

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies permettant d'améliorer votre expérience utilisateur. En savoir plus
J'accepte

Place Jules-Verne



Askos (vase plastique) de fabrication locale datant de la première moitié du VI^e siècle avant notre ère, découvert dans les dépôts marins. Il présente un décor peint avec une tête de silène (satyre) moulée associée à un corps d'oiseau. © Ph. Foliot CCJ/CNRS

Description

La fouille a été réalisée en milieu humide sur une surface de 3 700 m² et une épaisseur de sédiment archéologique de 8 m.

La principale difficulté résidait dans la gestion du niveau de la nappe phréatique par les archéologues : il fallait en effet conserver le milieu anaérobie le plus longtemps possible pour la préservation de toutes les matières organiques – notamment les bois qui composaient les bateaux – tout en fouillant en milieu « terrestre ».

Résultats

Les données archéologiques avant la fondation de Massalia

La fouille de la place Jules Verne a permis de restituer l'évolution de cette zone du littoral du Lacydon (port historique de Marseille toujours en activité) depuis la remontée de la mer, vers -3600, jusqu'à la fondation de la cité grecque de Massalia au VI^e siècle avant notre ère.

Le premier niveau au contact du substrat est un fond marin qui permet de placer le niveau de la mer vers -240 cm NGF et de le dater d'environ 6 000 ans avant aujourd'hui.

La première trace de la fréquentation humaine de ce rivage s'étale entre l'âge du Bronze moyen (vers -1400) et l'âge du Bronze final (vers -1060). Le fond marin naturel, typique d'une calanque d'eau claire, est progressivement recouvert par un immense amas coquillier, essentiellement constitué de coquilles d'huîtres pêchées au large du Lacydon puis rejetées dans l'eau du bassin après consommation.

Les fonds marins qui recouvrent toute la superficie de l'emprise de la fouille n'enregistrent ensuite plus aucune présence humaine jusqu'au VI^e siècle avant notre ère.

L'occupation de la rive nord à partir de la fondation de la cité vers -600

Au début du VI^e siècle avant notre ère, cette zone de la calanque du Lacydon est encore complètement submergée et le rivage se situe plus au nord qu'actuellement, au pied même de l'escarpement de la colline. Néanmoins les sédiments marins enregistrent la présence des premiers colons grecs phocéens par l'apparition immédiate de céramiques et d'amphores typiques, totalement différentes des céramiques indigènes, mais aussi par le changement de nature des fonds marins.

Depuis cette époque 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, preuve indirecte d'une activité de construction sur la colline argileuse qui domine le plan d'eau.

Un quai à vocation commerciale

Le premier niveau terrestre gagné sur la mer par l'envasement très rapide des trois premiers quarts du VI^e siècle avant notre ère consiste en un quai découvert dans l'angle nord-ouest de la fouille, parallèle à la ligne de rivage de cette période.

Il était constitué d'une calade (pavage de petits galets serrés) et d'un parement de quai, côté mer, constitué de grands blocs rectangulaires (probablement en calcaire), dont seules les empreintes ont été retrouvées, les blocs ayant été récupérés au IV^e siècle avant notre ère.

Il s'agit d'un quai dédié au commerce, dont l'activité très intense est démontrée par la grande quantité de céramiques de très belle qualité et d'amphores, d'importation grecque et étrusque comme de production locale, tombées au fond du port.

La surface du quai recouverte de galets a été entretenue jusqu'à la fin du V^e siècle avant notre ère, après quoi cette zone du port s'envase et n'est plus accessible aux navires. L'envasement très rapide se traduit par l'émergence de plages au-dessus du quai abandonné, sur lesquelles vont s'installer de chantiers navals entre le début du IV^e siècle et la fin du II^e siècle avant notre ère.

Une technique de construction navale attestée pour la première fois dans l'Antiquité

Au IV^e siècle avant notre ère, la plage est aménagée avec de grands bassins peu profonds simplement creusés dans le sédiment argileux ; par des canaux eux aussi creusés dans la plage, ceux-ci reçoivent l'eau de mer du bassin du Lacydon et l'eau douce d'une source située plus haut sur la colline. Les grumes (troncs d'arbres écorcés) en cours de débitage qui y ont été découvertes confirment l'usage de ces bassins : le trempage des bois en eau saumâtre (mélange d'eaux salée et douce) avant débitage et utilisation pour la construction navale.

C'est le seul témoignage connu pour l'Antiquité de ce procédé en revanche bien attesté dans les arsenaux de la marine militaire française jusqu'au début du XX^e siècle et dans les chantiers navals civils encore plus tard. Des textes anciens d'auteurs grecs et latins (Théophraste, Pline), réinterprétés à la lumière de cette découverte confirment la connaissance et l'usage de cette technique dans l'Antiquité.

Les III^e et II^e siècles avant notre ère voient le rivage aménagé en « cales sèches » découvertes, destinées à l'entretien, la réparation et éventuellement la construction des navires. Ceux-ci sont tirés au sec sur les cales constituées de poutres fixes et de rouleaux mobiles en bois posés sur le sédiment argileux des plages (cales de halages).

Les restructurations de l'espace portuaire à l'époque romaine

Du début du I^{er} siècle avant notre ère à la fin de l'indépendance de la cité grecque, en -49 (conquête de Marseille par César), le rivage s'est probablement encore déplacé vers le sud. Des structures terrestres et bâties, probables entrepôts commerciaux, s'installent sur les cales portuaires grecques.

Mais un remaniement radical du bassin portuaire à l'époque romaine a fait reculer le rivage vers le nord, causant la disparition des vestiges grecs hellénistiques de cette zone, ainsi que des sédiments portuaires de cette période.

L'intensification des échanges commerciaux avec les provinces de l'Empire

Au début du I^{er} siècle de notre ère, en effet, à la fin du règne d'Auguste ou au début de celui de Tibère, le port est profondément remodelé afin de pouvoir y faire accoster des navires commerciaux à fort tirant d'eau. Sur la fouille Jules-Verne, ceci se manifeste par un dragage général du bassin, un déplacement de la ligne de rivage vers le nord et la création de nouvelles structures portuaires et de nouveaux entrepôts terrestres dédiés à l'intense activité commerciale de cette zone.

Un entrepôt spécialisé équipé de *dolia* (récipients en céramique d'une capacité moyenne de 1 500 litres) est mis en place ; un nouveau quai est créé juste en face, à l'intention des navires spécialisés dans le transport de vin « en vrac » en relation avec les ports de Rome : stocké en cales dans des *dolia* à poste fixe, le vin était pompé directement jusqu'aux entrepôts. Cet ensemble est à mettre en relation avec le site tout proche du musée des Docks.

Jusqu'au IV^e siècle de notre ère, un grand appontement perpendiculaire au rivage et fondé sur trois rangs de très gros pieux en bois a accueilli les navires gros porteurs. Son extrémité côté mer, située hors de l'emprise sud de la fouille, n'a pas pu être découverte en fouille. Mais les amphores et les céramiques perdues au pied de l'appontement montrent la vigueur du commerce du vin, en provenance de toutes les provinces de l'Empire.

Au milieu du II^e siècle, les entrepôts à *dolia* sont abandonnés. Ils sont alors arasés et remplacés par des entrepôts « classiques » qui, au moment de leur incendie au IV^e siècle, recevaient des amphores africaines.

La découverte peu spectaculaire de deux petites tablettes en bois d'une quinzaine de centimètres de long au pied de ce grand appontement a remis en cause la tradition historique selon laquelle Marseille à l'époque romaine avait totalement perdu son importance commerciale au profit d'Arles.

L'abandon progressif du port

Après deux autres approfondissements du bassin portuaire, entre le II^e et le IV^e siècle, l'envasement de cette zone est définitif. Toutefois sa vocation demeure commerciale.

Au V^e siècle, encore marécageuse au sud (côté mer) et recevant par un canal les eaux de la source située plus haut dans la colline, elle est occupée au nord par un habitat qu'il n'a pas été possible de cerner précisément, car les constructions ultérieures et leurs caves ont rendu le terrain antique difficilement lisible.

L'histoire portuaire que cette fouille a permis de restituer s'interrompt donc au V^e siècle de notre ère.

Les épaves de navires

Plusieurs épaves de navires désarmés et abandonnés dans les vases du port ont été découvertes, dont deux exceptionnelles datant du VI^e siècle avant notre ère.

Les deux épaves grecques « Jules Verne 7 » et « Jules Verne 9 » sont celles de navires ayant navigué entre la fondation de la cité au début du VI^e siècle avant notre ère et leur désarmement vers -545. Conservées et restaurées, elles constituent des témoins inestimables de l'architecture navale grecque à l'époque archaïque.

Des fragments (qui n'ont pas été conservés après la fouille) d'un navire hellénistique confirment la bonne connaissance des techniques de construction navale à cette période.

Trois navires romains identiques (« *sister ships* ») constituent une découverte exceptionnelle. Navires de « servitude portuaire » abandonnés dans les fonds du port aux II^e et III^e siècles de notre ère, ils sont sans équivalent connu. Ils ont été utilisés dans les opérations de dragage du port pour approfondir le bassin et confirment donc cette opération jamais attestée jusque-là.

L'étrave d'une petite embarcation du Haut-Empire a pu être conservée et restaurée. C'est une relique précieuse car les parties supérieures des navires antiques sont rarement conservées.

Pour que la liste soit complète, il faut enfin mentionner les fragments mal conservés d'une épave du IV^e siècle de notre ère.

Toutes les épaves ont fait l'objet d'une étude immédiate sur le terrain par une équipe spécialisée du CNRS. Après leur restauration, tout comme les exceptionnelles collections de céramiques, les objets en cuir et en bois, dont l'accastillage de marine antique, quasiment inconnu jusqu'à cette fouille, elles ont été exposées au musée d'Histoire de Marseille dès sa réouverture en 2013.

Commune

Marseille

Cause de l'opération

Création d'un parking souterrain

Type d'opération

fouille

Opérateur

Opérateurs : CNRS / Culture / Inrap

Période(s)

Préhistoire
Antiquité grecque
Antiquité romaine
Antiquité tardive
Moyen Âge
Périodes moderne et contemporaine

Thème(s)

Habitat

Voirie
Production
Ports et rivages

Responsable(s)
Antoinette Hesnard

Début de l'opération
16-08-1992

Fin de l'opération
30-11-1993

