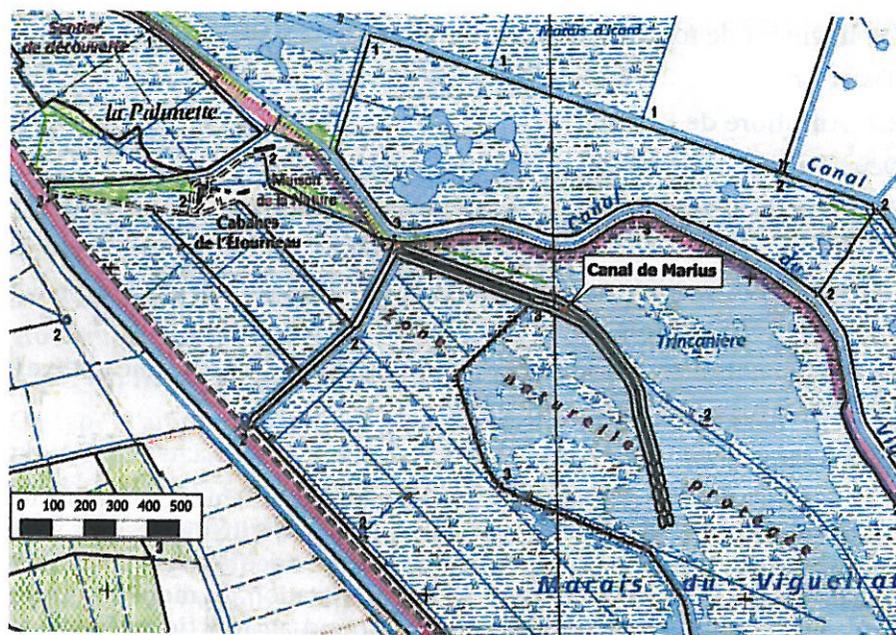


Otello Badan à l'ouvrage sur les traces du canal de Marius



La portion du tracé du canal identifiée par Otello Badan

SUR LES TRACES DU CANAL DE MARIUS

C'est par un communiqué succinct, au style sans emphase qui caractérise bien son auteur, qu'Otello BADAN, qui fait décidément feu de tout bois, nous fait part de ce qui est en fait une découverte archéologique majeure puisqu'il ne s'agit rien moins que de l'identification du tracé du canal de Marius, certes encore partielle à ce jour, sur laquelle tant d'hypothèses ont été émises durant les siècles passés.

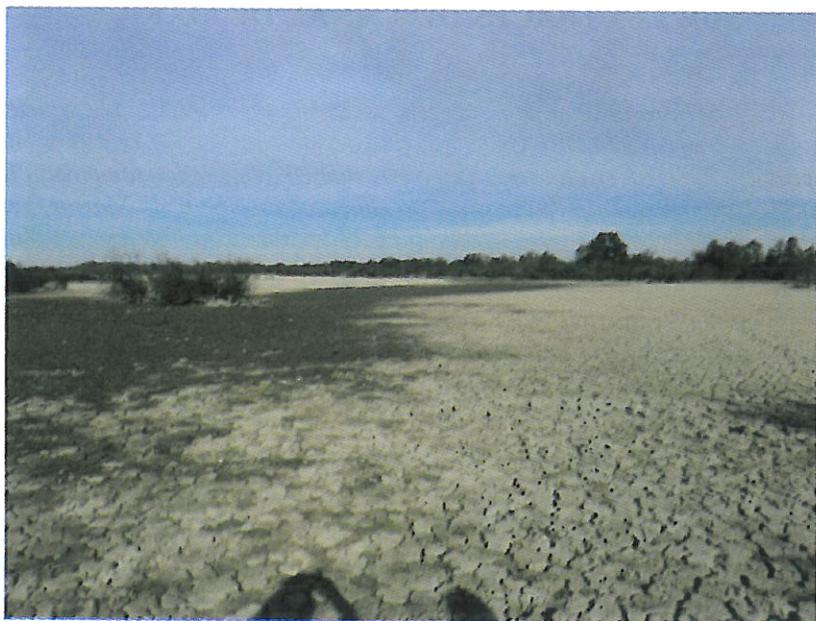
C'est encore une fois grâce à ses qualités intuitives fortement développées, reposant en particulier sur une connaissance du terrain et une aptitude à sa lecture peu communes, qu'il est parvenu à ce résultat, ce qui n'exclut pas, loin s'en faut, une érudition tout aussi remarquable.

Les Amis du Vieil Arles sont honorés de recueillir cette information précieuse qui, à n'en pas douter, devrait être largement commentée dans un proche avenir et remercient vivement son inventeur, Otello BADAN.

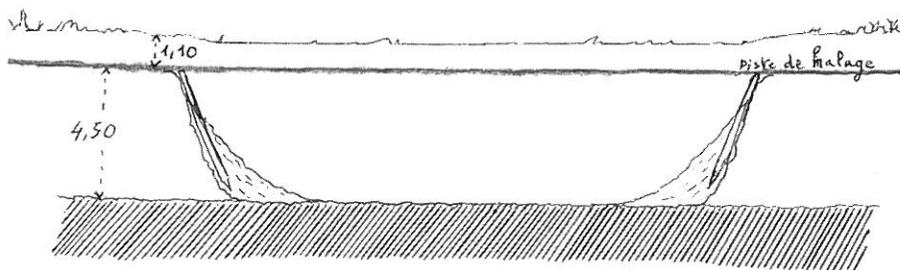
En septembre 2010, dans les marais du Vigueirat, lors de travaux de colmatage d'un talus et d'emprunt de terre, furent découverts, à une profondeur d'environ trois mètres d'après le garde, des morceaux d'amphores et de cruches. Ces fragments de poterie, dont l'emplacement et la nature étaient particulièrement intéressants, furent déposés dans les locaux du Conservatoire du littoral sur le site des marais du Vigueirat.

En mai 2012, j'ai daté ces tessons de la première moitié du 1^{er} siècle avant J.-C. Intrigué par cette découverte surprenante, je me rendis sur les lieux avec un garde de la réserve puis, après quelques sondages à la tige métallique, je compris que, selon toute probabilité, je me trouvais enfin sur les lieux du canal de Marius dont le tracé n'avait jamais été identifié à ce jour malgré plus de deux siècles d'infructueuses recherches. Ce canal d'une importance majeure est connu par les textes (*voir annexe*) pour avoir été creusé entre 103 et 102 avant J.-C., soit sur une durée extrêmement courte compte tenu de l'ampleur de ce chantier qui nécessita le retrait d'au moins deux millions de mètres cube de terre sur une distance de 14 km environ.

Dès juin 2012, j'entrepris, à partir du point de départ que constituait la zone d'emprunt découverte en 2012, des recherches pour reconstituer le tracé du canal qui, selon mes sondages, s'est avéré ne pas être rectiligne. En effet, j'ai pu établir que ce tracé cheminait selon de vastes courbes qui contournaient les surélévations du substrat pléistocène. Ces recherches peuvent être résumées ainsi :



Le tracé du canal reconnaissable à la différence de couleur des matériaux au sol



substrat pléistocène

couche de cardium épaisseur 5 cm -

Croquis en coupe du canal mettant en évidence le substrat pléistocène et la couche de cardium

- elles ont été pratiquées par sondage à la tige de fer à béton. Il s'agit d'une tige de fer côtelée pouvant atteindre neuf mètres par vissage d'éléments de trois mètres de long. Les côtes retiennent des fragments de sédiments qui sont ensuite analysés lors du retrait de la tige ;

- l'identification des sédiments de comblement du canal se fait facilement grâce aux différences de couleur des matériaux qui sont noirs et visqueux dans le canal alors qu'ils sont marron clair et argilo-sableux de part et d'autre de ce dernier (voir page 28) ;

- le canal a une largeur d'environ vingt mètres et ses berges, ainsi que la piste de halage, se trouvent à une profondeur d'environ 1,10 m ;

- de nombreux éléments de céramique, particulièrement abondants en un endroit élargi du canal, reposent directement sur le substrat pléistocène à quelque 5,50 m de profondeur. Ce substrat correspond donc au fond du canal ;

- cet élargissement, long de 80 m et large de 28 m, situé approximativement à mi-chemin entre le début du canal et sa jonction avec le Rhône, correspond selon toute probabilité à une « aire de retournement » des bateaux ;

- les ingénieurs de Marius se sont appuyés sur le substrat pléistocène pour créer un canal dont la profondeur était alors de 4,50 m, profondeur suffisante pour le tirant d'eau des navires de gros tonnage de cette époque (voir page 28) ;

- le tracé du canal a probablement été soigneusement étudié par les ingénieurs en fonction de la topographie de la région et de la nature des sédiments à creuser ;

- mes recherches, qui se poursuivent depuis de nombreux mois, m'ont permis de suivre le tracé du canal sur plus de deux kilomètres ;

- les sondages réalisés à la tige sur la piste de halage (rive gauche du canal) ont révélé, à une profondeur de 1,10 m, correspondant à la sédimentation post-romaine, l'existence d'une couche de quelque 5 cm de coquilles brisées de *cardium*, mélangées à de minuscules fragments de poterie ;

- la détermination par des méthodes appropriées (carbone 14 en particulier) de la couche de cardium permettra de dater la fin de l'utilisation du canal.

Otello BADAN