ; DUVAL *et al.*, 1986).

Des recherches récentes menées à l'occasion de grands travaux urbains ont montré au contraire que de la fin du I^{er} siècle de notre ère au début du IV^e siècle des constructions se sont développées le long du rivage, bien au-delà des limites du bourg médiéval, comprenant des habitats, bien sûr, mais aussi des entrepôts. Ces derniers et la découverte dans les dépotoirs d'un abondant mobilier provenant de tout le pourtour méditerranéen dénotent une activité intense durant toute cette période et même au-delà. Plusieurs épaves de bateaux de commerce ont été découvertes dans ces fouilles, mais aucun aménagement portuaire en dur n'a pu être identifié. Le plus souvent le rivage est stabilisé par des troncs qui maintiennent des remblais. Perpendiculairement au rivage des appontements de bois permettaient aux bateaux de décharger leur fret. Les abords du port, les quais ont livré des traces d'activités artisanales variées, travail du bois, sans doute en rapport avec l'entretien ou la construction des bateaux, travail du cuir, tabletterie, pêche... (BRUN, 1999) (fig. 4).

L'analyse de la sédimentation du plan d'eau du port montre une accélération de son envasement durant toute cette période. Ce phénomène dû à la présence de deux cours d'eau, le Las et l'Eygoutier, qui se jetaient dans la rade, s'intensifie sous l'action de l'homme qui semble, au moment de l'aménagement du port, effectuer d'importants déboisements aux abords de l'agglomération. La multiplication des constructions organisées par rapport à des voies qui concentrent et drainent les eaux de pluies, l'utilisation systématique du plan d'eau par les équipages des bateaux et les riverains comme dépotoir, ont sans doute amplifié ce phénomène. Le rivage progresse petit à petit, mais sans que cela semble nuire aux activités portuaires. Ce problème demeurera d'ailleurs jusqu'à la fin du XVI^e siècle quand ces deux cours d'eau furent détournés, pour l'un dans un autre point de la rade, pour l'autre vers l'extérieur.

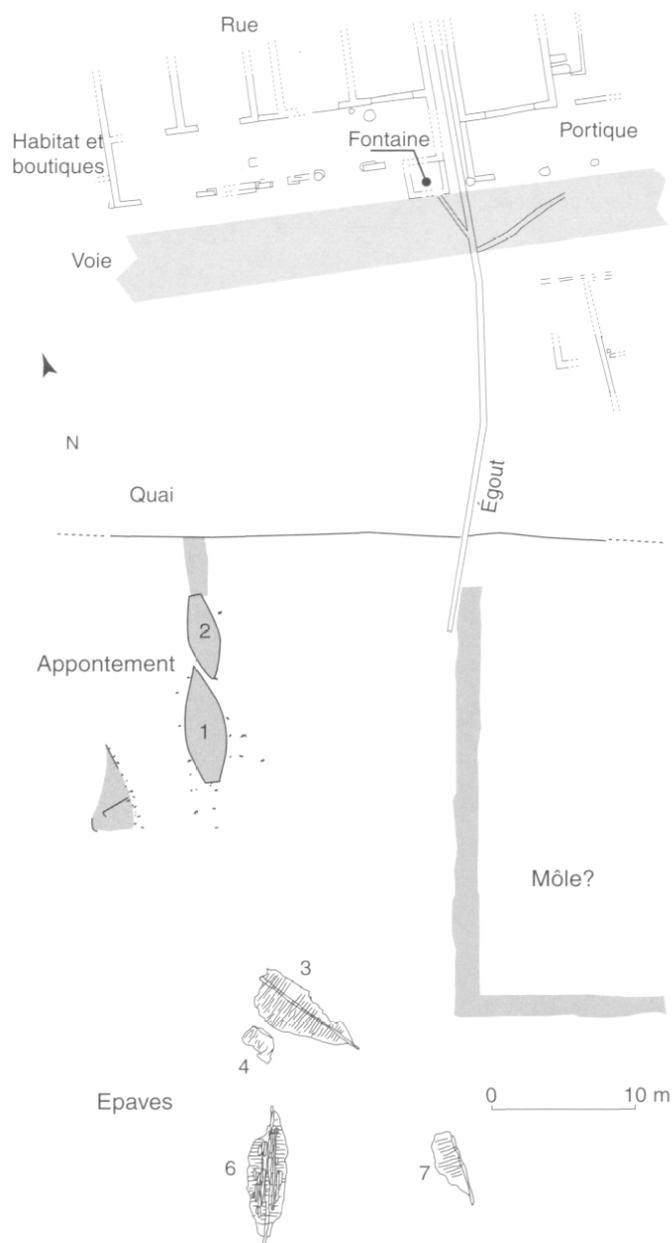


FIG. 4 - PLAN DES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES D'ÉPOQUE ROMAINE DÉCOUVERTS À TOULON. (d'après *Gallia informations*, 1990, p.240)

Conclusion

Il semble nécessaire d'abord de faire la différence entre le port grec d'Olbia et le port romain. Le port romain est aménagé. On connaît des entrepôts, un môle a été identifié. À l'époque grecque le port que nous évoquons est un simple mouillage, un abri pour les bateaux tirés au sec sur la plage à l'abri du rempart est.

À l'époque romaine, la proximité des ports d'Olbia et de Toulon créa une concurrence certaine mais difficile à évaluer. La situation de l'une et de l'autre au débouché de la dépression permienne est équivalente, leur position de marché ouvert sur la

mer pour l'arrière-pays agricole aussi. Mais alors qu'à Toulon l'ampleur de la rade a permis une extension des constructions et donc des activités, à Olbia, les possibilités ont été plus limitées, l'agglomération a évolué dans des limites qui sont celles d'une autre époque. Elles n'ont peut-être pas permis l'épanouissement d'activités aussi variées qu'à Toulon.

Olbia et Toulon correspondent à deux conceptions différentes de la création et du rôle que joue un port. Olbia tourne le dos au continent dont elle doit se protéger. Cela correspond à une situation héritée de la période grecque mais qui dut continuer à peser sur son développement à l'époque romaine. Son territoire naturel ce sont les îles et la mer qui la

bordent d'où les habitants devaient tirer une grande partie de leurs ressources.

À l'époque où Toulon est fondée elle n'a pas à se défendre d'un arrière pays hostile. L'agglomération est intégrée à un ensemble géographique plus large et sans doute son appartenance au territoire d'Arles lui procure une aire économique plus importante que celle d'Olbia.

Mais peut-être tout cela n'aurait pas empêché la coexistence des deux agglomérations si la disparition progressive du tombolo occidental et l'ensablement du plan d'eau aux abords de la porte «marine» n'avaient pas menacé l'existence même du port d'Olbia, élément vital pour la survie d'une agglomération tournée essentiellement vers la mer.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNAUD P., (à paraître).- Les îles du littoral d'après les auteurs anciens ; géographie, structures descriptives, traditions littéraires, in *Les îles du littoral provençal et de la côte ligure*, M. PASQUALINI (dir.).
- ANDREAU J., (1997).- La vicinia d'Olbia, *Revue des Études Anciennes*, 99, 3-4, p. 464-473.
- BATS M., (1985).- *Les îles d'Hyères chez les auteurs antiques*, Travaux scientifiques du Parc national de Port-Cros, 11, p. 83-87.
- BATS M., (1988).- Vaisselle et alimentation à Olbia de Provence (v.350-50 av. J.-C.). Modèles culturels et catégories céramiques, Paris, CNRS, 16^e supplément à la *Revue Archéologique de Narbonnaise*, 271 p., 72 pl.
- BRUN J.P., (1999).- *Carte archéologique de la Gaule, le Var*, Paris, p. 775-830.
- BRUN J.P., (1992).- Le village massaliote de La Galère à Porquerolles et la géographie des *Stoichades* dans l'Antiquité, in BATS M, BERTUCCHI G., CONGÈS G., TRÉZINY H. (ed.)- *Marseille grecque et la Gaule : actes du colloques international d'histoire et d'archéologie et du V^e congrès archéologique de Gaule méridionale*, Marseille, 18-23 novembre 1990. Lattes, Aix-en-Provence, ADAM, Université de Provence, Études Massalètes 3, p. 279-288.
- COLLINA-GIRARD J., (1995).- La grotte Cosquer et les sites paléolithiques du littoral marseillais (entre Carry-le-Rouet et Cassis), *Méditerranée*, p. 7-19.
- COUPRY J., (1968).- Olbia de Ligurie, *Revue d'Études Ligures*, 34, p. 237-246.
- COUPRY J., GIFFAULT M., (1982).- *La clientèle d'un sanctuaire d'Aristée aux îles d'Hyères (I^{er} siècle av. J.-C.)*, *Parola del Passato*, 204-207, p.360-370.
- DUVAL Y., FÉVRIER P.-A., GUYON J., (1986).- *Topographie chrétienne des cités de la Gaule des origines au milieu du VIII^e siècle*, II, Provinces ecclésiastiques d'Aix et d'Embrun, Paris, De Boccard, 107 p.
- ESCALON DE FONTON M., ONORATINI G., (1976).- Les civilisations du Paléolithique supérieur en Provence littorale, *Préhistoire française*, 2, *Les civilisations paléolithiques et mésolithiques*, Paris p. 1145-1156.
- FÉVRIER P.-A., (1964).- *Le développement urbain en Provence de l'époque romaine à la fin du XIV^e siècle*, Paris, De Boccard (BEFAR, 212), 232 p.
- LONG L., VELLA C., (à paraître).- Du nouveau sur le paysage de Giens au Néolithique et sur le port d'Olbia (Var), recherches sous-marines récentes devant l'Almanarre, in *Les îles du littoral provençal et de la côte ligure*, M. PASQUALINI (dir.).
- LUGAND L., (1926).- Notes sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles, *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire*, 42-43, p. 124-139.
- MORHANGE C., (1994).- *La mobilité récente des littoraux provençaux : éléments d'analyse géomorphologique*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Provence, 269 p. et annexes.
- PROVANSAL M., MORHANGE C., VELLA C., (1995).- Impacts anthropiques et contraintes naturelles sur les sites portuaires antiques de Marseille et de Fos. Acquis méthodologiques, *Méditerranée*, t.82, 3.4, p.93-100.

1 Je remercie Michel BATS, Jean-Pierre BRUN, Luc LONG, Mireille PROVANSAL, Claude VELLA, archéologues et géographes avec lesquels j'ai travaillé ces dernières années sur les îles, Olbia et Toulon.

2 Hyères, qui dépend à l'origine des seigneurs de Fos, est attestée par les textes à partir du X^e siècle. Le *hiatus* de plusieurs siècles qui existe entre la disparition d'Olbia et l'apparition de Hyères empêche d'imaginer un rapport direct entre les deux. Il semblerait en tout cas que pour des raisons de sécurité, les populations choisirent un lieu plus en retrait du littoral trop exposé aux exactions des Sarrasins. La période comprise entre les VII^e et X^e siècles correspond apparemment à une désertion presque totale de la région. A Toulon qui ne disparaît pourtant pas, les listes épiscopales s'interrompent brutalement. Hyères, devenue un bourg agricole, ne retrouva jamais un port équivalent à celui d'Olbia, même si, sous l'impulsion des évêques de Toulon qui auraient souhaité voir leur siège transféré à Hyères, la ville conserve un certain poids politique. A Olbia, c'est non seulement une agglomération qui disparaît mais aussi un port que rien ne pourra apparemment remplacer plus tard.