



HAL
open science

L'épave oubliée du port naturel de Pomègues (Bouches-du-Rhône)

Michel Goury, Marina Branger, Laurent Claquin

► **To cite this version:**

Michel Goury, Marina Branger, Laurent Claquin. L'épave oubliée du port naturel de Pomègues (Bouches-du-Rhône). CAS Cahiers d'Archéologie subaquatique, 2018, 24, pp.173-200. halshs-02098392

HAL Id: halshs-02098392

<https://shs.hal.science/halshs-02098392v1>

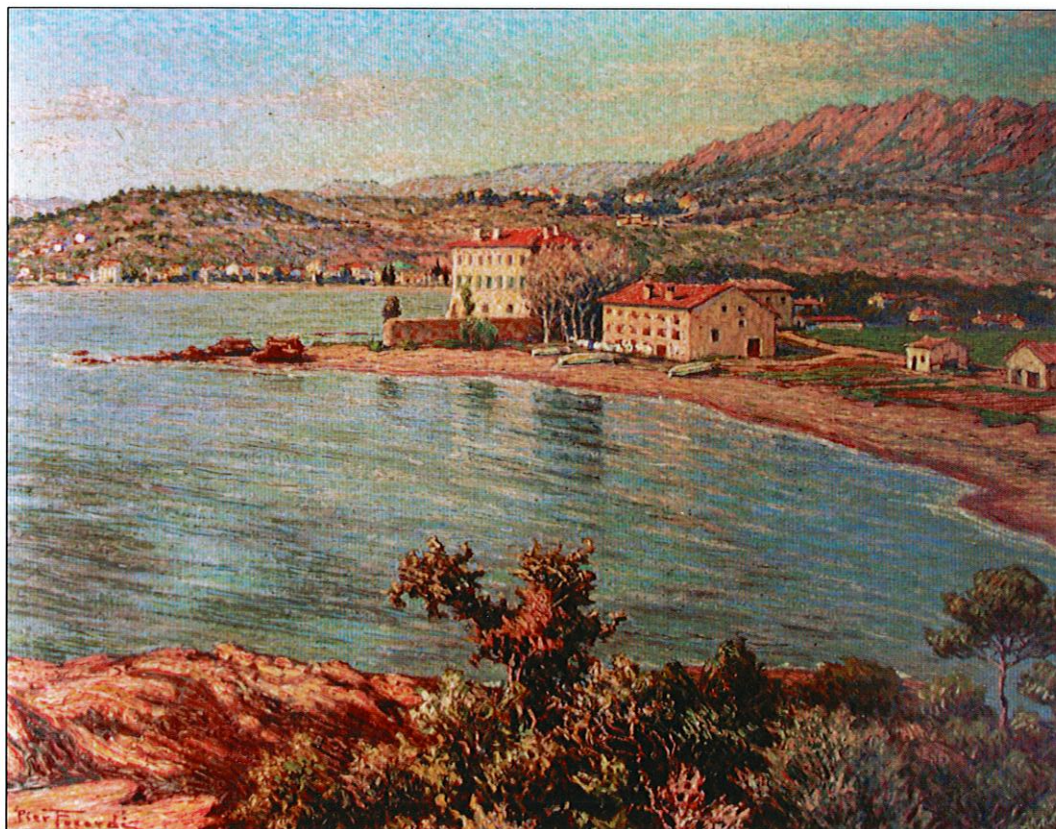
Submitted on 12 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

NUMÉRO XXIV - ANNÉE 2018

CAHIERS
**D'ARCHÉOLOGIE
SUBAQUATIQUE**



Bibliothèque d'Antiquité d'Aix



01 0000037881

FOUILLES ET RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES EN MER, LACS ET COURS D'EAU

- Les Cahiers d'archéologie subaquatique publient les études historiques et archéologiques exposant ou utilisant les résultats de recherches subaquatiques et qui peuvent concerner la Préhistoire, l'Antiquité, le Moyen-Âge et la période moderne.
- Les opinions émises n'engagent que leurs auteurs.
- Adresser les manuscrits à :

Jean-Pierre JONCHERAY
 1637, avenue Maréchal de Lattre de Tassigny,
 83600 FRÉJUS
 cahiersarcheosub@orange.fr



Illustration de couverture : Site de l'épave Agay C (voir la page 5, peinture, vers 1938, de Piero Focardi del Guarda (Florence 1889 - Cannes 1945). Collection particulière.

SOMMAIRE

Anne et Jean-Pierre JONCHERAY. – L'épave Agay C, un gros navire de charge au I ^{er} siècle av. J.-C.	5
Éric RIETH, Pierre POVEDA, Olivia HULOT, Marine JAOUEN, Sammy BERTOLIATTI, Catherine LAVIER. – L'épave du milieu du XVII ^e siècle d'Erquy (Côtes-d'Armor) : archéologie d'une architecture navale vernaculaire.	41
Laurence SERRA, Patricia NAEGELE, Sammy BERTOLIATTI – La <i>Justine</i> , épave de soufre sous le Second Empire.	93
Cécile SAUVAGE, Gaëlle DIEULEFET, Éric RIETH, Nicolas TACHET. – L'épave de Waldam 3 (Marck, Pas-de-Calais) : un navire de commerce de la fin du XVIII ^e - début du XIX ^e siècle.	127
Michel GOURY, Marina BRANGER, Laurent CLAQUIN. – L'épave oubliée du port naturel de Pomègues (Bouches-du-Rhône).	173
André LORIN. - Un site ancien de pêche à Belle-Île (Morbihan) : le site sous-marin de Kerzo, Port Poyed.	201



L'ÉPAVE OUBLIÉE DU PORT NATUREL DE POMÈGUES (BOUCHES-DU-RHÔNE)

Par Michel Goury¹, Marina Branger² et Laurent Claquin³

CONSTANCE D'UN ARCHÉOLOGUE AUTODIDACTE

« À l'âge où certains rêvent d'être archéologues, je lisais dans un hebdomadaire pour la jeunesse, la fabuleuse aventure d'Heinrich Schliemann, découvreur du site de Troie, cité antique légendaire. Les fouilles entreprises par l'archéologue allemand l'occupèrent une bonne partie de sa vie, de 1871 à 1890. Après sa mort, ses travaux ne tombèrent pas dans l'oubli, les fouilles furent poursuivies par son collaborateur W. Doërfeld. Et Troie se libéra ainsi de sa légende, dévoilant aux heureux visiteurs de notre siècle, les remparts successifs de neuf villes superposées.

En 1985, lorsque je découvris le site du port naturel de Pomègues⁴, je n'imaginai pas que les fouilles archéologiques sous-marines entreprises allaient me mener quelque 30 ans plus tard, à m'interroger toujours sur l'histoire de cette anse, chaque campagne de fouille apportant son lot de connaissances nouvelles. L'archéologie s'est alors rapprochée de l'Histoire de Marseille et de la légende de sa fondation. Que nous révèle l'anse de Pomègues ? La périodisation d'une occupation par l'homme, correspondant aux vingt-six siècles d'évolution de Marseille, est établie par l'importance du mobilier archéologique découvert. L'utilisation de ce lieu comme abri marin depuis l'Âge du Bronze moyen côtoie les grands événements qui ont marqué une ville liée de tout temps au commerce maritime. Les épaves connues, notamment celle découverte en 2013, qu'elles soient d'époque antique ou moderne, confirment la place de ce port naturel dans ce que nous pouvons nommer aujourd'hui le "complexe portuaire de Marseille". Marseille, sans les îles du Frioul, n'aurait pas été le "premier port mondial au XVIII^e siècle". Les îles du Frioul sans Marseille seraient restées certainement dans l'anonymat.

Alors, question ; le port naturel de Pomègues peut-il encore livrer des données scientifiques ? Certains, fadaux de leur savoir, m'ont demandé si j'allais encore fouiller longtemps !

Réponse : chaque campagne de fouille est différente de la précédente dans ses résultats, mais reste toujours complémentaire, enrichissant le patrimoine culturel de la cité

1. Archéologue sous-marin autodidacte.

2. Archéologue titulaire d'un Master 2. Université Aix-Marseille.

3. Docteur en Archéologie sous-marine. Université Aix-Marseille.

4. Archipel du Frioul face à Marseille.

phocéenne⁵. Comme me l'a confié Patrice Pomey "Le port de Pomègues est loin d'avoir livré toute son histoire, tu as encore du travail devant toi".

Après trente années d'opérations archéologiques, je m'interroge. S'en tenir à ces travaux et fermer le livre de ce site ou bien continuer, tout comme Schliemann, pour enrichir nos connaissances ? L'archéologie sous-marine est une discipline récente en pleine mutation. L'archéologie d'hier, celle notamment des Taillez, Cousteau, Fonquerle, Carrazé et autres découvreurs d'épaves, doit laisser place à une archéologie d'avenir se fondant sur des technologies nouvelles, une réglementation adaptée aux conditions de travail, des responsables de fouilles assistés de spécialistes scientifiques, une archéologie qui reconnaît et respecte toujours le bénévolat.

Demain, la fouille du port de Pomègues devra se poursuivre avec d'autres responsables, formés de longue date à l'esprit de l'archéologie de passion et scientifique. Ils pourront alors assurer, pour longtemps encore, la suite des opérations, respectueux toutefois de ceux qui les ont entraînés dans cette grande aventure de l'archéologie sous-marine. Demain, peut-être, poursuivront-ils mes travaux. À moins que je ne rêve. Le rêve ne peut-il pas devenir réalité ?

Épave oubliée en 1977

En 1977, plongeant dans le port naturel de Pomègues avec Anne-Marie Marcos et Serge Ximenes, je me souviens de m'être attardé sur les vestiges d'un navire recouvert de cailloutis calcaires et de sable fin. Cependant, par endroits, ces derniers laissaient deviner des pièces de bois et des éléments de doublage en plomb. Jeune plongeur formé à l'archéologie sous-marine par François Carrazé, je rêvais devant les indices d'un temps arrêté. Épave antique ou moderne ? Mobilier archéologique inexistant, elle n'intéressait pas encore les hommes de savoir, il n'y avait pas d'amphores ! C'était les années où le monde de l'archéologie sous-marine se découvrait au milieu d'un matériel uniquement antique, indifférent au patrimoine des épaves modernes et historiques. Le site fit néanmoins l'objet d'une déclaration de gisement homogène⁶, au nom d'Anne-Marie Marcos alors responsable régionale à la FFESSM. Et le temps passa. »

Michel GOURY

ÉPAVE REDÉCOUVERTE EN 2013

Depuis 1985, d'année en année, le port naturel de Pomègues⁷ s'ouvre tel un livre, sur les chroniques de la ville de Marseille : âge du Bronze moyen, *Massalia* grecque, *Massilia* romaine, *Marseilho* du Moyen Âge et Marseille d'aujourd'hui. À partir de 2000, la zone étudiée à proximité de la ferme aquacole, est singulière par sa localisation et son emprise dans l'anse de Pomègues et par son mobilier archéologique mis au jour témoignant d'une occupation essentiellement d'époque antique, une sorte de dépotoir. L'étendue du site est proche de l'avancée terrestre séparant le port naturel de l'anse de la *Grande-Prise*, pointe souvent dénommée Capitainerie ou Infirmeries. Notre objectif en 2013, était de réaliser une coupe transversale, depuis l'avancée rocheuse jusqu'au sondage effectué en 2012 et de

5. Le mobilier archéologique est entreposé au dépôt archéologique des Milles (13). Nombreux sont les objets exposés dans les vitrines du Musée d'histoire de Marseille.

6. 47/77, DRASSM 206/77.

7. Site déclaré en 1985 par Patrick Ferrand, Michel Goury, Jean-Claude Salles.

dresser notamment un profil stratigraphique. À l'aplomb de la pointe de la Capitainerie, nous savions que nous allions mettre au jour les vestiges d'un navire découvert 36 ans auparavant !

LE PORT NATUREL DE POMÈGUES

Localisation. Le port naturel de Pomègues se situe dans l'une des anses de l'île qui, avec l'île de Ratonneau, l'île d'If et l'îlot du Tiboulou, forment l'archipel du Frioul. Celui-ci constitue l'ensemble d'îles le plus proche du Lacydon, port antique de Marseille. Le site se trouve donc à l'ouest de Marseille, dans le département des Bouches-du-Rhône (13), en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (figure 1).

Coordonnées géographiques et profondeur. Le port de Pomègues se trouve au Sud de l'île. Ce port naturel constitue un abri marin à caractère archéologique et historique, connu notamment à l'Âge du Bronze moyen, utilisé dès l'antiquité, faisant partie du complexe sanitaire marseillais aux XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles comme port de quarantaine. La zone de fouille (figure 2) se situe dans le prolongement de l'avancée terrestre dite de la Capitainerie et couvre plusieurs siècles d'occupation, essentiellement les périodes comprises entre le II^e s. av. J.-C. et le VI^e s. ap. J.-C. La période moderne est peu représentative.

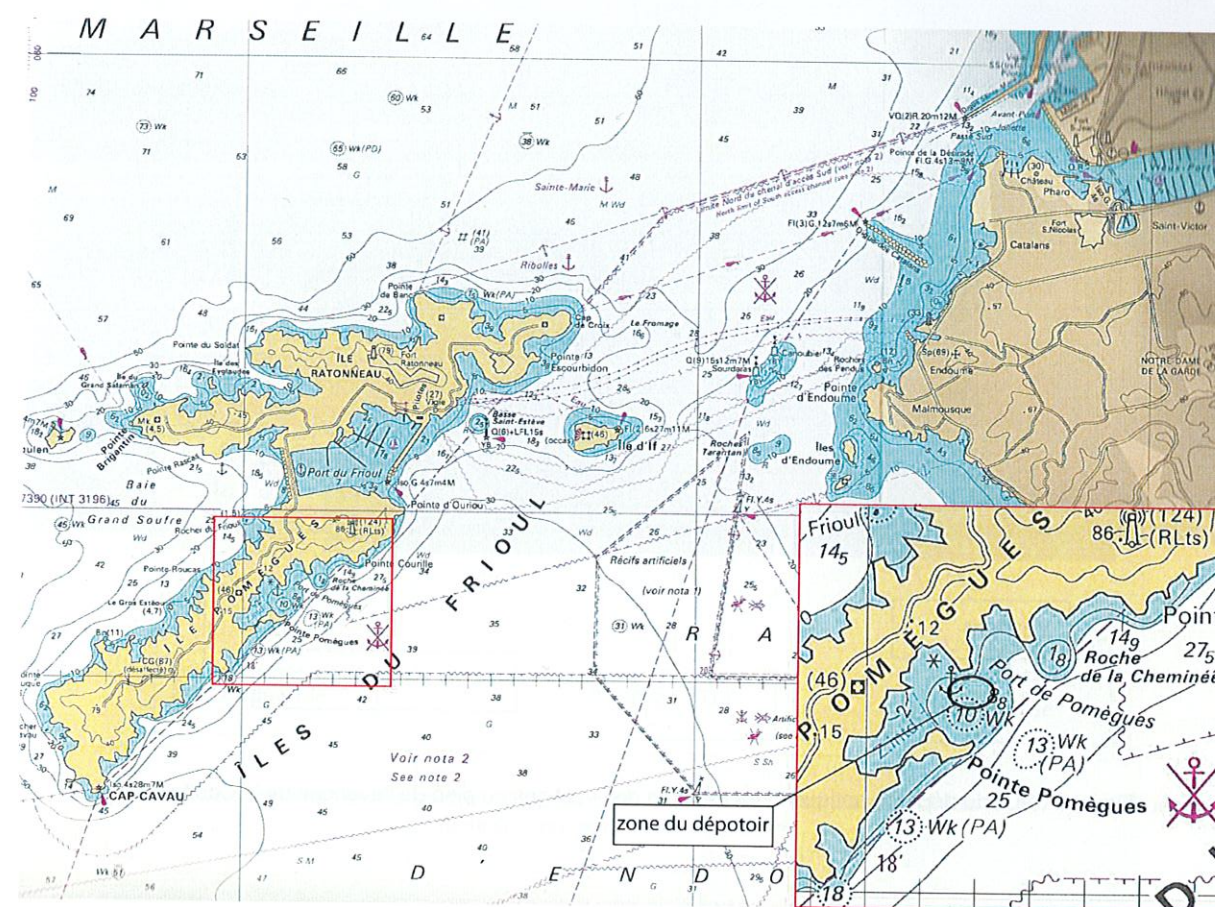


Figure 1 : Localisation du site sur un extrait de la carte marine 7392 du SHOM, 1/25 000.

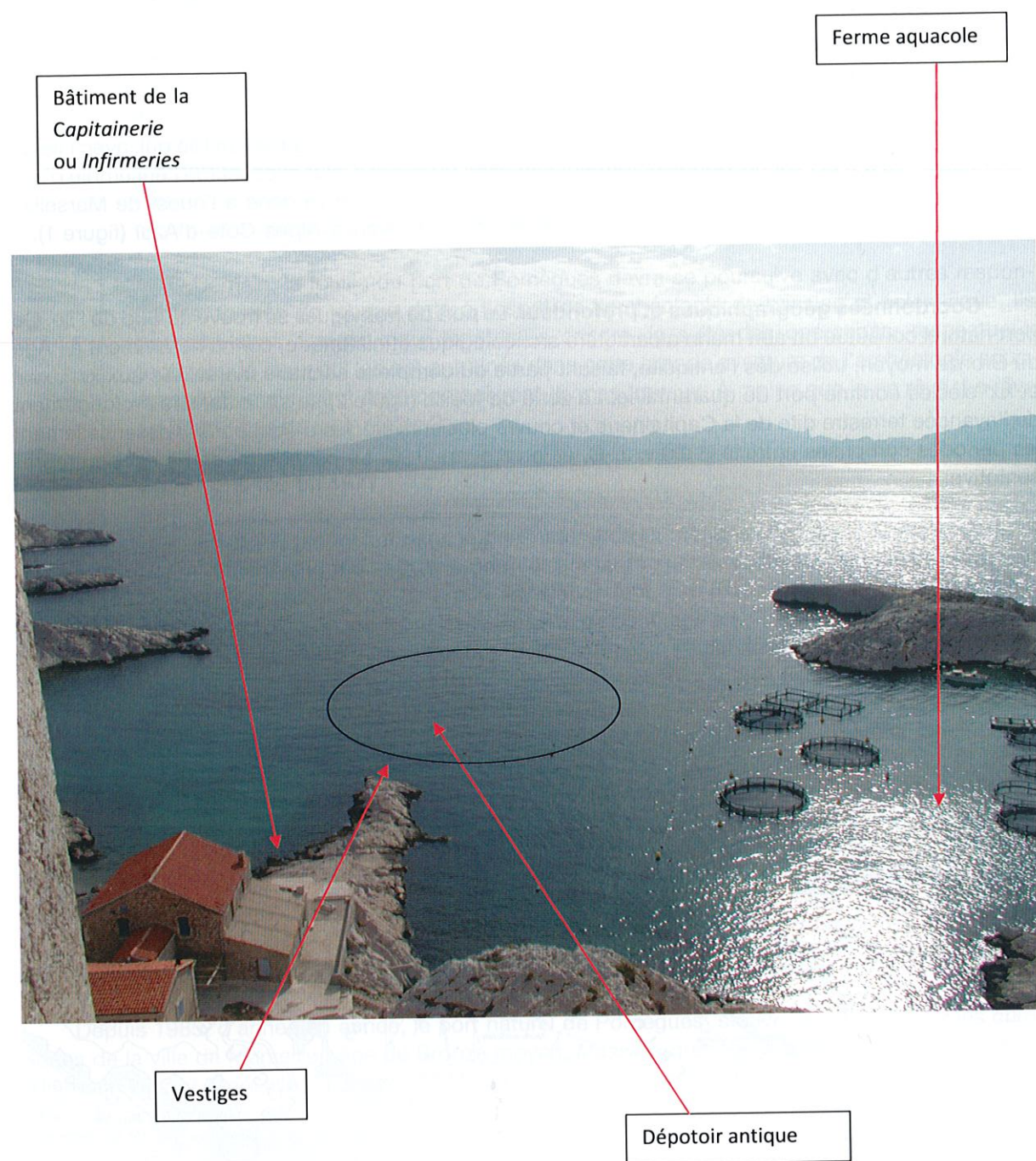


Figure 2 : Vue du dépotoir antique et localisation des vestiges au pied de l'avancée de la Capitainerie.

La localisation du port naturel, visible sur la carte marine 7392, permet de préciser la position générale du dépotoir antique (cercle noir sur figure 2) et de l'épave au point 0 (figure 3). Dépotoir et épave se situent entre 3,60 m et 7 m de profondeur environ, suivant la pente naturelle du substrat rocheux.

La position générale de la zone du dépotoir étudiée est matérialisée par un axe (en rouge) et deux points fixes correspondant au point 0 (épave) et 20 de cet axe (figure 3). En coordonnées WGS 84 (degrés, minutes, décimales), ces points sont déterminés par les coordonnées suivantes (avec un rayon d'emprise de 20 m environ autour du point 20)⁸:

Point zéro de l'axe de stratigraphie :

Latitude : 43°16'16.33"N Longitude : 5°18'05.36"E

Point de l'axe de stratigraphie à 20 m :

Latitude : 43°16'16.01"N Longitude : 5°18'06.14"E

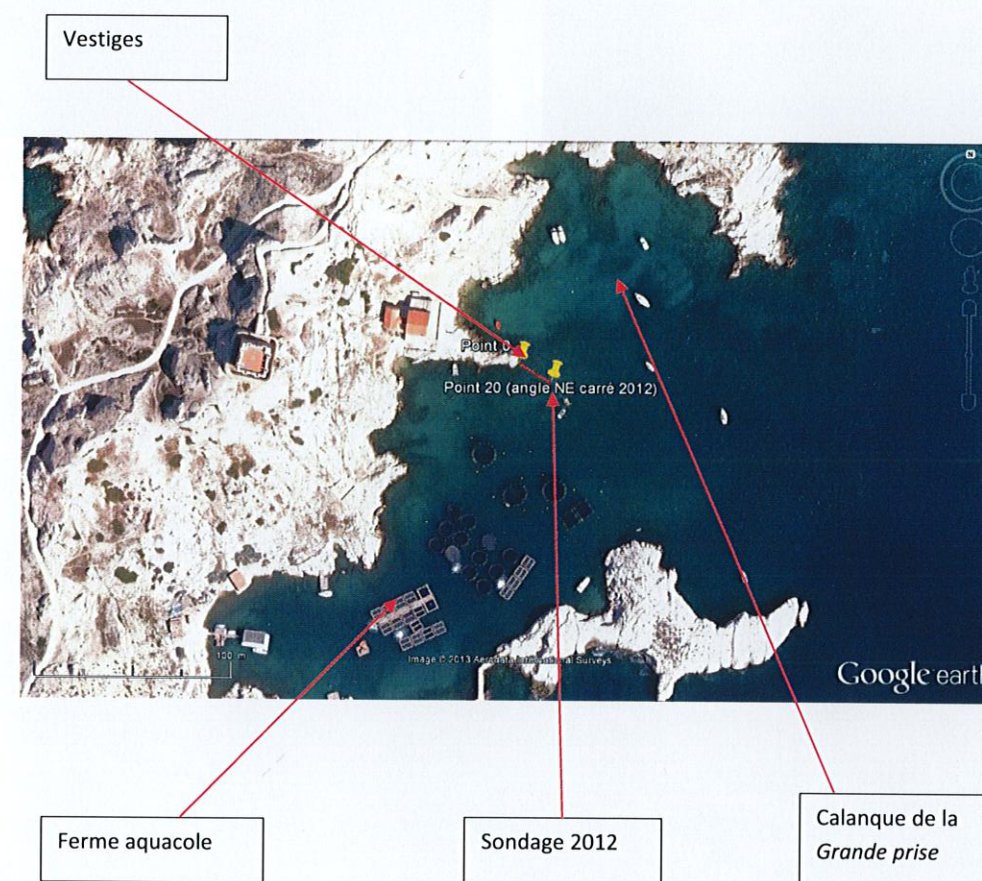


Figure 3 : Localisation de l'axe et des points fixes de la zone étudiée. Les vestiges découverts en 1977 sont situés au point 0 (fond de carte Google Earth).

⁸ Coordonnées enregistrées par application GPS pour Smartphone avec, pour opérateur, Michel Goury, et affinées via Google Earth.

MISE AU JOUR DE L'ÉPAVE DANS UN DÉPOTOIR ANTIQUE

Choix du sondage. Le choix de la zone du sondage est fixé au plus près de l'avancée rocheuse dite de la Capitainerie (figure 4) afin d'évaluer au mieux l'évolution de ce lieu et sa relation avec une activité possible sur l'île. En outre, cela permet également d'amorcer le tracé d'un profil stratigraphique le plus complet possible pour l'ensemble du tumulus formant le dépotoir antique.

Ainsi, le premier carré ouvert (carré A) se situe à l'aplomb de l'avancée rocheuse sur la zone sédimentaire la plus proche du rocher (figure 5). Le second carré ouvert (carré B) est positionné par translation de 2 m le long de l'axe stratigraphique utilisé pour la coupe. L'opération de fouille se limite donc à l'étude de ces deux carrés marqués en totalité par la présence de l'épave.

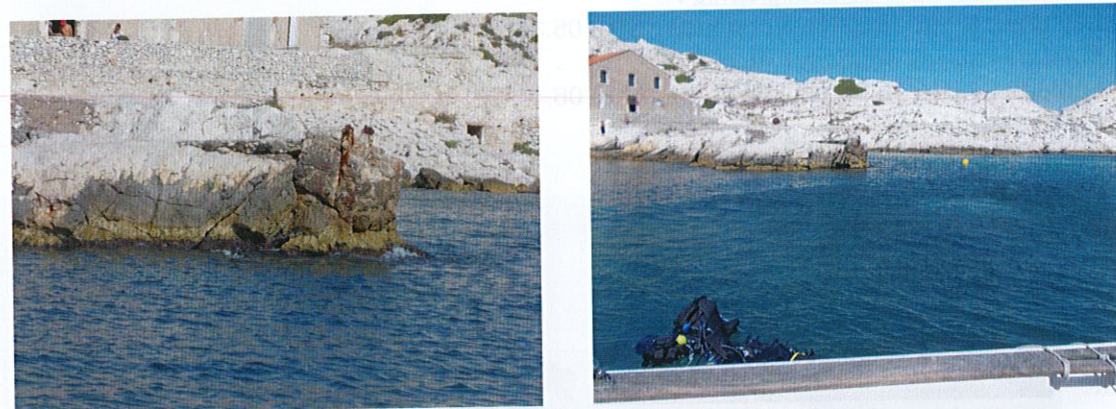


Figure 4 : Avancée rocheuse à l'aplomb de laquelle se trouve l'épave, point 0 de l'axe orienté NO-SE.

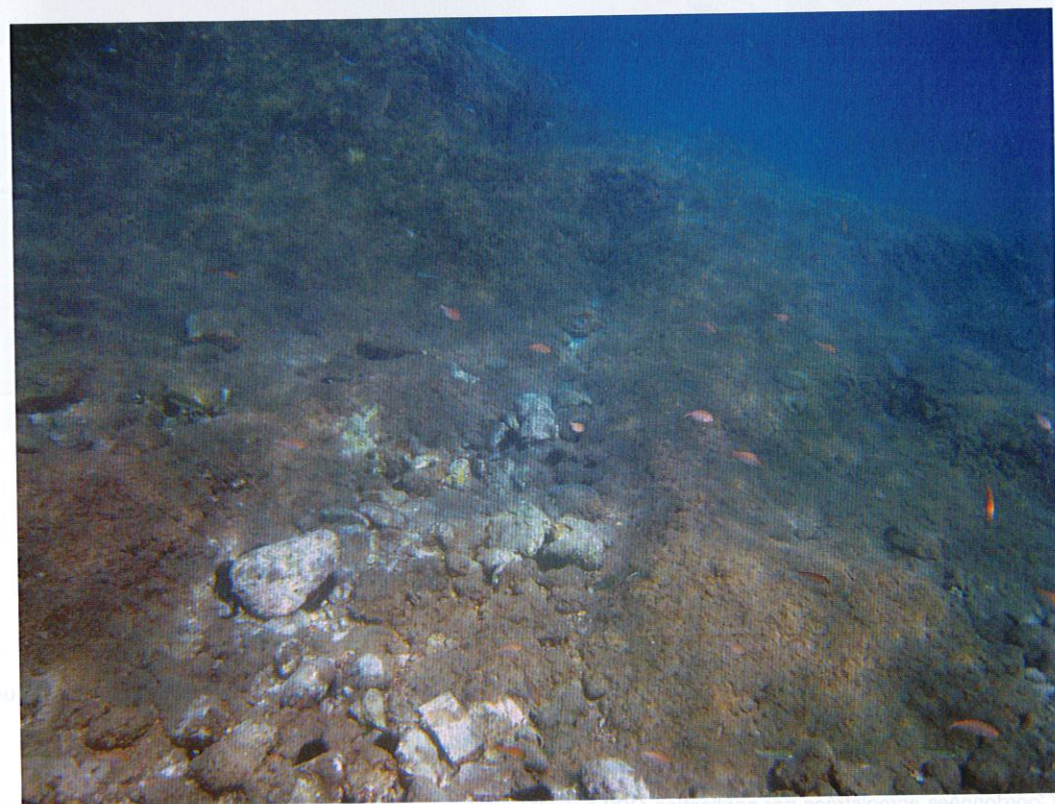


Figure 5 : Vue sous-marine à l'aplomb de l'avancée terrestre.

Découverte des premiers vestiges. Le décapage de la partie située en amont du point 0 de l'axe de la tranchée correspond au substrat au-dessus du fond rocher de la calanque (figure 6). Les premiers fragments de bois apparaissent immédiatement, il s'agit d'ais de bordé doublés de plaques de plomb froissées (figures 7 et 8). Par ailleurs, des galets allochtones recouvrent les planches et l'espace entre les membrures (figure 9).

Aplomb de l'avancée terrestre

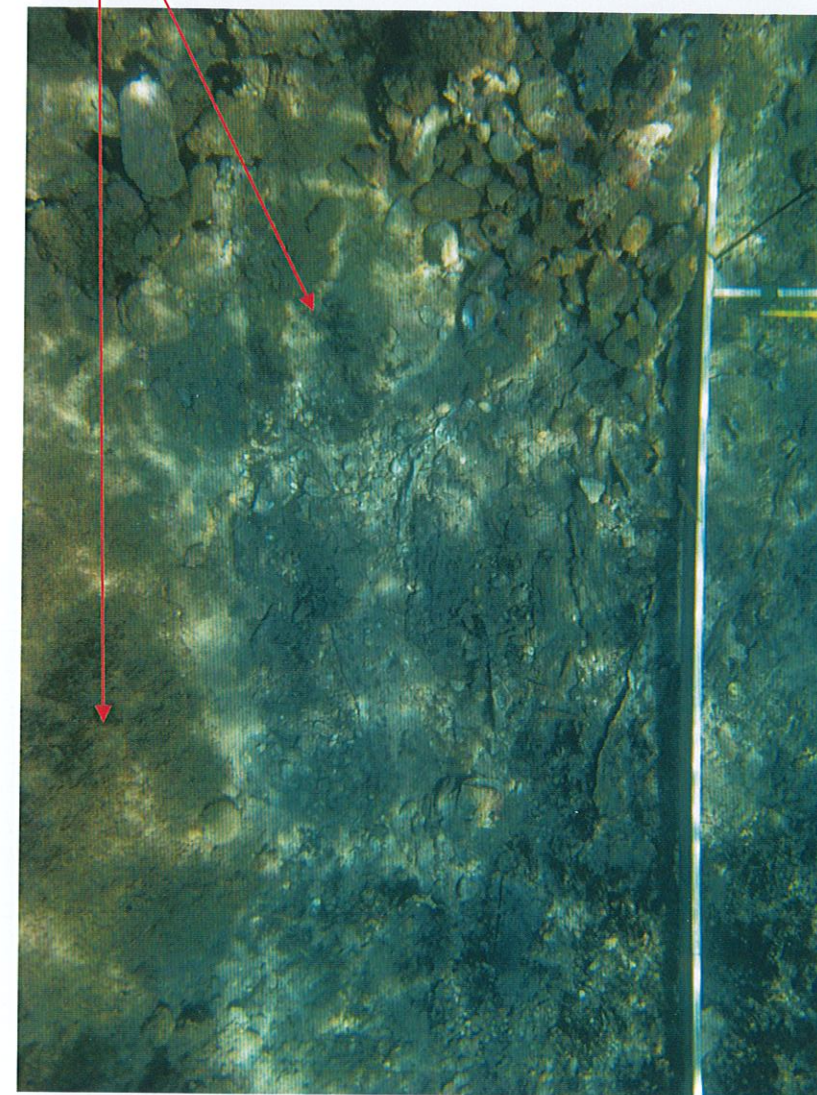


Figure 6 : Point 0 à l'aplomb du rocher de l'avancée terrestre.

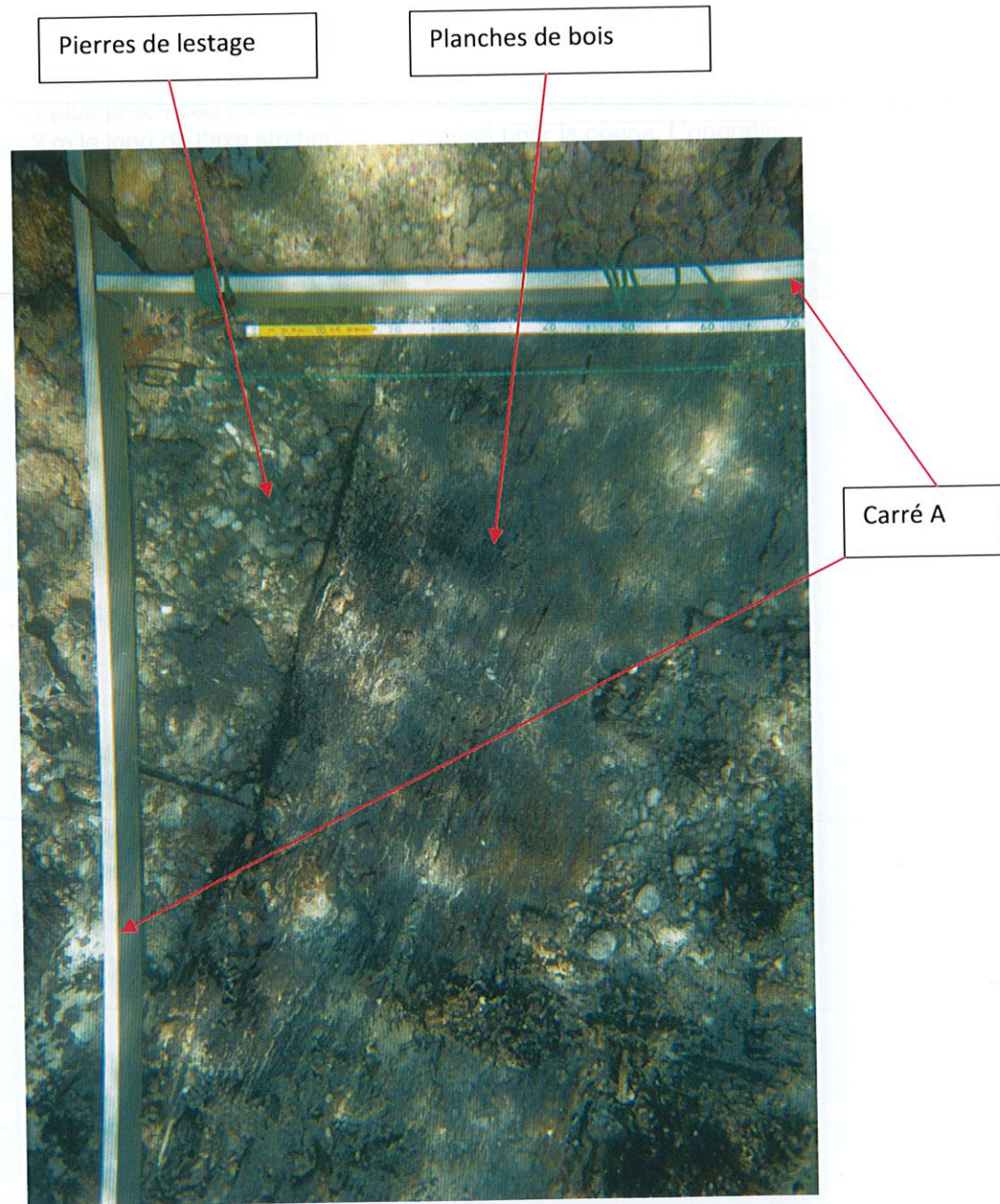


Figure 7 : Décapage carré A. Découverte de bois.

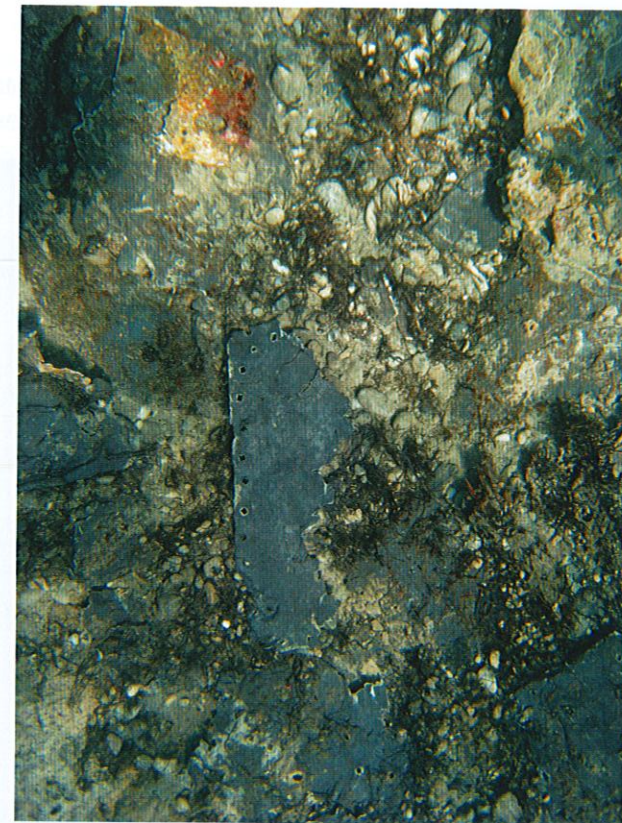


Figure 8 : Plaques en plomb *in situ*.

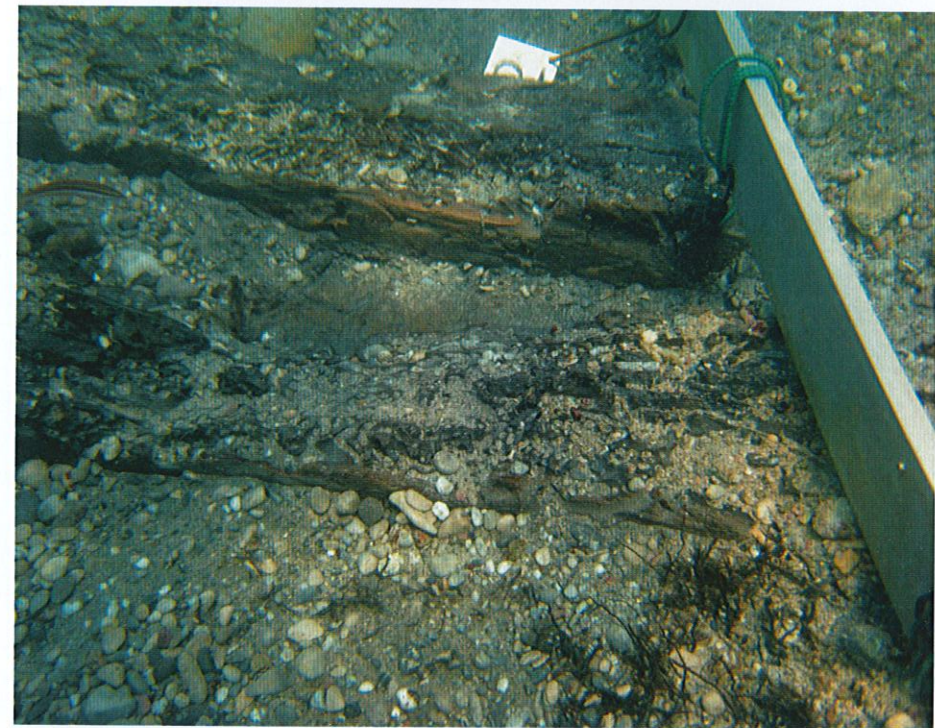


Figure 9 : Lit de galets entre les membrures.

ÉTUDE DE L'ÉPAVE

En fin d'opération de fouille, le dégagement des carrés A et B représentant 12 m² a mis au jour diverses structures de bois caractéristiques d'un navire de grandes dimensions (figures 10 et 11).



Figure 10 : Partie de l'épave désensablée dans le carré B.

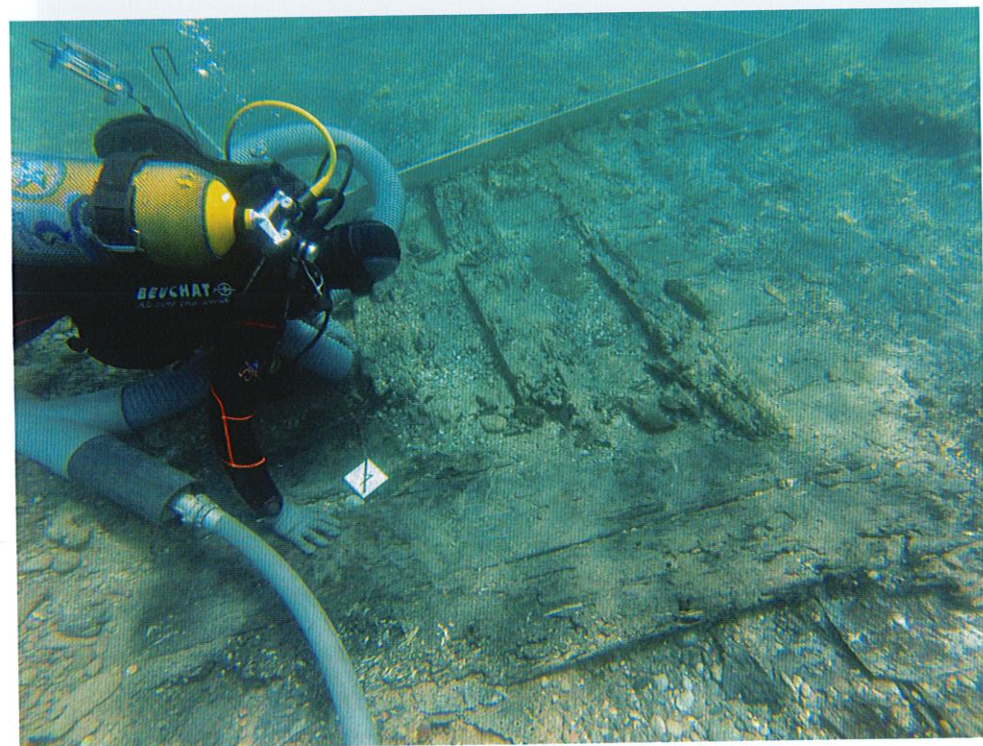


Figure 11 : Dégagement des membrures.

Structures, architecture navale, ébauche d'une identification. Le sondage de 12 m² peut-il nous fournir suffisamment de données pour comprendre une épave dont nous ignorons tout ? Les archéologues sous-marins se posent toujours les mêmes questions : navire antique ou moderne ? Où se situe l'axe du navire ? Où se trouve la proue ou la poupe ? Des indices de construction sont-ils apparents ? Nous pouvons y répondre, pour partie, et émettre des hypothèses d'identification. Ainsi, un certain nombre d'éléments significatifs de la constitution de la charpente a pu être précisé (figure 12).

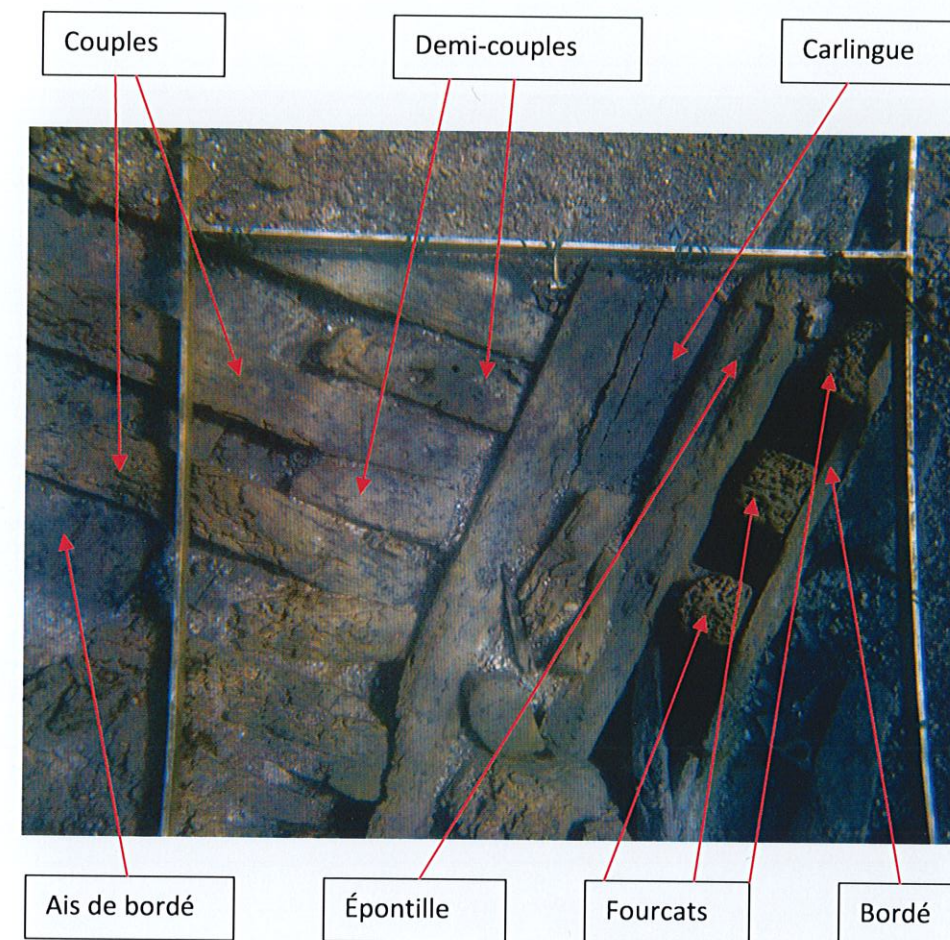


Figure 12 : Structures dégagées de l'épave.

Fourcats. Six fourcats ont été dégagés. Rappelons la définition donnée dans le *glossaire nautique* par Jal : « Varangue dont les deux branches se rapprochent jusqu'à affecter la forme de la fourche, et même celle du V. Au commencement du XVII^e siècle, on appelait quelquefois les Fourcats : Fours, Fourc ou Fourgs.⁹ » Les pincements successifs des six fourcats apparents s'ouvrent depuis le point 0, posés sur le dos de la quille non dégagée (figures 13 et 14). Nous pouvons alors avancer une première hypothèse. Il s'agit certainement de l'arrière d'un navire pouvant être daté des XVI^e-XVII^e siècles¹⁰.

9. Le terme fourcat apparaît dans l'*Inventaire des mots* et l'*Hydrographie* du Père Fournier (1643) ainsi que dans la *Construction des vaisseaux du Roy* (1691).

10. Précision formulée par Éric Rieth en février 2018.

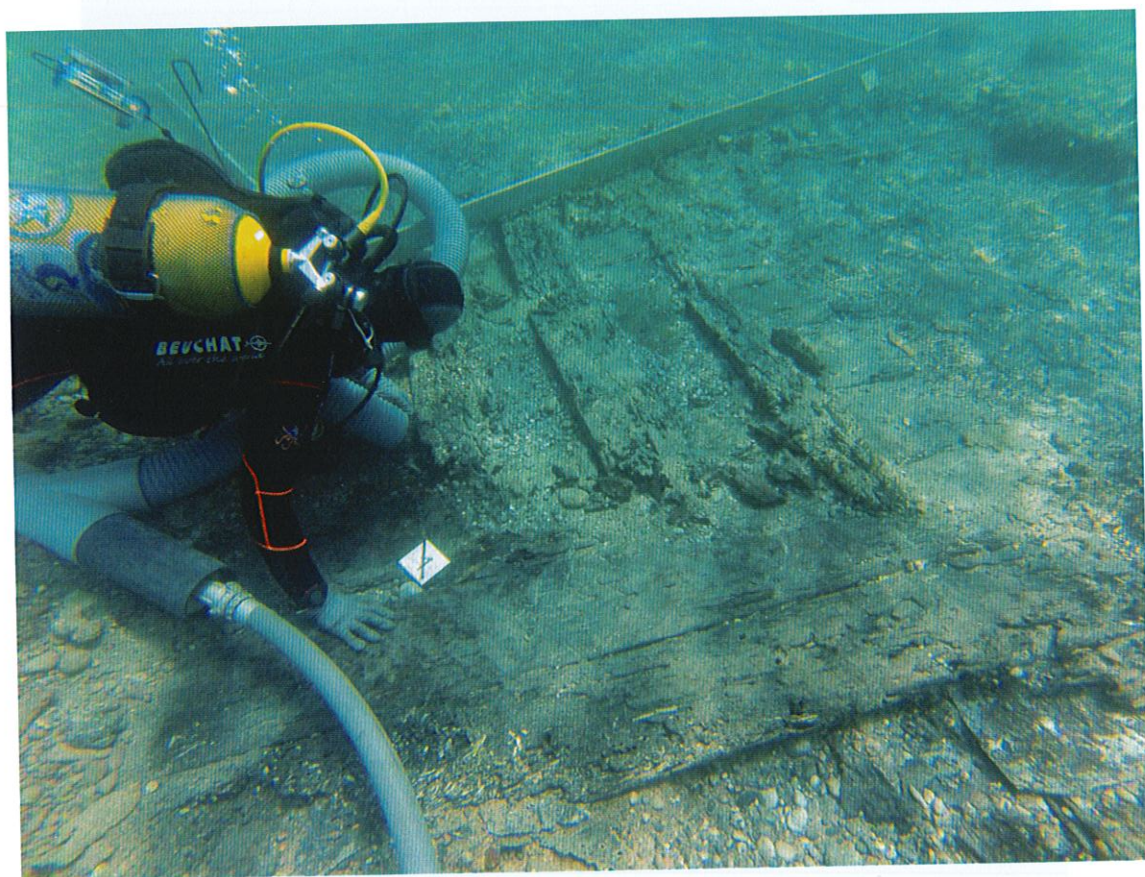


Figure 13 : Six fourcats apparents sur lesquels s'appliquent les virures du bordé tribord.



Δ

Angle aigu évoquant une fourche

B



Figures 14 A et B : Détails d'un fourcat.

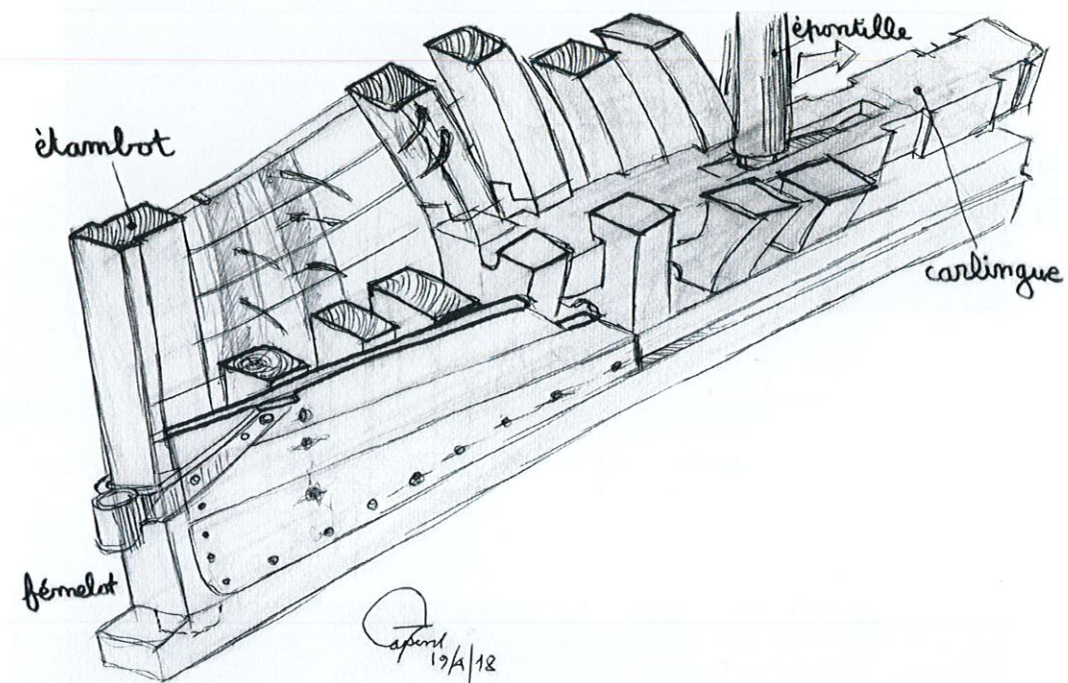


Figure 15 : Dessin original de Jean-Marie Gassend illustrant le pincement et le déploiement des fourcats à partir de la poupe du navire.

Carlingue. Épontille. La carlingue vient s'encastrer sur les fourcats. Nous n'avons pas constaté d'assemblages à la quille, chevilles ou broches métalliques. Par ailleurs, la carlingue présente une partie centrale ouvragée. Il s'agit d'une entaille en glacis permettant le positionnement d'une épontille par glissement en force à l'aide d'un maillet (figures 16-18). La carlingue située dans la partie axiale de la carène, dans le prolongement avant et arrière de l'emplanture, nous permet maintenant de définir l'orientation et l'axe de l'épave.



Figure 16 : Vue de côté. Carlingue encastrée sur les fourcats.

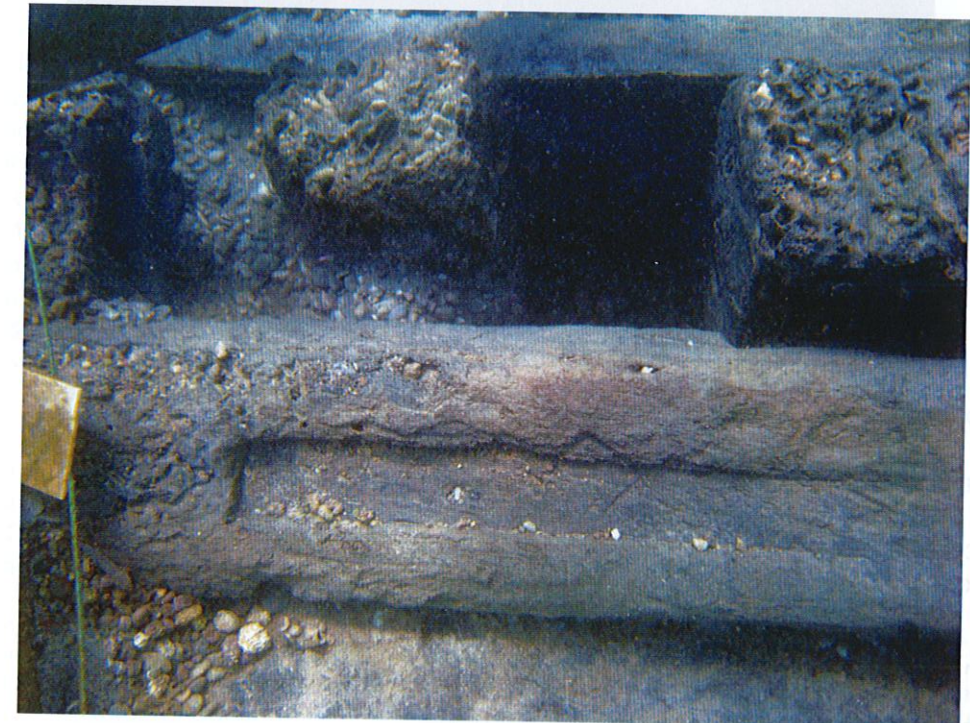
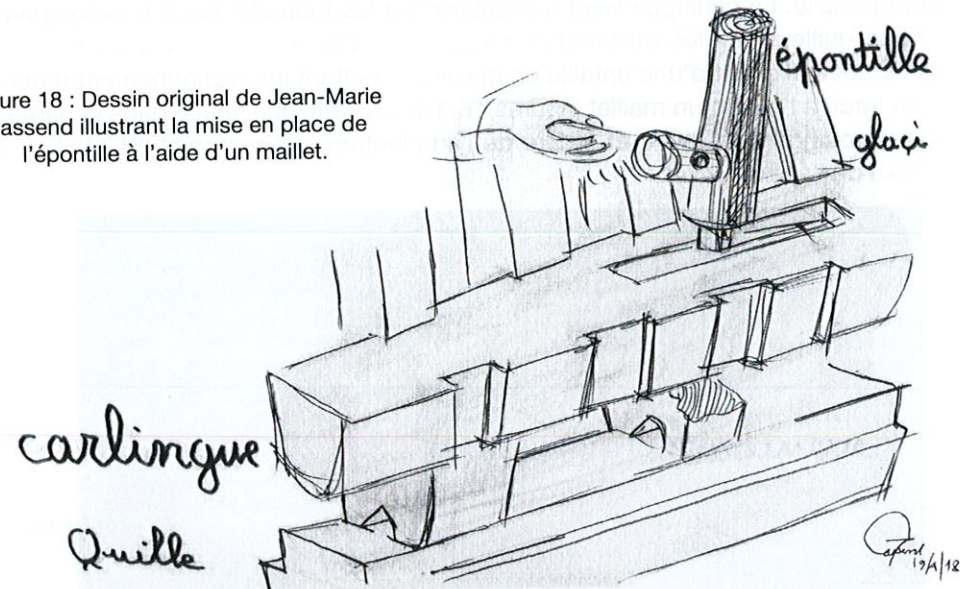


Figure 17 : Entaille en glacis permettant le positionnement d'une épontille.

Figure 18 : Dessin original de Jean-Marie Gassend illustrant la mise en place de l'épontille à l'aide d'un maillet.



Concrétions métalliques. Les membrures sont assujetties aux virures de bordé par des clous. Ce type d'assemblage est caractéristique des navires méditerranéens¹¹.

Concrétions métalliques



Figure 19 : Traces de concrétions métalliques.

11. Précision formulée par Éric Rieth en février 2018.

Doublage en plomb. Le doublage en plomb de la coque des navires est connu depuis le IV^e siècle av. J.-C. jusqu'au II^e siècle ap. J.-C.¹². Ce n'est qu'aux XVI^e et XVII^e siècles que le doublage en plomb réapparaît avant d'être abandonné à la fin du XVII^e ou début XVIII^e siècle au profit du doublage en cuivre vers la fin du XVIII^e siècle. Notre étude montre que les plaques ont été clouées sur le bordé en se chevauchant les unes aux autres. Ce doublage en plomb semble confirmer notre première approche de datation de l'épave : XVII^e siècle.



Figure 20 : Plaques de doublage en plomb sur ais de bordé.

EMPRISE DE L'ÉPAVE SUR LE DÉPOTOIR ANTIQUE

Description du profil du fond marin. Au sein des deux sondages contigus, de 3 m x 2 m, réalisés à l'aplomb de l'avancée rocheuse de la Capitainerie et le long de l'axe défini pour la stratigraphie de la zone (carrés A et B), nous avons pu différencier trois couches numérotées C1, C2 et C3. La présence de l'épave doublée de plomb nous empêche de connaître la composition des couches stratigraphiques conservées sous celle-ci.

Les diverses couches identifiées peuvent être décrites comme suit :

- **C1** (environ 3-5 cm = -3,60/-3,65 m à -3,90/-3,95 m environ dans les carrés A et B) : couche homogène ; remblai sableux composé de cailloutis calcaires et de sable fin. Stérile en mobilier archéologique.
- **C2** (environ 5-10 cm = -3,65/-3,75 m à -3,95/-4,05 m dans les carrés A et B) : couche homogène ; herbier de posidonies mortes et compactes, par endroit très dures, dans d'autres plus molles. Celle-ci se retrouve parfois directement au contact des planches de bordage (zone Sud-Ouest du carré A, affleurant le plus de la surface du substrat). Elle n'a pas été rencontrée sur la coupe stratigraphique des carrés A et B mais par poches éparses sur l'ensemble des carrés ouverts. Stérile en mobilier archéologique.
- **C3** (environ 10-20 cm = -3,65/-3,85 m à -3,95/-4,05 m dans les carrés A et B) : couche hétérogène ; remblai sableux composé de très nombreux galets ronds, très fins. Cette couche épaisse

12. Épave de la *Chrétienne C*, 211-170 av. J.-C. Épave de la *Madrague de Giens*, 75-60 av. J.-C. Épave de *Planier 3*, I^{er} siècle av. J.-C. Épave de *Tre Senghe A*, 30-20 av. J.-C. Épave de *Port-Vendres 5*, 10-20 ap. J.-C. Épave de *Porto Nuovo*, 30 ap. J.-C. Épave de *Marseillan-Beauséjour*, seconde moitié du I^{er} siècle ap. J.-C. Épave de la *Plage de Sète 2*, seconde moitié du I^{er} siècle ap. J.-C. Épave de *Riches Dune 5*, seconde moitié du I^{er} siècle ap. J.-C. Épave de la *Pointe de la Luque B*, 360-365 ap. J.-C.

pourrait correspondre au lestage de l'épave, puisqu'elle vient recouvrir ses bois, comme par exemple entre les membrures (figure 21). Pauvre en mobilier archéologique, de nature diverse (plombs divers dont quelques balles de mousquets, céramiques) de datation moderne.

Notons également la présence d'une très fine couche argileuse grise, aperçue notamment entre les membrures et au contact du bordage, dans laquelle semble fixés de nombreux galets de la couche C3. Cette observation nous fait supposer que ces galets étaient présents dès l'origine sur l'épave, comme lestage (figure 21).

Description de la coupe stratigraphique. Concernant la coupe stratigraphique des carrés A et B (figure 22), seules les couches C1 et C3 ont pu être identifiées sur l'axe. Celle-ci recouvre la structure de l'épave, qui affleure presque la surface du fond marin près du point 0.

Plusieurs pièces architecturales de l'épave sont visibles sur la coupe : des bordés, des membrures, des vaigres, la carlingue.



Figure 21 : Vue des galets (Couches C3-C4) au contact du bordage contre une membrure.

Les ais de bordé, de 30 cm de large pour 6 cm d'épaisseur, sont conservés sur presque tout le carré A, tandis qu'ils sont recouverts dans la moitié Est du carré B par les vaigres.

Les membrures, transversales au bordage sont visibles sur la coupe, uniquement dans la moitié Ouest du carré B, leur prolongement partant sous le vaigrage à l'Est ou bien dans la berme au Nord-Ouest. Ces membrures mesurent 6 cm de large pour 12 cm d'épaisseur. Faute de suffisamment d'éléments, le maillage des membrures n'a pas fait l'objet d'une étude précise.

Deux vaigres sont apparentes sur la coupe. Leur épaisseur est identique à celle des ais de bordé (6 cm) tandis que leur largeur varie entre 27 cm et 30 cm. La carlingue, quant à elle, semble taillée dans un carré de 18 cm de côté.

Enfin, une imposante pièce de bois de 20 cm d'épaisseur affleure la surface du fond marin dans le carré C. Celle-ci, qui a pu être suivie sur 70 cm de profondeur jusqu'à une autre pièce carrée sous la carlingue (la quille ?) pourrait correspondre à une varangue et plus précisément à un fourcat.

Le doublage en plomb, non représenté sur la coupe, a été cloué par plaques sur le bordage externe, en se chevauchant les unes aux autres.

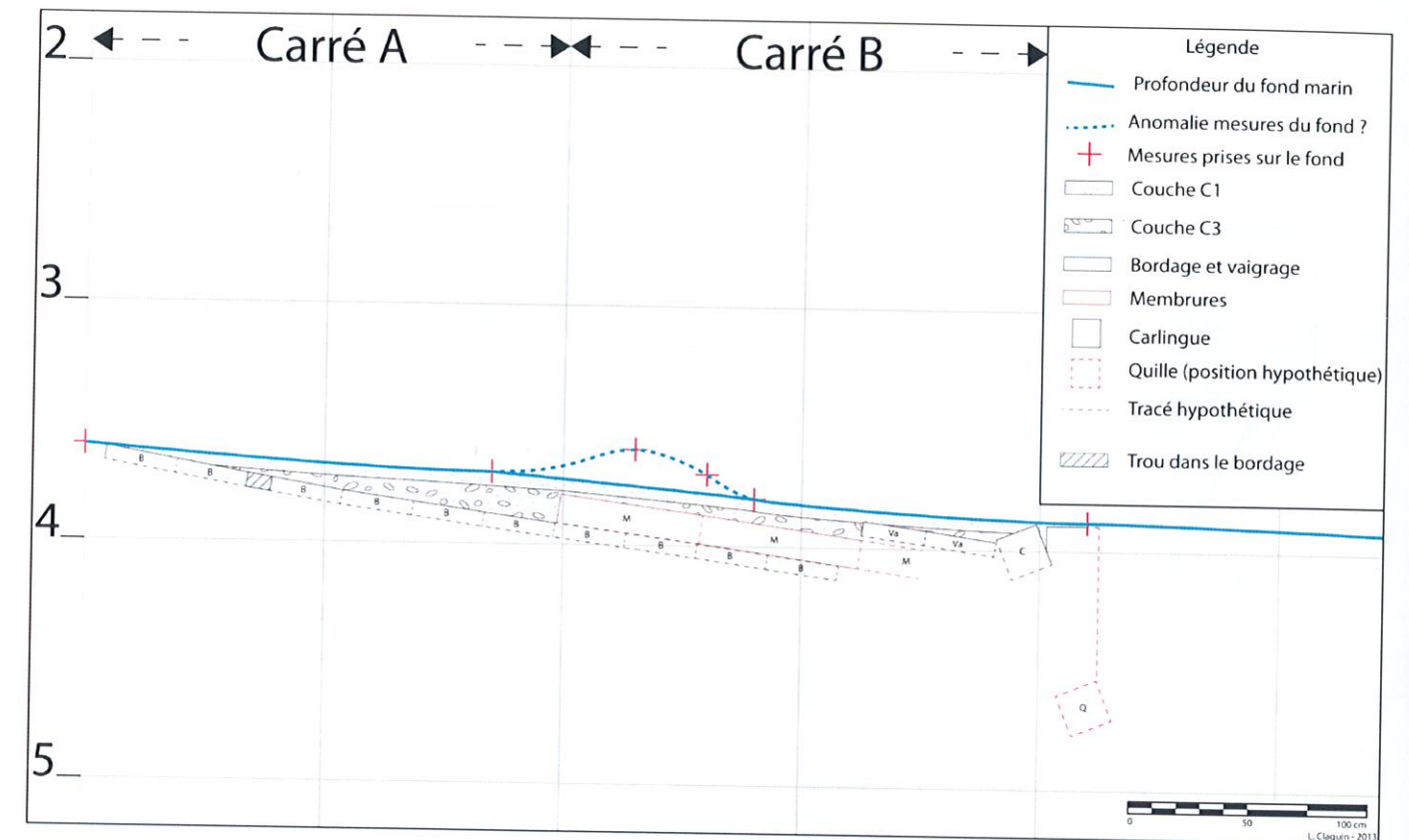


Figure 22. Coupe stratigraphique des carrés A et B selon l'axe orienté 120°-300°. Échelle 1/20 (DAO © L. Claquin - 2013). B=bordé ; M=membrure ; Va=vaigre ; C=carlingue ; Q=quille.

ÉTUDE D'ARCHITECTURE NAVALE

Description de la planimétrie des carrés A et B. L'axe longitudinal de l'épave est orienté selon un angle de 30-210°, soit plus ou moins perpendiculairement à l'axe stratigraphique mis en place entre le point 0 le point 20 (figures 23 à 27).

Les virures de bordé sont orientées selon un axe 30-210°.

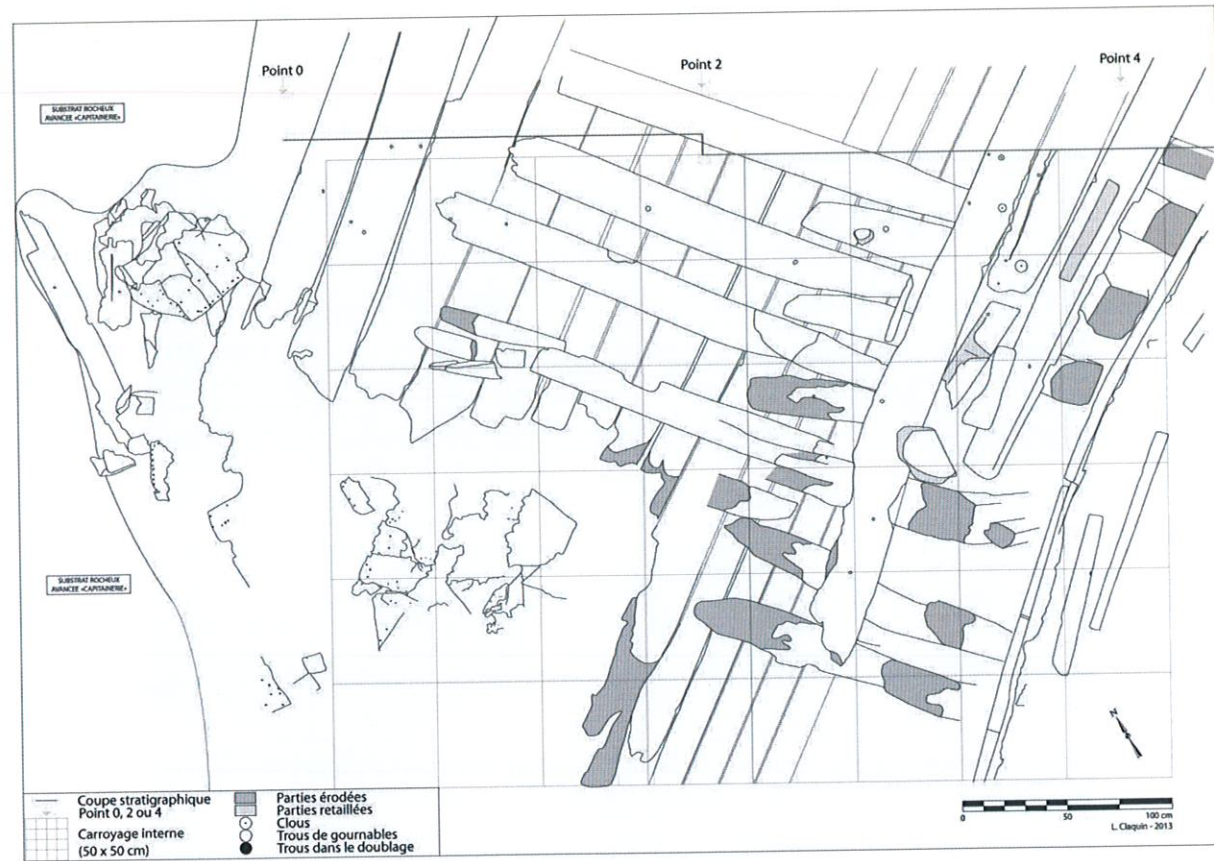


Figure 23 : Planimétrie de l'emprise de l'épave sur la zone de sondage. Points 0 à 4. Carrés A et B (DAO © L. Claquin - 2013).

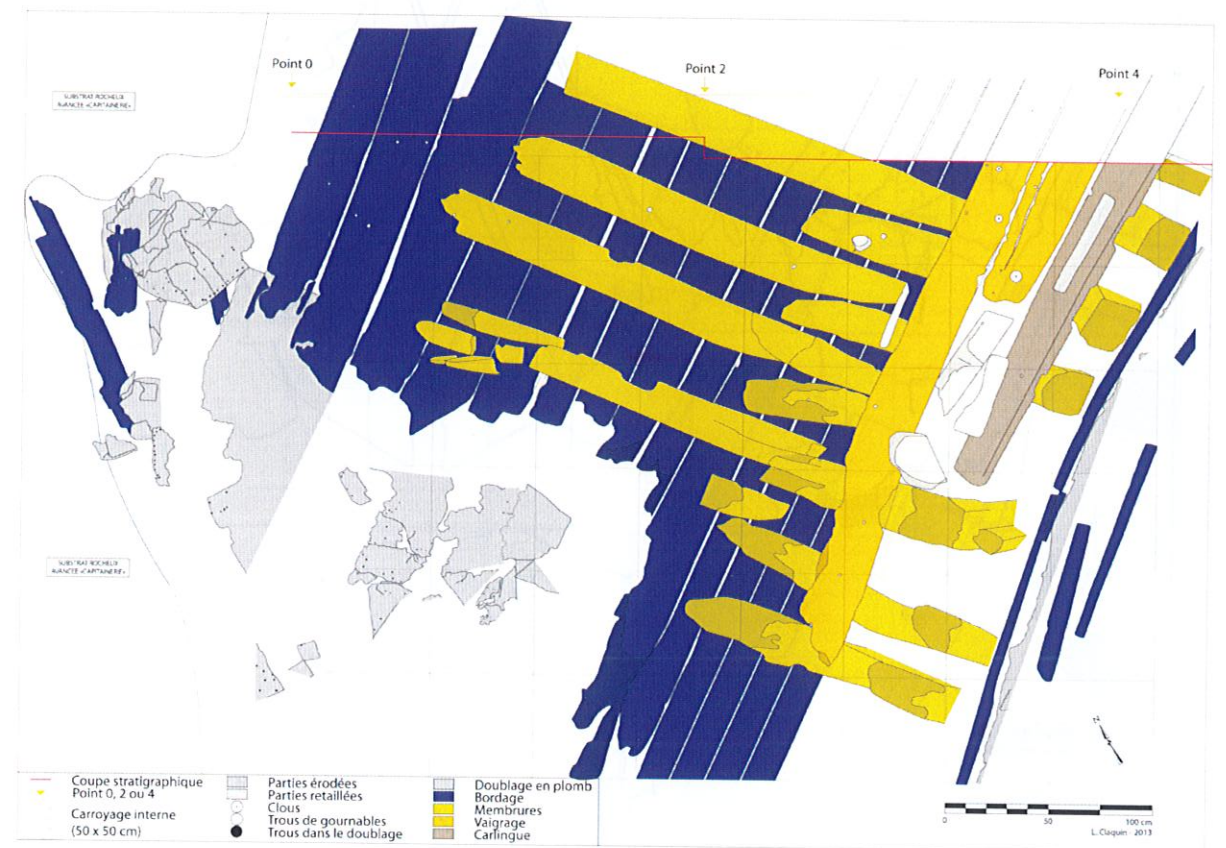


Figure 24 : Planimétrie précisant par diverses couleurs les différentes pièces architecturales de l'épave (DAO © L. Claquin - 2013).

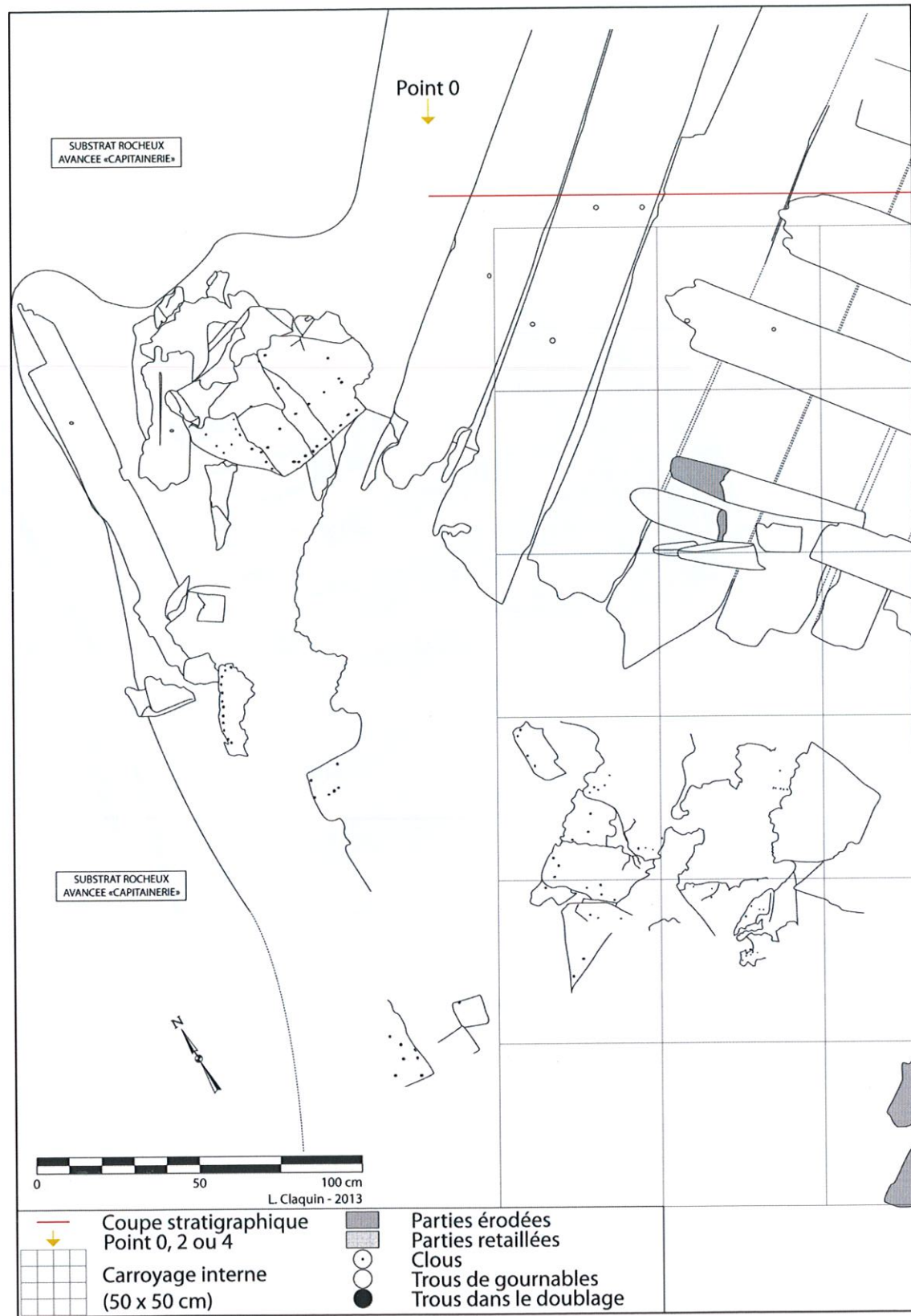


Figure 25 : Planimétrie au point 0, à l'aplomb de l'avancée terrestre DAO © L. Claquin - 2013).

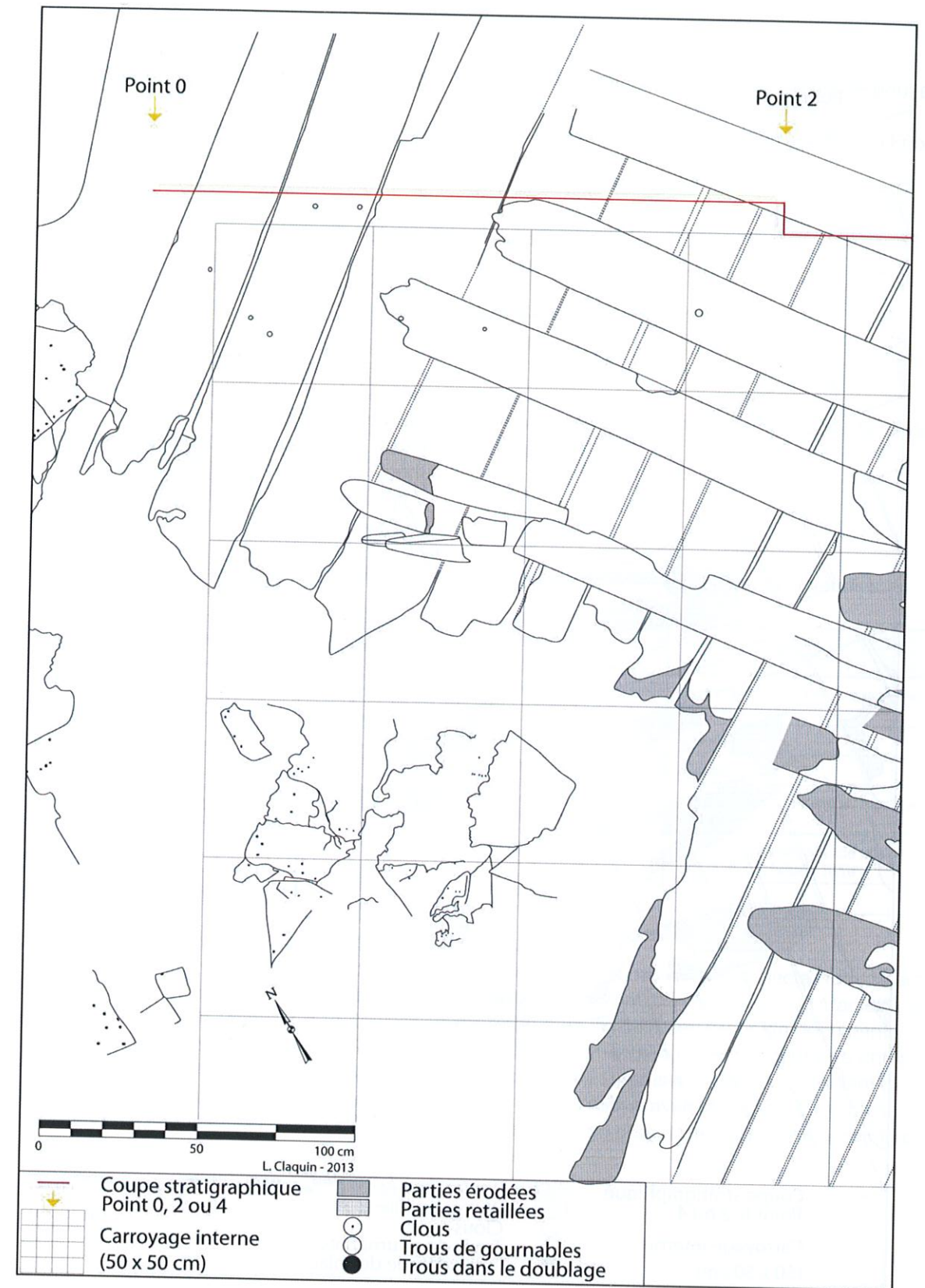


Figure 26 : Planimétrie du carré A, entre les points 0 et 2 (DAO © L. Claquin - 2013).

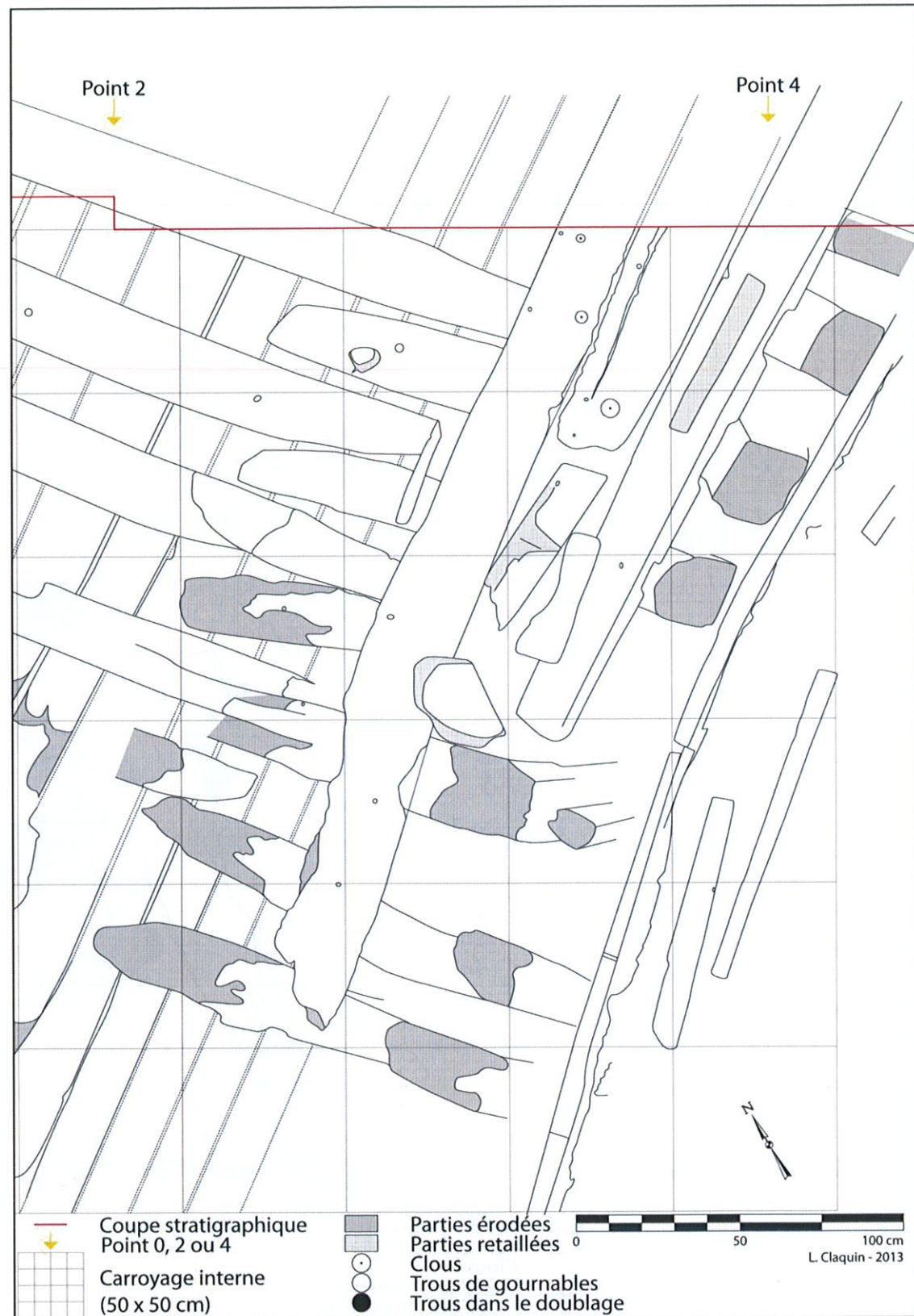


Figure 27 : Planimétrie du carré B, entre les points 2 et 4 (DAO © L. Claquin - 2013).

APPORT HISTORIQUE

Les naufrages aux îles du Frioul. La découverte des vestiges de la coque d'un navire pouvant être daté du ^{xvi}^e ou ^{xvii}^e siècle nous a obligé à consulter les différentes archives connues.

Nous nous sommes intéressés essentiellement aux fortunes de mer survenues aux îles du Frioul, notamment à Pomègues.

Nous rappelons ici les fonds d'archives compulsés :

- Archives départementales des Bouches-du-Rhône
 - o 200E 1010 Naufrages et échouements de navires de 1693 à l'an 2
- Bibliothèque municipale de Marseille
 - o « Courrier d'Avignon » années de 1673 à 1793
 - o « Le Sémaphore »
- Chambre de commerce de Marseille
 - o D33 Port de Pomègues (1688-1793)
 - o MR 444 Événements de mer : avis de sinistres relatifs à plusieurs bâtiments, à des bâtiments non identifiés et à des épaves
 - o E97 à E104 registres des pertes
 - o E139 à E144 naufrages.

Le tableau ci-après précise les données non exhaustives trouvées concernant Pomègues.

Navire	Capitaine	Type de navire	Cargaison	Date	Lieu	Raisons
<i>Saint-Blaise</i>	Blaise Icard	Pinque	Blé	29/10/1718	Port de la quarantaine	Heurte un vaisseau en quarantaine, se brise et coule
<i>Roy David</i>	Michel Tric	Vaisseau		04/08/1727	Port de la quarantaine	Incendie
<i>Marianne</i>	Antoine Fage	Polacre		28/10/1728	Port de Pomègues	Mauvais temps
<i>Jésus Maria Joseph</i>	Antoine Gamel	Vaisseau	Coton	07/12/1729	Port de Pomègues Petite île	Reste plusieurs années au fond de Pomègues
<i>Postillon d'Italie</i>	Antoine	Pinque		27/01/1733	Port de Pomègues	Rrompt ses câbles, aborde une barque et s'échoue à terre
<i>Renommée</i>	Joseph Arnaud	Vaisseau		< 1725	Port de Pomègues	

Nous constatons que les informations concernant les naufrages des ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles font défaut. Il conviendra donc de chercher dans des relations telles que *Le journal d'un bourgeois de Marseille au temps de Louis XII et de François I^{er}* et d'autres fonds d'archives, au sein des séries de documents ou à la recherche d'un « papier » perdu. L'emploi d'une source fragmentaire ou isolée peut être critiqué par certains. Charles Carrière disait et écrivait « *doit-on pour cela la refuser ?* » Alors, conscient de la limite de ce type de source, sa fragilité, nous l'utiliserons tout de même avec les précautions d'usage, sans prétendre à lui faire dire plus qu'elle ne peut, le nom et le type d'un navire qui s'offre à nos interrogations.

PROBLÉMATIQUE D'UN ÉVÉNEMENT DE MER

L'analyse des photographies générales de l'épave et l'étude de la planimétrie des carrés A et B conduisent à proposer une première hypothèse concernant le naufrage ou la perte du navire en ce lieu. Celui-ci a dû être drossé contre la pointe de la Capitainerie, accidentellement, à dessein ou sous l'action du vent d'Est. La poupe du navire s'est rompue contre l'avancée rocheuse, le bordé bâbord se disloquant le long de la carlingue, fourcats brisés, plaques de doublage en plomb froissées. Le bordé tribord s'enfonce verticalement dans le substrat. Nous pouvons ainsi observer l'affaissement de la muraille bâbord alors que la muraille tribord aurait conservé son aplomb (figure 28).

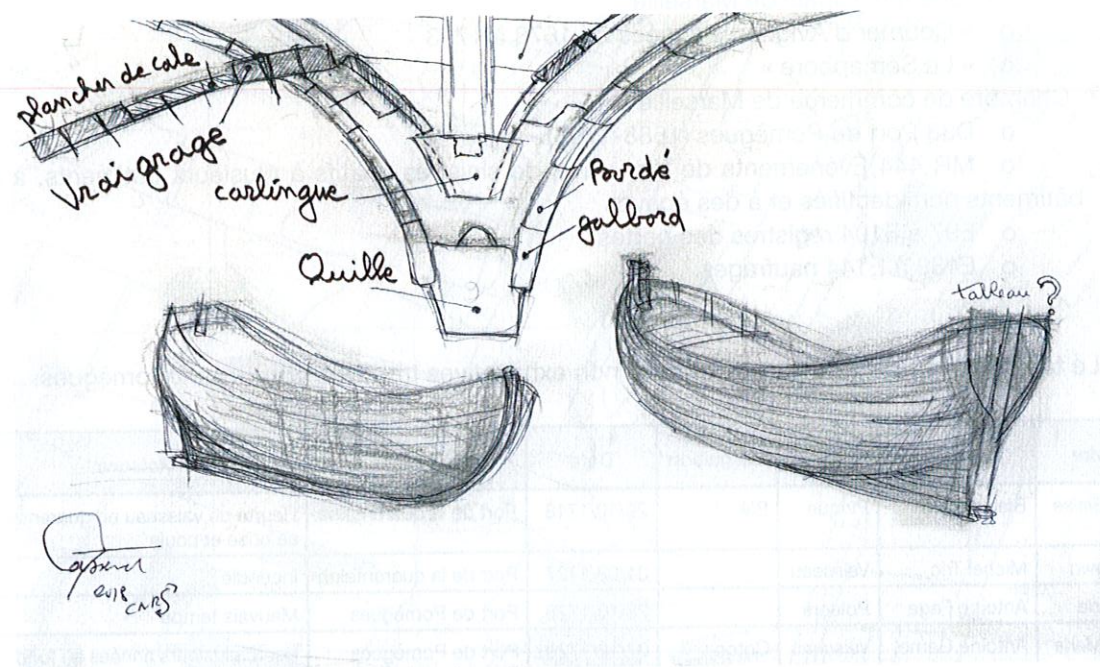


Figure 28 : Dessin original de Jean-Marie Gassend illustrant le positionnement des murailles du navire.

CONCLUSION

La découverte des vestiges d'un navire a modifié radicalement notre objectif de fouille d'un dépotoir antique. La démarche archéologique concernant l'étude d'une épave demande, en effet, une approche spécifique et recourt souvent à l'expertise de spécialistes de l'archéologie navale. Ainsi, nous voulions rapidement nous détacher des restes du navire pour retrouver notre sondage initial. Mais l'emprise de cette épave sur le site était trop importante. L'étendue des carrés A et B, 2 m de largeur sur 3 m de longueur, n'a pas été suffisante pour délimiter la largeur de l'épave. Le flanc du navire s'est certainement brisé sur la pointe de la Capitainerie (plaques de doublage en plomb froissées) et le navire a dû couler par le travers. Le sondage dans les carrés A et B a mis au jour la poupe du navire marquée par le pincement des fourcats. L'étude du positionnement et du chevauchement des plaques de doublage en plomb devrait confirmer le positionnement de l'épave. Par ailleurs, nous pouvons penser qu'il s'agit d'un navire de grandes dimensions au vu des pièces d'architecture navale

découvertes. Notons que la zone fouillée est stérile de toute trace de cargaison. Par conséquent, le navire n'est pas en état de naviguer. Peut-être a-t-il été abandonné délibérément après récupération de l'armement, des agrès et du mobilier de bord. Toutefois, nous avons relevé la présence de nombreux galets allochtones de rivière qui pouvaient, peut-être, constituer le lestage du navire.

La datation de ce navire a posé un problème dès sa redécouverte. Si l'on porte référence aux fonds d'archives compulsés, nous observons que les navires mouillés dans le port de Pomègues ayant subi des avaries aux XVIII^e-XIX^e siècles ont été déplacés, quelquefois après de longs procès avec la Chambre de commerce, afin de ne pas faire obstacle aux bâtiments en quarantaine. Les seules épaves connues à ce jour en ce lieu étant d'époque antique, nous pensions que les vestiges pouvaient dater de cette période, d'autant plus que « le doublage en plomb de la coque d'un navire est apparu dans l'antiquité dès le IV^e siècle av. J.-C ». Nous avons alors, d'abord interrogé Patrice Pomey qui nous donnait ainsi son sentiment : « [...] A vrai dire, en premier examen, le système de membrure tel qu'il apparaît sur tes relevés ne me paraît pas caractéristique de l'Antiquité et je pencherais plutôt pour une épave "moderne". Pour une identification plus sûre, il faudrait examiner la nature des assemblages : bordé/membrures, membrures/quille et entre les virures du bordé. Ce dernier point est important. S'il n'y a pas d'assemblage direct entre les bordages, il y a peu de chance que l'épave soit antique ; si en revanche il y a des assemblages, notamment par tenons et mortaises, alors l'épave a des chances d'être antique. Mais il faut juger tout à la fois de la structure et des assemblages entre les différentes parties et éléments pour avoir une idée plus précise. En l'absence de ces données, il est difficile de se prononcer. [...] ».

Nous avons ensuite sollicité Éric Rieth. Sa réponse neutralise notre hypothèse de départ. « [...] On distingue bien, en effet, une série de fourcats et d'allonges croisées qui semblent "flottantes" (non assemblées aux fourcats). Cela ne ressemble pas à une structure de type antique mais plutôt à une architecture d'époque XVI^e-XVII^e siècles, cohérente au demeurant, avec l'usage d'un doublage en plomb [...], les attestations archéologiques sembleraient être rares à partir de la fin du XVI^e siècle. Bien entendu, il s'agit là d'une interprétation à considérer avec prudence car seul un examen direct des vestiges pourrait permettre d'assurer cette interprétation. »

En résumé, quels sont les données que nous pouvons considérer comme significatives et permettant une approche d'identification de l'épave ? D'abord, il s'agit d'un navire de grandes dimensions ; le positionnement de la poupe et de la carlingue nous donne son orientation. Ensuite, certains éléments de construction nous permettent de le dater entre les XVI^e et XVII^e siècles : fourcats, allonges flottantes, entaille en glaciis sur la carlingue ; carlingue encastree sur les fourcats. Enfin, les concrétions métalliques de clous relevés sur le bordage témoignent d'un assemblage caractéristique des navires méditerranéens. Nous rejetons ainsi deux hypothèses : ce n'est pas l'épave d'un navire antique, ce n'est pas l'épave d'un navire à fond plat, de type chaland ou barge.

Tout n'est pas aussi simple. Lors d'une plongée hivernale de vérification de la protection des vestiges par géotextile, nous avons effectué un piquetage rapide à partir du point 0, arrière du navire, selon une ligne orthogonale à l'axe défini du point 0 au point 20. Le piquetage a mis en évidence des structures tendres, certainement de bois, de part et d'autre de la poupe du navire ! Alors, peut-être deux épaves ?

Nous retenons ainsi que cette épave doit faire l'objet d'une étude toute particulière en raison de l'absence de cargaison et de la remarquable conservation des structures. Des relevés précis des éléments de construction devraient nous rapprocher, peut-être, des épaves étudiées jusqu'alors, notamment La *Lomellina* coulée en 1516 et le *Mauritius* perdu en 1609.

Marseille-Frioul. La découverte de cette épave ouvre une autre page de l'histoire du port de Pomègues et de la ville de Marseille. En accord avec les documents d'archives, le Lacydon ou Vieux-Port, et l'archipel du Frioul, forment un véritable « complexe portuaire ».

À l'exception d'un petit bateau ayant fait naufrage sur le « plateau des chèvres », il n'existe pas dans la rade de Marseille d'épaves des XVI^e-XVII^e siècles. Alors, poursuivons nos travaux pour essayer de mieux connaître cette épave oubliée, découvrir un éventuel mobilier archéologique et identifier l'usage du navire.

Bibliographie

Corré C., *L'activité portuaire de Marseille dans l'Antiquité. Modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, Thèse de Doctorat sous la direction de P. Pomey, soutenu en décembre 2009. Non publiée.

Gassend J.M., Roman R., *Carnet d'architecture navale antique dans Cahiers d'archéologie subaquatique*, XVIII, 2010, p. 69-114

Goury M., Étude du mémoire d'Henri de Séguiran, XVI^e siècle marseillais dans *Chronique d'histoire maritime*, n° 83, 2017, p. 15-36.

Goury M., Trente années de fouilles archéologiques sous-marines. M La Revue Marseille, Le monde sous-marin, n° 256, 2017, p. 52-59.

Gianfrotta P.A., Pomey P., *L'Archéologie sous la mer*, Paris, 1981.

L'Hour M., Long L., Rieth E., *Le Mauritius, la mémoire engloutie*, Grenoble, 1989.

Nantet E., *Phortia. Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée*, PUR, 2016.

Pomey P., *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997.

Pomey P., Rieth E., *L'archéologie navale*, Paris, 2005.

Pomey P., Basch L., Boetto G., Rieth E., *Archeonautica « L'archéologie maritime et navale de la préhistoire à l'époque contemporaine »*, n° 18, Paris, 2008.

Valbelle (de) H., *Histoire Journalière (1498-1539)*, Tome I traduction en français, PUP, 1985.

Remerciements

Jean-Marie Gassend¹³ m'a témoigné de son amitié et a posé, quelque temps, ses pinceaux et crayons pour me guider dans les vestiges d'une épave retrouvée. Puis, reprenant ses fusains, il a donné vie au travail du charpentier de marine.

Éric Rieth¹⁴ m'a accueilli dans son bureau du Musée national de la Marine pour me conforter dans l'étude de l'épave et m'apporter les premiers éléments d'identification.

Patrice Pomey¹⁵ m'a fait prendre conscience que « *Le port de Pomègues est loin d'avoir livré toute son histoire* ».

Mes amis plongeurs, David Adam, David Babilotte, Fabienne Bense, Denis Bonfort, Henri Gandon, Francis Marini, Bertrand Tonnel, tous autodidactes, vous avez partagé avec moi la même passion, l'archéologie sous-marine.

En relisant le tapuscrit, Marc Verlaque¹⁶ a découvert, au travers des vestiges d'une épave mystérieuse, un lieu riche d'histoire.

Je remercie particulièrement l'Association de Recherche Historique et Archéologique (ARHA), le Groupe de Recherche Archéologique Sous-Marin (GRASSM), l'Institut National de Plongée Professionnelle (INPP) pour la logistique de l'opération de fouille ainsi que René Heuzey qui, depuis plus de trente ans, met à ma disposition son bateau.

13. Jean-Marie Gassend, Architecte IRAA, CNRS Aix-en-Provence.

14. Éric Rieth, Directeur de recherche au CNRS (LAMOP), Musée national de la Marine, Palais de Chaillot, Paris.

15. Patrice Pomey, Directeur de recherche émérite au CNRS Aix-en-Provence.

16. Marc Verlaque, biologiste marin, Université Aix-Marseille.