



# Les premiers échanges maritimes du Midi de la Gaule du VI<sup>e</sup> au III<sup>e</sup> s. av. J.-C. à travers les épaves

Patrice POMEY et Luc LONG

Malgré leur nombre restreint, les épaves grecques des côtes du Midi de la Gaule apportent des informations notables sur le commerce massaliète. Alors que les plus anciennes épaves témoignent de la vitalité du commerce étrusque, les amphores marseillaises constituent dès 530-520 l'essentiel des chargements, et ce jusqu'au III<sup>e</sup> s., où apparaissent les premières importations italiques. Il s'agit dans l'ensemble d'un commerce de cabotage, souvent de redistribution, et qui concerne des quantités relativement modestes d'amphores.

*Mots-clés* : commerce maritime, épaves, amphores étrusques, amphores massaliètes, Marseille grecque, époques archaïque à hellénistique.

Notwithstanding their restricted number, the Greek wrecks on the coast of Southern Gaul yield important information on Massaliote trade. While the oldest wrecks testify to the vitality of the Etruscan trade, from 530-520 the bulk of the cargoes consists of Massaliote amphorae, which lasts till the III<sup>rd</sup> century when the first Italic imports appear. On the whole trade is conducted by coastal navigation, often with redistribution, and relatively small quantities of amphorae are involved.

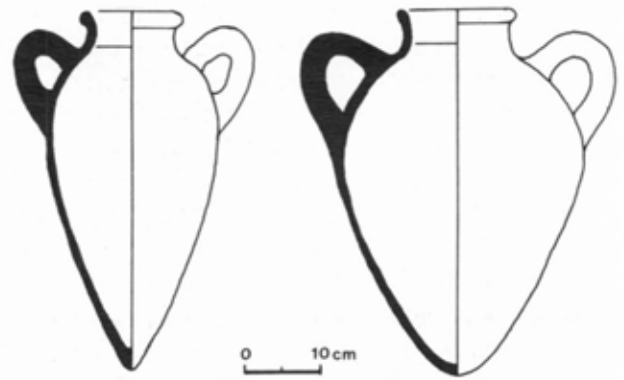
*Key words* : overseas trade, wrecks, Etruscan amphorae, Massaliote amphorae, Greek Marseilles, archaic to hellenistic era.

Depuis les premières découvertes d'épaves antiques sur les côtes provençales, et notamment celle de l'épave étrusque d'Antibes en 1955, une quinzaine d'épaves, sans compter une dizaine de gisements de nature indéterminée (épave, mouillage ou dépotoir ?) et plusieurs centaines d'amphores isolées, apportent aujourd'hui autant de données importantes sur les premiers échanges maritimes intéressant le Midi de la Gaule. Cependant, dans le cadre de cette présentation, nous nous limiterons ici aux seules épaves homogènes qui se trouvent toutes situées, à l'exception de l'une d'entre elles, sur les côtes de la région Provence-Côte d'Azur plus favorables à la préservation des sites homogènes que les côtes lagunaires et sableuses du Languedoc-Roussillon <sup>1</sup>. Sur le plan chronologique, ces épaves couvrent les trois siècles qui séparent le milieu du VI<sup>e</sup> s., date des plus anciens témoignages actuellement attestés, du milieu du III<sup>e</sup> s. av. J.-C. qui marque la fin de la période de ces premiers échanges avant le grand virage économique qui vers la fin de ce siècle voit l'arrivée en Gaule des vins et de la vaisselle de l'Italie romaine <sup>2</sup>. Ces premiers échanges intéressent non seulement le monde grec et la principale de ses colonies occidentales, *Massalia*, mais ils concernent aussi le commerce étrusque, voire punique.

#### ♦ Le milieu et le troisième quart du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C.

C'est précisément ce commerce étrusque qu'atteste l'épave de l'écueil de La Love au cap d'Antibes, découverte en 1955 par 15 m de profondeur (Pruvot 1971 et 1972 ; Albore Livadie 1967 ; Bouloumié 1982 et 1990).

Lors de son naufrage, le navire transportait environ 180 amphores étrusques à vin se répartissant entre quelques exemplaires de type 3A, le plus grand d'une capacité d'environ 21 l, et le reste en amphores de type 3B, plus petites, d'une capacité estimée à 7 l, mais de loin les plus abondantes (fig. 1). A ces amphores étaient associés de la vaisselle étrusque en bucchero nero, comportant une quarantaine de canthares et une vingtaine d'oenochoés, des vases étrusco-corinthiens, représentés par six coupes et trois plats, et une quinzaine de pièces de vaisselle commune. Quelques amphores grecques proches des amphores corinthiennes de type B, peut-être originaires d'Italie méridionale, trois exemplaires de céramique ionienne et une lampe de type punique complétaient le matériel de terre cuite provenant de l'épave. L'homogénéité de la cargaison



1 Les deux types d'amphores étrusques de l'épave de La Love au cap d'Antibes.

permet de la dater vers le milieu du VI<sup>e</sup> s. et au plus tard, selon B. Bouloumié, vers 540-530 av. J.-C. ; son origine étrusque est indiscutable. La comparaison du matériel de l'épave avec celui issu des nécropoles étrusques a conduit récemment cet auteur à attribuer aux ateliers de Cerveteri les vases étrusco-corinthiens de même que les amphores, du moins pour le type 3B le mieux représenté (Bouloumié 1990, 44). En revanche, le bucchero nero se rattacherait aux productions de la région de Vulci (Bouloumié 1982, 25, 56, 64-65). Le matériel d'origine grecque est trop faiblement représenté (trois à quatre amphores, trois pièces de vaisselle ionienne) pour être considéré avec certitude comme faisant partie de la cargaison. Matériel d'accompagnement, matériel de bord à l'usage de l'équipage ? La question reste posée. Sa présence n'est cependant pas étonnante et ce matériel est souvent associé aux amphores étrusques, sur les sites d'Etrurie ou en dehors, dans des proportions équivalentes (*Ibid.*, 46-48).

A défaut de témoigner de l'importance du rôle des négociants étrusques dans la commercialisation des produits grecs, ce matériel prouve du moins l'existence de leur relation économique. Quant à la destination finale du navire de l'épave d'Antibes, elle reste inconnue. Cependant B. Bouloumié a souligné la très grande similitude existant entre le matériel de l'épave et celui retrouvé à Saint-Blaise. Au point de suggérer que l'oppidum pouvait être la destination finale du navire et de lui supposer un rôle d'entrepôt et de comptoir pour la redistribution de ces produits d'Etrurie (Bouloumié 1982, 58).

• En revanche, c'est indiscutablement à Marseille que se rendait le navire qui sombra à l'Estéou dou Miet ou écueil du Miet, redoutable récif situé dans l'archipel de Marseilleveyre qui commande, vers l'est, l'entrée de la rade de Marseille (*Gallia*, 33, 1975, 583-584 ; Bouloumié 1982, 65).

Là encore, la cargaison se composait d'amphores étrusques de type 3A et surtout 3B (fig. 2) associées à du

<sup>1</sup> Sur les gisements indéterminés et les objets isolés intéressant les amphores massaliètes, on se rapportera à l'article de L. Long (1990a) qui recouvre une grande partie de la présente étude qui lui doit beaucoup.

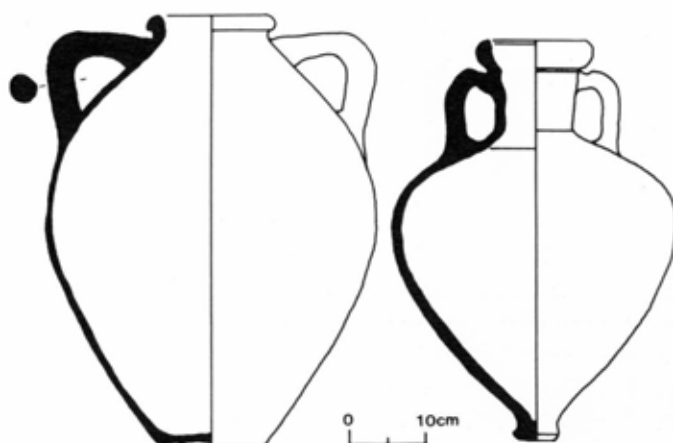
<sup>2</sup> Très peu d'épaves témoignent des échanges maritimes au cours du III<sup>e</sup> s. av. J.-C. ; R. Lequément et B. Liou (Lequément 1975, 80) n'en dénombrent aucune sur les côtes de Narbonnaise. Plus récemment, A. Hesnard (1990, 54) souligne le même phénomène dans une étude consacrée aux épaves de la rade de Marseille.

bucchero nero, des canthares, provenant aussi, sans doute, de la région de Vulci. L'ensemble du matériel date pour le moment le naufrage vers le milieu du VI<sup>e</sup> s. et certainement avant 525 en raison de la présence de bucchero (Bouloumié 1982, 65). Le pillage abondant dont fut victime ce site ne permet pas de connaître le volume exact de la cargaison. Mais A. Hesnard, qui a récemment revisité l'épave, estime d'après le nombre d'anses encore visibles à une centaine environ les amphores de la cargaison (Hesnard 1990, 53).

Cette épave et celle d'Antibes attestent la vitalité du commerce étrusque sur les côtes du Midi de la Gaule à une époque, le milieu et sans doute le début du troisième quart du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C., où *Massalia* n'exporte pas encore les produits de son vignoble encore jeune et reste même tributaire des importations de vin étrusque.



2 Amphore étrusque de type 3B de l'épave de l'écueil du Miet à Marseille [H. : 63 cm ; éch. 1/5].



3 Amphores étrusque et massaliète de l'épave de la pointe du Dattier.

#### ◆ La fin du troisième quart du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C.

Si les deux épaves jumelles, par la similitude de leur matériel et leur proximité, de la pointe du Dattier et de Bon-Porté 1 (Liou 1974 ; *Gallia*, 33, 1975, 594-597 ; Joncheray 1976) ont livré, elles aussi, des amphores étrusques, c'est vraisemblablement dans un contexte tout différent qu'il convient de les resituer.

• **L'épave de la pointe du Dattier** a été découverte par 37 m de profondeur à l'entrée de la baie de Cavalaire.

Elle comportait une quinzaine d'amphores dont une amphore étrusque de type 3A, un fond d'amphore de Grèce orientale et quatorze amphores reconnues aujourd'hui comme étant des amphores massaliètes de type 1 (Long 1990a, 49-50) (fig. 3). Ces dernières longtemps considérées comme "grecques archaïques", "ioniennes" ou "ionio-massaliètes" se rattachent en effet aux productions des ateliers de Marseille ainsi que l'ont montré les analyses de leur pâte (Fillières 1978).

C'est dans le troisième quart du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. que l'on situe aujourd'hui l'apparition de ces amphores et que l'on doit donc placer le naufrage, sans doute plutôt vers la fin de ce quart de siècle, vers 530-525, que vers le début (Long 1990a, 50). Dès lors, avec l'épave de la pointe du Dattier nous sommes en présence du plus ancien témoignage du commerce maritime du vin de Marseille, les amphores grecques et étrusques n'étant plus ici que du matériel d'accompagnement redistribué ou de bord.

• C'est à la même époque qu'a fait naufrage le navire retrouvé dans la **baie de Bon-Porté** (Liou 1974 ; *Gallia*, 33, 1975, 594-597 ; Joncheray 1976), délimitée par les caps Camarat et Taillat, par 48 m de profondeur.

Abondamment pillée, comme du reste vraisemblablement la précédente, l'épave aurait comporté, lors de sa dé-



4 Amphore grecque de Clazomènes de l'épave de Bon-Porté [H. : 60 cm ; éch. 1/5].

couverte une trentaine d'amphores dont une vingtaine d'amphores étrusques de type 3A, quatre à cinq amphores grecques apparentées les unes aux amphores de Chios ou plutôt de Clazomènes (fig. 4), les autres aux amphores corinthiennes de type A, enfin une dizaine d'amphores semblables à celles de l'épave de la pointe du Dattier reconnues comme étant des amphores massaliètes de type 1<sup>3</sup>. Ajoutons que l'épave a aussi livré une oenochoé à bandes peintes qui est aujourd'hui considérée comme une production de la céramique claire massaliète.

Outre l'intérêt de sa cargaison, l'épave de Bon-Porté mérite une attention particulière pour les vestiges de sa coque qui constituent les plus anciens témoignages de l'architecture navale antique connus à ce jour sur nos côtes. De

<sup>3</sup> Long 1990a, 51-52. Nous nous référons, pour leur forme générale, à la typologie des amphores massaliètes de G. Bertucchi (à paraître) ; et pour le profil des lèvres à la typologie de M. Py (1978).

faibles dimensions, ne devant pas dépasser 7 à 10 m de longueur, le navire a livré des restes d'une quille embryonnaire (9,6 x 6,4 cm), de quelques membrures de fortes dimensions mais largement espacées sur lesquelles venait s'encaster un massif d'emplanture et quelques virures du bordé (Joncheray 1976 et 1978). Mais la caractéristique la plus remarquable de ce navire réside dans son système d'assemblage réalisé au moyen de ligatures végétales selon la tradition, bien attestée par les textes, des navires cousus, *sutiles naves* (Pline, *N. H.*, XXIV, 65) (Pomey 1981 et 1985). Depuis, le même système d'assemblage a été reconnu sur l'épave étrusque (v. 600 av. J.-C.) de Giglio, sur les côtes de l'Etrurie, et récemment sur l'épave grecque du début du V<sup>e</sup> s. de Gela en Sicile (Bound 1991 ; Freschi 1990).

L'association sur cette épave d'amphores étrusques et massaliètes modifie le contexte qui lui était jusqu'alors reconnu tant que les amphores massaliètes étaient identifiées comme "grecques archaïques" ou "ioniennes". De fait, il devient difficile de justifier la présence des amphores massaliètes, en quantité relativement suffisante pour ne pas être considérées comme du simple matériel de bord, sur un navire qui proviendrait d'Etrurie pour exporter sur les rives du Midi de la Gaule du vin étrusque et grec. En revanche, il est plus vraisemblable que l'on soit en présence d'un commerce de redistribution du vin étrusque par des négociants marseillais exportant en même temps du vin du territoire de la cité phocéenne<sup>4</sup>.

Avec les deux épaves de la pointe du Dattier et de la baie de Bon-Porté, c'est bien à l'émergence du commerce phocéén au cours de la fin du troisième quart du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. que l'on assiste. Mais si le vin en amphores massaliètes commence à être exporté le long des côtes, il ne suffit sans doute pas encore à répondre à toute la demande et les vins étrusque et, dans une moindre mesure, grec continuent d'être importés. Mais les négociants marseillais participent dès lors à sa redistribution.

#### ◆ La fin de l'époque archaïque

Sur la côte nord de l'île de Porquerolles, le site de la pointe Lequin, qui offre la particularité de présenter entre 6 et 15 m de profondeur quatre épaves antiques plus ou moins superposées, a livré deux épaves archaïques d'un intérêt exceptionnel (Long 1990a, 53-54 ; 1990b et dans ce même volume).

<sup>4</sup> B. Liou, le premier (*Gallia*, 33, 1975, 597) a proposé de voir dans l'épave de Bon-Porté et dans celle du Dattier « des témoins du commerce phocéén sur les côtes de la mer Tyrrhénienne, dont on sait qu'il n'a pas décréu, mais s'est, par l'intermédiaire de Marseille, développé après la bataille d'*Alalia* ». Il en était arrivé à cette conclusion en pressentant que les « petites amphores grecques... soient, en définitive, les modèles les plus anciens des amphores massaliètes », ce qui est confirmé aujourd'hui. Contre cette opinion, Bouloumié 1982, 46.



5 Vue d'ensemble de la fouille de l'épave grecque archaïque Pointe-Lequin 1A.



- La plus ancienne d'entre elles est dénommée **Pointe-Lequin 1A**.

Elle transportait une cargaison d'origine grecque composée d'environ 70 amphores vinaires, sans doute en majorité de Milet mais aussi de Chios, Thasos et Clazomènes, et de quelques exemplaires de type corinthien A et B et surtout d'une imposante quantité de vaisselle de type ionien et attique (fig. 5 et 6). Sans entrer dans le détail de cette cargaison qui fait l'objet d'une présentation plus complète dans ce même volume, signalons

que la céramique "ionienne" est essentiellement représentée par des coupes B2 (plus d'un millier de pièces) et la céramique attique (plus de 600 objets) notamment par des coupes Bloesch C, des coupes à yeux, des coupes de Cassel, des coupes à bandes des petits maîtres et des amphores à tableau.

L'ensemble de ce matériel attique permet de situer le naufrage vers 515 av. J.-C. soit peu après la chute de la cité-mère de Phocée. Ce navire qui vraisemblablement se rendait à Marseille témoigne ainsi des liens économiques étroits que la ville maintenait avec la Grèce et la Méditerranée orientale, sans pour autant exclure à priori un relais en Grande Grèce, pour ses approvisionnements en produits de luxe et la diversification de ses importations notamment de vin grec.

- La seconde épave archaïque, dite **Pointe-Lequin 1B**, est postérieure de quelques décennies.

Elle comportait un chargement d'amphores massaliètes dont une vingtaine d'exemplaires ont pu être dénombrés. Ces amphores du type 2 qui présentent des caractéristiques d'ancienneté telle que la présence du creux de repliement

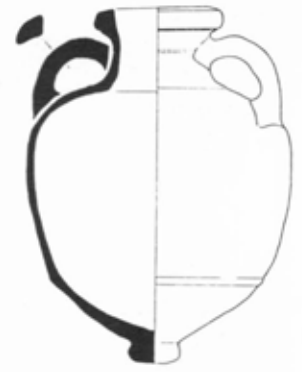
de la lèvre conduit à dater l'épave de la première moitié du V<sup>e</sup> s. av. J.-C. Comme sur l'épave de la pointe du Dattier, une amphore étrusque de type 3A a été retrouvée sur le site qu'il faut sans doute rattacher au matériel de bord du navire.

Par sa cargaison fondamentalement massaliète, l'épave de la pointe Lequin 1B marquerait l'affirmation du négoce marseillais dans la première moitié du V<sup>e</sup> s. dont la vitalité au cours de ce siècle et du suivant est attestée par plusieurs épaves.

#### ♦ Le V<sup>e</sup> s. av. J.-C.

C'est en effet au cours du V<sup>e</sup> s. av. J.-C. que coulèrent les navires des épaves de Sausset-les-Pins, de Bonnieu près de Martigues, de Brégançon près de Bormes-les-Mimosas et de la pointe de L'Ilette au sud d'Antibes.

- La première, reposant par 33 m de fond à proximité de l'îlot de l'Aragnon près de Sausset-les-Pins (*Gallia-Inform.* 1987-1988, 25 ; Long 1990a, 55-56), fut malheureusement pillée avant sa découverte officielle.



6

7

- 6 Vue de détail de la couche archéologique de l'épave grecque archaïque Pointe-Lequin 1A.
- 7 Amphore massaliète de l'épave Bonnieu 3 [éch. 1/10].
- 8 Les deux types d'amphores massaliètes de l'épave de la pointe de L'ilette (Antibes) [éch. 1/10].

8

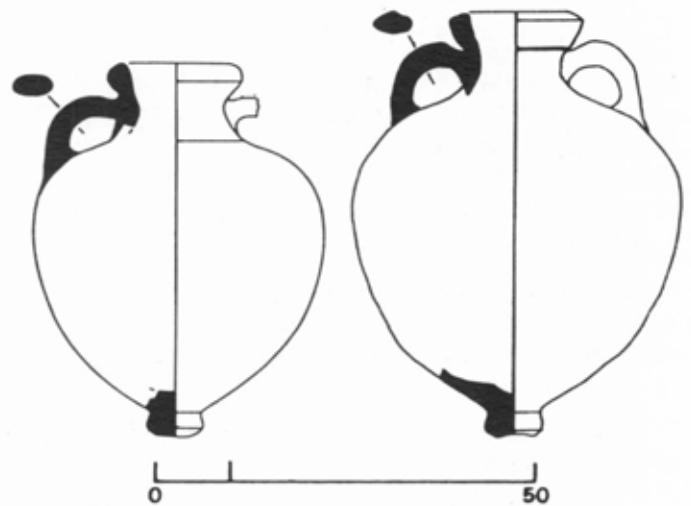
Elle n'a de ce fait livré que quelques fragments d'amphores massaliètes de type 2 datables de la première moitié ou du milieu du V<sup>e</sup> s. Les faibles dimensions du gisement où subsistaient quelques vestiges de bois indiquent que le chargement d'origine devait être modeste, peut-être de l'ordre de la cinquantaine d'amphores, certainement moins d'une centaine.

• La seconde, baptisée **Bonnieu 3**, est située au large des Laurons par 21 m de fond ; elle a été découverte tout récemment et expertisée par B. Maillet.

Pillée et peut-être écrémée par les chaluts, on connaît d'elle, pour le moment, un petit nombre d'amphores Bertucchi 2, à lèvres facetées (fig. 7), quelques mortiers à bord biseauté, sans doute de provenance marseillaise, et une coupelle attique appartenant aux objets du bord qui date le gisement du troisième quart du V<sup>e</sup> s. av. J.-C.

• La troisième, située près de l'**îlot du Château** dans l'ancien port de Brégançon par 5 m de fond, fut découverte en 1951 (Benoit 1956, 29 ; Long 1990a, 55-57).

L'épave, mal conservée, n'a cependant livré qu'une seule amphore entière et divers fragments, de cols notam-



ment, qui se rattachent à la forme du type 2.

• Découverte récemment en 1988, l'épave de la **pointe de L'ilette** est située par 58 m de profondeur au sud-ouest du cap Gros près d'Antibes (Long 1990a, 55-58).

Bien homogène, elle présente une dizaine d'amphores apparentes sur un total sans doute bien plus élevé. Les exemplaires récupérés lors de l'expertise de l'épave se rattachent aux types 2 et 3 des amphores massaliètes (fig. 8). La présence d'amphores de type 3 conduit cependant à dater le gisement dans la deuxième moitié du V<sup>e</sup> s. av. J.-C.

#### ◆ Le IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.

Cinq épaves massaliètes jalonnent à leur tour le cours du IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.

- L'**épave Riou 2** est située entre 12 et 42 m de profondeur le long du tombant sud-ouest de l'île de Riou dans l'archipel de Marseilleveyre à la sortie de la rade de Marseille.

Elle n'a guère livré que quelques rares exemplaires d'amphores massaliètes sur un gisement homogène qui devait en comporter moins d'une centaine à l'origine (Long 1990a, 60-61).

- L'**épave 2 de l'île Verte** à La Ciotat a été repérée entre 35 et 40 m de profondeur.

Le chargement apparent, lors de sa découverte en 1960, comptait 65 amphores massaliètes visibles, mais dont seuls quelques exemplaires ont été récupérés avant que le site ne soit rapidement pillé (Benoit 1960, 43 ; Long 1990a, 61).

Dans les deux cas, les amphores massaliètes de la cargaison, très semblables, se rattachent au type 4 et incitent à dater ces deux épaves de la première moitié du IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.

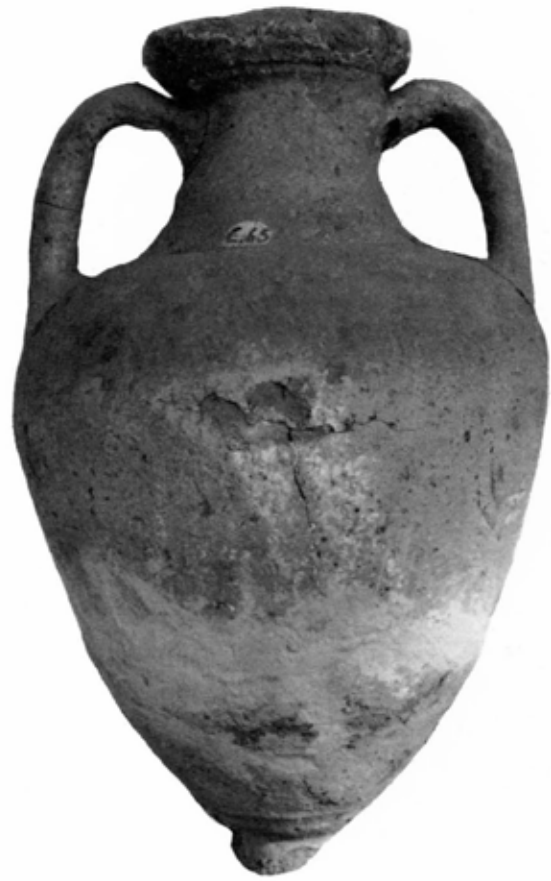
- C'est, en revanche, dans la seconde moitié du IV<sup>e</sup> s. que l'on situe les amphores de type 4 de l'**épave de la pointe Bacon**, près d'Antibes (*Gallia*, 27, 1969, 467 ; 31, 1973, 603-604 ; Mercier 1972 ; Long 1990a, 61-62).

La fouille du gisement, situé par 15 m de profondeur au pied de l'écueil de la Boutte, a livré les éléments d'une quinzaine d'amphores massaliètes de type 4 tardif associés à du matériel épars plus ancien datable du VI<sup>e</sup> s. Mais l'homogénéité de l'épave massaliète ne semble pas devoir être remise en cause.

Enfin, deux gisements de la fin du IV<sup>e</sup> s. av. J.-C. complètent la série des épaves massaliètes qui témoignent de l'importance du commerce marseillais au cours des V<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> s.

- La première est située à la sortie de la rade de Marseille, dans l'archipel de Marseilleveyre, et repose par 8 m de profondeur au pied de l'écueil de **La Mounine** (Benoit 1955, 34 ; 1956, 29).

De découverte ancienne (1953), très dispersé, ce gisement n'a livré que peu d'exemplaires intacts de la cargaison dont les amphores se rattachent au type 4, sans doute de la fin du IV<sup>e</sup> s. Mais son existence est indiscutable et récemment, en 1987, A. Hesnard, au cours d'une campagne



9 Amphore massaliète de l'épave Riou 2  
[H. : 57 cm ; éch. 1/5].

prospection-inventaire intéressant les épaves de la zone de Marseilleveyre, a pu confirmer la présence sur le site de nombreux fragments d'amphores massaliètes.

- Quant à la dernière épave, découverte par 54 m de profondeur près de la **tour Finocchiarola** (Long 1990a, 63) au Cap-Corse, elle constitue le seul témoignage d'épave massaliète connue à ce jour en dehors des eaux continentales.

Une seule amphore du gisement, qui en comporterait une dizaine, a été prélevée pour le moment en attendant une expertise approfondie. L'amphore, de type 4, se rapproche beaucoup des amphores massaliètes de La Mounine et daterait donc l'épave de préférence vers la fin du IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.

- On accordera une attention toute particulière à l'**épave Plane 2**, en raison de l'intérêt de sa cargaison qui associe à un chargement de lingots de cuivre des amphores puniques, grecques, massaliètes et de la céramique attique et commune (L'Hour 1985 ; *Gallia-Inform.*, 1987-1988, 18-19 ; Long 1990a, 58-60).

Située entre 35 et 38 m de fond au pied de l'île Plane dans l'archipel de Marseilleveyre à l'est de Marseille, le gi-



10 Amphore grecque de l'épave Plane 2 [H. cons. : 61 cm ; éch. 1/5].

sement fut malheureusement abondamment pillé avant sa déclaration officielle en 1975 et l'intervention immédiate du D.R.A.S.M. Il fut néanmoins possible de remonter une soixantaine de lingots de cuivre, sur un chargement estimé lors de la découverte à 300 pièces environ, dont l'origine reste cependant inconnue. Parmi les amphores constituant le chargement amphorique du navire, évalué à une cinquantaine de pièces, la majorité d'entre elles est de type punique. Hautes (97 cm environ), cylindriques et striées en milieu de panse, ces amphores ont peut-être contenu des saumures de poissons. Les amphores grecques ne sont connues que par quelques fragments d'une même forme originaire de Grande Grèce et peut-être plus précisément de Locres Epizéphyriennes. Quant aux amphores massaliètes dont un seul exemplaire a été récupéré et un autre repéré avant d'être volé, elles appartiennent au type 4.

Vraisemblablement très peu nombreuses, on sera tenté de les rattacher au matériel de bord plutôt qu'à la cargai-

son. En revanche, le doute subsiste pour les amphores grecques apparemment plus nombreuses mais dont on ignore malheureusement la quantité initiale. La céramique attique à vernis noir (coupe-skyphos, coupes, assiette, lampe), relativement abondante, pourrait avoir constitué un petit fret d'accompagnement. Son intérêt est de fournir une datation assez précise de l'épave que l'on situera entre 400 et 380 av. J.-C.

Par la diversité de son matériel, l'épave Plane 2 présente de nombreuses analogies avec l'épave de Porticello située à l'entrée du détroit de Messine et datée vers 415-385 av. J.-C. (Eiseman 1987).

A l'exception de la cargaison métallique composée de lingots de plomb, et non de cuivre, l'épave de Porticello offre la même association d'amphores puniques et grecques et de céramique attique à vernis noir. Pour chacune de ces catégories, on note des formes très voisines de celles de l'épave Plane 2 qui sont originaires de Sicile pour les amphores puniques et sans doute de Locres Epizéphyriennes pour les amphores grecques. Dès lors, il apparaît plus vraisemblable de voir dans l'épave de Plane le témoignage d'un commerce d'importation, à destination de Marseille, de produits provenant, du moins pour le matériel amphorique, de la région de Grande Grèce et de la Sicile punique et dans lequel les négociants marseillais auraient joué un rôle actif. En tout état de cause, l'épave atteste la diversité des échanges économiques de Marseille et ses liens commerciaux avec les mondes grec et punique ainsi que ses besoins, sinon sa dépendance, en métaux bruts tel que le cuivre.

#### ◆ La première moitié du III<sup>e</sup> s. av. J.-C.

Enfin, dernière épave intéressant le cadre de cette présentation, l'épave de la **Tour-Fondue** à la presqu'île de Giens se caractérise par sa cargaison d'amphores massaliètes et d'amphores gréco-italiques anciennes (Joncheray 1989 ; Long 1990a, 63-64).

Le gisement reposant par une vingtaine de mètres de profondeur, fut évalué avant son pillage à un peu plus d'une centaine d'amphores dont une quarantaine de massaliètes. Ces dernières, en majorité estampillées sur l'épaule, s'apparentent au type 4 mais présentent deux variantes selon la forme des lèvres qui se rapprochent pour l'une des bords de type Py 8 et pour l'autre du type Py 9<sup>5</sup>. Les amphores gréco-italiques, les plus nombreuses, relèvent de la tradition des amphores "proto-gréco-italiques" de l'épave du Sec à Majorque (v. 375-350 av. J.-C.) (Cerdá 1987) et sont proches des amphores de l'épave de Capistello à Lipari du début du III<sup>e</sup> s. av. J.-C. (Frey 1978).

<sup>5</sup> Sur l'importance typologique des profils des bords pour l'évolution et la datation des amphores massaliètes, voir Bats 1990, 289-290.



Au total, le matériel conduit à dater l'épave de la Tour-Fondue dans la première moitié du III<sup>e</sup> s. av. J.-C., voire dans le premier quart de ce siècle. La présence d'amphores massaliètes dans la cargaison du navire incite à y voir un commerce de redistribution des amphores gréco-italiques, vraisemblablement d'origine magno-grecque, associées à la commercialisation du vin du territoire de Marseille. Il pourrait cependant annoncer l'émergence du vignoble d'Italie du Sud et préfigurer les grandes importations d'amphores gréco-italiques de la fin du III<sup>e</sup> et du début du II<sup>e</sup> s. av. J.-C.

Malgré leur nombre en accroissement constant par suite de nouvelles découvertes, la quinzaine d'épaves qui concernent les premiers échanges maritimes du Midi de la Gaule restent néanmoins bien peu nombreuses au regard de trois siècles de navigation et de commerce maritime pour juger réellement de l'importance et de la nature de ces échanges et de leur évolution. Elles n'en offrent pas moins, ainsi que nous venons de le voir, autant de témoignages ponctuels qui éclairent précieusement les découvertes des fouilles terrestres. Elles permettent ainsi d'esquisser, du

moins dans leurs grandes lignes, quelques tendances de ce commerce.

Quant au volume de ces échanges, il convient de le ramener à de justes proportions en tenant compte du faible tonnage de la plupart de ces navires (Long 1990a, 64-67). Les cargaisons ne dépassent que rarement la centaine d'amphores pour n'atteindre le plus souvent que la cinquantaine. Et même si nombre de ces épaves ont été largement pillées, aucune ne donne l'impression d'avoir dépassé ces seuils. Les rares vestiges de coque conservés, comme sur l'épave de Bon-Porté dont la longueur devait être inférieure à 10 m, confirment cette impression<sup>6</sup>. Beaucoup de ces bateaux étaient en fait de grosses barques et même les plus importants d'entre eux restaient sans commune mesure avec les grands navires chargés de plusieurs milliers d'amphores des grandes exportations de vin d'Italie de la fin de la République.

Au total, si les épaves présentées semblent témoigner d'un trafic relativement actif, le volume des échanges reste modeste. C'est en fait bien l'image d'un commerce de cabotage et de redistribution qu'elles nous offrent.

*Discussions sur cette communication : voir p. 465.*

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Albore Livadie 1967** : ALBORE LIVADIE (Cl.) – L'épave étrusque du Cap d'Antibes. In : Hommage à Fernand Benoit, I [1972]. *RivStLig*, XXXIII, 1-3, 1967, pp. 300-326.
- Bats 1990** : BATS (M.) – Postface. In : Bats (M.) dir. – Les amphores de Marseille grecque. Chronologie et diffusion (VI<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> s. av. J.-C.). Actes de la table ronde de Lattes, 11 mars 1989 (Trav. du Centre C.-Jullian, 7). Lattes/Aix-en-Provence, éd. A.D.A.M./Univ. de Provence, 1990, pp. 289-290 (Et. Massa., 2).
- Benoit 1955** : BENOIT (F.) – Amphores grecques d'origine ou de provenance marseillaise. *RivStLig*, 21, 1955, pp. 32-43.
- Benoit 1956** : BENOIT (F.) – Epaves de la côte de Provence, typologie des amphores. *Gallia*, XIV, 1, 1956, pp. 23-34.
- Benoit 1960** : BENOIT (F.) – Nouvelles épaves de Provence (II). *Gallia*, XVIII, 1, 1960, pp. 41-56.
- Bertucchi à paraître** : BERTUCCHI (G.) – Les amphores et les vins de Marseille. Paris, éd. du CNRS, à paraître (Suppl. à la *RANarb*).
- Bouloumié 1982** : BOULOUMIE (B.) – L'épave étrusque d'Antibes et le commerce en Méditerranée occidentale au VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. Marburg, 1982, 88 p. et 8 pl. h.-t. (*Kleine Schriften aus dem Vorgeschichtlichen Seminar Marburg*, 10).
- Bouloumié 1990** : BOULOUMIE (B.) – L'épave étrusque d'Antibes. In : Voyage en Massalie. 100 ans d'archéologie en Gaule du Sud (catalogue d'exposition). Marseille/Aix-en-Provence, Musées de Marseille/Edisud, 1990, pp. 42-45.

- Bound 1991** : BOUND (M.) – The Giglio Wreck. Athènes, 1991 (Suppl. *Enalía*, 1).
- Casson 1971** : CASSON (L.) – Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton, Princeton University Press, 1971, 441 p.
- Cerdá 1987** : CERDÁ (D.) – El Sec : la cerámica ática de barniz negro y las anforas. In : Rouillard (P.) et Villanueva-Puig (M.-Chr.) éd. – Grecs et Ibères au IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C. Commerce et iconographie. Actes de la Table ronde de Bordeaux, 16-18 décembre 1986 (Publ. du Centre Pierre-Paris, 19). *REA*, LXXXIX, 1987, pp. 51-92.
- Eiseman 1987** : EISEMAN (C. J.) et RIDGWAY (B. S.) – The Porticello Shipwreck. A Mediterranean Merchant Vessel of 415-385 B.C. Texas, A & M University Press, College Station, 1987, 126 p.
- Fillières 1978** : FILLIERES (D.) – Contribution à l'étude de la production des amphores dites marseillaises et des céramiques grecques d'occident du midi de la France au moyen d'analyses par activation neutronique avec traitement taxinomique des résultats. Thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Paris 1, Panthéon-Sorbonne, 1978, 208 p. (dactyl.).
- Freschi 1990** : FRESCHI (A.) – La nave di Gela. Comm. du Colloque international, Dal mare al museo ; la nave arcaica di Gela e l'archeologia subacquea, 19-20 mai 1990 (non publié).
- Frey 1978** : FREY (D.), HENTSCHEL (F. D.) and KEITH (D. M.) – Deepwater Archaeology. The Capistello Wreck Excavation at Lipari, Aeolian Islands. *IntJNautA*, 7, 4, 1978, pp. 279-300.

<sup>6</sup> Bien qu'il soit impossible de préciser à quels types de navires se rattachent ces épaves, on signalera la mention d'*akatia* sur une lamelle de plomb découverte à Pech Maho et rédigée en dialecte ionien au cours du deuxième tiers du V<sup>e</sup> s. av. J.-C., dans une région soumise à l'influence de Marseille et de Phocée (Lejeune 1988). L'*akation* apparaît à travers les textes comme un navire

léger de petite taille à propulsion mixte à rames et à voile (Lejeune 1988, 42, n. 6 ; Casson, 1971, 159-160). Par ailleurs, le navire de Kyrenia transportait, lors de son naufrage survenu à la fin du IV<sup>e</sup> s. av. J.-C., 404 amphores en majorité rhodiennes et une trentaine de pierres de meule. La coque bien conservée a permis d'évaluer son tonnage à environ 25 tonnes de port en lourd et sa longueur à 14 m (Steffy 1985, 71-101).

- Hesnard 1990** : HESNARD (A.) – Marseille et la mer. *In* : Marseille dans le monde antique. *DossArch*, 154, 1990, pp. 50-56.
- Joncheray 1976** : JONCHERAY (J.-P.) – L'épave grecque, ou étrusque, de Bon Porté. *CahASubaqu*, V, 1976, pp. 5-36.
- Joncheray 1978** : JONCHERAY (J.-P.) – Une épave grecque ou étrusque au large de Saint-Tropez. *In* : La navigation dans l'Antiquité. *DossArch*, 29, 1978, pp. 62-70.
- Joncheray 1989** : JONCHERAY (J.-P.) – L'épave grecque de la Tour-Fondue. *CahASubaqu*, VIII, 1989, pp. 135-148.
- L'Hour 1985** : L'HOURL (M.) et LONG (L.) – Une épave grecque du V<sup>e</sup> s. av. J.-C. : Plane 2. *In* : Archéologie sous-marine sur les côtes de France : vingt ans de recherche (catalogue d'exposition). Nantes, Musées du château des Ducs de Bretagne, 1985, pp. 43-44.
- Lejeune 1988** : LEJEUNE (M.), POUILLOUX (J.) et SOLIER (Y.) – Etrusque et ionien archaïques sur un plomb de Pech Maho (Aude). *RANarb*, 21, 1988, pp. 19-59.
- Lequément 1975** : LEQUEMENT (R.) et LIOU (B.) – Les épaves de la côte de Transalpine. Essai de dénombrement, suivi de quelques observations sur le trafic maritime aux II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> s. av. J.-C. *CahLig*, 24, 1975, pp. 76-82.
- Liou 1974** : LIOU (B.) – Note provisoire sur deux gisements gréco-étrusques (Bon-Porté A et pointe du Dattier). *CahASubaqu*, III, 1974, pp. 7-19.
- Long 1990a** : LONG (L.) – Amphores massaliètes : objets isolés et gisements sous-marins du littoral français méditerranéen. *In* : Bats (M.) dir. – Les amphores de Marseille grecque. Chronologie et diffusion (VI<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> s. av. J.-C.). Actes de la table ronde de Lattes, 11 mars 1989 (Trav. du Centre C.-Jullian, 7). Lattes/Aix-en-Provence, A.D.A.M. éd./Univ. de Provence, 1990, pp. 27-70 (Et. Massa., 2).
- Long 1990b** : LONG (L.), MIRO (J.) et VOLPE (G.) – Pointe Lequin. *In* : Voyage en Massalie. 100 ans d'archéologie en Gaule du Sud (catalogue d'exposition). Marseille/Aix-en-Provence, Musées de Marseille/Edisud, 1990, pp. 232-236.
- Mercier 1972** : MERCIER (D.) – L'épave gréco-massaliète de la Pointe-Bacon (Cap d'Antibes). *CahASubaqu*, I, 1972, pp. 45-52.
- Pomey 1981** : POMEY (P.) – L'épave de Bon-Porté et les bateaux cousus de Méditerranée. *The Mariner's Mirror*, 67, 3, 1981, pp. 225-244.
- Pomey 1985** : POMEY (P.) – Mediterranean Sewn Boats in Antiquity. *In* : McGrail (S.) and Kentley (E.) dir. – Sewn Plank Boats. Oxford, 1985, pp. 35-48 (British Archaeol. Report, 1 S, 276).
- Pruvot 1971** : PRUVOT (G.) – Epave antique étrusco-punique (?) au Cap d'Antibes, VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. Antibes, C.R.E.O., 1971, 240 p.
- Pruvot 1972** : PRUVOT (G.) – Un navire "étrusco-punique" au Cap d'Antibes. Epave du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. *Archéologia*, 48, 1972, pp. 16-19.
- Py 1978** : PY (M.) – Quatre siècles d'amphores massaliètes. Essai de classification des bords. *Figlina*, 3, 1978, pp. 1-23.
- Steffy 1985** : STEFFY (J. R.) – The Kyrenia Ship : An Interim Report on its Hull Construction. *AJA*, 89, 1985, pp. 71-101.