

Cannes – Zone nord, aéroport de Cannes- Mandelieu

Laurence Lautier, Olivier Sivan et Emmanuel Pellegrino



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/6150>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Laurence Lautier, Olivier Sivan et Emmanuel Pellegrino, « Cannes – Zone nord, aéroport de Cannes-Mandelieu », *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Provence-Alpes-Côte d'Azur, mis en ligne le 01 mars 2007, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/6150>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Cannes

Zone nord, aéroport de Cannes-Mandelieu

Laurence Lautier, Olivier Sivan et Emmanuel Pellegrino

Identifiant de l'opération archéologique : 7896

Date de l'opération : 2007 (EX)

Inventeur(s) : Lautier Laurence (AUT) ; Sivan Olivier (INRAP) ; Pellegrino Emmanuel (AUT)

- 1 Ce diagnostic archéologique effectué par l'Inrap a été accompli en amont d'un projet immobilier de la chambre de Commerce et de l'Industrie qui vise à aménager la zone nord-est circonscrite dans l'aéroport.
- 2 Les parcelles étudiées se situent au voisinage d'une vaste zone où des recherches ont mis au jour depuis le XIX^e s. tout un ensemble de structures et d'artefacts témoignant d'une occupation de la plaine de la Siagne du Néolithique au Moyen Âge (Fig. n°1 : Localisation des découvertes effectuées depuis le XIX^e s. dans la plaine de la Siagne et autour de la butte Saint-Cassien). La chapelle, dressée sur la butte de Saint-Cassien, a une histoire des plus intéressantes. Datée dans sa forme actuelle de la fin du XVIII^e s., elle a pu recouvrir un lieu de culte beaucoup plus ancien, dont les textes mentionnent la fondation entre 611 et 616. Par la suite, le couvent de Saint-Étienne, dépendant de l'abbaye de Lérins, semble être devenu le centre de l'agglomération d'Arluc qui n'a pour l'heure pas été localisée.
- 3 Au pied de la butte, plusieurs sondages ont livré quelques témoins sporadiques du Néolithique, du Bronze moyen récent et du Bronze final, mais également d'importantes quantités de céramiques du premier âge du Fer, ainsi que du mobilier du II^e s. et I^{er} s. av. J.-C. L'époque antique est également représentée avec des céramiques du Haut-Empire et de l'Antiquité tardive.
- 4 De l'autre côté de la plaine à l'ouest de l'aéroport, du mobilier et des structures découvertes lors de sondages ainsi que des traces de bâtiments visibles sur les photos aériennes témoignent de la présence, sous le terrain de sport qui jouxte l'aérodrome, d'un

établissement antique occupé du I^{er} au VI^e siècle de notre ère, voire peut-être dès la fin de l'âge du Fer.

- 5 Enfin, plusieurs aires funéraires ont été mises au jour. Au sud de la butte, un enclos funéraire abritait un grand nombre de sépultures sous tuiles en bâtière et des incinérations (de la fin du I^{er} s. à la fin du III^e s.). D'autres sépultures isolées (pour certaines datées du II^e s.) et une épitaphe du III^e s. ont été retrouvées à l'est et à l'ouest de ce monument. Un second ensemble funéraire a été mis à mal sous le terrain de sport contigu à l'aérodrome : au moins une dizaine de sépultures sous tuiles ont été détruites pendant les travaux d'aménagement.
- 6 Le diagnostic a révélé un certain nombre d'éléments qui viennent compléter nos connaissances sur cette partie de la plaine.

Les aménagements les plus récents

- 7 La dernière occupation du site est liée à l'installation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui, construit en 1930, a été agrandi et concédé à la chambre de Commerce et de l'Industrie en 1966. D'anciens niveaux de sol sur lesquels étaient entreposés les avions scellent un remblai massif, présent sur toutes les parcelles diagnostiquées et dont l'épaisseur varie entre quelques dizaines de centimètres, au plus près des pistes d'envol, et 3 m à l'est et au nord. Constitué majoritairement de matériaux de démolition, il a visiblement été apporté au moment de l'agrandissement de l'aéroport, afin de niveler et probablement assainir le terrain (La proximité de la nappe phréatique peut expliquer cette nécessité).
- 8 Plusieurs tranchées essentiellement dans la partie occidentale ont révélé la présence ponctuelle de lambeaux de sols alluviaux récents sous des remblais peu épais. Ce phénomène semble témoigner d'un décaissement de la zone, sur une grande ampleur, préalable à l'agrandissement de l'aéroport, qui pourrait expliquer l'absence de stratigraphie ancienne.

L'occupation antérieure à l'implantation de l'aéroport

- 9 Les coupes stratigraphiques montrent les derniers mètres du remplissage holocène. De part et d'autre de la RN 7, deux grandes séquences sédimentaires de référence se distinguent.
- 10 Au nord de la route, les séquences témoignent d'un engorgement progressif du milieu. Ceci peut être la conséquence de débordements successifs et du maintien d'une zone humide à l'abri de bourrelets de berges ou à la faveur d'une petite dépression dans la plaine alluviale. Les derniers sols alluviaux ont livré un peu de mobilier (clou, verre, céramiques vernissées) contemporain des dernières activités agropastorales de la plaine, datées de la seconde moitié du XIX^e s. [Le cadastre napoléonien daté de 1826 témoigne ainsi de l'utilisation des terres pour la culture (laboures), ainsi que pour l'élevage (pâture, pré)].
- 11 Au sud de la route les stratigraphies sont plus homogènes. La texture du sédiment est essentiellement sableuse, avec quelques niveaux plus limoneux, et les dépôts témoignent de la proximité du lit mineur du Béal. La plaine alluviale s'exhausse progressivement sous

le contrôle, en aval, d'une élévation lente du niveau marin depuis la période antique et, à l'amont, d'arrivées de matériaux, fruits de l'activité érosive sur les versants.

- 12 Dans ce contexte d'exhaussement il est normal de retrouver, dans cette basse plaine alluviale, une mosaïque de paysages structurée par des zones engorgées, des secteurs mieux drainés à proximité immédiate des principaux cours d'eau, ou des étendues colonisées par une ripisylve.

Les aménagements en bordure du Béal

- 13 À proximité de l'ancien lit de la Siagne renommé aujourd'hui Béal, la présence d'un ponton et d'une calade indique que la rivière, qui serpente aujourd'hui à une trentaine de mètres, était – avant sa canalisation – bien plus large.
- 14 Le ponton, observé sur 6,50 m, est constitué d'un alignement de pieux ou de poteaux de bois (près d'une vingtaine) qui soutenaient des planches dont quatre ont été conservées. Il semblerait que le bois utilisé ait été du pin. On accédait à cet aménagement en empruntant une calade de petits galets placés de manière linéaire sur une longueur minimale de 2,50 m et une largeur de 0,80 m à 1 m, empilés sur une épaisseur de 0,30 m à 0,40 m (Fig. n°2 : Aperçu du ponton et de la calade aménagés en bordure de l'ancien lit de la Siagne). La découverte d'un fragment de fond d'assiette en porcelaine commune indique peut-être une création, ou une fréquentation de l'aménagement de cette berge jusqu'à une date récente (seconde moitié du XIX^e s.).

Les axes de circulation

- 15 Un empilement de niveaux de circulation a été mis au jour dans deux tranchées localisées sur l'ancienne RN 7, témoignant ainsi d'une pérennisation de la voie à cet emplacement (Fig. n°3 : Coupe nord-sud des axes de circulation conservés sous l'ancien tracé de la RN 7).

• Les axes de circulation modernes et contemporains

- 16 Sous deux niveaux de bitume (18002 et 18004), on observe un revêtement de couleur rouge qui repose lui-même sur un niveau de galets consolidés par un mortier très compact (radier ou réel espace de circulation ?). Sous ces aménagements, se développe une épaisse séquence limonosableuse, hétérogène, d'une cinquantaine de centimètres d'épaisseur (18010). Nous ignorons si cet apport est d'origine anthropique, afin de niveler la route, ou s'il s'agit d'un dépôt alluvial ponctuel laissé par les crues. Cette couche, qui marque peut-être un abandon momentané ou une déviation de cet axe de circulation, recouvre une épaisse chaussée (0,40 m environ) de galets liés au mortier de chaux très compact (18011), dont la fondation est creusée dans une couche limoneuse (18014).
- 17 Située à 3,55 m NGF, il est tout à fait possible que cette chaussée corresponde à la voie royale représentée sur la carte de Cassini.
- 18 Sur la carte de l'arrondissement de Grasse (datée de 1845) elle est dénommée « Route Royale 97 », sur la carte de Provence de Guillaume Delisle (1715), « Chemin Aurélien » et, enfin, sur le cadastre napoléonien, « Grande route d'Italie ». Ce

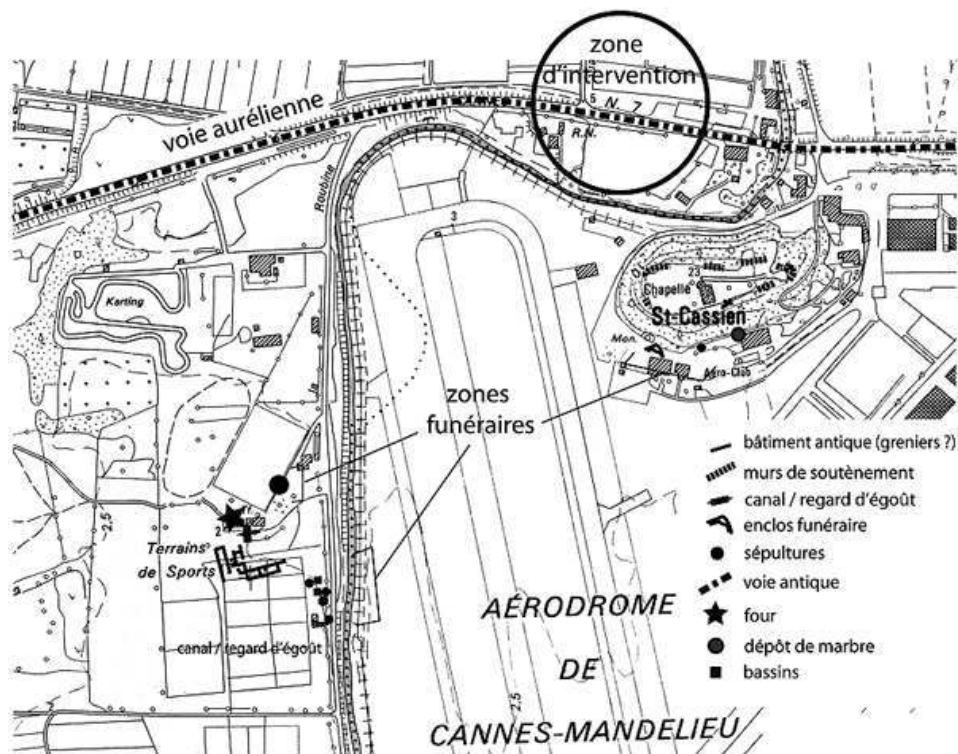
chemin est installé sur un niveau limoneux (18015 : ép. 0,40 m à 0,50 m) dont la partie inférieure semble avoir fait l'objet d'une pédogénèse importante et pourrait correspondre à un sol alluvial qui illustre, là encore, l'abandon ou plutôt la déviation de la chaussée, vers une autre partie de la plaine de la Siagne.

• La voie antique

- 19 Sous ce dépôt, nous avons pu mettre au jour une structure linéaire, à 2,60 m NGF, que ses caractéristiques et le mobilier permettent d'interpréter comme une voie antique. Implantée sans aucun doute possible dans une zone humide qui a peut-être fait l'objet à cette époque de tentatives d'assèchement (le limon 18026 sur lequel s'installe la voie est nettement hydromorphe), la voie se présente sous une forme bombée afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales et le partage des courants du trafic.
- 20 Sa surface de roulement (18017) se compose d'une fine couche d'un enduit de chaux maigre qui recouvre partiellement une couche de petits galets et de cailloux compactés, d'une dizaine de centimètres d'épaisseur, qui égalisent la surface. Cette couche de cailloux concassés et damés repose sur un hérisson de blocs bruts de taille, de 0,20 m à 0,40 m, mélangés à des nodules de terre cuite qui servent de radier afin d'établir une assise solide et d'assurer le drainage des eaux de ruissellement (18022). Sous ce radier, on observe la présence d'un limon argileux de couleur grise, provenant visiblement du substrat (18023). Il repose sur une couche sableuse destinée à niveler le sol de la voie, au sein de laquelle se distinguent de véritables concentrations charbonneuses (18024). Au-dessous, enfin, on retrouve une couche de galets et de cailloux anguleux, de petit module, insérés dans un liant de terre limoneuse. Nous n'avons pu déterminer s'il s'agissait de la première surface d'installation de la voie, ou d'un axe de circulation antérieur, aménagé en terre battue (18025).
- 21 L'ensemble de ces recharges se déploie sur une épaisseur d'une cinquantaine de centimètres. On les suit, dans la tranchée 18, sur une largeur de 3,60 m. Nous possédons la limite septentrionale du bombement de la chaussée et pouvons donc envisager un ajout de 2 m à 3 m supplémentaires, ce qui constituerait un axe d'au moins 6 m de large.
- 22 La découverte dans la tranchée 18 de fragments d'amphore Dr. 2-4 a permis de dater sa construction de l'époque augustéenne (25 av. J.-C. - 25 apr. J.-C.). Sur les parties mises au jour, en revanche, nous n'avons pas pu observer de recharges plus tardives.
- 23 Plusieurs éléments incitent à rattacher ce tronçon à la voie transversale qui relie les Alpes-Maritimes au Rhône et qui est connue sur l'Itinéraire d'Antonin sous le nom de voie aurélienne (ce toponyme perdure dans la cartographie d'époque moderne.). Bien que pérennisant un tracé plus ancien, que l'érudition moderne a groupé sous le nom de « voie Héracléenne », sa construction, à l'instigation d'Auguste, est attestée par les milliaires en 13 av. J.-C.
- 24 LAUTIER Laurence, SIVAN Olivier et PELLEGRINO Emmanuel

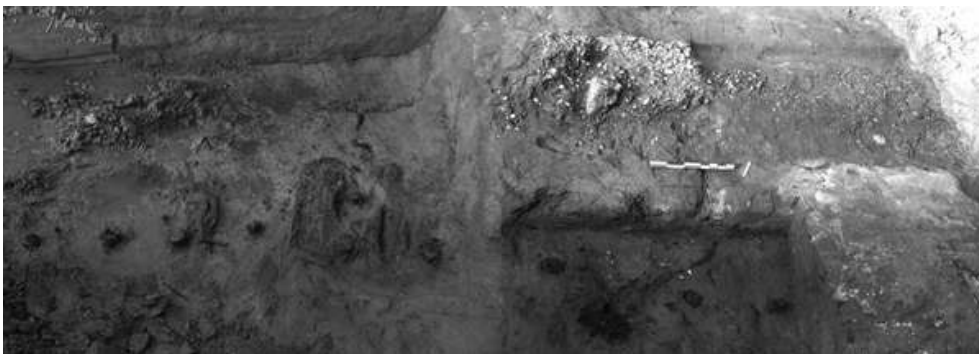
ANNEXES

Fig. n°1 : Localisation des découvertes effectuées depuis le XIX^e s. dans la plaine de la Siagne et autour de la butte Saint-Cassien



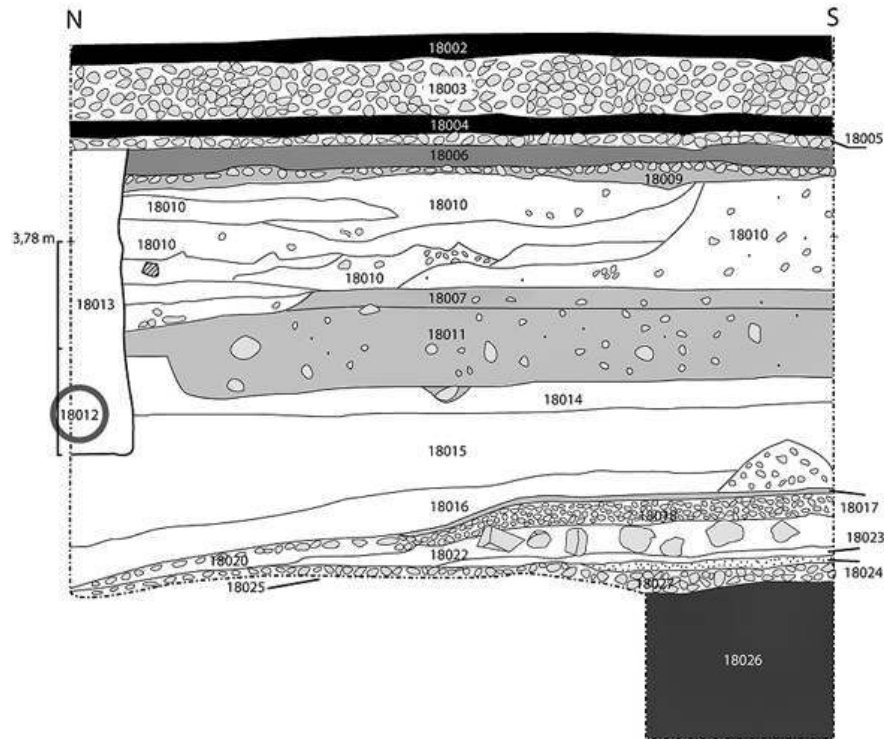
Auteur(s) : Lautier, Laurence. Crédits : ADLFI (2007)

Fig. n°2 : Aperçu du ponton et de la calade aménagés en bordure de l'ancien lit de la Siagne



Auteur(s) : Lautier, Laurence. Crédits : ADLFI (2007)

Fig. n°3 : Coupe nord-sud des axes de circulation conservés sous l'ancien tracé de la RN 7



Auteur(s) : Lautier, Laurence. Crédits : ADLFI (2007)

INDEX

Index géographique : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Alpes-Maritimes (06), Cannes

Index chronologique : âge du Bronze, âge du Fer, Antiquité romaine, Antiquité tardive, Augustéen, Aurélien, Empire romain, ép. contemporaine, Ier siècle apr. J.-C., Ier siècle av. J.-C., IIe siècle apr. J.-C., IIe siècle av. J.-C., IIIe siècle apr. J.-C., Moyen Âge, Néolithique, Temps Modernes, Ve siècle apr. J.-C., VIIe siècle apr. J.-C., XIXe siècle apr. J.-C., XVIIIe siècle apr. J.-C.

operation Expertise (EX)

AUTEURS

LAURENCE LAUTIER

OLIVIER SIVAN

EMMANUEL PELLEGRINO