

GEOARCHEOLOGIE DU PORT ANTIQUE DE ROME : PREMIERS RESULTATS PALEOENVIRONNEMENTAUX

Jean-Philippe Goiran, Hervé Tronchère* and Carole Ognard

UMR CNRS 5133, Maison de l'Orient et de la Méditerranée, 7 rue Raulin, 69007 Lyon, France - jean-philippe.goiran@mom.fr

Résumé

Au I^{er} siècle ap. J.C. l'empereur Claude construit un port pour Rome sur le littoral du delta du Tibre. Au II^e siècle ap. J.C. Trajan complète le dispositif en construisant son port hexagonal. Une étude géoarchéologique par carottages a été effectuée sur ce site. Les premiers résultats permettent de progresser dans deux directions : 1. La configuration préportuaire : il apparaît que Claude et par la suite Trajan ont tiré parti de la paléo-embouchure du Tibre pour bâtir leurs bassins. 2. Le fonctionnement du port lui-même : le port de Claude était muni d'une double entrée, générant un courant dans le bassin afin de limiter l'ensablement.

Mots clés : Coastal Engineering, Deltas, Geomorphology, Stratigraphy, Western Mediterranean.

La ville d'Ostie est fondée au milieu du IV^e siècle av. J.C. à l'embouchure du Tibre afin de servir d'avant port à la ville de Rome. Mais ce port fluvial se révèle rapidement peu fonctionnel en raison des forts courants et de la mobilité des bancs sableux d'embouchure, ne permettant pas d'approvisionner suffisamment Rome en blé [1]. Le port de Pouzzoles, près de Naples, redevient alors le principal port nourricier [2].

Au I^{er} siècle ap. J.C. l'empereur Claude fait construire un véritable port pour Rome sur le littoral du delta du Tibre à 3 km au nord d'Ostie. Au II^e siècle ap. J.C. Trajan complète le dispositif en construisant son port fermé hexagonal.

Quelles raisons ont poussé ces 2 empereurs à construire successivement ces deux ports ? Quels étaient le cours du Tibre et la configuration du rivage dans l'Antiquité ? Par où se faisait l'entrée des navires dans le port de Claude ? Sur quelles bases les moles ont-ils été construits ? Quel était le niveau marin, quelle était la profondeur dans le port et quels types de navires pouvaient y accoster ?

Telles sont les questions auxquelles la communauté scientifique essaye de répondre par l'étude des textes et les fouilles archéologiques ponctuelles depuis la Renaissance.

En raison de l'ampleur du périmètre archéologique, de l'omniprésence de la nappe phréatique, de la rapide progradation du delta qui a entraîné l'enfouissement des structures portuaires sous les sédiments [3] et de la construction de l'aéroport sur le site, la méthode d'analyse stratigraphique par carottages nous a paru particulièrement indiquée.

1) L'étude stratigraphique montre 3 séquences sédimentaires distinctes : fluviale, marine et portuaire. La base de l'unité se compose de sédiments fluviaux du Tibre. La transition fluvio-marine brutale, positionnée à -8 m, est datée de 3100 BP. La présence de sédiments marins si récents (IX^e siècle av. J.C) et si profonds implique une défluviation du Tibre et un envahissement de son embouchure par la mer. L'unité sus-jacente est typique d'un environnement portuaire vaseux.

Autrement dit, sous le port antique se trouve la trace de l'ancienne embouchure du Tibre qui se jetait alors en mer selon une orientation est-ouest, beaucoup plus rectiligne qu'aujourd'hui. Au IX^e siècle av. J.C. le fleuve a connu une défluviation qui lui a fait prendre une direction sud avant de reprendre la direction ouest pour déboucher dans la mer, là où sera fondée 5 siècles plus tard la cité d'Ostie sur la rive gauche du méandre [4]. Ces résultats permettent d'affirmer que Claude et surtout Trajan ont utilisé l'ancienne embouchure du Tibre pour faciliter l'implantation de leurs bassins portuaires.

2) Quant à la position géographique de l'entrée des navires dans le port de Claude, la première hypothèse, émise dès le XVI^e siècle, implique une ouverture plein ouest encadrée par deux moles enveloppantes construits en partie en domaine offshore [2]. La seconde hypothèse, proposée au XX^e siècle, se base sur la présence, à l'ouest, d'un long cordon sableux formé par les sédiments du Tibre. Cet obstacle naturel contraignait une configuration portuaire avec une ouverture au nord [5].

Les principaux carottages ont été réalisés le long du mole nord de Claude. Dans son secteur ouest, la stratigraphie indique non pas un cordon dunaire sur lequel serait venu s'appuyer le mole, mais au contraire, des sédiments marins sur 9 mètres d'épaisseur. Le mole a donc été construit en domaine offshore. Une carotte réalisée dans le mole montre que ses fondations, composées d'éléments grossiers et de pouzzolane, descendent jusqu'à -7 m de profondeur et reposent sur les sédiments marins. Une telle assise amène à reconsidérer la façon dont les ingénieurs ont conçu le port de Claude et de façon plus générale les ports à cette époque.

A l'opposé, les carottages réalisés dans le secteur est du mole montrent

une accumulation de 1.5 m de sédiments marins. La base de ces sédiments a été datée du II^e siècle ap. J.C. Il y avait bien une communication avec le domaine marin mais de faible profondeur. Il s'agissait probablement d'une entrée secondaire, plus tardive, destinée aux navires de faible tirant d'eau. Le port de Claude était donc muni d'une double entrée et les deux hypothèses de départ n'étaient donc pas antinomiques. Cette double entrée devait générer un courant dans le bassin afin de limiter l'ensablement.

Ces premiers résultats géoarchéologiques permettent de faire progresser nos connaissances sur l'histoire des ports et indirectement celle de la navigation antique.

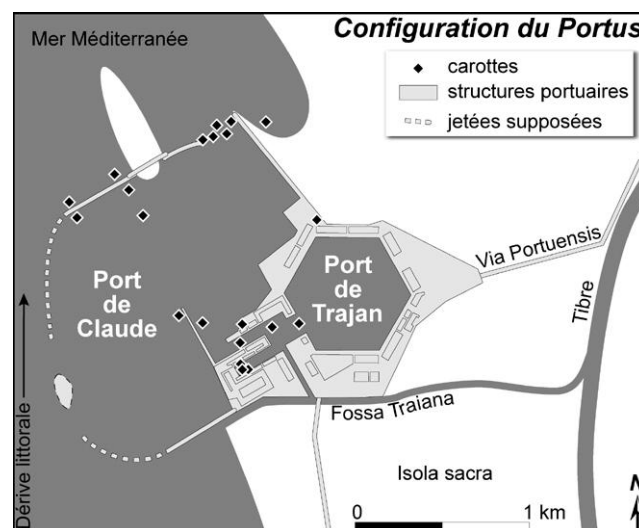


Fig. 1. Configuration du Portus d'après les nouvelles analyses sédimentaires.

Références

- 1 - A.G. Zevi *et al.*, 1996. Roman Ostia revisited: Archaeological and Historical Papers in Memory of Russell Meiggs, The British School at Rome, London, XIX-307p.
- 2 - Keay S., Millet M., Paroli L. and Strutt K., 2005. Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome, The British School at Rome, 360p.
- 3 - Bellotti P., Chiocci F.L., Milli S., Tortora P. and Valeri P., 1994. Sequence stratigraphy and depositional setting of the Tiber Delta: integration of high-resolution seismics, well logs, and archeological data, *Journal of Sedimentary Research* B64-3: 416-432.
- 4 - Meiggs R., 1973. Roman Ostia, Clarendon Press, Oxford, 622p.
- 5 - Testaguzza O., 1970. Portus, Julia editrice, Roma, 249p.