



HAL
open science

Histoire de la mécanisation de l'archéologie à Marseille

Francis Cognard

► **To cite this version:**

Francis Cognard. Histoire de la mécanisation de l'archéologie à Marseille. La fouille mécanisée : enjeux méthodologiques et scientifiques, Alain Koehler; Catherine Marcille, Dec 2007, Paris, France. pp.26-27. hal-03158980v1

HAL Id: hal-03158980

<https://inrap.hal.science/hal-03158980v1>

Submitted on 4 Mar 2021 (v1), last revised 16 Mar 2021 (v2)

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Histoire de la mécanisation de l'archéologie à Marseille

Nous ne remonterons pas plus avant que les premières années de l'après-guerre pour retracer l'histoire de l'utilisation des engins mécaniques dans la pratique de l'archéologie. Ceci pour la bonne raison qu'à cette époque, les engins mécaniques ne sont pratiquement pas utilisés dans la construction des ensembles immobiliers eux-mêmes. C'est le développement rapide de la technologie des années 1950 qui a permis l'apparition d'un nouvel engin : la pelle mécanique hydraulique.

À Marseille, Henri Rolland, directeur des fouilles de Glanum entre 1942 et 1969, détourne au profit de l'archéologie cet engin dédié à la reconstruction du Panier, quartier particulièrement riche en vestiges et par ailleurs foyer de résistance pendant la seconde guerre mondiale, ce qui lui valut d'être dynamité en 1943.

Entre les années 1945 et 1964, Fernand Benoît, directeur des Antiquités historiques de Provence (1942-1964) et conservateur du musée Borély, poursuit la mécanisation des fouilles.

À cette époque, nous ne pouvons pas encore parler d'une utilisation systématique des machines, car le travail se faisait essentiellement manuellement, mais plutôt des prémices d'une nouvelle pratique. Sa confirmation intervient ensuite rapidement à l'occasion des fouilles de la Bourse, réalisées de 1967 à 1975 sous la direction de Maurice Euzennat, directeur des Antiquités de Provence de 1965 à 1969 puis directeur de l'Institut d'archéologie méditerranéenne, et de François Salviat, directeur de la circonscription des antiquités historiques de Provence entre 1970 et 1981. Les engins ne sont alors plus détournés de leur première mission, mais programmés dans le budget de l'opération. C'est une nouveauté et, devant le succès de l'expérience, elle se généralise. Cette évolution apparaît sur tous les grands chantiers de France qui ont marqué la naissance de l'archéologie préventive et motivé l'établissement de l'Afan.

Mais jusqu'alors, les gros engins étaient uniquement utilisés pour les grands décapages préliminaires. Dès les années 1980, de nouvelles machines apparaissent sur le marché, les mini-pelles, qui permettent de franchir un nouveau pas dans la mécanisation des fouilles. Les archéologues saisissent en effet très vite l'intérêt de ces engins légers et maniables. Ils vont rapidement faire partie intégrante des moyens indispensables à la réalisation des opérations d'archéologie. Cependant, la conduite de ces machines est confiée à des intervenants extérieurs dirigés par les archéologues.

Dans les années 1990, l'archéologie, de plus en plus impliquée dans de grands projets d'aménagement, est contrainte d'adopter une attitude professionnelle à l'égal des grandes entreprises de BTP (SNCF, groupes autoroutiers, aménageurs publics et privés) auxquelles elle est associée. Partenaires, maîtres d'œuvre et d'ouvrage, contraintes de temps et paramètres financiers sont autant de nouvelles réalités auxquelles l'archéologie de sauvetage est confrontée. L'utilisation des machines s'intensifie et les archéologues, pour gagner en rapidité et en efficacité d'intervention, s'essaient au maniement des pelles mécaniques, mais aucun n'est habilité à les conduire car la législation est encore floue. La multiplication des chantiers, avec des équipes de plus en plus nombreuses, donne alors lieu à une réorganisation de l'Afan : apparaissent les premiers agents en contrat à durée indéterminée et la mise en place des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT). Dans ce nouveau cadre, le sens des responsabilités et le respect des législations du travail sont accrus. Les archéologues obtiennent leurs premières habilitations à la conduite des engins à partir de 1993. On compte une personne habilitée en 1993 et trois en 1994, 1996 et 1998 dans la région PACA.

Les archéologues doivent se pencher sur le concept même de leur métier, s'organiser et se professionnaliser dans un cadre législatif précis. Il est évident que la viabilité du métier dépend de son statut, mais aussi de l'état physique de ses salariés. La remise en cause de l'organisation du travail est dès lors inévitable. Parallèlement, les nouveaux chantiers urbains, qui ont tendance à être de plus en plus vastes, avec des épaisseurs

stratigraphiques importantes, ne sont plus gérables manuellement. Pour atteindre les objectifs scientifiques souhaités, avec des effectifs et un calendrier contraints, ces opérations se doivent d'être mécanisées.

En 1999, le chantier de l'Alcazar, avec ses 6 m de stratigraphie sur 5 000 m² et 2 600 ans d'histoire, en est un exemple marquant. L'énorme volume de terre à extraire afin de mener cette opération à terme est, à son démarrage, une des inquiétudes majeures qui sera résolue notamment par l'emploi des mini-pelles. Chaque zone en possède une et rares sont les moments où elles ne sont pas utilisées, tant l'expérience apprend à en tirer un profit maximum. Cette petite machine, qui comble utilement l'hiatus qui sépare la pioche des gros engins de terrassement, se révèle tout à fait indispensable. En dehors des travaux de fouille *stricto sensu*, elle est très utile dans les travaux logistiques du chantier : aménagements des zones de circulation piétonnes, nettoyage du terrain après les pluies et des abords de fouille, travaux de levage et de manutention... La pleine réussite de ce chantier a conforté les archéologues marseillais du bien fondé de cette démarche.

Le recours croissant à ces engins s'est accompagné d'une politique de formation des personnels de l'Afan qui souhaitent conduire eux-mêmes les machines, convaincus que si l'habileté du conducteur est déterminante, sa connaissance de l'archéologie est aussi absolument nécessaire. Dans ce cadre, 22 personnes formées à la pratique de la conduite des engins entre 1999 et 2001 dans la région PACA remplacent les prestataires de services anciennement employés à cette tâche.

L'introduction de ce nouvel outil qui, par effet induit, libère le technicien de la pioche lui permet d'évoluer et d'améliorer son savoir-faire. Dans l'interrégion Méditerranée, l'utilisation des mini-pelles s'avère souvent, et dans bien des contextes, indispensable, sans pour autant que l'information en soit affectée (*cf.* article B. Sillano, dans ce volume). Ainsi, la quasi-totalité des fouilles est dotée de mini-pelles, le plus souvent associées à des engins d'évacuation également conduits par des archéologues. Avec le temps et l'expérience, cet outil est devenu incontournable sur les chantiers de fouille à Marseille.