

## Circulation des matières premières dans le delta du Rhône) pour la période romaine : réflexion autour des épaves des Saintes-Maries-de-la-Mer

David DJAOUI  
Musée Départemental de l'Arles antique

Le littoral de Camargue compte aujourd'hui plus d'une trentaine d'épaves antiques localisées par les différentes campagnes de prospections et sondages dirigées par Luc Long. La grande majorité de ces bateaux s'est échouée en essayant d'emprunter un ancien bras du Rhône, plus connu sous le vocable médiéval de Rhône Saint-Ferréol. Engravés sur des cordons alluvionnaires qui ceinturaient l'embouchure, ces embarcations ont fait naufrage à seulement 200 m du rivage. Certaines d'entre elles sont identifiées grâce à des découvertes fortuites de lingots réalisées par des pêcheurs. Dans ce cas, seul l'objet isolé permet de supposer l'existence d'un commerce. On dénombre ainsi deux épaves chargées de lingots de plomb. Pour l'une d'entre elle, la cargaison, composée très précisément de cent lingots, a été intégralement prélevée. Le plomb, d'origine germanique, appartenait à un certain *Lucius Flavius Verucla*, dont les *tria nomina* apparaissent en relief sur le flanc de huit lingots de forme pyramidale. La contre-marque IMP CAES, estampillée à froid sur les lingots, atteste d'une propriété impériale. On compte également deux épaves chargées de galettes de cuivre, dont l'un des deux chargements pourrait correspondre à une production languedocienne et trois épaves chargées de blocs de marbre méditerranéen, sans que l'origine précise de ces roches métamorphiques ne soit établie. Enfin, sur SM4, des objets en bronze ciselé ont été mis au jour. Cette dernière épave pourrait être associée à la découverte d'un portrait d'Auguste en marbre dans les filets d'un chalutier, et ainsi attester la présence d'un bateau chargé d'œuvres d'arts et de bronzes destinés à la vente ou à la refonte. Mais la découverte la plus spectaculaire, et la plus probante pour illustrer un flux commercial ascendant, concerne la présence d'une dizaine d'épaves chargées de barres de fer. Ce fer, dont une partie au moins venait de la Montagne Noire, au nord-ouest de Narbonne, remontait le Rhône pour atteindre Arles. La concentration de ces navires, dont la datation semble devoir être circonscrite au I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., restitue l'image d'une demande en métal aussi importante que ciblée. Les hypothèses généralement avancées pour déterminer la zone d'importation s'orientent vers les troupes romaines qui stationnaient sur le Rhin. Il est clair que, en cas de conflit armé, l'effort visait avant tout à assurer le ravitaillement, la solde et l'équipement de l'armée. Dans ce dernier cas, le fer recouvrait une importance cruciale, dont dépendait la survie de Rome.

En l'état actuel des connaissances, il est surprenant de constater que, pour le I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., les seules épaves expertisées à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol transportaient des cargaisons principales de pierre et de métal, que ce soit des matières premières brutes ou semi-transformées (fer, cuivre, plomb, marbre) ou des produits manufacturés (statues et bronzes ciselés). Concernant l'huile, le vin et le poisson transportés en amphores, aucune embarcation du Haut-Empire n'est formellement attestée à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol. Si l'on a recensé sur SM1 une anse d'amphore Dressel 20, il est difficile de croire que les chaluts ont emporté la totalité d'une hypothétique cargaison d'amphores. De la même façon, les quarante amphores retrouvées sur SM2 ne constituaient qu'une cargaison secondaire, à côté de la vingtaine de tonnes de fer du bateau. Concernant les autres épaves, qualifiées très justement de « profondes », leur distance par rapport à la côte constitue un argument pour ne pas envisager trop hâtivement un cap rhodanien et, de façon encore plus hypothétique, celui du Rhône Saint-Ferréol. Parmi ces épaves chargées d'amphores à sauce et salaison de poisson du I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècles apr. J.-C., on note SM15, SM16, situées respectivement à 62 m et 120 m de profondeur et l'épave Plage d'Arles 4 située à 662 m de fond soit à environ 40 milles nautiques de la dite plage. Ce constat est d'autant plus étonnant que ces bateaux se situent dans une chronologie identique aux

milliers d'amphores trouvées dans le Rhône pour la période flavienne. A l'exception de SM 6, datée de la seconde moitié du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C., les épaves qui ont livré du mobilier céramique remontent toutes au I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C. Comment peut-on finalement expliquer que, sur l'ensemble des bateaux échoués sur les cordons alluvionnaires du Rhône Saint-Ferréol, dans une zone où se croisent les filets des chalutiers et les prospections annuelles liées à la carte archéologique du DRASSM, aucune cargaison d'amphores n'ait été repérée ? Les différentes missions ont, certes, recensé de nombreuses amphores isolées, mais les quantités, la densité ou encore l'homogénéité de ces contenants dont les datations s'étendent sur pratiquement mille ans n'ont rien à voir avec ce que révèle le dépotoir portuaire du Rhône. Il est vrai qu'en mer les mouvements de sable recouvrent presque entièrement les épaves et que, d'une année à l'autre, il est quelquefois difficile, même avec les coordonnées GPS, de retrouver un point de localisation. Néanmoins, à l'inverse des cargaisons métalliques, les chargements d'amphores constituent de véritables tumulus. Il semble donc évident que, recouverte ou non par le sable, disloquée ou non par un chalutier, aucune cargaison d'amphores homogène n'a jamais été identifiée dans cette même zone pour le Haut-Empire.

Cette concentration d'épaves exceptionnelle résulte-t-elle d'une sélection des navires, isolant sur les cordons alluvionnaires, et de façon paradoxale, justement ceux qui étaient en mesure de franchir la barre du Rhône ?

Selon cette hypothèse, le type architectural et le tirant d'eau des bateaux transportant le métal et la pierre seraient mieux adaptés à franchir la barre du Rhône Saint-Ferréol, alors que des navires aux tonnages plus importants ne pourraient pas absorber les variations de profondeur du delta et emprunteraient un autre bras du Rhône. Ainsi, l'épave SM24, pour laquelle un fond de carène de 10 x 5 m a été conservé, correspond, selon l'étude réalisée par Sabrina Marlier, à un navire de type fluvio-maritime caractérisé par une quille plate, un fond plat et une longueur estimée entre 20 et 25 m. C'est aussi dans le même ordre de grandeur qu'il faudrait inscrire SM2, qui présente des échantillonnages de bois similaires à ceux de SM24. Ces navires seraient les plus gros navires à chargement de fer retrouvés en Camargue. Les dimensions modestes du bateau SM10, au tonnage estimé à 5 ou 6 tonnes, et de SM1, chargé des cent lingots de plomb, correspondraient en revanche à de petites unités. Dans tous les cas, il est vraisemblablement que ces navires, dans des conditions normales (météo, vent favorable, barre suffisamment profonde...), devaient pouvoir franchir la barre du Rhône...

On remarquera toutefois que face à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol, une zone de mouillage matérialisée par la présence de nombreux jas d'ancre en plomb, devait servir, selon Luc Long, à alléger les plus gros navires en transférant les matériaux les plus pondéreux sur des allèges. Autrement dit, des solutions existaient pour recevoir et acheminer les produits transportés, quel que soit le tonnage des bateaux. Néanmoins, seule la multiplication d'études architecturales sur des fonds de carène conservés, à l'image de ce qui a été fait sur SM24, permettrait d'alimenter la discussion sur les navires et les bateaux affrétés pour effectuer ces rotations entre Narbonne et Arles.

Mais en dehors du Rhône Saint-Ferréol, vers quelle embouchure se dirigeaient les plus gros navires chargés d'amphores de Bétique (Sud de l'Espagne) ?

Un examen attentif des textes permet de supposer que, à partir de 125 av. J.-C., le Rhône est passé de deux à trois embouchures. A la position médiane du Rhône Saint-Ferréol, le bras dit Peccaïs pourrait correspondre au prolongement occidental du Rhône d'Albaron, et le bras d'Ulmet à l'embranchement situé le plus à l'est. Dans le cadre de notre problématique, Fos, en tant qu'avant-port maritime d'Arles, constituait la zone idéale pour permettre aux bateaux de stationner. Les fouilles sous-marines menées à la pointe Saint-Gervais (golfe-de-Fos) restituent en effet un faciès céramique identique à celui du Rhône, avec notamment un grand nombre de céramiques que l'on attribue à la dotation de bord des marins en provenance de Bétique et d'Italie. Preuve, selon nous, que les mêmes équipages, et donc les mêmes bateaux, s'amarrèrent dans le golfe Saint-Gervais avant d'atteindre Arles. Le bras d'Ulmet (ou bouche massaliote), situé

à proximité de Fos, ou peut-être même le canal de Marius, qui cesse vraisemblablement de fonctionner dans le courant du I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., constituent par conséquent les deux hypothèses les plus probables pour envisager le passage de ces bateaux. Pour le I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., Pline précise que la bouche massaliotique est la plus large (Pline, *Histoire Naturelle*, III, 5). Aujourd'hui, les atterrissements et colmatages successifs ont recouvert l'embouchure d'Ulmet, ainsi que les traces de la canalisation du fameux canal de *Fossae Marinae*, dont le nom se confond avec la ville de Fos.

Peut-on alors supposer que le Rhône Saint-Ferréol était un bras spécialisé dans l'acheminement des matériaux lithiques et métalliques et le Rhône d'Ulmet dans celui des produits alimentaires ?

Face à un flux ascendant d'une ampleur considérable, car en charge d'alimenter la vallée du Rhône, de la Saône et du Rhin, il était primordial de développer une logistique importante pour recevoir, stocker, contrôler et redistribuer les marchandises. Dans l'obligation de stationner avant d'amorcer la remontée du fleuve, ces bateaux devaient attendre que les chemins de halage se libèrent, ou simplement que le vent devienne favorable pour s'engouffrer dans le couloir rhodanien. A partir de cette zone d'attente, il pouvait apparaître opportun d'utiliser les principaux bras du Rhône pour réguler le trafic, en séparant les produits métalliques et lithiques des produits amphoriques. Une telle spécialisation des bras du Rhône – différenciés finalement entre produits comestibles et non comestibles, les premiers en relation avec le bras d'Ulmet et les seconds avec le Rhône Saint-Ferréol – peut également trouver d'autres justifications (zones spécialisées de stockage, zones de transformations des produits ?), dont il n'y a pas lieu, à ce stade de l'hypothèse, de discuter plus avant. On remarque seulement que la cargaison métallique (plomb et fer) découverte sur l'épave Saint-Gervais 1, datée très précisément de 138-139 apr. J.-C., et celle supposée de Dressel 30 (III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.) identifiée aux Saintes-Maries-de-la-Mer, pourrait signaler la fin d'un tel processus. Qui plus est, la présence de cette dernière prouve également que même après avoir été « accrochée à plusieurs reprises par les filets des chalutiers », un gisement homogène d'amphores demeure identifiable. Peut-on espérer un jour retrouver dans les comblements sédimentaires du Rhône d'Ulmet une partie des *norria* des bateaux en provenance de Bétique ?

Le schéma théorique proposé dans cette communication s'appuie sur les multiples découvertes d'épaves localisées, à l'échelle de la Camargue, « dans un mouchoir de poche ». Nulle part ailleurs dans le monde romain une telle concentration n'a été observée, et la nature spécifique des cargaisons laisse perplexe. S'il est toujours délicat de raisonner sur des absences, en particulier celles des épaves chargées de produits amphoriques de Bétique que l'on retrouve pourtant en si grand nombre dans le Rhône, la présence archéologique du DRASSM sur le terrain depuis plus d'une vingtaine d'années autorisent à franchir ce pas pour proposer une nouvelle hypothèse. Celle d'un trafic régulé en fonction des différentes embouchures du delta rhodanien et réparti entre les produits comestibles et non comestibles : le Rhône Saint-Ferréol, chargé d'absorber les produits lithiques et métalliques, et le bras d'Ulmet, pour les produits amphoriques. Dans ce schéma, Fos, dont la dépendance territoriale la place au sein de l'administration arlésienne, apparaît résolument comme l'avant-port maritime d'*Arelate*. Pour reprendre l'interprétation séduisante de Jean Rougé, à partir d'un vers d'Ausone, désignant la *duplex Arelate*, Arles la double, désignerait bien le port fluvial (Arles) et le port maritime (Fos). Souhaitons, maintenant, que la mise en œuvre de prospections terrestres dans l'ancienne embouchure du bras d'Ulmet apporte des réponses à cette nouvelle problématique.