



HAL
open science

Le Rhône : batellerie et commerce dans l'Antiquité

Michel Christol, Jean-Luc Fiches

► **To cite this version:**

Michel Christol, Jean-Luc Fiches. Le Rhône: batellerie et commerce dans l'Antiquité. Gallia - Archéologie de la France antique, 1999, Le Rhône romain, 56, pp.141-155. 10.3406/galia.1999.3251 . hal-01913115

HAL Id: hal-01913115

<https://hal.science/hal-01913115>

Submitted on 16 Jan 2020

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

LE RHÔNE : BATELLERIE ET COMMERCE DANS L'ANTIQUITÉ

Michel CHRISTOL et Jean-Luc FICHES

Mots-clés. Amphores, annone impériale, corporations, dolium, épave, épigraphie, horrea, lingot, matériaux de construction, mausolée, naviculaires, salaisons, tonneaux.

Key-words. Amphorae, imperial annona, corporations, dolium, wreck, epigraphy, horrea, ingot, building materials, mausoleum, navicularii, salt-products, barrels.

Résumé. L'axe majeur que constitue la voie Rhône-Saône suppose une complémentarité entre roulage et batellerie en raison notamment des difficultés rencontrées par celle-ci pour la remonte. Mais les sources dont on dispose ne permettent pas de mesurer l'importance réelle de la voie d'eau et son évolution. Les figurations et les vestiges d'embarcations demeurent rares, et les équipements antiques du fleuve restent largement méconnus. Cependant, la voie rhodanienne s'articule sur le grand commerce méditerranéen et le rôle de la batellerie est sensible au regard de la circulation de produits manufacturés, et notamment de ceux, issus de la vallée même, pour lesquels le Rhône constituait une ouverture au marché international (vin, sel, céréales, laine de Crau). Pour d'autres, terres cuites et pierres de taille, le marché se limite essentiellement au cadre régional qui profite de la voie d'eau, en particulier pour la circulation des produits pondéreux, nécessaires au développement urbain des sites riverains. Jusqu'au III^e s., inscriptions, bas reliefs, programmes de construction, vestiges archéologiques s'additionnent pour donner l'image d'une voie d'eau très active. Son organisation socio-économique, connue grâce à la documentation épigraphique, s'articule autour d'Arles (dont le rôle est ancien) et surtout de Lyon dont l'aire d'influence est sans aucun doute plus large. Mais ce rôle de plaque tournante commerciale de la capitale des Gaules n'apparaît plus au IV^e s. Alors que se maintient un trafic des produits, remontant par le Rhône, puis la Saône, de la Méditerranée aux rives du Rhin, Arles s'affirme comme la seule porte de Trèves, sans intermédiaire, bien que Vienne, capitale de la Narbonnaise seconde, ait pu profiter du déclin de sa voisine.

Abstract. The main Rhône-Saône axis suggests that road and waterborne transport were complementary since the upstream navigability was difficult for the last one. But lack of available sources, the real importance of the water route and the evolution cannot be measured. Pictures and boat remains are few and we still don't know much about ancient installations along the river. Nevertheless, the Rhône route is connected to the mediterranean trade, and inland water transport is noticeable compared to the circulation of goods, particularly those from the valley which was an access to the outland trade (wine, salt, cereals, wool from Crau). For other products, terracottas and freestone, market is restricted to a regional context which has benefit from the river, in particular for heavy goods necessary to urban development of sites along the banks. Up to the 3rd century, inscriptions, reliefs, building programmes and finds add up in showing that the water route played an active part. Its socio-economic organization known from epigraphic evidence, hinges around Arles (the function of which is of old-standing) and Lyon which no doubt is influent on a wider extent. But the Lyon based trade doesn't last into the 4th century while the traffic of goods go on, upstream the Rhône and the Saône, from the mediterranean to the Rhine banks, Arles is entitled to become the direct gateway to Treves although Vienne capital of Narbonensis secunda, could take advantage of the decline of its neighbour.

Remarquons d'emblée, à la suite de J. Rougé, que l'axe Rhône-Mer du Nord avec ses ramifications multiples constituait le plus important réseau d'échanges

du monde romain, quand il connut son plein épanouissement (Rougé, 1988, p. 88-89) ; quelles que soient la place et l'évolution des trafics atlantiques, ils ont

été, vraisemblablement, moins importants. Il convient cependant d'évaluer quelle fut la part des voies d'eau dans ce commerce et de distinguer sans doute, au cours de l'Antiquité, les changements intervenus à partir de la création des installations portuaires de Lyon qui, dès l'époque augustéenne, structurent de manière forte le trafic fluvial. C'est ce que suggère Dion Cassius, certes dans un propos académique, quand il note que le Rhône et la Saône connurent une nette augmentation de trafic après la conquête : une fois la Gaule « soumise et cultivée aussi bien dans toutes ses parties que l'Italie même, les fleuves se couvrirent de navires, non seulement le Rhône et la Saône, mais la Loire, mais le Rhin et l'Océan. » Des six villes que Strabon qualifie d'*emporia* dans les Gaules, deux sont d'ailleurs sur le Rhône : Arles (IV, 1, 6) et Lyon (IV, 3, 1) qui constituent les plaques tournantes du trafic rhodanien. L'analyse précise du discours du géographe souligne leur importance, montrant « à côté des *emporia* d'autrefois, dont certains conservent évidemment leur activité, des *emporia* d'aujourd'hui, liés à la domination de Rome, essentiellement Arles et Lyon. » (Clavel-Lévêque, 1974, p. 80).

LE FLEUVE ET SES AFFLUENTS

Strabon, lorsqu'il décrit par ailleurs (IV, 1, 14) l'axe majeur que constitue la voie Rhône-Saône, après avoir noté que le fleuve présente l'avantage de recevoir des affluents de plusieurs directions (IV, 1, 2), souligne qu'ils sont navigables, augmentant ainsi les capacités de la voie d'eau : « Le Rhône peut être remonté très haut, même avec des cargaisons considérables et permet d'atteindre de nombreuses régions du pays par le fait que ses affluents sont navigables, mais aussi aptes à recevoir les plus forts tonnages. » Mais, comme l'indique la suite du texte, Strabon pense surtout ici à la Saône et au Doubs. En effet, si on laisse de côté le Haut-Rhône, où le défilé rocheux connu sous le nom de perte de Bellegarde ou perte du Rhône rendait cette partie tout à fait impropre à la navigation entre Seyssel (*Condate*) et Genève (Van Berchem, 1982, p. 107 et 257), entre Lyon et Arles la situation n'était sans doute pas aussi simple. On peut admettre la navigabilité des gros affluents de la rive gauche : l'Isère, où l'on connaît des *ratiarii* (*CIL* XII,

2331)⁸¹, et la Durance, dont les nautes sont connus par l'épigraphie d'Arles (*CIL* XII, 721, 731, 982) ; c'est pourquoi le bas-relief de Cabrières-d'Aigues pourrait bien se rapporter à cette rivière (*Recueil des Bas-Reliefs*, IX, n° 6699). Mais il n'en était pas de même sur la rive droite, en direction des Cévennes, où le Gardon, sec en période estivale au niveau de ses gorges, et surtout l'Ardèche (Lauxerois, 1983, p. 101-103) ne se sont jamais prêtés à la batellerie sinon de manière limitée (Burnand, 1971). Voilà sans doute pourquoi Strabon ajoute que certaines marchandises destinées à l'Auvergne et à la Loire, bien que le Rhône en soit proche, étaient transportées par voie de terre sur des charriots⁸².

Deux exemples permettront d'évaluer la complémentarité entre roulage et batellerie dans la cité de Nîmes, qui mettent en exergue, autant que celui d'Arles, le rôle d'*Ugernum*/Beaucaire qui fut, à l'époque moderne, un point de rencontre entre bateliers du fleuve et marchands de la Méditerranée. En effet, *Ugernum*, inscrit entre Nîmes et Arles sur les plus anciens itinéraires routiers, était à la fois le principal port rhodanien de la cité des Arécomiques et le débouché de la route qui longeait le Gardon depuis les Cévennes (Bessac *et al.*, 1987).

Ainsi, le calcaire du bois des Lens, utilisé par les ateliers nîmois de sculpture au Haut-Empire, n'a laissé de témoins de décors architecturaux, au-delà de sa cité d'origine, qu'à Arles et dans des villes côtières. Son transport se faisait jusqu'à Nîmes et Beaucaire par voie de terre, mais cette dernière ville – productrice aussi, comme on le verra plus loin, de « pierres du Midi » utilisées à Lyon et Vienne – était un point de transbordement qui ignorait la remonte pour ce matériau, au profit d'Arles, puis de Narbonne, Béziers, Fréjus et Nice (Bessac, 1996, p. 62-65 et 69-79).

En outre, il apparaît que le chargement de plusieurs épaves trouvées sur le littoral camarguais au débouché d'un bras du Rhône serait non pas d'origine espagnole comme on le supposait mais plutôt d'origine cévenole :

81. Séjournant à Lyon entre l'automne 39 et le printemps 40, Caligula fit vendre aux enchères des meubles provenant des palais impériaux amenés de Rome. Le transport a pu être assuré par les *ratiarii* de l'Isère (Van Berchem, 1982, p. 108, d'après Suétone, *Cal.*, 39 et Dion Cassius, 59, 21-22).

82. C. Jullian, suivi par A. Deman (1987, p. 101), place cet itinéraire entre le Gard et l'Auvergne. Cette route (800 stades, soit 148 km) est plutôt située entre Vienne et Roanne par la vallée du Gier (Rougé, 1978, p. 52 ; Lasserre, 1966).

ce serait le cas, au regard de la composition isotopique du métal, de deux ou trois bateaux chargés de lingots de plomb comme ceux de L. Flavius Veracula (Long, 1997, p. 64) et d'un chargement de lingots de cuivre dont les éléments-traces indiqueraient une origine cévenole ou rouergate (*ibid.*, 74).

AUX ORIGINES DE LA VOIE D'EAU : THELINE OU ARELATE ?

Certes, l'axe Saône-Rhône s'est prêté, tout au long de l'Âge du Bronze, à la navigation par des barques monoxyles comme en témoigne, en particulier, une partie des objets de dragages recueillis dans la Saône en Bourgogne (Nicolardot, Favre, 1977). Mais c'est au cours de l'Âge du Fer et dès le moment où les produits méditerranéens pénètrent jusqu'en Gaule intérieure que la voie rhodanienne apparaît comme un axe de pénétration et d'échanges, malgré le volume modeste du fret et son rôle longtemps limité à des cadeaux diplomatiques comme le soulignent P. Brun et M. Dietler (Bats *et al.*, 1992, p. 389-410) ; pour relativiser l'importance de cet itinéraire, on se reportera aux contributions de C. Rolley, d'une part, de F. Perrin et C. Bellon, d'autre part (Bats *et al.*, 1992, p. 411-430). Plutôt que d'observer, en Gaule intérieure, la pénétration de produits méditerranéens qui peuvent avoir transité par d'autres voies ou suivi un itinéraire rhodanien terrestre, pour attester le développement de la voie d'eau, il conviendrait de mieux connaître les conditions dans lesquelles Arles a pu devenir une tête de pont pour la navigation fluviale. Pour P. Arcelin, l'*emporion* massaliète fondé vers 540-530 évoluerait rapidement en *apoikia* dès 520-500 ; la communauté grecque de *Theline*, contrairement à celle de Marseille, se serait impliquée dans l'organisation urbaine de l'importante communauté indigène établie autour d'elle. Se serait ainsi constituée, peut-être au début du IV^e s. comme à Ampurias, une communauté dirigeante mixte qui aurait donné à la ville un nom purement celtique, *Arelate* (Arcelin, 1995, p. 337). En tout cas, dans la première moitié du II^e s. avant notre ère, c'est Arles qui enregistre, bien avant d'autres sites portuaires en dehors de Marseille, un accroissement net et rapide des importations italiques et notamment des amphores (*ibid.*, p. 336) ; ces amphores vinaires Dressel 1 qui sont diffu-

sées en Gaule durant la période tardorépublicaine, surtout chez les Volques Tectosages à partir de Narbonne, un peu moins dans la zone sud de la confédération éduenne et moins encore dans la partie orientale de la Transalpine (Tchernia, 1986, p. 81-83).

Polybe, qui relate, vers le milieu du II^e s. avant notre ère, le franchissement du Rhône par les troupes d'Hannibal en 218, (*cf. supra*, p. 100-101), témoigne de la pratique de la navigation, au moins dans le Bas-Rhône, en faisant allusion au nombre élevé et à la diversité des embarcations que possédaient les populations riveraines : Hannibal acheta « leurs barques [monoxyles] et leurs bateaux qu'ils avaient en nombre suffisamment important, parce que beaucoup de riverains du fleuve faisaient de l'importation par mer » (III, 42, 1-2). Plus tard, Tite-Live (XXI, 26, 9) évoquera, à ce sujet, le rassemblement « d'une immense quantité de bateaux et de barques préparés au hasard pour les relations de voisinage », en notant aussi la fabrication de barques monoxyles par les Gaulois.

Ces témoignages littéraires trouvent sans doute un écho sur le plan archéologique lorsque F. Perrin et C. Bellon relèvent qu'« au confluent de l'Ardèche et du Rhône, le site de Saint-Just-d'Ardèche [...] est probablement un lieu de transbordement de marchandises, fréquenté du dernier quart du III^e aux débuts du I^{er} s. En plus d'une centaine d'amphores italiques et de plusieurs centaines de céramiques à vernis noir, le site livre de la vaisselle massaliète » (Bats *et al.*, 1992, p. 427).

ROULAGE OU BATELLERIE : LA VOIE RHODANIENNE N'EST PAS FORCÉMENT UNE VOIE FLUVIALE

Malgré cela, A. Deman avance, en développant deux exemples, que les marchandises de prix pouvaient supporter plus facilement les frais de transport plus lourds occasionnés par la route (Deman, 1987, p. 85-86). Il s'appuie d'abord sur les textes de Diodore (V, 22, 4 et 38, 5) et de Strabon (III, 2, 9, qui renvoie à Poseidonios) pour montrer que l'étain, venu des Cornouailles vers la fin de l'indépendance gauloise, était transporté en trente jours, jusqu'à Marseille ou Narbonne, grâce à des caravanes de chevaux. Pour le I^{er} s. de notre ère ensuite, il constate le maintien du trafic routier en évoquant le témoignage de

Pline l'Ancien (*Histoire naturelle*, X, 53) à propos du transport *pedibus* (par la route) depuis la côte de la mer du Nord à travers la Gaule des oies du pays des Morins estimées à Rome pour leur foie et leur plumage.

Même si P.-A. Février a souligné l'importance, pour les villes provençales, de « la voie du Rhône et essentiellement le trafic par bateaux » dès l'Âge du Fer, il a surtout fait appel à des sources d'époque mérovingienne (bureaux de tonlieu d'Arles, Fos et Marseille) et médiévales pour qualifier cette voie d'eau : « route du sel et route du blé, des draps et du vin, c'est aussi celle de la laine des troupeaux arlésiens. » (Février, 1964, p. 198-199). Il a cependant noté qu'au cours du Moyen Âge, Salon « a réussi à attirer une partie du trafic qui se faisait jadis par le Rhône, au détriment d'Arles », la route de terre de Marseille et Fos jusqu'à Avignon apparaissant plus avantageuse et moins dangereuse que la remontée du Rhône en bateau (Février, 1964, p. 201). Déjà un texte de Bède le Vénérable, sur lequel Marc Heijmans a aimablement attiré notre attention, atteste le choix, dans la seconde moitié du VII^e s., d'une voie terrestre entre Marseille et Arles⁸³ ; mais cela signifie-t-il l'abandon de la voie d'eau à partir de cette ville ? Ainsi, n'est-il pas facile d'établir la part dans le commerce que les communications fluviales ont prise effectivement au cours de l'Antiquité. En effet, le « voiturage par eau » devait déjà alterner avec le « voiturage par terre » selon les termes des registres de péage médiévaux (Benoit, 1963, p. 369), d'autant plus que l'on connaît bien les difficultés que présentait le fleuve, en particulier pour la remontée (voir aussi Le Lannou, 1977 et Burnand, 1977, p. 290-291).

LES DIFFICULTÉS DE LA REMONTE

Les difficultés de la navigation rhodanienne ont été soulignées notamment par A. Deman qui s'appuie sur les travaux des géographes modernes (Denel, 1970 ; Fournier, Tracol, 1980, p. 100-111) : passages difficiles comme les abords du défilé de Donzère, obstacles de la « vorgine » (saules, peupliers, ronces, roseaux, etc.), instabilité des rives, bancs de sable, crues violentes et

périodes de sécheresse. La batellerie traditionnelle sur le Rhône n'a, d'ailleurs, survécu que peu de temps à l'apparition de la vapeur en 1829, puisqu'en 1853 elle ne comptait plus que trois équipages. F. de Izarra rapporte qu'au XIX^e s. la navigation rhodanienne était interrompue trois mois par an en moyenne et cite le témoignage de l'ingénieur Krantz qui notait entre autres : « la navigation en descente est nécessairement laborieuse et ne peut s'effectuer qu'avec des bateaux longs et plats [...]. La remontée est presque impossible et ne peut se faire qu'avec de faibles chargements. » (Izarra, 1993, p. 76).

« Et pourtant ils remontaient le fleuve, c'est indiscutable. » (Rougé, 1978, p. 50). On a déjà évoqué le témoignage de Polybe à propos des populations riveraines ; celui-ci est encore plus explicite à propos de l'armée de Scipion qui débarqua « à la première bouche du Rhône – celle qu'on appelle la bouche de Marseille – » (III, 41, 5), mais qui chargea ses bagages sur des bateaux, avant de se mettre en marche le long du fleuve (III, 45, 4) pour atteindre l'armée carthaginoise qui était encore sur la rive droite. Plus tard, Strabon (IV, 1, 11) le soulignera en suivant Poseidonios : « le Rhône [est] connu pour être le plus important de tous [les cours d'eau] et celui que les navires remontent le plus loin grâce aux nombreux affluents qui le grossissent », même si le géographe observe, d'après Artémidore, qu'entre Vienne et Lyon la distance – de 200 stades (37 km) par la route – est plus longue par le fleuve.

On doit, en outre, prendre en compte que les Romains ont dû effectuer des travaux de canalisation pour faciliter la navigation sur le Rhône, comme ils l'ont fait assez couramment par ailleurs (Salviat, 1986 ; Izarra, 1993, p. 51-54). On pense, bien sûr, aux *fossae Marianae*, cependant le cadastre C d'Orange conserve aussi le souvenir d'une *fossa Augusta* dont les marbres montrent le tracé en pipe au niveau du branchement amont et l'aspect rectiligne selon une direction nord-nord-ouest/sud-sud-est⁸⁴ : ce n'était certainement pas un ouvrage mineur puisque sa largeur a pu atteindre 30 m (Chouquer, 1983, p. 290).

83. *Historia ecclesiastica (Gallia christiana novissima*, col. 76, n° 182, pl. XCV col. 172-173 : juin 668) : « *Qui pariter per mare ad Massiliam, et deinde per terram Arhelas pervenissent* ».

84. Sur la localisation de ce canal dans la région de Caderousse voir P. Leveau (*supra*, p. 101-102).

LES MOYENS DU TRANSPORT FLUVIAL

LES EMBARCATIONS

Illustrant la réalité de la pratique de la remonte au Haut-Empire, deux bas-reliefs figurent une scène de halage humain comme ce devait être le cas, presque exclusivement, jusqu'en 1475 environ (Izarra, 1993, p. 165) : en témoignent le relief sculpté de Cabrières-d'Aigues, dans le Vaucluse (*Recueil des Bas-Reliefs*, IX, n° 6699 ; Burnand, 1971, p. 156-157), et celui qui est réutilisé comme linteau de porte sur la façade méridionale de la chapelle Saint-Pierre à Colonzelle dans la Drôme (Blanc, 1976).

Par ailleurs, parmi les 4 000 sceaux douaniers et tessères en plomb trouvés en 1858 dans le lit de la Saône (collection Récamier), près du port fluvial de Lyon, dans le quartier Saint-Paul (Turcan, 1987), les tessères montrent des embarcations dont les plus nombreuses comportent un mât de halage. Ces documents témoignent aussi de la variété des chalands puisque d'autres sont mus à la rame, quelques-uns à la voile, deux comportant voile et rames (Rougé, 1965, p. 149-150).

Pour l'heure, le Rhône n'a livré qu'un très petit nombre d'épaves mal conservées. Il apparaît cependant que l'usage des barques monoxyles s'est prolongé au moins jusqu'à la fin de l'Antiquité puisque l'une d'elles, trouvée dans les alluvions du Rhône à Brégnier-Cordon (Ain), a fait l'objet d'une datation radiocarbone qui place l'abattage de l'arbre au V^e s. de notre ère (Buisson, 1990, p. 44).

Pour les embarcations plus importantes, deux exemples fournissent des informations partielles.

La première, dont les vestiges n'ont pas permis de restituer les dimensions mais qui a été datée du début du I^{er} s. de notre ère, a été découverte en rive droite du Rhône à Lyon (Becker, Rieth, 1995). Il s'agit d'un chaland à coque monoxyde-assemblée et fond plat, d'un type connu des populations de culture non méditerranéenne avant la romanisation, certains détails de la construction et le type de calfatage (à base de tissu et de brai) pouvant cependant être considérés comme des apports méditerranéens, d'importance secondaire.

La seconde, également à fond plat, a été trouvée en aval d'Arles (épave Arles-Rhône 2) ; postérieure au tiers du II^e s. de notre ère (datation dendrochronologique), elle a conservé une portion de carène qui permet de lui

restituer une longueur de 15 à 20 m ; elle présente un calfatage des coutures par une bourre en toile végétale (lin ?) (*Gallia Informations*, 1992, 1, p. 12 ; Long, 1994, p. 54-55)⁸⁵.

Mais il est très difficile d'évaluer le port en lourd de ces embarcations. D'après les sources modernes, L. Long estime que les plus importantes n'avaient pas plus de 60 tonnes et que le tonnage moyen se situait autour de 30-40 tonnes (Long, 1994, p. 70). Cependant, le port du chaland de Cabrières-d'Aigues, rapproché, pour son type, de la maquette de Cerveau et défini comme une « pirogue surélevée » de forme ronde (Izarra, 1993, p. 149-150), a été évalué à 1,5 tonne seulement (Izarra, 1993, p. 126). De son côté, A. Blanc observe que la barque de Saint-Pierre à Colonzelle n'est ni pontée ni mâtée ; ce serait une *ratis* qui pouvait atteindre plus de 10 m de long et 3 m de large. C'est sans doute ce type de bateaux – longs de 8 à 12 m – que L. Long qualifie d'embarcations fluvio-maritimes (Long, 1997, p. 86-87).

Ces deux bas-reliefs témoignent d'ailleurs de capacités différentes puisque le premier transporte deux tonneaux (des amphores, paillées ou non, étant par ailleurs figurées sur une étagère), alors que le second présente trois amphores, au moins six tonneaux et un ballot. On doit également considérer l'existence d'une petite batellerie utilisant des embarcations plates montées sur outres, et organisée par les collèges professionnels des utriculaires établis dans différentes villes.

En Gaule, le bassin rhodanien a d'ailleurs livré la plupart de ces témoignages épigraphiques : sans tenir compte d'inscriptions reconnues comme des faux et qui font mention d'utriculaires à Cavaillon (*CIL* XII, 136*) et à Aramon (*CIL* XII, 211*), ni de fragments peu explicites comme ceux de Soyons (*ILGN*, 378) ou de Riez (*CIL* XII, 360 = *ILN*, Riez, 11), ces collèges sont bien attestés dans les ports principaux : Lyon (*CIL* XII, 1742 ; XIII, 1954, 1998, 2009, 2039), Arles (*CIL* XII, 731, 733, 4107) et Vienne (*CIL* XII, 1815) ; on les rencontre également aux chefs-lieux de cités voisines qui sont ou non sur des affluents : Vaison-la-Romaine (*CIL* XII, 1837 ; *ILGN*, 209), Riez (*CIL* XII, 372 = *ILN*, Riez, 15), Alba (*AE*, 1965,

85. Dans le même secteur (gisement A), a également été trouvée une petite barque à fond plat et bord droit (longueur 4 m environ) qui correspond peut-être à un canot d'allège comme il devait en exister pour le déchargement des gros porteurs à Fos et la remontée du fleuve ; mais elle n'est malheureusement pas datée (Long, 1994, p. 51 et 70).

144) et Nîmes (*CIL* XII, 3351) ; enfin, on les trouve aussi dans des agglomérations secondaires comme *Ernaginum* (*CIL* XII, 982), ou encore Lattes (*AE*, 1966, 247) qu'on peut imaginer reliée au bras le plus occidental du delta rhodanien par des étangs plus vastes qu'aujourd'hui.

LES CONTENEURS

Amphores et tonneaux pour les liquides, balots pour les solides, voilà trois types de conteneurs attestés par l'iconographie. Pour les derniers, il convient aussi de prendre en compte un bas-relief d'Arles qu'on a récemment invoqué comme une illustration possible de l'exportation de la laine de Crau (Badan *et al.*, 1995, fig. 28 et p. 305).

Pour les amphores, au-delà de l'observation bien vague et sujette à caution : « dans l'étang de Vaccarès, le Rhône à Lyon [...], il est question d'amas de poteries provenant de cargaisons de bateaux coulés » (Izarra, 1993, p. 139), on rappellera qu'aux environs d'Arles, plusieurs amas d'amphores retrouvés récemment dans le Rhône correspondent non à des chargements d'épaves mais, soit à des dépotoirs, soit à un aménagement de berge ou de chemin de halage. Dans ce dernier cas (Arles-Rhône 1), des amphores Gauloise 4 identiques ont servi de matériau avec des rebuts de cuisson de tuilerie et du béton de tuileau (Long, 1994, p. 52-53).

Quant aux tonneaux, auxquels un ouvrage récent consacre trois contributions relatives à leur origine, leur fabrication et leurs fonctions (Meeks, Garcia éd., 1997, p. 109-129), ils sont utilisés sur la voie rhodanienne dès la fin du I^{er} s. avant notre ère. En témoigne, en particulier, la découverte d'un bouchon de tonneau à Lyon, dans la Saône (Desbat, 1991). A. Desbat (1997, p. 116-117), qui évoque les dernières découvertes de Vienne et de Lyon (Bellon, 1995b, p. 61-62) auxquelles s'ajoute celle de Fos (Liou, Sciallano, 1989, p. 153), souligne la présence de tonneaux du I^{er} s. de notre ère dans la vallée du Rhône, tout en observant que ces documents ne sont pas suffisants pour confirmer leur production dans cette région. Cependant, un monument funéraire mentionne le collègue des *cupari Vocronnenses* à Rochemaure (Ardèche) (*CIL* XII, 2669).

Les rives du fleuve offraient d'ailleurs des ressources pour le conditionnement. Ainsi l'osier qu'exploitaient, naguère encore, les verganiers du Rhône (Izarra, 1993,

p. 47) devait être utilisé dès l'Antiquité pour différentes sortes de paniers et entrain peut-être dans la composition des paillons qui habillaient les amphores Gauloise 4 telles qu'elles apparaissent sur des bas-reliefs de Rhénanie et de Belgique (Laubenheimer, 1985, p. 263-265, fig. 118-119).

À ces conteneurs désormais bien connus par l'archéologie et l'iconographie, il convient sans doute d'en ajouter au moins un, le *dolium*. C'est ce que propose, en effet, A. Tchernia qui, au regard de la production des ateliers lyonnais d'amphores et de la découverte de *dolia* dans un entrepôt sur le quai de la Saône, voit dans la capitale des Gaules un lieu de rupture de charge accessible aux navires de mer chargés de *dolia* (Tchernia, 1997, p. 124).

LES ÉQUIPEMENTS DE LA VOIE D'EAU

On trouvera par ailleurs dans ce « dossier » l'état de nos connaissances sur les équipements urbains⁸⁶ qui constituent les points majeurs du commerce rhodanien, non seulement Arles et Lyon, mais aussi Vienne où seul le rassemblement des services de l'annonne impériale peut justifier la présence d'immenses entrepôts publics liés à des installations portuaires⁸⁷. On s'attachera donc ici à souligner la rareté et l'ambiguïté des vestiges trouvés

86. À côté des équipements spécialisés, d'autres peuvent avoir un rapport indirect avec la batellerie. Ainsi, après avoir souligné le rôle des voies de circulation routières et fluviales, en particulier de l'axe Rhône-Rhin, dans la diffusion des cultes isiaques, R. Turcan note : « On devait célébrer à Marseille, à Arles et dans les grands ports fluviaux (y compris peut-être à Lyon même) l'ouverture de la navigation en mars (*Navigium Isidis*). Mais les lampes qui [...] nous montrent Anubis à côté d'Isis devaient être vendues et allumées à l'occasion de la grande fête d'automne : l'*Invention d'Osiris*. [...] Les effigies d'Isis-Cérès et de Sérapis-Hélios ornent la panse de cruches qu'on offrait sans doute (à Lyon) à l'occasion des vœux prononcés en mars pour la fête des bateliers du Rhône et de la Saône. » (Turcan, 1989, p. 101).

87. En dehors des centres majeurs, d'autres points de rupture de charge sont également connus comme Seyssel (Izarra, 1993, p. 59) situé au débouché de la « perte du Rhône », mais dont les fouilles pratiquées en 1979-1980 sur des thermes et un portique n'ont pas été publiées. Il n'est cependant pas facile de caractériser des installations portuaires. Ainsi, à Vaison-la-Romaine, des blocs reposant sur un semis de pieux de chêne et formant une plate-bande de plus de 100 m de longueur en bordure de l'Ouvèze avaient été interprétés par J. Sautel comme des quais (Burnand, 1971, p. 153). Remis au jour par la crue de 1992, ces vestiges sont aujourd'hui qualifiés de mur-digue (Mignon, *in* : *Bilan scientifique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*, 1993, p. 231 ; *ibid.*, 1996, p. 168-170).

en dehors des villes (Burnand, 1977, p. 295-299). Il devait exister des postes d'embarquement comme le port privé de *Crindavinus* mentionné parmi les éléments d'une fondation sur une inscription du II^e s. après J.-C. trouvée à Nîmes (*CIL* XII, 3313). Un de ces ports se trouvait sans doute à Chusclan (Gard) où se développaient le long du Rhône, sur près de 10 ha malgré l'érosion due au fleuve, des ateliers d'amphores (Gauloise 1), de céramiques communes et de tuiles (Laubenheimer, 1985, p. 135-141). Mais les informations archéologiques relatives à ce sujet sont minces et souvent d'interprétation délicate, comme ce mur imposant, parallèle au fleuve, et qui a été considéré comme un quai à Saint-Jean-de-Muzols, Ardèche (Blanc, 1975, p. 74, n° 108). À ce dossier peu fourni, il convient de verser ce qui fut vraisemblablement le lieu d'une activité industrielle ou commerciale : il y a plus de vingt ans, en effet, à Érôme (Drôme), on a pu observer, aux abords de la chapelle Notre-Dame-de-la-Mure, un vaste bâtiment peut-être détruit par une grave inondation du Rhône. Cette construction de plan rectangulaire (95 m x 27,85 m), orientée nord-sud, comportait une salle longue de 71 m et pourvue de deux alignements de socles que jouxtaient, à une extrémité, quatre bassins enduits de béton de tuileau avec bourrelet d'étanchéité (4,50 m x 6 m) disposés côte à côte, d'est en ouest (*Gallia*, 31, 2, 1973, p. 533).

Mais, à côté de ces installations fonctionnelles, d'autres ont pu jouer un rôle d'amers pour les usagers de la voie d'eau :

- le mausolée de M. Rufius Catullus, curateur des nautes, qui s'élevait encore au début du XVIII^e s. sur une terrasse de la rive droite dominant le fleuve d'une dizaine de mètres et qui devait se situer également en bordure d'un domaine à Murs-et-Gélignieux, Ain (Buisson, 1991) ;
- « La Sarrasinière » (Andance, Ardèche), mausolée d'une famille de propriétaires fonciers de la cité de Vienne qui fut implanté à moins de 100 m du cours actuel du Rhône, sur sa rive droite (Burnand, 1979) ;
- à Saint-Jean-de-Muzols (Ardèche), une statue d'Hadrien dont le socle porte une dédicace faite par les nautes du Rhône (*CIL* XII, 1797) ;
- sans doute aussi le pilier votif de Saint-Just-d'Ardèche que J.-C. Béal (1996) a identifié et étudié.

Mais c'est dans la région de Beaucaire que l'on a particulièrement mis en évidence le rôle de la voie rhodanienne comme zone privilégiée d'expression monumen-

tales (Bessac *et al.*, 1987). Sur la rive même du fleuve, plusieurs monuments à caractère votif ou funéraire témoignent de l'importance de la voie d'eau dans l'organisation de l'espace, depuis le monument d'époque augustéenne qui dominait la ville jusqu'aux mausolées qui marquaient, dans la campagne, la présence de domaines appartenant à de riches notables nîmois. Cela apparaît notamment dans des secteurs où la voie d'eau n'est pas en concurrence avec une route terrestre comme, par exemple, au niveau de la Roche à Comps où, il est vrai, en dehors d'une tour en petit appareil, blocs inscrits et décorés n'ont pas été trouvés en position primaire. Certes, on ne peut y situer avec certitude le mausolée augustéen à deux étages – socle cubique et *naiskos* qui abritait les statues d'un couple et de deux enfants sous une flèche à écailles – retrouvé à la pointe de l'île du Comte (Roth Congès, *in* : Bessac *et al.*, 1987, II, p. 47-116), mais il y avait sans doute à cet endroit le mausolée de C. Sergius Respectus qui parcourut à Nîmes, dans la première moitié du II^e s., en même temps qu'il était honoré dans la cité voisine de Cavailon, la carrière traditionnelle d'un membre de l'élite la plus relevée (Christol, *in* : Bessac *et al.*, 1987, II, p. 11-18).

LES PRODUCTIONS RHODANIENNES ET LE MARCHÉ INTERNATIONAL

Même si les équipements antiques de la voie d'eau demeurent largement méconnus, son rôle n'en est pas moins sensible au regard de la circulation de produits manufacturés, et notamment de ceux, issus de la vallée même, pour lesquels le Rhône constituait une ouverture au marché international. On a déjà signalé cette possibilité pour la laine de Crau ; elle s'offrait pour les céréales⁸⁸ mais s'impose surtout pour deux types de produits : le vin et le sel. Pour d'autres, terres cuites et pierres de taille, le marché se limite essentiellement au cadre régional qui profite de la voie d'eau, en particulier pour la circulation des produits pondéreux.

88. Un document exceptionnel, l'inscription sur une amphorette découverte dans les fouilles du port antique de Marseille (1968), fait référence à une cargaison d'orge expédiée en vrac depuis le pays des Cavares (Liou, Morel, 1977). Les rares sources épigraphiques relatives à l'annone sont ambiguës (*cf. infra*, note 92, p. 152).

VIN ET AMPHORES

Parmi les productions amphoriques de Narbonnaise, il en est une qui semble bien avoir été destinée principalement à l'exportation par le Rhône en direction du nord (Laubenheimer, 1985, p. 349-351, fig. 178) ; il s'agit du type Gauloise 1 dont la plupart des centres de production se trouvent dans la cité de Nîmes, sur les bords du Rhône ou de ses affluents ; l'estampille A.P.M en témoigne, en particulier, puisqu'elle a été signalée à Lyon, Lausanne, Augst, Mayence et Trèves (*ibid.*, p. 427). Bien que l'on ne dispose pas d'une carte très récente des ateliers d'amphores en Narbonnaise, si l'on observe la répartition des ateliers de Gauloise 1 et de Gauloise 4 dans la région nîmoise (Laubenheimer éd., 1992, p. 145, fig. 7), on constate également, pour ces dernières, que, sur treize centres de fabrication, sept sont localisés en bordure du Rhône ou à proximité, le long d'affluents comme la Tave et le Gardon. Moins fréquente dans cette zone que dans les régions de consommation, la Gauloise 4 a aussi été diffusée, de façon privilégiée, par transport fluvial (Laubenheimer, 1985, p. 352) : le timbre VERI, par exemple, se rencontre à Nîmes, Lyon, Seyssel et Trèves (*ibid.*, p. 427). Cela explique la présence de Nîmois dans la corporation des marchands de vin lyonnais (Christol, 1992). Mais d'autres cités de la vallée du Rhône pouvaient être engagées dans le même processus (pour *Alba* on le déduira de *CIL* XIII, 1954).

VIN ET TONNEAUX

La carte de répartition des ateliers d'amphores ne concorde pas avec celle des vignobles de la vallée du Rhône (Tchernia, 1997, p. 125, fig. 3). En effet, comme le souligne A. Tchernia, aucun atelier n'est connu, sur la rive gauche, au nord du Tricastin, alors que le vin des Allobroges est déjà célèbre sous Tibère. D'ailleurs, l'exploitation vinicole de La Barre (Saint-Sorlin-en-Valloire, Drôme), située à une vingtaine de kilomètres au sud de Vienne, n'a livré ni amphore ni *dolium* et semble bien avoir fonctionné avec des tonneaux (Rébiscoul, 1996, p. 300-301).

Il est possible aussi que le *picatum* allobroge n'ait pas été produit sur les côtes du Rhône mais en Savoie. Dans cette éventualité, on a avancé qu'il était acheminé en vrac par le Rhône vers Lyon où il était conditionné (Desbat, Martin-Kilcher, 1989, p. 356).

SEL ET COQUILLAGES

On manque de documentation archéologique pour attester l'exploitation des marais salants de la côte languedocienne et des étangs du Bas-Rhône dans l'Antiquité, et surtout le transport du sel par voie d'eau, notamment sur le Rhône, où cette pratique s'avère très importante dès qu'apparaissent les textes au Haut Moyen Âge. C'était déjà le constat que faisait F. Benoit, l'un des rares à avoir traité cette question, en montrant le rôle du commerce du sel au moins dans l'Antiquité tardive (Benoit, 1959). Pour le Haut-Empire, il ne pouvait guère invoquer que l'épithète d'un affranchi qualifié de *salinator* (commerçant ou mieux fermier du sel) trouvée à Peyriac-de-Mer dans l'Aude (*CIL* XII, 5360). Depuis, le dossier ne s'est guère étoffé, sauf qu'apparaissent en Camargue quelques installations de salaisons : l'une du Haut-Empire à Notre-Dame-d'Amour (*Gallia*, 1964, XXII, 2, p. 588-589) ; une autre, mise en place vers le milieu du V^e s. de notre ère, sur la berge du Rhône fossile de Saint-Ferréol, à l'ouest de l'étang du Vaccarès (Martin, 1997).

Cependant, pour la région de l'étang de Berre, qui constitue une des localisations possibles des salines mentionnées dans la *Vie de saint Hilaire*, la question a été repensée récemment à partir d'études conchyliologiques : sel et coquillages (notamment les huîtres à l'époque romaine), produits dans les mêmes zones, « pouvaient s'exporter vers les mêmes centres de consommation par des chemins identiques » (Brien-Poitevin, 1996, p. 320 ; voir aussi Gateau, 1996, p. 121-124).

LE RHÔNE, UN ATOUT SUPPLÉMENTAIRE POUR LE MARCHÉ RÉGIONAL

C'est essentiellement pour les matériaux de construction que l'on est capable de suivre le cheminement entre lieu de production ou d'extraction et lieu de mise en œuvre. Il s'agit, bien sûr, de marchandises pondéreuses : la pierre de taille et les terres cuites, en particulier, puisque le bois n'a pas laissé beaucoup de traces. On mesure, par ce biais, combien la voie rhodanienne est sollicitée en fonction de la demande urbaine : la multiplication des villes le long du Rhône et aux abords, ainsi que leur développement au cours de l'époque romaine ont été des facteurs déterminants.

LA PIERRE DE TAILLE

Strabon (V, 3, 11) rapporte que les Romains transportaient le travertin de Tibur à Rome par l'Anio et le Tibre. La carte des carrières de pierres calcaires utilisées dans les monuments funéraires lyonnais (Savay-Guerraz, 1990a, p. 137, fig. 1) montre aussi, à l'évidence, le rôle du transport fluvial pour ces matériaux pondéreux, tant les lieux d'approvisionnement sont proches du Rhône et de la Saône.

LA PIERRE DE SEYSSEL

Un premier groupe rhodanien est situé en amont de Lyon, et correspond à un calcaire crayeux urgonien qui affleure au sud de Bellegarde ; cette pierre de Seyssel, extraite de carrières ouvertes dans une gorge sur les bords mêmes du fleuve (Dufournet, 1976), a été utilisée à Lyon dès l'extrême fin du I^{er} s. avant notre ère et durant toute la période romaine (Savay-Guerraz, 1990a, p. 139).

LE CHOIN DE FAY

Ce calcaire portlandien du Jura méridional, provenant de carrières plus proches de la capitale des Gaules, situées à Brangues (Isère) et à Fay près de Peyrieu (Ain), a été très utilisé à Lyon à partir du milieu du I^{er} s. de notre ère et jusqu'au III^e s. (Savay-Guerraz, 1990a, p. 139-140 ; 1990b). Les sarcophages décorés du musée de Vienne témoignent sans doute, pour une part au moins, d'un transport fluvial ; en effet, un atelier local, actif vers la fin du II^e et le début du III^e s., a vraisemblablement utilisé le choin de Fay (Gaggadis-Robin, Gascou, 1996), mais ce matériau n'apparaît pas seulement dans l'art funéraire, il a été intensivement employé dans les monuments de spectacle de Lyon et de Vienne ainsi que dans d'autres constructions publiques, de même que dans l'habitat privé de Saint-Romain-en-Gal (Savay-Guerraz, 1990b).

LA PIERRE DU MIDI

Au contraire des matériaux précédents qui pouvaient être acheminés par le courant, la « pierre du Midi » (provenant, d'après les analyses pétrographiques, du Tricastin, du bassin d'Avignon et même de la zone Alpilles-Beaucaire) suppose une pratique de la remonte

et ce, de façon précoce, puisqu'elle est attestée à Lyon dès l'origine et surtout dans la première moitié du I^{er} s. de notre ère (Philippe, Savay-Guerraz, 1989 ; Savay-Guerraz, 1990a, p. 137-139). Cependant, l'abandon de ce matériau au profit d'autres ressources plus proches illustre que le halage n'était compétitif que dans les cas de produits d'exclusivité, tels les marbres, dont on parlera plus loin.

LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN TERRE CUITE

La répartition des estampilles sur matériaux de construction suggère un transport par voie d'eau à partir d'ateliers de la vallée du Rhône qui ne sont malheureusement pas localisés. C'est le cas du timbre de C. Virius Clemens, fréquent surtout à Lyon et à Vienne, mais dont quatre exemplaires sur tubulures d'hypocauste ont été découverts à Lattes (Fédière, Rouquette, 1989, p. 113-114). Il en est de même des productions de Clarianus, dont le centre de fabrication se situait peut-être dans la région de Vienne avec une succursale dans celle de Vaison-la-Romaine ; leur répartition (Verguet, 1974, p. 244, pl. III) sur la rive gauche du Rhône entre Arles et Lyon, le long de ses affluents et jusque dans le Jura par la vallée de l'Ain, est particulièrement évocatrice.

On a déjà noté la production de tuiles dans des ateliers d'amphores proches du Rhône. Plus originale fut, à l'époque augustéenne, celle de plaques architectoniques décorées (dites plaques Campana) de production courante en Italie et notamment en Étrurie. Cet atelier, qui produisait aussi tuiles et briquettes, est localisé à Saint-Just en Ardèche, près du Rhône et de l'Ardèche, en particulier d'un port sur cette rivière (Laubenheimer *et al.*, 1989).

LES CÉRAMIQUES

Au-delà des matériaux de construction en terre cuite et des amphores, on peut observer, aux abords du Rhône, la fréquence d'ateliers produisant des céramiques culinaires et de la vaisselle : pour les claires B, par exemple, ceux de Saint-Péray (Ardèche) à côté de Valence, ou de Saint-Julien-de-Peyrolas (Gard) sur la rive

droite de l'Ardèche, dans sa zone de confluence avec le Rhône (Goury, 1988). Mais il n'est pas sûr que le fleuve ait été systématiquement utilisé pour ce type de produits. Ainsi, les cartes de diffusion des céramiques fabriquées à Lyon (Desbat *et al.* éd., 1996, p. 234-239, fig. 92-95) n'offrent pas l'image d'un large débouché vers le sud rhodanien ; il en était certainement de même pour celles de Saint-Romain-en-Gal dont on a découvert à Vienne un stock d'époque claudienne dans la réserve d'un commerçant (Godard, 1992). Quant aux productions allobroges, on a fouillé récemment deux ateliers qui se situent à un carrefour routier et fluvial : il s'agit, d'une part, du *vicus* d'*Augustum* (Aoste, Isère) dont les productions diversifiées ont connu une large diffusion surtout dans la seconde moitié du I^{er} s. de notre ère (Laroche, 1987)⁸⁹ ; d'autre part, de l'atelier de Portout (Chanaz, Savoie) dont les céramiques luisantes ont été exportées, au V^e s., jusqu'à Arles et Vintimille, d'après des analyses de pâtes (Pernon, Pernon éd., 1990, p. 183-188). L'utilisation des voies d'eau a, bien sûr, été envisagée dans les deux cas, mais, pour le second, l'absence des produits de Portout à Lyon, malgré une liaison possible par le Rhône, laisse croire à l'utilisation d'une voie terrestre au moins jusqu'à Vienne via justement Aoste.

UN CHOIX DÉLIBÉRÉ POUR DES MARCHANDISES PONDÉREUSES OU ENCOMBRANTES

Il ne manque pas d'arguments pour illustrer la rentabilité des voies d'eau (Izarra, 1993, p. 81-82). En se référant à l'*Édit du Maximum*, qui, en 301, fixe les prix maximaux de marchandises et de services, A. Deman montre que le fleuve coûte 1/7 de ce que coûte la route pour le blé, 1/9 pour le vin, 1/20 pour la pierre (Deman, 1987, p. 81-83)⁹⁰.

89. Voir notamment la large diffusion de ces céramiques lourdes qu'étaient les *pelves* (jusqu'à Arles, Agen, *Herculanum*, Douai, Gresy, Martigny, Oberwinthert), ce qui rend compte de l'organisation commerciale des *Atisii* dont ces vases portent les timbres (Rougier, 1977, p. 516, fig. 2).

90. Sur l'utilisation de cette source quant aux avantages du trafic fluvial, voir les objections de Rougé, 1988, p. 87-88.

LE BOIS DE CONSTRUCTION ET DE CHAUFFAGE

Pour F. de Izarra, les deux inscriptions qui mentionnent des *ratiarii* dans le bassin rhodanien (*CIL* XII, 2331 et 2597) se rapportent à des bateliers qui devaient flotter des bois destinés à la marine (Izarra, 1993, p. 202)⁹¹. De tels convois sont d'ailleurs attestés sur le Rhône par les textes à partir du XI^e s. pour fournir les constructions navales de Marseille et de Toulon (Long, 1994, p. 47). De son côté, A. Deman (1987, p. 83) se réfère au témoignage de Pline le Jeune (*Lettres*, X, 41, 2), à propos d'un projet de canal depuis le *lacus Sunnonensis* (Iznik Gölü) jusqu'à Nicomédie (Izmit), pour illustrer la pratique du flottage dans le monde romain.

Il apparaît cependant que les pilotis de fondation du cirque d'Arles (milieu du II^e s.), s'ils supposent l'abattage de 22 000 à 25 000 arbres provenant de plusieurs domaines forestiers (pour un total de 80 ha de coupes), ont été prélevés dans des milieux proches de la ville et n'ont pas imposé un flottage de longue distance (*Gallia Informations*, 1990, 1 et 2, p. 148-149).

LES MÉTAUX

La découverte, près de Seyssel, de trois lingots de cuivre comparables aux « flans » découverts dans les épaves de Méditerranée (l'un mesurait 70 cm de diamètre) et qui auraient fait partie d'un bateau naufragé (Izarra, 1993, p. 214, d'après Dufournet, 1976), demeurerait un témoin isolé et fragile de ce type de cargaison, si des trouvailles récentes en Camargue n'étaient venues étoffer le dossier. On rencontre, en effet, sur le littoral, face à l'entrée d'un ancien bras du fleuve, le Rhône de Saint-Ferréol, une concentration d'épaves renfermant des lingots de fer dont le naufrage se situe entre le milieu du I^{er} s. avant et le milieu du I^{er} s. après J.-C. Pour L. Long, qui rend compte de ces découvertes, il s'agit d'embarcations chargées de matériaux provenant de la Montagne Noire, affrétées à Narbonne et coulées alors qu'elles cherchaient à emprunter le bras du Rhône alors actif,

91. Tous les auteurs ne s'accordent pas à voir dans les *ratiarii* des conducteurs de radeaux. Pour B. Rémy (*CAG, Savoie*, 65), les *ratiarii* de *Voludnia* sont des conducteurs de barques plates, utilisées sur l'Isère, notamment pour la traversée de la rivière. Pour F. de Izarra (1993, p. 116-118) *ratis* désigne une embarcation aux fonctions multiples (radeau, bac, bateau fluvial).

pour assurer une diffusion par voie fluviale, corroborée par les récentes trouvailles subaquatiques de lingots de fer à Montbelle et Ouroux-sur-Saône (Saône-et-Loire), par exemple (Long, 1997, p. 86).

LES MARBRES

Pour F. Braemer, la voie rhodanienne a constitué l'axe majeur pour la diffusion des marbres méditerranéens (Braemer, 1982, p. 57-58 et carte 66). Une illustration en est fournie par le complexe cultuel de la Bauve à Meaux (Seine-et-Marne) qui fut décoré de marbres blancs provenant de Carrare et de Méditerranée orientale (Blanc *et al.*, 1995).

À Lyon, plusieurs monuments funéraires en marbre ont été directement importés des ateliers de Rome. C'est notamment le cas de l'autel funéraire d'Aufidia Antiochis à propos duquel M. et Y. Burnand (1976, p. 309-310) évoquent les sarcophages lyonnais étudiés par R. Turcan et qui auraient la même origine.

Si les fragments de sarcophages du musée de Vienne taillés dans un marbre blanc provenant d'Italie seraient parvenus dans la capitale des Allobroges pour enrichir une collection (Gaggadis-Robin, Gascou, 1996, p. 169), l'utilisation de marbres dans cette ville a bien été mise en évidence à l'occasion des fouilles de l'odéon (Pelletier, 1981). Des analyses ont montré que, dans cet édifice du II^e s., marbres et porphyres provenaient, pour une faible part, d'Italie et d'Afrique du Nord, mais surtout de Méditerranée orientale (*ibid.*, p. 155). À Lyon, ce sont les thermes de la rue des Farges qui attestent l'usage de marbres originaires de Méditerranée orientale, tant au I^{er} qu'au II^e s. (Savay-Guerraz, Desbat, 1992, p. 265-267).

LE GRAND COMMERCE ET SES FLUCTUATIONS

L'exemple des marbres montre l'articulation de la voie rhodanienne sur le grand commerce méditerranéen, qui offrait bien d'autres produits. Il en est ainsi des vins de qualité comme ceux du Vésuve, dont l'importation à Vienne se prolonge après 79 (Desbat, Savay-Guerraz, 1990), ou ceux de la Méditerranée orientale. À

leur sujet, S. Lemaître a observé la relative stabilité des arrivées d'amphores d'origine orientale à Lyon pendant un peu plus de trois siècles, et ce malgré des changements importants concernant leur origine : il s'agit, au moins jusqu'à la fin du I^{er} s., d'un commerce de denrées de qualité supérieure comme le vin rhodien ou celui de Chios (Lemaître, 1995, p. 203-205).

Parmi les produits méditerranéens, on accordera une mention spéciale à ceux de la péninsule Ibérique – vin, huile et saumures – puisqu'il apparaît de plus en plus qu'ils ont été non seulement exportés dans leur conteneur d'origine mais aussi en vrac. Ainsi, l'utilisation du tonneau pour le transport de saumures jusqu'à Lyon avait été envisagée dès la découverte d'amphores de fabrication locale pour le conditionnement du *garum* et de la *muria* (Desbat, 1987b). La découverte d'un bouchon de tonneau dans la Saône souligne le rôle de ce conteneur dès l'époque augustéenne et le met à nouveau en rapport avec les saumures, qu'elles soient d'origine hispanique ou à la mode hispanique (ce qui suppose au moins un transport depuis le littoral gaulois) ; ce bouchon porte le nom de *Vritti(us)*, connu également sur des amphores de Bétique (Desbat, 1991).

Jusqu'au III^e s., inscriptions, bas-reliefs, programmes de construction, vestiges archéologiques s'additionnent pour donner l'image d'une voie d'eau très active. Mais qu'en est-il plus tard ? La discrétion des sources marque-t-elle une baisse sinon une crise ? ou masque-t-elle le maintien de l'activité ? Même s'il est malaisé de trouver les marqueurs adéquats, tant les produits ont pu changer sans que baisse le volume des échanges, plusieurs indices semblent indiquer, sinon une situation stable, du moins une continuité certaine. Ainsi, les dépotoirs d'amphores trouvés dans le grand Rhône ou dans le golfe de Fos ne fournissent pas tous la même image, reflétant sans doute des conditions locales particulières, mais s'accordent pour situer cette activité dans la longue durée : face au cirque d'Arles (gisement A), un dépotoir a été utilisé du début de notre ère jusqu'aux IV^e-V^e s. (Long, 1994, p. 50) ; un autre, à près de 2 km en aval (gisement B), semble avoir fonctionné dès la période de la conquête mais moins intensément dans l'Antiquité tardive (Long, 1994, p. 51) ; à Fos, depuis la fin du II^e s. avant notre ère jusque dans l'Antiquité la plus tardive, malgré un ralentissement aux III^e-IV^e s. (Liou, Sciallano, 1989).

Au V^e s., Sidoine Apollinaire (*Ep.*, VI, 12.5) évoque encore les *horrea* de la Saône et du Rhône emplis de blé. À cette époque également, des relations entre la Suisse et la Provence rhodanienne (Vaucluse et Bouches-du-Rhône) ont été mises en évidence au travers de décors sur dérivées de sigillées paléochrétiennes, sans qu'on puisse assurer toutefois le rôle joué par la voie d'eau (Rigoir, Rigoir, 1988, p. 254).

L'ORGANISATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'organisation socio-économique du commerce sur le Rhône est connue grâce à la documentation épigraphique. Celle-ci appartient dans sa plus grande partie à une période s'étendant de la fin du I^{er} s. au début du III^e s. Elle peut même se prolonger jusqu'au cœur du III^e s. Elle met en évidence le rôle de deux villes, qui polarisent des activités économiques concernant de larges espaces : Arles et Lyon. Le rôle de Marseille ne doit pas être négligé, mais il doit être précisé, notamment par rapport à Arles (Hesnard, 1995 ; France, Hesnard, 1995).

Arles joue le rôle de porte d'accès à la voie rhodanienne et d'ouverture vers la Méditerranée. La ville est le siège d'une association de naviculaires marins, c'est-à-dire de transporteurs liés au grand commerce maritime, dont l'activité devait être largement ouverte sur la Méditerranée (Rougé, 1966, p. 245-255). Ils prennent les profits du transport, dont un des plus importants est celui des denrées annonaires pour Rome (Pavis d'Escurac, 1976, p. 205-225)⁹². Ils ajoutent à cette activité, sollicitée par l'administration impériale, leurs propres opérations commerciales ou celles de négociants liés au grand commerce maritime.

Les naviculaires d'Arles sont connus par plusieurs inscriptions. Deux d'entre eux, L. Secundius Eleuther et M. Frontonius Euporus, sont vraisemblablement des affranchis, fortement liés aux milieux gallo-romains régionaux, notamment ceux de la partie orientale de la

citée de Nîmes. Leurs activités s'intègrent dans un cadre « familial », au sein duquel les patrons pouvaient jouer un rôle important (Christol, 1971)⁹³.

Les inscriptions relatives aux naviculaires permettent notamment d'évaluer l'aire d'influence d'Arles. Les données onomastiques révèlent l'existence de liens avec la cité de Nîmes. Les patronages de M. Frontonius Euporus montrent aussi qu'entrent dans cette zone d'influence la Provence intérieure et les divers réseaux de batellerie qui s'y développaient, d'une part ceux qui prenaient en charge un bassin fluvial (les nautes de la Durance), d'autre part ceux qui concentraient leur activité en un point remarquable (les utriculaires d'*Ernaginum*). Ces relations se dégagent aussi de la cartographie des renseignements fournis par d'autres inscriptions, indiquant les rapports d'Arles et de son voisinage : la batellerie de la Durance avait comme point d'aboutissement ce port arlésien (*CIL* XII, 721), tandis que les cités d'Aix et d'Apt constituaient un des horizons les plus immédiats vers lequel se tournait la ville des bords du Rhône (*CIL* XII, 705, etc.).

L'aire d'influence d'Arles apparaît dans ce contexte comme un horizon régional. Elle y manifeste une fonction d'animation. Toutefois exerce-t-elle une hégémonie qui révélerait une capacité à dominer de façon exclusive ? Les patronats exercés par les personnages en vue, qui sont engagés dans l'activité économique, montrent plutôt une puissance locale qu'une autorité régionale. Ils s'exercent surtout localement, sur les collèges professionnels. À un niveau un peu plus élargi le patronat de G. Paquius Pardala (*CIL* XII, 700) sur

92. Deux documents de nature différente sont invoqués : *CIL* III, 14185 (pièces relatives au règlement d'un litige administratif, cf. Barot, 1905) et *CIL* XII, 672 (cf. 817 = *ILS*, 1432), qui est un hommage à un procureur impérial à Arles (Pflaum, 1960-1961, p. 507-508 ; Pavis d'Escurac, 1976, p. 130-134 et 428 ; Christol, Demougin, 1984, p. 169-170 ; pour la date sévérienne : Christol, 1982, p. 10-11 ; Christol, Demougin, 1984, p. 167-168).

93. Leur organisation associative est attestée : dédicaces à leurs patrons (*CIL* XII, 692 : un notable municipal ; *CIL* XII, 672 : un fonctionnaire impérial), épitaphes (*CIL* XII, 704 et 982, *CIL* XII, 718 et 853), l'inscription de Beyrouth (*CIL* III, 14185 où les expressions *navicularii marini Arelatenses*, *navicularius marinus Arelatensis*, *navicularius Arelatensis* définissent alternativement le groupe et ses membres). L'association revêtait les traits caractéristiques d'une association professionnelle : un *curator* (*CIL* XII, 982) ; des employés (un *apparitor* : *CIL* XII, 718) ; des esclaves (Q. Navicularius Victorinus serait un affranchi : *CIL* XII, 853). L'expression *navicularii marini Arelatenses corporum quinque* (ou *quinque corporum*) a suscité des débats, fondés sur la chronologie des textes. Pour J. Rougé les *quinque corpora* auraient précédé le *corpus* ; un processus d'unification des *corpora* en un seul ensemble aurait eu lieu sous l'effet de l'évolution économique (investissements plus importants) (Rougé, 1966, p. 242-253 et 430-434 ; Rougé, 1980, p. 299-300). Pour L.-A. Constans (1921, p. 111-113 et 203-205), les mentions du *corpus* des naviculaires précèdent celles des *quinque corpora* qui regrouperaient plusieurs associations de naviculaires issus d'horizons différents (Christol, 1982, p. 12-13).

les *fabri navales*, les utriculaires et les centonaires n'ont même pas l'ampleur de celui du naviculaire M. Frontonius Euporus sur les nautes de la Durance et les utriculaires d'*Ernaginum*. La seule inscription provenant de l'environnement immédiat d'Arles, qui ouvre d'amples perspectives suprarégionales est l'inscription d'Aebutius Agathon (*CIL* XII, 1005 : *curator peculii r(ei) p(ublicae) Glanico(rum)* ; Saint-Rémy). Ce personnage qui, par ses deux sévirats, est lié aux deux cités d'Apt et d'Arles, et qui, dans cette dernière cité, obtint à deux reprises la responsabilité d'être le curateur de l'association de ces personnages importants, nous indique qu'il était *nauta araricus*. Or le lieu d'installation de l'activité de ce groupement professionnel était à Lyon. On est donc en droit de s'interroger sur les rapports entre Lyon et Arles. Jusqu'à quel niveau s'étend la capacité d'animation économique d'Arles ? Comment faut-il envisager les relations entre le port qui assurait les liaisons entre Méditerranée et continent, d'une part, et la cité lyonnaise établie au cœur des Gaules, d'autre part.

On a maintes fois évoqué les traces du cosmopolitisme d'une partie de la population lyonnaise, provenant aussi bien du rôle administratif de la cité, siège d'une importante procuratelle et de plusieurs autres services financiers, que des vastes relations commerciales qu'elle entretenait (Audin, 1969 ; 1970 ; Le Glay, Audin, 1973 ; Rougé, 1983). Ce point, qui mérite toutefois réexamen afin d'être apprécié à sa juste valeur, notamment en ce qui concerne les populations issues des diverses parties de la Méditerranée occidentale (Drew-Bear, 1992), diffère très nettement Lyon d'Arles.

L'histoire économique et sociale de Lyon romain est marquée par la puissance de ses associations professionnelles dont l'activité est concentrée dans le quartier des *kanabae*. Elles sont partie prenante des grands moments de la vie locale. On les qualifie dans leur ensemble de *omnia corpora Lugduni licite coeuntia* (*CIL* XII, 1921 et 1974 ; Cracco Ruggini, 1978, p. 86-87 ; Burnand, 1973, 1990, p. 54). Toutefois une hiérarchie existe, qui donne la place la plus importante aux diverses corporations de bateliers du Rhône et de la Saône, à celle des marchands de blé et, surtout, à celle des marchands de vin (Waltzing, 1896-1900, II, p. 185-186 ; Cracco Ruggini, 1978, p. 75). C'est cette dernière qui, dans l'inscription rappelant le don de Sextus Ligurius Maximus, est séparée des autres associations, en même temps qu'elle est distinguée par le

rapprochement fait avec les membres de l'ordre équestre et les sévirs augustaux.

Les plus puissantes d'entre elles, qui regroupent souvent les mêmes membres, ont un recrutement qui dépasse nettement l'horizon local. Il est parfois explicitement indiqué par l'inscription. C'est ainsi que C. Apronius Raptor, membre des *nautae Ararici* et des *negotiatores vinarii*, de surcroît patron de ces deux corporations, est dit *Trever* (*CIL* XIII, 1911 et 11179 ; Krier, 1981, p. 31-35)⁹⁴. En comparaison, la corporation des marchands de blé est moins attestée (*CIL* XIII, 1972 ; Rougé, 1978, p. 57), mais on a supposé que l'activité correspondante pouvait se cacher derrière l'appartenance à une corporation de bateliers (Cracco Ruggini, 1978, p. 81-82).

La diversité de la population commerciale et artisanale est réelle : les provinces de Lyonnaise et de Belgique ainsi que les régions germaniques sont bien représentées. Les activités concentrées à Lyon ont aussi attiré des personnes issues des cités de la vallée du Rhône : le marchand de vin L. Hilarianus Cinnamus (*CIL* XIII, 1996) et Valerius Messor, *qui gessit in canabis* (*CIL*, XIII, 2016), ont épousé des femmes appartenant à la *gens* Maspertia. Or ce gentilice, d'origine provinciale, peut provenir des Helviens (*CIL* XII, 2667-2668). Ainsi, deux sarcophages d'Arles mentionnent encore, l'un Maspertia Vera et Maspertia Onesime (*CIL* XII, 760), l'autre Maspertia Sabina et son époux, L. Hilarianus Martidius (*CIL* XII, 851). Le sort de ces familles s'entrecroise entre Lyon et Arles ; l'une, au moins, est originaire de la vallée du Rhône ; mais tout se noue vraisemblablement à Lyon où les affaires les ont fixées. L'élite économique est une société ouverte dont les comportements sont souvent influencés par la multiplicité des contacts et l'entrecroisement des activités.

L'aire d'influence de Lyon dans la vallée du Rhône recouvre sans aucun doute celle d'Arles, et prend donc, en comparaison, un bien plus fort relief. Deux inscriptions de Nîmes, qui se rapportent au même personnage (*ILGN*, 423-424), montrent bien l'attraction que joua,

94. Un seul membre de l'association des *negotiatores vinarii*, L. Hilarianus Cinnamus, est attesté comme *civis Lug(dunensis)* (*CIL* XIII, 1996). La qualité peut être acquise : un utriculaire se dit *ex civitate Veliocassium, sublectus in numerum colonorum Lug(dunensium)*, et un autre membre *natione Sequanus, civis Lugdunensis* (*CIL* XIII, 2013). Hilarianus appartient plutôt au fonds gallo-germanique des gentilices créés durant l'époque impériale.

pour la commercialisation du vin provenant de cette cité, la métropole lyonnaise (Christol, 1992). Quant aux relations avec les cités de Provence intérieure, elles sont attestées par l'inscription de Saint-Rémy relative à Aebutius Agathon, mais aussi par celle de Silenius Symphorus, sévir à Lyon, Arles et Riez (*IITG*, 241). Celles avec la cité des Helviens, autour du commerce du vin, sont aussi bien connues (*CIL* XIII, 1954 ; Rougé, 1978, p. 54 ; Christol, 1992, p. 126).

Il existe aussi un horizon plus large, aux dimensions de l'Occident romain. Il est orienté à la fois vers Milan et l'Italie padane et, vers l'Aquitaine, vers la Gaule du Nord-Ouest comme vers les provinces du Nord-Est. Les relations avec l'Italie padane sont connues par les témoignages relatifs aux *negotiatores Cisalpini et Transalpini* (*CIL* XIII, 1967 ; Cracco Ruggini, 1978, p. 69). Celles avec l'Aquitaine, par voie terrestre, sont connues par l'épithaphe de Thaïm, fils de Saad (*CIL* XIII, 2448 ; Rougé, 1976, 1978, p. 60 ; Cracco Ruggini, 1978, p. 78-79)⁹⁵.

L'analyse du matériel amphorique a déjà attesté que des produits, comme les vins méditerranéens et l'huile hispanique, transitaient par les *canabae*. Le rôle de Lyon dans l'animation d'un commerce lié aussi à la Méditerranée peut être mis en évidence aussi par l'épigraphie. Deux exemples doivent être cités. Celui de C. Sentius Regulianus, dont les activités semblent être établies à la fois aux *canabae* et à Rome : il est à la fois naute de la Saône et marchand de vin (à Lyon), et négociant en gros d'huile de Bétique (à Rome) (*CIL* VI, 29722 ; Cracco Ruggini, 1978, p. 74 ; Panciera, 1980, p. 241-243 ; Le Roux, 1986, p. 261 et 269). L'autre exemple est fourni par l'inscription des Capitonii (*CIL* XIII, 1942 ; Rougé, 1984) ; le domicile romain du principal personnage et, de surcroît, sa qualité de sévir augustal à Lyon et Pouzsoles puis de naviculaire marin démontrent que le réseau de ses affaires, comme celui de C. Sentius Regulianus, s'articulait entre les *canabae* et le monde méditerranéen. Mais cela ne suffit pas à prouver que Lyon pouvait recevoir des navires de mer (*contra* :

Rougé, 1965) : l'*emporion* n'est pas nécessairement un port (Counillon, 1993).

*

* *

La comparaison entre Arles et Lyon permet donc d'attribuer à cette dernière un rôle hégémonique sur les activités d'échange dans l'Occident romain. Arles présente l'essentiel des caractéristiques de la place de commerce, vivant des échanges, concentrant les flux commerciaux. On peut suivre Strabon qui lui attribue la qualité d'*emporion*. Lyon mérite cette qualification bien davantage car, dans l'échange des produits locaux et des produits étrangers, les horizons commerciaux qui sont impliqués tant au niveau local qu'au niveau extérieur sont bien plus vastes, plus ramifiés et plus diversifiés (Etienne, 1989, 1993). La collecte commerciale, y compris dans les produits singuliers, y revêt bien plus d'ampleur (Rouillard, 1993). Centre nerveux projeté vers les régions rhénanes à l'époque augustéenne, point de passage des produits provenant de toutes les parties de la Méditerranée (en plus du vin et de l'huile, cf. Rougé, 1977), cette ville devint, par la suite, pour les marchands et les produits de Gaule septentrionale, un point d'orientation vers le monde méditerranéen, en sorte que s'y entrecroisèrent tous les trafics, et qu'elle attira sur le site des *canabae* des négociants venus d'ailleurs. Ils y établirent le siège de leurs activités, venant y résider eux-mêmes de temps à autre, ou y envoyant leurs affranchis, parfois venant s'y installer eux-mêmes ou bien, à partir d'elle, y conduisant leurs affaires. Lyon apparaît comme réceptacle de produits et lieu de redistribution. C'est un centre d'animation des affaires dans un cadre élargi (Christol, 1996 ; Wierschowski, 1995, p. 160-170). À l'époque de sa splendeur (fin I^{er}-III^e s.), la diaspora des Trévires et des marchands issus des cités de la Gaule septentrionale appuie son dynamisme sur Lyon. La ville avait d'abord joué un rôle d'intermédiaire entre les mondes méditerranéens et la périphérie provinciale, peut-être significatif à l'époque augustéenne et julio-claudienne, à un moment où s'achevaient les phénomènes d'impérialisme marchand liés à la domination de l'Italie. Puis elle bénéficia, dans une phase ultérieure, d'une position centrale et hégémonique au sein d'un réseau de relations qui mettaient en jeu, de façon plus équilibrée que par le passé, des régions très diverses, dont les différences de niveau de développement s'étaient estompées. Dans ce réseau de relations, la

95. La diffusion de l'*ascia* permet une constatation importante : le nombre de Trévires dont la tombe est à Bordeaux décorée de ce symbole est supérieur à celui des *ascia* à Trèves ; on estimera donc que Lyon fut une des principales portes d'accès des négociants de la Gaule septentrionale au sud-ouest aquitain. Cette constatation ouvre des perspectives sur les relations entre commerçants de Gaule septentrionale et des Germanies et régions méridionales.

position d'Arles, quoiqu'importante, était subordonnée. Toutefois, à partir du moment où le monde gallo-germanique et le monde danubien furent ébranlés par les invasions barbares, dans les années 60 du III^e s., l'espace dans lequel se déployait l'activité commerciale animée depuis Lyon subit des mutations. S'étiola la complémentarité des zones méditerranéennes et continentales. Peut-être aussi que les coups portés aux villes et aux campagnes des Gaules et des Germanies ne purent être aisément réparés, en sorte que les capacités productives de ces régions ne retrouvèrent pas leurs niveaux anté-

rieurs. Si, au IV^e s., se maintient un trafic des produits, remontant par le Rhône, puis la Saône, de la Méditerranée aux rives du Rhin, Arles apparaissait comme la seule porte de Trèves, sans intermédiaire, et Lyon avait perdu son rôle de plaque tournante commerciale. Assurément un cycle favorable venait de s'interrompre, même si Vienne, capitale de la Narbonnaise seconde, a pu profiter du déclin de Lyon comme le suggèrent le témoignage de Sidoine Apollinaire (cité plus haut) et le voyage de Julien l'Apostat (Jullian, *Histoire de la Gaule*, livre VII, chap. V).