

L'archéologie sous-marine s'est acquis des mérites indiscutables au regard de l'histoire économique de l'Antiquité. Si l'on souhaite que cette histoire soit équilibrée, l'archéologie sous-marine doit y tenir toute sa place, qui est grande. Mais elle doit aussi s'allier à l'ensemble des données disponibles, à commencer par celles des fouilles terrestres, être complétée par elles, les compléter à son tour; faute de quoi nous n'aurions de la réalité antique qu'une vision encore plus déformée que ne l'impose en général l'état de notre documentation.

Une épave présente un intérêt tout particulier (1). Elle donne une image ponctuelle d'un certain type de commerce, regroupe des objets ou des denrées que nous ne sommes pas toujours habitués à voir ensemble en tant qu'association chronologique ou en tant qu'assortiment. Elle révèle des problèmes nouveaux (comme récemment les épaves à *dolia*) et parfois des objets nouveaux, que nous ne connaissions pas encore sur des fouilles terrestres (comme la campanienne "B" au décor insolite de l'épave de Denia), elle nous procure des pièces intactes qui éclairent certains fragments inexplicables des fouilles terrestres (comme le kernos attique de l'épave d'El Sec) (2).

Mais une épave a aussi ses limites. Elle nous renseigne généralement moins que les trouvailles terrestres sur la production et surtout sur la consommation. On ne sait où allait le navire coulé, où il aurait déchargé sa cargaison, et dans quelles proportions. Une épave représente un voyage manqué, une intention trahie, alors qu'un objet d'importation sur un site terrestre représente un voyage accompli, une arrivée à bon port, et généralement une intention réalisée. Mentionnons encore les aléas qui président à la découverte des épaves: le navire naufragé ne sera guère repéré que s'il a coulé en navigation côtière, et, souvent, que s'il est signalé par un tumulus d'amphores (LEQUÉMENT 1985, pp. 111 et 115). Il convient toutefois d'ajouter que l'archéologie sous-marine par grands fonds est en train de modifier cette

(1) Sur les épaves en général, voir MANACORDA 1979.

(2) Pour ces divers exemples, voir *infra*.

donne (3) – et que de toute façon les découvertes terrestres ont aussi leurs aléas, qui ne sont pas minces.

On souhaite, ici, analyser quelques aspects du commerce à l'époque hellénistique et romaine à la lumière des épaves, en se demandant en toute occasion en quoi elles apportent des problèmes ou des réponses, des confirmations ou des nuances ... On cherchera donc dans les épaves un complément d'information ou un stimulant pour la réflexion. Bien entendu, parmi les centaines d'épaves antiques connues à ce jour (4), nous ne saurions évoquer dans le cadre limité qui est le nôtre que quelques-unes – les plus emblématiques, peut-être (5).

### *Problèmes quantitatifs*

Une approche quantitative du commerce antique affronte de graves obstacles. Ne nous arrêtons pas aux affirmations tranquillement fausses qui nient toute implication notable des Romains dans le commerce – Tenney Frank (1927, pp. 115-116) leur prêtait à cet égard, pour le II<sup>e</sup> siècle av. n. è., «an unconcern almost incredible», et affirmait que pour cette même époque «we find upon examination of our sources practically no Roman trade of importance» (6). Mais il y a plus grave: l'état de notre documentation. Par exemple il est souvent difficile de se faire une idée de la cargaison des épaves, même amplement fouillées. Ainsi, aucun grand chargement de céramique campanienne n'a été étudié de façon totale à ce jour. Et quand bien même cela serait, que saurions-nous de ce que représentait cette épave dans le commerce de son époque?

Nous devons bien nous accommoder de cette situation. Car s'il est des périodes pour lesquelles, grâce aux textes, on peut étudier les trafics même sans recourir à la céramique, comme Alfonso Mele l'a fait pour le commerce grec archaïque (MELE 1979), il n'en va pas de même pour l'époque hellénistique ou républicaine. Alors règne un divorce entre la pensée dominante ou en tout cas exprimée (notamment par les Romains) et l'activité manufacturière et commerciale: si bien qu'il nous est difficile de nous passer de l'archéologie, donc de la céramique. Evitons, dans la mesure du possible, d'y

(3) Voir par exemple les recherches effectuées sur les épaves de Plage d'Arles 4, par 660 mètres de fond, et de Plage d'Arles 5, par 440 mètres de fond (LONG 1995; LONG 1997a, pp. 79-83).

(4) R. Lequément (1985, p. 113) en recensait voici une dizaine d'années 144 pour le seul littoral méditerranéen de la France continentale, dont 125 expertisées.

(5) Sauf indication contraire, les dates s'entendent "avant n. è."

(6) Voir aussi *ibid.*, pp. 109-110, pour la première moitié de la période hellénistique.

recourir sans un minimum de données chiffrées, en nous contentant de formules vagues (“il y a”, “on observe une présence de ...”, etc.). Même si nous ne pouvons espérer que des ordres de grandeur extrêmement approximatifs, absolus ou relatifs, nous pouvons penser qu’ils sont mieux que rien. Quelques exemples.

### 1) *Chiffres absolus*

Je me suis risqué à calculer un tel ordre de grandeur à propos de la diffusion de la campanienne A en Gaule (MOREL 1986b, pp. 344-345). Admettons que chaque année soient partis d’Italie vers la Gaule quelque 200 bateaux chargés de vin (7). Admettons qu’un sur vingt de ces bateaux ait emporté en outre un lot de campanienne à vendre, ce qui paraît largement raisonnable (8). Admettons que chacun de ces lots ait comporté quelque 6000 vases de campanienne A, ce qui est le nombre minimum de vases récupérés dans l’épave du Grand Congloué 1 (BENOIT 1961, p. 71) (9). On arrive ainsi, pour cette seule destination (la Gaule) à quelque 60000 vases de campanienne A par an. Ou encore, pour les 150 ans environ qu’a duré le commerce intensif de la campanienne A, à quelque neuf millions de vases importés en Gaule (chiffre non invraisemblable si l’on retient avec A. Tchernia (1986, p. 86) qu’environ soixante millions d’amphores vinaïres ont été exportées de l’Italie vers la seule Gaule pendant un siècle). Encore faudrait-il y ajouter la campanienne A du III<sup>e</sup> siècle, dont la présence, certes quantitativement bien

(7) A. Tchernia (1986, pp. 85-86) arrive, par un calcul fondé sur le nombre d’épaves de Dressel 1 trouvées sur les côtes méditerranéennes de la France et sur le pourcentage de naufrages au XVIII<sup>e</sup> siècle, à une moyenne de 132 voyages par an, «chiffre plancher» qui aurait «plus de chances d’être deux ou trois fois plus élevé». Je préfère m’en tenir ici à un coefficient multiplicateur plus modéré.

(8) *Contra*, LEQUÉMENT, LIOU 1975, p. 81, selon qui dans les épaves des II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles la campanienne figure «très souvent, comme complément de fret». En réalité, la proportion des épaves transportant une cargaison de vaisselle semble avoir été assez faible, mais dépassait sans doute nettement la proportion arbitraire de une sur vingt que j’adopte ici par prudence. Certes, des très nombreuses épaves signalées dans une de ses chroniques de «Gallia» par F. Benoit (1962), aucune ne transportait apparemment de la céramique campanienne ou même plus généralement de la vaisselle; et l’immense majorité des épaves de l’archipel toscan cataloguées par M. Zecchini (1971) étaient des épaves d’amphores. Mais en revanche, si nous considérons des enquêtes plus détaillées, de 13 épaves des III<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles signalées par A. Tchernia (1969a), trois contenaient de la campanienne, dont une sûrement comme cargaison. Et A. Hesnard a bien voulu me communiquer en 1989 une liste de 37 épaves des côtes de la France méditerranéenne où était signalée de la céramique campanienne (soit une grande moitié des épaves datées se rapportant à la période concernée): dans cinq d’entre elles au moins – soit dans environ une sur 7 de ces épaves à campanienne, et dans environ une épave sur 12 de la période concernée –, cette campanienne pouvait être considérée comme faisant partie de la cargaison. Voir aussi *infra*.

(9) Sur l’existence de deux épaves au Grand Congloué, voir MOREL 1981, pp. 62-63, note 250; LONG 1987a; LONG 1987b.

moindre, est néanmoins de plus en plus évidente; et, surtout, la campanienne du cercle de la B et les autres céramiques à vernis noir exportées vers la Gaule aux II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles. On a donc affaire ici à des chiffres énormes, que confirme un examen même superficiel des trouvailles terrestres.

## 2) Chiffres relatifs

a) *Selon les productions.* Pour des céramiques comme celle de Gnathia, ou comme la calénienne à reliefs, nous connaissons autour de la Méditerranée, hors de leurs régions d'origine, quelques dizaines de fragments ou d'exemplaires. Pour la céramique de l'atelier des petites estampilles, nous connaissons quelques centaines ou milliers de fragments ou d'exemplaires. Pour la campanienne A, nous connaissons des dizaines, sinon des centaines de milliers de fragments ou d'exemplaires.

b) *Selon les types de navires.* A des navires romains gros porteurs de la fin de la République comme ceux d'Albenga (LAMBOGLIA 1952a; LAMBOGLIA 1961b; LAMBOGLIA 1971c) et de la Madrague de Giens (TCHERNIA, POMEY, HESNARD *et al.* 1978, pp. 106-107; POMEY, TCHERNIA 1978, pp. 233-237; POMEY 1982, pp. 145-146), s'opposent les navires moins imposants du Bas-Empire (LEQUÉMENT 1985, p. 116), et, surtout, les petits bateaux, plutôt de grosses barques, qu'utilisaient les Massaliètes pour l'exportation de petits lots d'amphores (LONG 1990, p. 65; POMEY, LONG 1992, p. 197) (10).

c) *Selon les sites de destination.* Considérons maintenant la campanienne A seule. J'en ai relevé une soixantaine d'exemplaires à Délos (MOREL 1986a), trouvés dans une fouille plus que centenaire (il s'agit évidemment de ce qu'il m'a été loisible d'observer dans les réserves du musée de Délos, mais c'est une restriction qui s'appliquerait tout aussi bien à ce qui suit), tandis qu'une soixantaine d'exemplaires en sont venus au jour dans quelques sondages à Feurs (Forum Segusiavorum, dans le Forez, haute vallée de la Loire) (MOREL 1988), plus de 125 exemplaires dans les fouilles de Roanne, dans la même région (MOREL 1997). Et on en relève des quantités tout à fait considérables à Heraclea Minoa, à Nages, ainsi qu'à Carthage dans le demi-siècle qui précède la destruction de la ville punique.

Il serait déraisonnable de placer toutes ces données sur le même plan, et par exemple de mentionner à partir d'elles toutes, sans autre discrimination, une "diffusion de la campanienne A". Ce serait aplatir une situation com-

(10) On serait tenté d'évoquer à ce sujet l'*akation*, petite embarcation mentionnée par la «lettre sur plomb» de Pech Maho dans le Languedoc (vers 450), si certains n'y voyaient une barge destinée à «permettre à un navire de haute mer venu de Phocée ou Marseille de faire parvenir sa cargaison jusqu'à l'oppidum de Pech Maho qui se trouve à l'intérieur des terres» (VAN EFFENTERRE, RUZÉ 1995, pp. 272-275). Cette hypothèse, qui n'est pas invraisemblable (sauf peut-être la mention d'un commerce occidental de Phocée à cette époque!), a le mérite d'attirer l'attention sur le phénomène des ruptures de charge et des transbordements.

plexe, s'interdire de mettre en évidence les faits saillants et les changements significatifs. Ce qui ne veut pas dire que les petites quantités soient sans intérêt, bien entendu, mais elles sont intéressantes pour d'autres raisons que les grandes: elles le sont davantage comme faits culturels, voire parfois comme curiosités. Et si elles ont malgré tout une signification commerciale, c'est dans une tout autre optique que les grandes quantités.

### *Commerce et non-commerce*

Je reprends ici une distinction que j'ai développée ailleurs entre la diffusion des productions céramiques par le commerce et leur prolifération par d'autres voies telles que les traditions ethniques, l'imitation ou la contrefaçon, les migrations ou les transferts d'artisans, la création de succursales (MOREL 1982, pp. 67-68). Dans le présent contexte, cela revient à opposer "bateaux et non-bateaux", "épaves et non-épaves". Dans le domaine de la céramique (et sans doute dans bien d'autres domaines), presque tous les progrès récents des recherches ont conduit à restreindre en définitive l'importance que nous donnions en première analyse au commerce transméditerranéen, sinon même parfois à nier le commerce proprement dit au profit du "non-commerce" – et, par conséquent, à nous faire prendre conscience qu'il est des renseignements que nous ne devons pas ou guère attendre de l'archéologie sous-marine.

Emblématique est le cas de la sigillée "arétine", et des succursales que des ateliers d'Arezzo comme celui d'Ateius ont créées à Pise et à Lyon (voir en dernier lieu KENRICK 1997): nouveauté fondamentale qui déplace la diffusion de cette céramique du transport des marchandises vers l'essaimage d'une production, ou encore du transport mixte maritime et terrestre vers le seul transport terrestre. On notera toutefois – tant il est vrai qu'il n'est pas de balancier qui ne revienne à un moment donné vers son point de départ – que ce phénomène doit à son tour être quelque peu tempéré: car si sur le *limes* rhénan la sigillée "arétine" provenait essentiellement de Pise (ce qui implique encore, sans doute, un transport maritime), mais aussi de Lyon (VON SCHNURBEIN *et al.* 1982), et si cette seconde origine supprimait en l'occurrence la nécessité d'un transport maritime, en revanche à Saint-Romain-en-Gal, près de Lyon, elle provenait surtout d'Arezzo (DESBAT, PICON 1992, p. 399), ce qui "réhabilite" pleinement le transport maritime. Où faut-il chercher l'explication de telles différences? Dans la diversité des clientèles (militaires et civiles respectivement)? Dans celle des firmes commerciales? Dans un léger décalage chronologique? Ailleurs encore?

Evitons en tout cas – car rien de tout cela n'est simple – de trop faire revenir le balancier à sa première position. S'il est vrai qu'il a bien fallu quand

même que de l'arétine d'Arezzo arrivât à Saint-Romain en Gal et même (en petites quantités) sur le *limes*, ou que de l'arétine de Pise parvînt en Gaule et en Germanie, il apparaît aussi – et cela reste troublant – que l'on n'avait voici vingt ans encore «aucun témoignage sous-marin du commerce de la céramique arétine» (LEQUÉMENT, LIOU 1975, p. 81); et il se pourrait bien qu'à l'heure actuelle encore on ne connût pas d'épave contenant *certainement* une *cargaison* de sigillée provenant sans aucun doute d'Arezzo ou encore de Pise (11). Le cas de l'épave de Plane 1 avec sa céramique arétine, mais à vernis noir, est évidemment différent, car nous sommes là dans une période pour laquelle les trouvailles de cargaisons de vaisselle campanienne ne manquent pas (12).

La même nécessité de restreindre le rôle du commerce maritime au vu de la prolifération des fabrications locales, de réduire la longueur ou l'importance des itinéraires maritimes supposés, s'appliquerait tout aussi bien à la céramique corinthienne (voir la pseudo-corinthienne de Cumes), aux céramiques phocéennes grises, aux coupes ioniennes, aux amphores gréco-italiques, Dressel 1 ou Dressel 2-4, faites un peu partout – au point que Daniele Manacorda (1986, p. 586) a pu affirmer que le nom et le concept de gréco-italiques ont fait leur temps. Cette nécessité vaut particulièrement pour la céramique, qui peut se faire pratiquement en tous lieux, alors que d'autres ressources dépendent davantage du climat ou du sol, comme les denrées alimentaires ou les minerais. Elle concerne naturellement la céramique à vernis noir, maintenant que nous sommes plus sensibles aux multiples facettes de cette grande famille de productions. Une campanienne “grise” n'est pas forcément une campanienne C, et ne vient pas nécessairement de Sicile. L'“attique” ne vient pas nécessairement d'Athènes, et a suscité bien des imita-

(11) L'épave de la Pointe Lequin 3 contenait de la sigillée «italique» (LONG, VOLPE 1997, p. 92). L'épave de Port-Vendres II contenait «de la sigillée issue des ateliers arétins *ou de leurs filiales*» (italiques de moi) (COLLS *et al.* 1975, p. 62). De surcroît, selon les mêmes auteurs, cette céramique «appartenait vraisemblablement à la vaisselle de bord» (voir aussi D. COLLS, C. DESCAMPS, dans *Archéologie sous-marine* 1985, p. 67): ce qu'exclut R. Lequément (1985, pp. 112-113), selon qui il s'agit de pièces neuves, mais qui formule «l'hypothèse que ces pièces avaient pu être achetées en Espagne». De leur côté, P.A. Gianfrotta et P. Pomey (1980, p. 336) parlent simplement de «sigillata sud-gallica» et de «ceramica a vernice rossa». A propos de la “pré-arétine” et de l'“arétine” du Grand Ribaud D, aucune hypothèse n'est formulée quant à la provenance réelle – et on le comprend –, sinon celle-ci, à propos d'un des vases: «il s'agit probablement d'un cratère fabriqué à Pouzzoles»; et A. Hesnard range ces objets dans «la vaisselle utilisée par l'équipage» (HESNARD *et al.* 1988, pp. 69 et 83). Enfin, à Punta Penna près de Brindisi, «Arretine pottery was found near the main deposit», et non pas sûrement dans l'épave proprement dite (PARKER 1974).

(12) M. L'Hour, L. Long (*Archéologie sous-marine* 1985, p. 60) signalent dans cette épave «quelques coupes pré-arétines à vernis rouge» que ne mentionnent nullement R. Lequément et B. Liou (1976), lesquels en revanche signalent (p. 589) parmi la céramique commune de cette épave des «plats à vernis intérieur rouge»: y aurait-il eu une confusion de la part des premiers auteurs cités?

tions. La B a engendré la B-ôïde et d'autres imitations ou contrefaçons. Tout cela n'implique pas que ces céramiques n'ont pas été transportées par mer, mais qu'elles l'ont été sur des distances moindres que nous le supposons antérieurement, ou bien sur d'autres itinéraires que ceux que nous imaginions.

D'une façon générale, certaines évolutions techniques de l'Antiquité constituent des facteurs contraires au commerce. Il en est ainsi de l'usage croissant du moule dans la Méditerranée orientale hellénistique, que l'Italie adopta non sans réticences et en tout cas tardivement. Cet usage a parfois conduit à faire voyager des moules plutôt que des céramiques (par exemple d'Arezzo vers Lyon): les moules tenaient évidemment moins de place sur les bateaux que des piles de céramiques, et on doit y voir sans doute une des raisons de la baisse considérable du nombre d'épaves contenant de la céramique après la fin de la campanienne.

Corollairement, on déplaçait aussi des hommes plutôt que des marchandises. Au-delà des polémiques à mon avis dépassées sur les artisans ambulants, il est sûr que la main d'œuvre (techniciens et manœuvres) a voyagé, comme ces potiers attiques dont une inscription nous apprend qu'ils s'étaient établis à Ephèse au IV<sup>e</sup> siècle (COOK 1965, p. 143; plus généralement, LANGLOTZ 1973), ou, inversement, comme ces potiers italiotes ou autres que R.M. Cook (1960, pp. 272-273) suppose avoir été formés à Athènes selon la tradition attique.

Tout nouvel endroit où l'on apprenait, avec ou sans l'aide externe d'une "maison-mère", à fabriquer une céramique correcte d'après des modèles venus d'ailleurs représentait une part de marché perdue pour l'exportation depuis cet ailleurs, et souvent un recul du commerce à grande distance.

On observe ainsi, pour chaque classe donnée de céramique (et, bien entendu, d'autres produits), un déplacement du centre de production initial vers une périphérie: depuis Athènes, depuis l'Italie centrale ou depuis Carthage vers d'autres zones où se développèrent de nouvelles fabriques – zones qui allaient pouvoir désormais se passer au moins en partie du vecteur originellement indispensable qu'était la Méditerranée, zones dont certaines exporteraient à leur tour, mais selon de nouveaux itinéraires. J'en citerai comme un témoin parmi tant d'autres l'épave de Dattilo à Panarea (début du IV<sup>e</sup> s.), chargée d'une céramique imitant l'attique, mais manifestement pas originaire d'Athènes (BOUND 1985-1987; BOUND 1989; BOUND 1992, pp. 83-107).

### *Les flèches brisées*

Il faut donc reconsidérer les cartes de trafics auxquelles nous avons été habitués et auxquelles nous avons souvent pris goût. Des flèches majestueuses y traversent la Méditerranée pour porter d'un bout à l'autre de cette mer, sur des trajets imaginaires, les marchandises les plus diverses.

Les trajets matérialisés par ces flèches ont certes existé, mais moins et autrement que nous le croyions. Ces flèches doivent être figurées comme plus courtes, plus zigzagantes, plus interrompues, plus terrestres, et donc plus complexes, que nous ne l'avons longtemps imaginé. Plus courtes et plus terrestres, puisque souvent nous nous apercevons que les lieux de production étaient plus proches des lieux de consommation que nous ne le pensions, que les amphores "corinthiennes" diffusées en Occident venaient en partie de Corfou, la céramique "arétine" en partie de Pise ou de Lyon. Plus zigzagantes et plus interrompues, car l'examen des cargaisons laisse apparaître, à travers la présence d'"assortiments", des phénomènes de regroupement, de cabotage, de redistribution: comme, pour prendre un exemple dans une période antérieure, l'épave de la Pointe Lequin 1A, vers 515, avec ses coupes ioniennes B2, sa céramique attique à vernis noir et à figures noires, ses lampes grecques, sa céramique commune, ses amphores des types corinthiens A et B, ses amphores d'une demi-douzaine de cités de la Grèce de l'Est, ses amphores massaliètes ou "ionio-massaliètes" (LONG, MIRÓ, VOLPE 1992; LONG, VOLPE 1997). Les cargaisons se défaisaient et se recomposaient dans certains ports au gré de haltes successives: par exemple, pour la caisse trouvée à Pompéi et contenant de la sigillée de La Graufesenque et des lampes d'Italie du Nord (ATKINSON 1914), peut-être à Ostie, ou à Pouzzoles (13).

Voyons plus concrètement certaines de ces cargaisons composites, certains de ces trafics non-linéaires, tels que les révèlent les épaves.

#### 1) *Les cargaisons composites*

Ces cargaisons d'origines géographiques diverses impliquent soit des circuits complexes, en plusieurs tronçons successifs, soit des frets rassemblés préalablement dans un centre de regroupement.

1) Epave d'El Sec à Majorque (deuxième quart du IV<sup>e</sup> siècle). Céramique attique à vernis noir et à figures rouges; amphores grecques de quelque 25 types différents; amphores puniques de trois ou quatre types différents; autres marchandises variées (céramique commune, bronzes, meules ...) (ARRIBAS, TRÍAS, CERDÁ, DE HOZ 1987; *Grecs et Ibères* 1989, pp. 15-146).

2) Epave du Grand Congloué 1 près de Marseille (vers 200 ou un peu après). Plus de 400 amphores gréco-italiques; une trentaine d'amphores grecques (Rhodes, Cnide); 6000 ou 7000 pièces de campanienne A; "plusieurs fragments" de bols à reliefs hellénistiques (BENOIT 1961; LONG 1987a).

3) Epave "Roghi" de Capo Graziano à Filicudi, dite aussi de Filicudi A (vers le milieu de la première moitié du II<sup>e</sup> siècle ou peu après). Amphores Dressel 1A (14) «probablement originaires des alentours du Vésuve» (EMPEREUR,

(13) Sur cette problématique, voir aussi NIETO PRIETO *et al.* 1989, pp. 237-244.

(14) Selon CAVALIER 1985, p. 113; gréco-italiques selon C. Albore Livadie, dans *Ar-*

HESNARD 1987, p. 27), au nombre de plus d'un millier sans doute; au moins 693 exemplaires de campanienne B assez vraisemblablement étrusque; céramique commune (CAVALIER 1987; BOUND 1992, pp. 65-68).

4) Epave de Spargi, en Sardaigne, dans les Bouches de Bonifacio (fin du II<sup>e</sup> siècle). Environ 400 à 450 amphores (Dressel 1A, B et C; amphores à huile (15); amphorettes rhodiennes); campanienne B-oïde (dont des vases à décor "a losanga"); céramique égéenne et/ou orientale (vases à décoration appliquée peut-être pergaméniens, bols à reliefs, "présigillée" ...); vases à paroi fine; vases à vernis rouge interne; *unguentaria* – tandis que des lampes "en B", de la campanienne A, de la céramique à vernis noir et à pâte grise (mais pas nécessairement de la C), des *lagynoi*, de la céramique commune et culinaire, divers objets de bronze et de verre, etc., pourraient avoir fait partie du mobilier de bord, de même du reste que certains des objets précédemment mentionnés (LAMBOGLIA 1971a; LAMBOGLIA 1971b; PALLARÉS SALVADOR 1982; PALLARÉS 1987a).

5) Epave de la baie de Cavalière dans le Var (vers 100). Amphores Dressel 1A et 1C de Campanie, Lamboglia 2 d'Apulie, puniques, de Cos; campanienne A, B et pseudo-C; vases à paroi fine; céramique grise ampuritaine; céramique ibérique; quartiers de porc (CHARLIN, GASSEND, LEQUÉMENT 1978; *Archéologie sous-marine* 1985, pp. 56-57).

6) Epave de Planier 3 près de Marseille (vers 50). Huile et vin dans des amphores («très nombreux fragments») de Brindes, des Lamboglia 2 probablement d'Apulie-Calabre, et surtout des Dressel 1B, probablement campaniennes; des colorants vraisemblablement de Pouzzoles (bleu égyptien, réalgar, litharge) (TCHERNIA 1969b; TCHERNIA 1968-1970).

7) Epave de Plane 1 près de Marseille (vers 50). Amphores Dressel 1B de Campanie; lampes à grènetis à vernis noir, marron ou rouge; arétine à vernis noir (chargée à Pise?); céramique "présigillée" (?) à vernis rouge-orangé ou marron clair; céramique commune (LEQUÉMENT, LIOU 1976; LIOU, POMEY 1985, pp. 556-559).

8) Deuxième épave du gisement de la Chrétienne M, au large de Saint-Raphaël (I<sup>er</sup> siècle): 100 à 150 amphores Dressel "1A-B" et surtout 1C; une quinzaine d'amphores Maña C2b (JONCHERAY A. et J.-P. 1997) (16).

*cheologia subacquea*, 1985, p. 66, fig. 49. En réalité leur lèvre est beaucoup plus haute que large, et leur panse est nettement fuselée.

(15) De type non précisé; description dans PALLARÉS 1987, p. 94. Voir aussi LAMBOGLIA 1971a, p. 210.

(16) Les auteurs notent que «l'association d'amphores Maña C2b et Dressel 1A-B et 1C, ainsi que l'hétérogénéité de l'ensemble, font penser à la cargaison du navire coulé au Miladou, à Port-Cros», et ajoutent: «Il y a là une accumulation d'amphores disparates, rassemblées en Italie en vue d'une expédition importante vers la Narbonnaise, alors en colonisation» (mais on observera que, comparée à tant d'autres, cette cargaison n'est ni particulière-

9) Epave de la Tradelière, près de l'île Sainte-Marguerite à Cannes (vers 20-10). Dix types d'amphores de Méditerranée orientale (Cos, Chios, Rhodes) et occidentale (d'Istrie, du Latium, de Campanie, d'Apulie (?), d'Espagne et de tradition punique); sigillée (nord-italique, ou campanienne?); vases à paroi fine d'Espagne; céramiques et verreries probablement de Méditerranée orientale; vases à engobe rouge interne et autre céramique commune; condiment à base de sauge; dattes, noisettes (FIORI, JONCHERAY 1975; POLLINO 1986).

10) Epave du Grand Ribaud D près d'Hyères (probablement dernière décennie du I<sup>er</sup> siècle av. n. è.). *Dolia* (remplis dans la région de Pompéi?); amphores surtout Dressel 2-4 pompéiennes; autres Dressel 2-4 non pompéiennes probablement italiennes, dont certaines de l'Adriatique; quelques amphores de Cos et de Tarraconaise; céramique pré-arétine et arétine (faisant partie de la cargaison?). Le navire avait été fabriqué (ou les *dolia* y avaient été posés) à Minturnes, qui semble s'être fait une spécialité de la fabrication de ces bateaux-citernes (CORSI-SCIALLANO, LIOU 1985, pp. 169-171; GIANFROTTA 1987; HESNARD *et al.* 1988).

11) Epave de Punta Penna, près de Brindisi (époque d'Auguste). Amphores d'origine indéterminée; gobelets d'Aco; sigillée arétine (17) (PARKER 1974).

12) Epave de Port-Vendres II (vers 40-50 de n. è.). Amphores d'Espagne méridionale (Dressel 20 à huile, Haltern 70 à vin, Pompéi VII à salaisons de poisson, amphores à fond plat Dressel 28 à contenu inconnu); lot de sigillée arétine ou assimilée et de sigillée sud-gauloise de La Graufesenque; céramique à paroi fine; vases de verre; lingots d'étain, de cuivre et de plomb; amandes (COLLS *et al.* 1975; COLLS *et al.* 1977; GIANFROTTA et POMEY 1981, p. 336). D'après les inscriptions peintes sur des amphores, on suppose qu'une dizaine de commerçants s'étaient groupés pour rassembler cette cargaison (18).

13) Epave de la Pointe Lequin 3 à Porquerolles (vers le milieu du I<sup>er</sup> s. de n. è.). Amphores Dressel 2-4 de Tarraconaise; quelques amphores Dressel 7-11 gauloises; des amphores Dressel 7-11 de Bétique et de la sigillée italique comportant notamment des plats quadrangulaires faisaient plutôt partie du matériel de bord (POMEY *et al.* 1987-1988, p. 35; LONG, VOLPE 1997, p. 92).

14) Epave du cap Ognina, près de Syracuse (III<sup>e</sup> siècle de n. è., plutôt première moitié?). Deux différents types d'amphores de la Méditerranée orientale, amphores Almagro 50 d'Ibérie, et surtout amphores du type «africano

ment disparate, ni particulièrement importante).

(17) A-t-elle été trouvée dans l'épave? Rappelons que selon PARKER 1974, «Arretine pottery was found near the main deposit».

(18) R. Lequément (1985, p. 112) fait une supposition analogue à propos de l'épave de Saint-Gervais 3.

piccolo»; fragments de céramique commune en «nombre considérable»; verrerie (du mobilier de bord?) (KAPITÄN 1972; KAPITÄN 1974) (19).

15) Epave de Cabrera III (257 de n. è. ou peu après). La petite partie de l'épave qui a été fouillée renfermait neuf types différents d'amphores, dont six au moins faisaient partie de la cargaison. Les sept types identifiés venaient de Bétique, de Lusitanie, de Byzacène (BOST *et al.* 1992).

Signalons pour terminer un cas singulier et une véritable exception.

16) Le cas singulier est celui de l'épave de Valle Ponti à Comacchio (vers 10 av. n. è.). Il s'agit apparemment du bateau d'un colporteur naviguant sur des eaux intérieures. Mais cette épave est bien dans la lignée de ce qui précède, car elle représente un cas extrême d'échantillonnage diversifié constitué par regroupement de marchandises, un véritable bazar flottant. Son chargement: bois semi-brut; vaisselle (sigillée nord-italique, gobelets d'Aco et de L. Sarius Surus); lampes; amphores d'Istrie, d'Apulie, de l'Egée (Cos, Chios, peut-être Cnide); récipients et objets divers de bois et de bronze; tissus; sacs et autres conteneurs en peau; sandales en cuir; nattes, sparteries; outils; mollusques; 99 lingots de plomb d'Espagne; six petits temples votifs en métal (20)... (BERTI 1986; BERTI 1987; DOMERGUE 1987; BERTI 1992).

17) Relevons enfin une véritable exception, dans la mesure où l'origine géographique de la cargaison y apparaît unitaire: l'épave de Riou 3 à Marseille (autour de 100). Amphores Dressel 1A et 1C, les unes et les autres parfois timbrées de marques toujours rédigées en grec (à une exception possible près), tandis qu'une Dressel 1A portait un bouchon marqué d'un nom grec; campanienne A tardive, uniquement des patères 5/7; outre de la vaisselle de bord (LONG, XIMÉNÈS 1988). La cohérence "napolitaine" semble en ce cas parfaite (21).

A partir de cette bigarrure assez générale des cargaisons, on peut supposer au cas par cas, soit un cabotage (ou tout au moins un itinéraire non linéaire); soit un embarquement dans un port unique où auraient préalable-

(19) Selon G. Kapitän (1974, p. 151), certains de ces éléments pourraient provenir d'une ou plusieurs autres épaves voisines.

(20) En étain selon BERTI 1986; en plomb selon BERTI 1987.

(21) Je comprends moins en revanche l'observation de A. et J.-P. Joncheray (1997, p. 104) qui notent à propos de la troisième épave du gisement de la Chrétienne M à Saint-Raphaël, laquelle transportait des plats à engobe rouge pompéien et du colorant "bleu égyptien" (deux marchandises dont l'origine putéolane est très possible pour la première, presque sûre pour la seconde), mêlés à des pierres ponce et à de la pouzzolane, mais aussi à des amphores Richborough 527: «Cet ensemble homogène et qui évoque un volcanisme proche illustre bien le rôle de dépôt de cette ville [Pouzzoles]». Car l'homogénéité d'une cargaison et le fait qu'elle ait été rassemblée dans un "port-dépôt" sont des notions plutôt antinomiques. Et surtout les amphores Richborough 527 sont en fait liparotes (BORGARD 1994; CAVALIER 1994): si bien que le facteur commun du "volcanisme" s'applique en fait ici à des contrées nettement distinctes.

ment conflué ces marchandises; soit enfin toute autre solution mixte ou intermédiaire. Par exemple, pour l'épave de Cabrera III, les auteurs de la publication refusent l'hypothèse du cabotage, à cause de la disposition de ces amphores diverses dans la cale du bateau et pour ainsi dire de leur imbrication, qui leur semble rendre impensables des ajouts et des retraits successifs (BOST *et al.* 1992, pp. 200-201). Mais le refus de cette hypothèse pose peut-être plus de problèmes qu'il n'en résout, surtout dans le cas de figure, qu'adopte la publication, d'un trajet conduisant le bateau de Gadès vers Ostie. Car un tel trajet supposerait que les amphores de Byzacène (contenant en l'occurrence des olives, du poisson et sans doute de l'huile) seraient arrivées d'abord à Gadès et y auraient été entreposées avant de repartir vers Ostie. Malgré l'affirmation des auteurs, la cargaison n'a-t-elle pas pu être modifiée quelque peu en route, par exemple lors d'un trajet triangulaire de la Byzacène vers Gadès (?) et de là vers Ostie (?), ou de Gadès vers la Byzacène puis vers Ostie?

Tous ces problèmes seraient à reprendre dans une perspective d'ensemble. Au total – et indépendamment bien sûr de la vaisselle de bord – on éprouve souvent l'impression d'un mouvement brownien, de déplacements plutôt erratiques: voir l'épave de Cala Culip IV, coulée entre les deux régions dont provenait l'essentiel de sa cargaison, à savoir la Narbonnaise (sigillée de La Graufesenque et quelques amphores) et la Bétique (amphores Dressel 20 et quelques autres amphores, vases à paroi fine) – mais cette cargaison comprenait aussi quelques amphores africaines et des lampes romaines (NIETO PRIETO *et al.* 1989). En réalité, ces voyages apparemment capricieux s'organisaient ou s'improvisaient sans doute en grande partie en fonction des occasions de vendre et d'acheter. Le problème essentiel qui devait se poser alors était celui de la rentabilité ou des occasions de gain. Ces considérations invitent à la prudence lorsque nous sommes tentés d'attribuer au mobilier de bord ou à la cambuse de l'équipage des lots exigus d'objets ou de marchandises: dans un commerce de ce type, tout ce qui était vendu judicieusement pouvait procurer un bénéfice non négligeable.

On notera par ailleurs qu'assez peu de ces épaves se placent dans la grande période du mode de production esclavagiste, de la production et du commerce véritablement de masse. Et qu'à partir du début de l'Empire, l'organisation commerciale apparaît «moins simple que celle dont témoignent les grandes cargaisons de Dressel 1 provenant toutes de la même région ou celles de Dressel 2-4 de Tarraconaise» (HESNARD *et al.* 1988, p. 156).

## 2) *Les épaves à dolia*

L'apparition des épaves à *dolia* dans ce jeu est une grande nouveauté des dernières années. Les mieux connues sont celles de Ladispoli au Nord de Rome (D'ATRI, GIANFROTTA 1987), du Grand Ribaud D près d'Hyères (HESNARD *et al.* 1988; sur ces deux épaves, voir aussi GIANFROTTA, HESNARD 1987)

et de Diano Marina en Ligurie (PALLARÉS 1987b). Il faut y ajouter celles d'Île Rousse en Corse, de La Garoupe près d'Antibes, du Petit Congloué près de Marseille (CORSI-SCIALLANO, LIOU 1985, pp. 169-170), et maintenant celles du cap Bénat dans le Var (JONCHERAY 1997) et de la Giraglia en Corse (22). D'autres encore sont signalées ou supposées ici ou là (*Archeologia subacquea* 1982, p. 43 (P. Rendini), 45 (M. Cygielman), 64 (M. Ceccanti); *Archeologia subacquea* 1987, p. 59 (A. Boninu), 143-144 (G. Purpura); GIANFROTTA, HESNARD 1987, p. 299; CIAMPOLTRINI, RENDINI 1997, p. 55).

L'épave du Grand Ribaud D (immédiatement avant le changement d'ère) transportait, outre 10 ou 11 *dolia* fixes (quasi sphériques, d'une capacité oscillant entre 400 et 2500 litres), des amphores Dressel 2-4 italiennes, surtout de la région vésuvienne. L'épave de Ladispoli (dans les premières années du I<sup>er</sup> s. de n. è.) transportait des *dolia* cylindriques et sphériques (ces derniers atteignant une capacité de presque 2500 litres), des amphores Dressel 2-4 probablement de Campanie, quelques amphores Haltern 70 de Bétique (de la cambuse de l'équipage?). Son mobilier de bord comportait entre autres de la sigillée arétine. D'une façon générale les *dolia*, qui évidemment contenaient eux-mêmes du vin, étaient le plus souvent associés dans les navires à des amphores vinaires Dressel 2-4, soit de Campanie, soit de Tarraconaise.

Aussi l'emploi de navires à *dolia* a-t-il pu passer pour un phénomène concentré entre le règne d'Auguste et le milieu du I<sup>er</sup> siècle de n. è. Mais maintenant la fouille près du cap Bénat, au large de Bormes sur le littoral varois, d'une petite épave (Bénat 2) emportant trois *dolia* d'une capacité moyenne de plus de 800 litres, associés à des amphores Dressel 1A et 1C et à de la céramique campanienne, ferait remonter cette pratique maritime et commerciale au début du I<sup>er</sup> s. av. n. è., sinon à la fin du II<sup>e</sup> s. (JONCHERAY 1997).

Cette méthode innovante de transport du vin comportait des conséquences en matière de construction des navires, de chargement de la cargaison et de sécurité de la navigation (HESNARD *et al.* 1988, p. 152; CARRE 1993, pp. 26-27; HESNARD 1997). Il est difficile d'évaluer le degré de rationalisation qu'elle implique, puisque par exemple, selon les données ou les calculs disponibles, un *dolium* plein apparaît plus léger ou plus lourd que son équivalent en capacité transporté en amphores (23).

(22) Présentée par Martine Sciallano lors des Journées du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines des 21-22 mars 1998 à Fos-sur-Mer.

(23) Pour Ladispoli, le calcul fait directement par M.-B. Carre (1993, p. 27) laisse apparaître que le poids d'un *dolium* plein oscillait entre 116% et 130% de ce qu'on pourrait appeler son «équivalent-amphores en capacité». Pour le Grand Ribaud D, pour lequel sont indiqués le poids des *dolia* pleins et leur capacité (HESNARD *et al.* 1988, p. 39), nous avons multiplié le nombre d'«équivalents-amphores en capacité» de ces *dolia* par 40 kg, poids théorique d'une amphore pleine (cf. CARRE 1993, p. 27, note 56 – et non pas “vide” comme

Mais les épaves à *dolia* avaient surtout une autre implication capitale, à la fois commerciale et – pour nous – archéologique, en termes d’itinéraires commerciaux et de dépistage de ces itinéraires au moyen des amphores: la rupture de charge. Pour faire parvenir le vin au point de destination (s’il était différent du port de débarquement), il était nécessaire de le transvaser, peut-être parfois dans des tonneaux ou des outres, mais souvent, sans aucun doute, dans des amphores locales de la zone de débarquement: car on ne voit guère d’amphores vides traverser la mer, à l’exception peut-être de l’épave des Roches d’Aurelle, dans l’Est du cap Roux, Var (fin du I<sup>er</sup> siècle de n. è.), qui transportait des amphores “gauloises 2” et “gauloises 5” (faites très probablement à Fréjus), apparemment vides (aucune n’était bouchée) et déjà poissées en vue d’une utilisation ultérieure (BÉRATO *et al.* 1986, pp. 192-193, 198-200, 213; POLLINO 1987; POLLINO *et al.* 1987, pp. 28, 36-37, 49) (24). Même si cette dernière épave est postérieure à la période où – jusqu’à présent – semblent attestés des navires à *dolia*, il est évident que la possibilité, voire la certitude de transvasements importants et fréquents brouille complètement notre vision des commerces en amphores. On a observé que des amphores Dressel 1 et surtout Dressel 2-4 ont été fabriquées dès le début de l’Empire à Lyon, dont les environs ne peuvent guère passer pour avoir été alors une zone viticole importante. N’était-ce pas pour y transvaser du vin qui serait arrivé en *dolia*, comme le suppose Bernard Dangréaux (1992) en faisant observer que le Rhône pouvait certainement être remonté jusqu’à Lyon par des navires à *dolia*, et que cette ville possédait des entrepôts à *dolia* (25)? La petite tasse générale des navires à *dolia* (HESNARD *et al.* 1988, p. 151; CARRE 1993, p. 28) pourrait rendre plausible cette remontée du Rhône. Et dans cette perspective, la découverte d’un très petit navire à *dolia* comme celui du cap Bénat (voir *supra*), avec ses huit mètres de longueur et ses trois *dolia* en tout et pour tout, n’en est que plus intéressante.

Ce mode de transport du vin comportait, à côté de quelques avantages,

indiqué dans HESNARD *et al.*, p. 141). On constate alors que dans ce cas c’est au contraire l’«équivalent-amphores en capacité» qui, en poids, représente entre 118% et 130% du poids des *dolia* pleins.

(24) J’écrivais naguère (MOREL 1989, p. 527), pour souligner que les amphores, en tant que conteneurs, n’étaient pas une marchandise comme les autres: «jamais on n’a vu une cargaison d’amphores vides traverser la Méditerranée pour aller être vendue à des centaines de kilomètres de son point de départ». Je continue à le penser. La vente d’amphores vides n’a probablement de sens qu’à faible distance du lieu de production. En l’occurrence, l’épave des Roches d’Aurelle, dont je n’avais pu tenir compte lorsque j’écrivais ces lignes, n’est qu’à une quinzaine de kilomètres à vol d’oiseau de Fréjus, à un peu plus par la mer. Dans le cas des transvasements depuis des navires à *dolia*, il est vraisemblable que les avantages éventuels de cette formule auraient été annulés s’il avait fallu faire venir de fort loin les amphores destinées à être remplies au point d’arrivée.

(25) Voir aussi DESBAT, MARTIN-KILCHER 1989, pp. 355-356.

des inconvénients: les quantités considérables de vin à charger et à décharger en une seule fois dont il fallait disposer; le danger de déséquilibre du bateau en cas de rupture d'un *dolium* en mer; la nécessité d'infrastructures spéciales de stockage et de transvasement à l'arrivée; le problème des frets de retour, qu'il fallait placer soit dans les *dolia* (et on ne pouvait évidemment pas y mettre n'importe quoi), soit dans le peu d'espace laissé libre par les *dolia* dans les bateaux. Du reste, les navires à *dolia* semblent n'avoir guère été qu'un feu de paille (avec, toutefois, les atténuations chronologiques possibles dont j'ai fait état). On pourrait affirmer, tous comptes faits, qu'il y eut dans cette modification de la façon de franchir les mers quelque chose d'assez augustéen, comparable à la manière dont les ateliers arétins de sigillée remplacèrent les traversées de cargaisons vers la Gaule et le *limes* par la fondation de succursales en Gaule et particulièrement à Lyon – un phénomène qui n'est pas sans rappeler, *mutatis mutandis*, la possible création d'ateliers d'amphores à Lyon pour emballer peut-être du vin qui y serait parvenu en *dolia*.

### *Terra marique*

La mer Méditerranée est à la fois un facteur d'unité et le lieu de la diversité. Dans cette mer qui évidemment comportait ses dangers, les Anciens circulaient néanmoins de façon presque indifférenciée, et pouvaient joindre sans difficultés vraiment très particulières n'importe quel rivage à n'importe quel autre. A cet égard, elle séparait moins que les montagnes (dont on dit pourtant souvent qu'elles unissent les peuples de leurs versants opposés plus qu'elles ne les divisent), surtout si l'on tient compte des techniques antiques, et des coûts respectifs des transports terrestres et maritimes. En règle générale, les produits (surtout lorsqu'ils n'avaient pas une valeur exceptionnelle) passaient plus difficilement les Alpes, ou même les Apennins, qu'ils ne franchissaient la Méditerranée. Et telle céramique de fabrication côtière, qui était faiblement diffusée dans l'arrière-pays de son lieu d'origine, l'était largement outre-mer.

La Méditerranée est aussi l'ensemble des pays qui bordent cette mer. Même si son nom actuel n'apparut que dans l'Antiquité tardive, même si *mediterraneus* signifia "en plein continent" (*in media terra*) bien avant de signifier "au milieu des terres" (*in medio terrarum*) (26), les Anciens ont dû la considérer précocement comme le facteur commun de situations fort diverses. Dans cette ensemble culturellement et économiquement bigarré, certains peuples privilégiaient l'action maritime (les Grecs, les Phénico-Puniques), d'autres plutôt l'action terrestre (les Ibères ou les Celtes par exemple, et dans

(26) *S. v.*, dans *Thesaurus linguae Latinae*.

une certaine mesure les Etrusques, en tout cas après le VI<sup>e</sup> s. av. n. è.), les Romains occupant à cet égard une position intermédiaire. Quand nous considérons les commerces méditerranéens antiques, il faut tenir présentes à l'esprit ces deux entités à la fois, la terre et la mer. Ni les sites terrestres, ni les épaves ne donnent une vue complète de la situation.

Par exemple une opinion assez courante veut que la céramique à vernis noir ait été transportée essentiellement par mer, au moins sur une partie de son trajet. De fait la céramique attique à vernis noir, produite à Athènes, pratiquement sur la mer, et la campanienne A, produite à Naples, et presque sur le port antique de cette ville, eurent dès leur point de départ une diffusion presque exclusivement maritime (que symbolisent respectivement l'épave d'El Sec et l'épave du Grand Congloué 1).

Mais cette opinion doit être nuancée, notamment en fonction de la localisation des ateliers. Ainsi Calès, situé légèrement à l'intérieur des terres, produisit une campanienne B-oïde à diffusion encore très maritime, par exemple vers la Gaule, mais aussi à diffusion terrestre importante, en Italie interne. Encore n'est-ce donner là qu'une idée assez schématique de la situation. En effet, il y a en Gaule une B-oïde que les analyses de Maurice Picon (1988, pp. 257-259) montrent produite à Calès ou dans ses environs, mais qui, à une ou deux exceptions près, n'est pas décorée des timbres en "losange" typiques de Calès, alors que les losanges sont assez nombreux en Espagne, de la Catalogne à l'Andalousie. C'est sans doute dans le contexte de ce dernier trafic que se situent l'épave de Spargi, avec ses bols en B-oïde à décor de losanges; et l'épave de San Ferreol près de Carthagène (vers le milieu du I<sup>er</sup> siècle?), chargée d'amphores Dressel 1B et d'autres amphores (Dressel 2-4, rhodiennes récentes, Beltrán III, Lamboglia 2), de B-oïde parfois décorée de losanges, de lampes à grènetis, auxquelles s'ajoutent un produit colorant (*caeruleum*?) et des vases en verre *millefiori*, qui peuvent faire soupçonner un rôle de Pouzzoles (MAS 1985). Il y a donc là un problème ardu, mais au fond assez classique, de courants commerciaux différenciés à partir d'ateliers divers localisés à proximité les uns des autres, sinon même sur un site unique, Calès en l'occurrence. A propos de cette dernière ville, il faut compléter le tableau par la diffusion de la céramique de Calès à reliefs, matérialisée par une épave repérée sur la côte orientale de la Sardaigne (27). Mentionnons aussi une épave de Denia, en Espagne, avec une pseudo-B curieuse, décorée de quatre cercles incisés, un au centre, trois autour, disposition que je ne connais pas à ce jour sur la campanienne issue des fouilles terrestres (28).

(27) Information communiquée par Clementina Panella, que je remercie vivement.

(28) Je dois la connaissance de cette épave à l'amitié de Josep A. Gisbert.

Envisageons maintenant des exceptions encore plus notables au “tout maritime”, qui tiennent en grande partie, mais peut-être pas exclusivement, au point de départ, au site de production. Il s’agit des modes de diffusion étrusques et post-étrusques.

Aux IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> siècles, les céramiques à vernis noir de l’Etrurie septentrionale plus ou moins interne (Arezzo, Volterra) furent amplement diffusées, évidemment par voie de terre, vers l’Emilie et vers l’Italie septentrionale (MOREL 1987, pp. 112-113). Je verrais dans ce type de commerce un trait typiquement étrusque, comparable avec une capacité étrusque de colonisation terrestre, en Italie, bien différente de celle des Grecs. Cela ne veut nullement dire que les Etrusques étaient incapables de commerce maritime – voir l’exportation vers la Gaule méridionale du bucchero, de l’étrusco-corinthien et surtout des amphores étrusques; et (avec des degrés divers de fiabilité car c’étaient généralement des navires à cargaison “internationale”) les épaves archaïques du Giglio (BOUND, VALLANTINE 1983), d’Antibes (BOULOUMIÉ 1982), de Bon Porté et de la Pointe du Dattier (LIOU 1974). Mais cela veut dire que les Etrusques étaient capables de pratiquer deux types de commerce en même temps, utilisant par exemple à la fois la route maritime vers la Gaule du Sud et la route des Alpes vers la Celtique interne.

Mais l’aspect terrestre de ce commerce tendit progressivement à prendre le dessus, comme le montre la diffusion des céramiques des IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> siècles. Et plus tard, à partir de la même zone, l’arétine à vernis noir fut manifestement diffusée par voie de terre vers l’Italie du Nord et vers le Magdalensberg en Carinthie (voir en dernier lieu SCHINDLER 1986). En réalité sa diffusion fut à la fois terrestre (vers l’Est, le Nord, le Sud) et maritime (vers l’Ouest: voir l’épave de Plane 1). Mais le volet maritime de ce commerce manquait d’ampleur: il n’y a probablement dans toute l’Espagne guère plus d’arétine à vernis noir, et il y en a peut-être moins, que sur le seul site du Magdalensberg.

Ainsi, la situation géographique d’un atelier par rapport à la Méditerranée peut pratiquement servir à mesurer la plus ou moins grande “méditerranéité” de sa diffusion. On rappellera aussi à cet égard la localisation des grands ateliers d’amphores liés aux principales exportations de denrées, pour lesquelles la voie maritime s’imposait impérativement, sauf exception. Ils étaient situés à une écrasante majorité soit à proximité immédiate du littoral maritime: ateliers de gréco-italiques, de Dressel 1, d’amphores de Brindes ou en général d’Apulie – ces dernières servant probablement à emballer entre autres, pour l’exportation, du vin ou de l’huile transportés (dans des outres?) depuis l’arrière-pays, à l’initiative de ces *mercatores* de la fin de la République *qui e Brundisino aut Apulia asellis dossuariis comportant ad mare oleum aut vinum ...* (Varron, R. R. II, 6, 5); soit sur des fleuves constituant des prolongements naturels de la voie maritime. Un cas exemplaire est ici celui

du Guadalquivir et de son affluent le Genil (PONSICH 1983), le long desquels, dans leur partie navigable, proliférèrent les fabriques d'amphores Dressel 20, dont on note en revanche la "totale absence" en amont d'Astigi et de Cordoue, c'est-à-dire sur les parties non facilement navigables de ces fleuves. L'huile qui provenait des régions de la Bétique non desservies par ces voies d'eau, apportée dans des outres, était transvasée en amphores dans des centres fluviaux de collecte – en un processus en quelque sorte inverse mais analogue au transvasement dans des amphores, à Lyon ou ailleurs, des vins apportés par des navires à *dolia* (29).

Considérons maintenant de plus près un atelier très évidemment méditerranéen comme celui de la campanienne A. Ici encore, il faut nuancer.

On ne trouve pas de campanienne A à l'intérieur de l'Italie, à l'exception de quelques sites de la Campanie ou de son immédiat arrière-pays samnite (MOREL 1991, p. 190). Mais il y en a, parfois en quantités non négligeables, à l'intérieur de la Gaule et de l'Espagne, souvent fort loin du littoral (pour la Gaule centrale, dès la fin du III<sup>e</sup> siècle au moins, voir MOREL 1990b, pp. 288-291). Il a donc fallu que la A fût transportée outre-Méditerranée pour qu'elle devînt, dans cette région lointaine, susceptible d'être transportée par terre, avec les frais que cela impliquait. A son point d'arrivée par mer, sur la côte d'en face (Gaule, Espagne, mais aussi Afrique), la campanienne A était encore une vaisselle courante et bon marché. Elle était de ces produits de série dont G. Vallet et Fr. Villard écrivent (1963, p. 214): «le produit de série est celui qui réussit à s'imposer par son prix». Elle était de ces marchandises dont A. Carandini affirme (1989, p. 506): «non conta tanto, dal punto di vista economico, guadagnare tanto su poche cose, quanto guadagnare molto o anche poco su molte». Mais à ce stade du processus, cette céramique prenait une valeur nouvelle pour les gens d'un autre arrière-pays (celui du point d'arrivée, non celui du point de départ). Et cette valeur nouvelle explique qu'elle ait pu être, et parfois précocement, transportée au loin dans ces nouveaux arrière-pays: par exemple à Azaila, en Aragon; ou en Gaule interne (Toulouse), voire centrale (Tournus sur la Saône, Feurs et Roanne sur la haute Loire, environs de Clermont-Ferrand...). A Roanne, où l'on a trouvé une quantité «énorme» de Dressel 1 (TCHERNIA 1986, p. 82), on a trouvé aussi une quantité notable de campanienne A (MOREL 1997). A Feurs, la B-oidé prit dans le courant de la première moitié du I<sup>er</sup> siècle le relais de la campanienne A, qui depuis le milieu du II<sup>e</sup> siècle y était seule représentée (MOREL 1988).

Du point de vue de l'importation des campaniennes "universelles" à diffusion méditerranéenne, la Gaule interne ressemblait plus au Portugal ou au

(29) M. Ponsich (1983, p. 108) avance aussi, comme solution alternative et secondaire, l'hypothèse d'un transport d'olives jusqu'aux ports fluviaux où elles auraient été pressées pour donner de l'huile.

Maroc côtiers qu'à l'Italie du Nord, à la Suisse ou au Magdalensberg (la charnière entre la Suisse et la Gaule, de ce point de vue, se situait vers Genève). Elle ressemblait même plus à la Ligurie qu'au Piémont: car contrairement à la Ligurie limitrophe, le Piémont était une région intéressée, pour la céramique à vernis noir, par un commerce exclusivement terrestre (MOREL 1998).

Cette valeur nouvelle que prenait une céramique dans le cadre de ce commerce «par mer puis par terre», nous pouvons la mesurer par des indices tenus mais significatifs, outre sa présence même: l'usure très prononcée de nombreux vases; des réparations acrobatiques; la fréquence des graffiti de propriété; le réemploi des vases cassés comme bouchons, jetons, fusäoles, etc.; des contextes funéraires, ou autres, relativement riches. Ces phénomènes, qui apparaissent à Entremont derrière Marseille ou à Auterive près de Toulouse, à Azaila en Espagne interne ou à Tournus dans la vallée de la Saône, sont autant de «faits d'arrière-pays».

On peut donc dire que le passage par la Méditerranée transfigurait une céramique. Cette marchandise vulgaire, habituelle, qu'était à Carthage la campanienne A (elle n'y était ni usée à fond, ni réparée lorsqu'elle avait été cassée, ni couverte de graffiti, ni souvent réemployée, ni réservée aux tombes riches) devenait en revanche, après ce baptême de mer et d'éloignement, pour de nouvelles populations de l'intérieur (et même de l'intérieur immédiat, comme Entremont, à une trentaine de kilomètres du port de Marseille à vol d'oiseau), un bien, voire un gage d'exotisme, sinon certes somptueux, du moins appréciés, surtout si de surcroît il manquait une fabrication sur place de céramique à vernis noir.

Ainsi s'explique que la céramique attique du milieu du IV<sup>e</sup> siècle soit arrivée en plus grandes quantités peut-être à La Bastida de Mogente et à El Cigarralejo en Ibérie qu'à Delphes ou à Argos; et que la campanienne A soit parvenue plus couramment non seulement à Carthage, Hippone ou Marseille, mais aussi à Toulouse ou à Aulnat (en Gaule centrale), qu'à Capoue ou Teano, et ait été plus appréciée à Roanne ou à Feurs qu'à Délos. Et que la même campanienne A, la céramique qui sut le mieux exploiter ce genre d'opportunité maritime, ce baptême fructueux de la mer, cette sorte d'*emporía* hellénistico-républicaine, soit aussi la céramique qu'on trouve le plus abondamment dans des épaves.

### *Frets de complément et rationalisation des cargaisons*

Ce qui a été dit précédemment pose inévitablement la question du coût du transport. Il s'agissait d'un élément essentiel si l'on voulait imposer au-delà des mers une céramique vulgaire et bon marché, qui n'aurait pas supporté un renchérissement excessif dû au transport. Selon Tenney Frank (1927,

p. 112), «ancient transportation was too costly to make commerce in cheap wares profitable»; et selon Mikhaïl Rostovtzeff (1957, p. 177), «even in cities situated near the sea an article produced on the spot was much cheaper than one imported from a distant place». Mais beaucoup de céramiques à vernis noir (et autres) infligent un net démenti à ces affirmations qui reflètent un état de la question complètement dépassé. On peut dire au contraire que pour les céramiques dont nous parlons le transport était si bon marché qu'il rendait profitable leur exportation, même lointaine; et qu'il ne les empêchait pas d'être concurrentielles avec des céramiques locales, même à grande distance de leur lieu de production.

Ce transport bon marché ne pouvait évidemment pas être un transport terrestre (BOUZEK 1994). Et quant au transport par mer des céramiques, une opinion répandue veut qu'il fût bon marché parce qu'elles formaient un fret de complément, transporté en sus des cargaisons d'amphores. Deux problèmes ici, ou plutôt deux types de solutions.

1) *La rationalisation du chargement*. On recherchait volontiers (quoique non exclusivement) des formes peu fragiles, et des formes empilables: pas forcément des formes ouvertes, mais parfois des formes fermées, rationalisées elles aussi. Ainsi les gobelets à paroi fine de l'épave de la Tradelière, dont la taille variait (de 6 cm à plus de 20 cm de hauteur, le diamètre variant aussi en proportion), si bien qu'ils pouvaient s'emboîter les uns dans les autres à la façon de poupées gigognes (FIORI, JONCHERAY 1975, pp. 62 et 64; POLLINO 1986, pp. 181-183), comme avaient été emboîtés en un autre temps (mais sans différence de taille) les *skyphoi* de l'épave de Dattilo à Panarea (BOUND 1992, pp. 104-105).

2) *Un véritable fret de complément*, c'est-à-dire notamment de la vaisselle amoncelée dans les interstices des amphores. Examinons de ce point de vue les exemples qu'offrent certaines épaves.

Notons tout d'abord qu'on ne saurait voir dans tout lot de vaisselle transporté par mer un fret de complément (30). Ainsi l'énumération par A. Tchernia (1986, p. 52) de huit épaves où la campanienne A serait une «cargaison complémentaire sur des navires chargés de vin» prête à discussion, car elle comporte:

- L'épave de Riou 1 (début du II<sup>e</sup> siècle), qui semble n'avoir eu qu'un chargement de campanienne (BENOIT 1956, p. 29; LEQUÉMENT, LIOU 1975, p. 81).
- L'épave de la Isla Pedrosa à l'Estartit (vers 150/140 pour la campanienne), qui contenait, outre 622 «pièces ou fragments» de campanienne récupérés

(30) N. Lamboglia voyait déjà des frets de complément, par rapport à une cargaison principale supposée d'amphores, dans la vaisselle à vernis noir des épaves du Grand Congloué, de Punta Scaletta à Giannutri, de la Isla Pedrosa à L'Estartit et de Spargi (LAMBOGLIA 1961a, p. 150): ce qui paraît partiellement contestable.

selon Josep Barberá (1975) (31), seulement «de rares fragments d'amphores» (BARBERÁ 1959, p. 173) ne faisant apparemment pas partie de la cargaison (PASCUAL GUASCH 1975, pp. 87 et 91; voir aussi PASCUAL GUASCH 1968, p. 211), ainsi qu'une centaine de moulins avec leurs deux meules chacun (PONCE, GARRIDO 1975). Au demeurant cette épave – ou ce gisement sous-marin? – pose de sérieux problèmes quant à son unicité et, ceci expliquant sans doute cela, à sa datation (FOERSTER LAURES 1975; MOREL 1981, p. 63; TCHERNIA 1990, pp. 292-293).

– L'épave de Punta Scaletta à Giannutri (vers 140-130). On y aurait repéré, selon Nino Lamboglia (1964, p. 236), une couche de campanienne A d'environ 50 centimètres d'épaisseur sur 189 mètres carrés (32), accompagnée de «pochissime anfore Dressel 1A» (33) et de meules. Marco Firmati (1992), de son côté, mentionne «au moins 672 exemplaires» de campanienne A – ce qui est bien différent comme quantité, mais implique encore un chargement de vaisselle –, avec *une* amphore de transition entre les gréco-italiques et les Dressel 1A, des éléments de deux amphores «à huile» apparemment du type de Brindisi, deux moulins circulaires comprenant chacun leurs deux meules, outre de la vaisselle de bord. Par conséquent, en définitive, cette épave semble n'avoir pas comporté de chargement d'amphores (FIRMATI 1992, p. 14).

Le lien amphores-vaisselle, assez communément affirmé, mérite donc en réalité d'être vérifié point par point (34). En revanche ce lien est avéré pour bien d'autres épaves, notamment:

– L'épave de la Secca di Capistello à Lipari (toutes premières décennies du III<sup>e</sup> siècle), où l'on a recueilli plus de 100 amphores gréco-italiques et 280

(31) Chiffre évidemment plus exact que celui des 43 vases ou fragments de vases, y compris deux fragments de grise ampuritaine, signalés antérieurement par M. Oliva Prat (1960).

(32) Soit presque 100 mètres cubes, chiffre qui paraît énorme, d'autant plus que N. Lamboglia (1964, p. 241) mentionne aussi «de nombreuses piles» de cette céramique (parfois avec leur paille d'emballage), ce qui implique une forte densité de cette vaisselle, même si nous ne sommes pas forcés de penser que cette densité était partout aussi considérable. Le même auteur (*ibid.*, p. 233) signale une couche de céramique campanienne de 30 cm d'épaisseur connue dès avant la fouille.

(33) N. Lamboglia (1964, p. 250) est assez évasif sur le nombre de ces amphores. Quant à l'explication du fait que le matériel récupéré dans ce navire ne comprenait pas d'amphores (*sic*) par le fait que celles-ci auraient roulé à une plus grande profondeur que la vaisselle (*Id.*, *ibid.*, p. 241), elle ne paraît guère convaincante. Une première notice sur la découverte de l'épave de Giannutri faisait état d'un navire chargé exclusivement de céramique campanienne» (HACKENS 1961, p. 499, note 77). Mais les commentaires sur ce point sont extrêmement contradictoires. Par exemple, selon P.A. Gianfrotta et P. Pomey (1980, p. 337), «il carico era composto essenzialmente da anfore vinarie di forma Dressel 1A e da altre di forma più panciuta, probabilmente contenenti olio, accompagnate da vasellame in ceramica a vernice nera ...».

(34) On peut aussi supposer que d'autres épaves de campanienne sans amphores n'ont pas été repérées, faute justement d'être signalées par un tumulus d'amphores.

vases (outre de nombreux tessons) à vernis noir (BLANCK 1978; FREY, KEITH, HENTSCHEL 1979, pp. 15-18).

– L'épave du Grand Congloué 1 (vers 200 ou un peu après). Plus de 400 amphores gréco-italiques y étaient accompagnées par 6000 à 7000 vases en campanienne A – rappelons que nous connaissons les chiffres des seuls objets issus des fouilles officielles (BENOIT 1961; LONG 1987a). Ce lot, sans doute le plus important de vases intacts dont nous puissions disposer pour la campanienne A, céramique notoirement peu “artisanale”, aurait pu représenter une occasion, jusqu'à présent restée inexploitée, d'enquêter sur la standardisation des formes, des dimensions, des détails, des décors; sur les rapports entre les formes et les décors; sur les “mains” d'artisans, à étudier au besoin à partir des empreintes digitales (voir GROTTORELLI, PROIETTI, VITALI 1990); sur les indices éventuels d'une production issue de plusieurs ateliers; sur le caractère plus ou moins automatique ou dirigé du travail des potiers (35).

– L'épave “Roghi” de Capo Graziano à Filicudi, dite aussi de Filicudi A (vers le deuxième quart du II<sup>e</sup> siècle (36)), avec ses centaines d'amphores (37) de transition du gréco-italique vers les Dressel 1, accompagnées d'une abondante campanienne B ancienne probablement étrusque (CAVALIER 1985).

– L'épave de Pegli près de Gênes (vers le troisième quart du II<sup>e</sup> siècle (38)), avec une cargaison d'amphores Dressel 1A et “Dressel 2-3” à laquelle s'ajoutaient des piles d'assiettes en campanienne A suggérant un possible emballage à bord dans des caisses ou des paniers (LAMBOGLIA 1952b).

– L'épave républicaine de la Colonia de Sant Jordi à Ses Salines (Majorque), dite aussi de Na Guardis A (dernier quart du II<sup>e</sup> siècle), avec ses nombreuses amphores Dressel 1A et 1C, Lamboglia 2, de Cos, Maña C2, et sa campanienne B, ses bols à reliefs italiques, ses gobelets à paroi fine, ses vases à bandes ou communs, ses plats à vernis intérieur rouge-pompéien, et d'autres céramiques encore (*unguentaria*, *lagynoi*, mortiers ...) (CERDÁ JUAN 1980).

– L'épave du Grand Congloué 2 (vers le commencement du I<sup>er</sup> siècle): 1500

(35) Voir quelques indications en ce sens, mais qui restent très ténues, dans FIRMATI 1992, à propos de l'épave de Punta Scaletta à Giannutri; voir aussi, à propos de la sigillée de La Graufesenque de l'épave de Cala Culip IV, NIETO 1986; NIETO PRIETO *et al.* 1989, pp. 197-206.

(36) Discussion de la date dans TCHERNIA 1990, pp. 293-294. Les trouvailles de Carthage-Byrsa rendent indubitable l'apparition de la campanienne B au plus tard dans le deuxième quart du II<sup>e</sup> siècle, avant la destruction de Carthage punique (MOREL 1990a, pp. 96-97).

(37) M. Cavalier (1985, p. 113) estime leur nombre à nettement plus de mille.

(38) Cette date suggérée par N. Lamboglia (1952b, pp. 220-221) est assez plausible (encore qu'on puisse lui préférer une date légèrement plus basse) au vu des amphores et des assiettes F 1441h 1 en campanienne A “ornées” d'un petit sillon incisé central entouré de deux autres sillons, d'un type qui se trouve à Carthage avant 149 av. J.-C. Mais en ce cas il faut supposer que les amphores à anses bifides sont des amphores de Cos, et non des “Dressel 2-3”.

à 1700 amphores Dressel 1A (39), avec un peu de campanienne du groupe B (40) (BENOIT 1961; LONG 1987a). Au total, pour les deux épaves du Grand Congloué, qu'il considérait comme une seule épave, Fernand Benoit (1961, p. 163) évalue à 108 tonnes le poids des amphores avec leur contenu, contre environ une tonne et demie pour celui de la vaisselle.

– L'épave du Grand Ribaud E (première moitié du I<sup>er</sup> siècle), avec ses amphores Dressel 1B et sa campanienne B ou B-oïde peut-être emballée dans des caisses (POMEY *et al.* 1992, p. 33).

– L'épave d'Albenga (vers le deuxième quart du I<sup>er</sup> siècle (41)), avec sa campanienne entassée par piles entre des amphores Dressel 1B (près de 10000?) (LAMBOGLIA 1952a; LAMBOGLIA 1961b; LAMBOGLIA 1971c).

– L'épave de la Madrague de Giens (entre 75 et 30 environ, plutôt vers 60-50), avec une cargaison de vin italien de la région de Fondi, accompagnée de lots importants de vaisselle à vernis noir (à pâte grise et surtout du cercle de la B), de céramique commune et de quelques lampes (TCHERNIA, POMEY, HERNARD *et al.* 1978).

– L'épave de la baie du Grand Avis à l'île du Levant (I<sup>er</sup> siècle), avec ses amphores Dressel 1B et sa campanienne B (TCHERNIA 1969a, p. 474; LEQUÉMENT, LIOU 1975, p. 81).

– L'épave de La Luque B, dans l'archipel du Frioul à Marseille (IV<sup>e</sup> s. de n. è.), avec sa cargaison de saumure de poisson de Byzacène, accompagnée de quelques centaines de lampes à huile assez frustes (LIOU 1973, pp. 579-585; *Docks* 1987, p. 81). On peut d'ailleurs se demander, devant un complément de cargaison aussi modeste, dans quelle mesure il ne constituait pas le petit bénéfice personnel d'un ou plusieurs membres de l'équipage (42).

En somme le couple céramique campanienne/amphores gréco-italiques ou Dressel 1 s'insère indubitablement dans une série de couples analogues de plus en plus évidents ou supposables, même lorsqu'ils ne sont pas encore attestés par l'archéologie sous-marine: bucchero/amphores étrusques; céramique ionienne/amphores de la famille ionienne; céramique corinthienne/amphores corinthiennes (encore que l'origine de ces dernières soit compliquée, notamment, par l'hypothèse corcyrène); sigillée claire/blé, huile ou

(39) Estimation de F. Benoit (1961, p. 42), pour un millier d'amphores effectivement recueillies en fouille. L. Long (1987, p. 11) fait de son côté état d'«environ 1200 à 1500 amphores Dressel 1A» recueillies.

(40) Il n'est pas sûr en l'occurrence que cette vaisselle fit partie de la cargaison: on n'en a recueilli qu'une quinzaine de pièces, accompagnées de rares autres vases et lampes (BENOIT 1961, pp. 92-113; LONG 1987a, pp. 11-14; LONG 1987b).

(41) Sur cette date, voir TCHERNIA 1990, p. 297.

(42) Voir une hypothèse analogue, pour l'épave de la baie de Cavalière, dans CHARLIN, GASSEND, LEQUÉMENT 1978, p. 91. On pense aussi au "private trade" pratiqué au XVIII<sup>e</sup> siècle par des matelots de l'East-India Company (L'HOUE, RICHEL, BOUSQUET 1991, p. 182).

poisson d'Afrique ... Mais il arrivait souvent que les amphores fussent seules, et il arrivait inversement parfois que la campanienne (sinon d'autres céramiques) fût seule. Et si l'idée prévaut que l'exportation de la campanienne A (mais on pourrait dire la même chose de la B, ou de la B-oïde) ne peut s'expliquer structurellement que dans la mesure où cette exportation a parasité un autre commerce (c'est-à-dire surtout le négoce du vin vers l'Occident), on doit néanmoins éprouver à ce sujet, et j'éprouve personnellement, une certaine réticence. Il se peut en effet que cette affirmation ne soit réellement exacte (et encore ...) qu'à partir de l'apparition de l'amphore Dressel 1, cet instrument privilégié d'exportation. Mais auparavant?

A Carthage, on relève une quantité prodigieuse de campanienne A en face d'un nombre assez modeste d'amphores gréco-italiques, qui ne semble pas à la hauteur de ce flux de vaisselle italienne. Et quel fret principal d'amphores pouvait correspondre à l'énorme exportation de céramique attique à vernis noir du IV<sup>e</sup> siècle vers l'Afrique, l'Espagne, la Sicile? Apparemment aucun.

### *Commerce punique, commerce mixte, intermédiaires du commerce*

L'identification de nouvelles céramiques et une meilleure connaissance des amphores ont récemment renforcé, à nos yeux, la présence dans une Méditerranée déjà encombrée d'un partenaire artisanal et commercial parfois négligé pour la période que nous considérons ici: le monde punique et punicisant, depuis la Tripolitaine jusqu'au Languedoc oriental en passant par Carthage, l'ensemble du Maghreb, la Sicile occidentale, la Sardaigne, les Baléares, l'Ibérie – et cela même si, sur tel ou tel point, une révision plus récente encore a restitué au monde "classique" ce que l'on avait été un moment tenté d'attribuer au monde punique. C'est le cas d'un groupe de céramiques à vernis noir (le groupe "Byrsa 661"), naguère considéré comme punique, maintenant attribué à Calès, ce qui infléchit à nouveau, dans notre façon de voir, les trafics maritimes correspondants (ESCRIVÁ TORRES, MARÍN-JORDA, RIERA I LACOMBA 1992).

On peut dire cependant d'une façon générale que le commerce punique et punicisant (ou supposé tel) hors des zones puniques apparaît de plus en plus visible, et que se posent corollairement une série de problèmes qui ne pourront être résolus sans un affinement des typologies. Par exemple, qu'est-ce qui est respectivement punique ou ibérique? Cette distinction est cruciale à propos de certaines découvertes récentes d'amphores en Gaule du Sud, comme à Arles (SOURISSEAU 1990).

Les épaves contribuent bien entendu à nous alerter et à nous renseigner sur ces problèmes. Mentionnons-en quelques-unes à ce propos, particulièrement significatives, parmi celles, nombreuses, qui comportent une certaine quantité de matériel punique:

- Epave d’El Sec à Majorque (deuxième quart du IV<sup>e</sup> siècle). Ce navire transportait, parmi une cargaison très majoritairement grecque, une petite quantité de marchandises puniques (quelques amphores, quelques vases en céramique commune). Il est en outre partiellement connoté comme punique, à un degré qu’il est difficile d’apprécier (équipage punique? firme commerciale mixte gréco-punique?), par les graffiti puniques de certains des vases attiques qu’il contenait (ARRIBAS, TRÍAS, CERDÁ, DE HOZ 1987; DE HOZ 1989).
- Epave de la Secca di Capistello à Lipari (premier quart du III<sup>e</sup> siècle). Amphores gréco-italiques (de Sicile?), généralement timbrées en grec (plus de 100 repérées, dont 52 recueillies); au moins une amphore punique; céramique à vernis noir (environ 300 vases recueillis) de provenance encore indéterminée (de la pseudo-attique et peut-être des productions puniques) (CASSON 1968; BLANCK 1978; FREY, KEITH, HENTSCHEL 1979, pp. 15-18; CAVALIER *et al.* 1985; BOUND 1992, pp. 59-61).
- Epave de Binisafüller, Minorque (probablement première moitié du III<sup>e</sup> siècle). Amphores ibéro-puniques (des centaines) et punico-ébusitaines («un reste de marchandises non commercialisées en terres catalanes lors du voyage aller?»); deux pièces à vernis noir punico-ébusitaines et une pièce pseudo-attique (?) faisant plutôt partie de la vaisselle de bord (CERDÁ, JUAN 1979; GUERRERO, MIRÓ, RAMÓN 1991).
- Epave de Cabrera (un îlot au Sud de Majorque) 2 ou B (fin du III<sup>e</sup> siècle). Amphores puniques et gréco-italiques; céramique à vernis noir en partie au moins punique; céramique commune (VENY, CERDÁ 1972, pp. 318-322; CERDÁ 1978).

Joan Ramon compte entre 400 env. et 50 env. quatorze épaves contenant en quantité variable des amphores puniques (ou plus exactement de type phénico-punique), dont la majorité coulées hors des Baléares (RAMON TORRES 1995, pp. 263-264). Curieusement, une seule a été trouvée sur le littoral méditerranéen de l’Espagne continentale, aucune sur les côtes africaines.

L’affirmation du Pseudo-Scylax (112) relative aux commerçants “phéniciens” qui diffusaient de la céramique attique (*keramon attikon*) jusqu’à Cerné, sur la côte atlantique de l’Afrique, est illustrée (mais à ce jour pour la Méditerranée uniquement) par une série de graffiti commerciaux “mixtes” (MOREL 1990a, pp. 81-82). Ils sont gravés sur le fond externe de quelques vases attiques à vernis noir du IV<sup>e</sup> siècle, souvent des bols, trouvés à Carthage, en Ibérie, dans l’épave d’El Sec à Majorque. Ils comportent, à côté de signes grecs, des signes puniques, et se rapportent vraisemblablement à un commerce pratiqué conjointement par des firmes commerciales grecques et puniques, voire simplement par des firmes où se côtoyaient Grecs et Puniques (43), peut-être avec rupture de charge et relais à Carthage. Il se trouve

(43) On a même pu parler, à propos du commerce en Sicile orientale et aux alentours

précisément que les cinq formes de céramique attique les mieux représentées dans l'épave d'El Sec dans le deuxième quart du IV<sup>e</sup> siècle (CERDÁ 1989, p. 72) sont aussi celles qui constituaient à la même époque l'essentiel de la céramique attique à vernis noir des sites du Levant espagnol: cette épave reflète donc vraisemblablement un trafic de vases attiques à destination des Ibères du Sud-Est, trafic qui dans cet extrême Occident méditerranéen devait alors se trouver en grande partie entre des mains carthagoises.

Il est probable que nous devons imaginer aussi de la sorte le rôle de certains intermédiaires, marseillais ou carthagois par exemple, dans le commerce des produits de l'atelier des petites estampilles, de la campanienne A, etc., entre Rome ou Naples d'une part, et d'autre part la Gaule, Carthage ou d'autres régions d'Occident.

Mais les agents d'un tel commerce furent aussi (surtout?) les *negotiatores* romains. Leur présence est par exemple bien attestée par des textes ou des inscriptions dans les zones où la campanienne A a été diffusée avec une particulière abondance (Numidie, Sicile occidentale, Gaule ...).

Le mode de production esclavagiste n'impliquait pas seulement la fabrication en masse, avec l'exportation à bon marché qu'elle autorisait, mais aussi la disponibilité en personnel servile ou affranchi capable de faire fonctionner et fructifier le système à travers la Méditerranée. Une formule d'Aldo Schiavone (1977, p. 44), «sistema mercantile a base schiavistica», me semble caractériser assez exactement ce type de négoce.

Ce n'est pas un hasard si le pic quantitatif des trouvailles d'épaves en Méditerranée occidentale correspond à la grande époque du mode de production esclavagiste. Sur le littoral de la Gaule, près de la moitié (sinon plus) du total des épaves repérées pour la période de treize siècles qui s'étend du VI<sup>e</sup> siècle avant n. è. au VII<sup>e</sup> siècle de n. è. datent des II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles av. n. è. (LEQUÉMENT, LIOU 1975; LEQUÉMENT 1985, p. 114; voir aussi LAMBOGLIA 1971b). Sur les côtes des Pouilles, on note aussi «una particolare concentrazione di contenitori di età tardo-repubblicana» (VOLPE 1985, p. 304). Il s'agit en effet d'une période qui cumula dans certaines régions une production agricole et manufacturière concentrée et massive et une exportation lointaine également massive, par opposition à la production généralement plus artisanale de la période antérieure, aux délocalisations de la période postérieure.

vers le IV<sup>e</sup> siècle, d'«une convivialité de fait entre *emporoi* grecs et puniques» (VANDERMERSCH 1994, p. 155).

## *Circuits commerciaux et faciès locaux, fournisseurs et clients*

Le problème des circuits commerciaux, celui des zones d'influence commerciales, sont parmi les plus difficiles de ceux qui concernent la dimension méditerranéenne du commerce antique. Par exemple, pourquoi et comment, à la même époque, certaines zones ou certains sites reçurent surtout de la campanienne A (comme Hippone), d'autres surtout de la campanienne du cercle de la B (comme la Maurétanie)? Pourquoi la forme Lamb. 55 abondait-elle dans la campanienne A reçue par Carthage, mais manquait-elle dans celle que recevait Nages? Pourquoi la belle B d'Etrurie était-elle à Carthage plutôt bleutée avec des timbres, et en Espagne plutôt noire et sans timbres? Pourquoi seule Marseille fut-elle jusqu'au bout une cliente assidue pour la campanienne A de Naples? Pourquoi le cercle de la campanienne B progressa partout au cours des décennies alors qu'en termes relatifs la campanienne A tendait à diminuer au sein de la masse des campaniennes exportées, mais cela dans des proportions extrêmement variables selon les régions? Et ainsi de suite. Ce genre de problèmes tourmente aussi les spécialistes de l'époque archaïque et n'a pas reçu d'eux non plus d'explications satisfaisantes (voir *Incontro Napoli-Ischia* 1969, pp. 154, 157-158, 162, 166).

Dire "campanienne A" ou "campanienne B" ne revient pas seulement à opposer une céramique à pâte rouge à une céramique à pâte claire. Cela implique des provenances diverses, des traditions diverses, des types divers de production et de commercialisation, etc. Le problème des différences entre ces céramiques (et d'autres) quant à leur diffusion n'est pas mûr pour une solution – solution où pourraient entrer en jeu des paramètres politiques (zones d'influence), militaires (zones d'influence encore, mais aussi fournitures ou fournisseurs aux armées), culturels ou coutumiers (usages et goûts), et, bien sûr, économiques.

La question des circuits commerciaux appelle celle des faciès, c'est-à-dire de la physionomie céramique des diverses périodes et surtout des diverses régions.

La Méditerranée favorisait l'uniformisation des régions irriguées par le grand commerce maritime, surtout au IV<sup>e</sup> siècle et au début du III<sup>e</sup> siècle, d'une part, et d'autre part aux II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles. Ainsi l'Italie interne, présentait à elle seule une physionomie céramique plus complexe que l'ensemble des côtes de la Méditerranée occidentale: si bien que pour la céramique à vernis noir, par exemple, la *Classificazione preliminare* de N. Lamboglia, quoique relativement sommaire, peut rendre compte sans trop de peine de l'ensemble des faciès de la Méditerranée occidentale, et de la très grande majorité des épaves, alors qu'elle s'avère fort insuffisante pour l'Italie interne, voire pour une partie de l'Italie littorale (comme la côte adriatique) qui est relativement peu touchée par le commerce transméditerranéen.

Mais, ici encore, il faut nuancer et descendre dans les détails. Il existait par exemple de nettes différences de faciès céramiques entre des sites ou des régions aussi voisins que Tarente et Métaponte, Capoue et Teano, Volterra et Arezzo, Este et Rimini, de même qu'entre Athènes et Thèbes, Corinthe et Argos, Dion et Pella. Mais c'était aussi le cas – quoique dans une moindre mesure – entre la Cyrénaïque et l'Égypte, l'Est et l'Ouest du Bas-Rhône, le Portugal et la Galice, etc. L'unité méditerranéenne, que nous croyons percevoir comme telle du point de vue de Sirius, se fractionnait en réalité en une infinité de faciès différents. Bref, sur un fond de *koiné* réel mais (dans le détail) assez trompeur, prédominaient souvent les particularités locales. C'est un phénomène dont l'archéologie sous-marine rend mal compte, et même à côté duquel elle passe presque complètement, pour deux raisons essentielles: parce que par définition elle s'intéresse aux trafics transméditerranéens plutôt qu'aux aspects terrestres, à ce qui unit plutôt qu'à ce qui divise; et parce qu'elle ignore en règle générale la destination des navires coulés.

Doivent entrer en ligne de compte pour expliquer la plus ou moins grande intensité de ce phénomène, outre les circuits de distribution déjà mentionnés: la multiplicité des ateliers pour une classe céramique donnée; l'existence ou l'absence, et la plus ou moins grande vigueur, de productions locales équivalentes aux grandes productions exportées; les inégalités de «niveaux de vie»; les demandes diverses des clientèles. Il s'agit d'une équation à multiples inconnues.

Chacune de ces inconnues soulève à son tour des problèmes complexes. Considérons par exemple la demande des clients, elle-même un élément entre autres, et pas le moindre, du triptyque production-distribution-consommation. La question se pose de savoir si cette demande pouvait influencer les producteurs, notamment quant au répertoire des formes (voir par exemple *Grecs et Ibères* 1989, pp. 253-255). Je pencherais personnellement pour l'affirmative. Ainsi, récemment encore, il est apparu que les céramiques attiques de Spina comportaient des variantes de formes qui semblent avoir été fabriquées spécialement pour la clientèle de cette ville (*Spina* 1993, p. 273 (A. Parrini) et 292 (F. Curti)).

Un exemple indubitable, je crois, d'influence d'une demande sur une production, d'un bout à l'autre de la Méditerranée, est fourni par des fragments attiques à vernis noir de Carthage, dont la forme curieuse, complexe et à première vue difficile à interpréter s'est trouvée expliquée par un objet entier recueilli dans l'épave d'El Sec, un kernos à sept godets (un central, six périphériques), également en céramique attique à vernis noir. C'étaient là des vases répondant à un usage typiquement punique, faits à Athènes pour des clients distants de milliers de kilomètres – hypothèse que renforce l'existence à Carthage d'un kernos analogue, mais fait en marbre grec (MOREL 1990a, pp. 79-80). Dans ce cas précis, des artisans grecs se sont

adaptés au “marché barbare”, dont ils ont pris en compte les exigences.

Il est arrivé aussi que des formes de la campanienne A fussent fabriquées en vue d’une certaine clientèle, soit prioritairement – des coupes de la série F 3131, particulièrement appréciées à Carthage et autour du golfe du Lion –, soit même exclusivement – des coupes assez proches de la forme Lamb. 42 B, exportées au III<sup>e</sup> siècle vers la Catalogne (44) et surtout vers la Gaule méridionale (quelques références dans MOREL 1986b, pp. 339-340). Ces dernières n’existaient pratiquement pas en Italie (j’en connais un fragment à Ischia, c’est-à-dire à l’une des sources de la campanienne A). On en trouve en revanche dans l’épave de la Pointe Lequin 2 (peut-être dernier quart du III<sup>e</sup> siècle), accompagnées d’autres vases en campanienne A manifestement anciens (POMEY *et al.* 1987-1988, pp. 34-35) (45). Un récent travail de Jordi Principal (1992-1994) révèle l’importance de la présence en Catalogne méridionale et occidentale d’une campanienne A très ancienne du III<sup>e</sup> siècle. Pour l’exportation de cette céramique, nous avons maintenant le témoignage d’une nouvelle épave, celle de la Meloria en face de Livourne (BARGAGLIOTTI, CIBECCHINI, GAMBOGI 1997), qui devient avec celle de la Pointe Lequin 2 l’épave la plus ancienne transportant de la campanienne A que nous connaissions.

«On peut se demander – s’interroge Howard Comfort (1940, col. 1322) – si le potier avait une idée quelconque de la destination finale de tel de ses vases». La réponse à cette question sous cette forme précise me semble être: “peut-être pas, sauf dans certains cas” (voir l’exemple des *kernoi* mentionnés ci-dessus). Mais se demande-t-on si, en remontant la chaîne des intermédiaires à travers la Méditerranée, les préférences d’une clientèle déterminée pouvaient être connues des potiers, et infléchir leur production? Alors la réponse me semble être: “très vraisemblablement”. Et il me paraît probable qu’il faut prêter à cet égard un rôle aux *negotiatores*, voire aux capitaines de navires.

## *Orient et Occident*

Les *kernoi* de Carthage et d’El Sec témoignent de contacts commerciaux et culturels transméditerranéens dans le domaine de l’artisanat. Notons toute-

(44) Nous en connaissons aussi des exemplaires plus au Sud, à Los Villares de Caudete (Valencia), et probablement à San Antonio de Calaceite (Teruel) – deux sites localisés nettement à l’intérieur des terres.

(45) Je dois à la générosité de Luc Long d’avoir pu examiner la campanienne A de cette épave. J’ai tiré aussi des informations essentielles de l’exposé de L. Long, J. Miró et G. Volpe, «Une épave hellénistique parmi les épaves superposées de la Pointe Lequin, Porquerolles (Var, France)», lors du Symposium européen “Flottes et commerce dans la Méditerranée à l’époque hellénistique” (Ravello, Centre Universitaire Européen pour les Biens Culturels, 26-28 janvier 1989).

fois qu'ils sont antérieurs à l'époque hellénistique. Interrogeons-nous maintenant à cet égard sur la période qui nous concerne plus directement ici, au sujet de cette Méditerranée que les traditions d'étude aussi bien que la réalité des choses ont si souvent coupée en deux moitiés, l'Orient et l'Occident. Qu'en est-il, à l'époque hellénistique et romaine, et particulièrement dans le domaine de la céramique, des rapports entre cet Orient et cet Occident?

Pour les périodes antérieures, nous sommes habitués à reconstituer, ou à imaginer, un flux intense véhiculant de l'Est vers l'Ouest vaisselle, amphores commerciales, etc. Cette opinion doit être tempérée en fonction de ce "non-commerce" dans la diffusion des céramiques que j'ai précédemment évoqué. En gros, toutefois, il y a là quelque chose de réel. Mais à l'époque hellénistique on constate sur ce chapitre une certaine rupture entre les deux moitiés de la Méditerranée. Considérons l'Italie, désormais le principal pôle de la Méditerranée occidentale:

1) Ses céramiques s'inspirent peu de l'hellénisme, surtout dans la deuxième moitié de la période hellénistique, pour les amphores, les lampes, la céramique à paroi mince, la campanienne, etc.

2) Elle importe extrêmement peu de céramique hellénistique d'Orient (MOREL 1990d).

Ce n'est pas une attitude commune à toutes les régions de la Méditerranée occidentale: on trouve de la céramique West Slope à Carthage, où elle est imitée (MOREL 1990a, pp. 82-85), des *lagynoi* hellénistiques à Carthagène (PÉREZ BALLESTER, CABRERA BONET, PELÁEZ 1980), des bols à reliefs égéens à Olbia de Provence (BATS 1979), à Carthage (MOREL 1990c, p. 23), dans le Sahel tunisien (BEN YOUNÈS 1991). D'une façon générale, les Puniques, ou les Grecs de Marseille et de son aire d'influence, étaient alors plus ouverts à l'hellénisme céramique que les Romains. Et l'on devrait trouver tôt ou tard dans quelque épave des témoignages de cette ouverture (voir déjà les bols égéens à reliefs des épaves du Grand Congloué 1 et de Spargi).

En revanche, la désaffection de l'Italie à cet égard est frappante. Il n'y avait pas en Italie de demande pour la céramique hellénistique à vernis noir ou pour les modèles qu'elle aurait pu fournir. Les deux exceptions les plus notables concernent les deux extrémités de la période hellénistique: ce sont la céramique de Gnathia et la sigillée arétine à reliefs (à ce jour, pas d'épaves non plus où elles figureraient comme cargaison!) – des céramiques fortement imprégnées de suggestions hellénistiques, dans deux registres techniques différents qui effectivement nous conduisent vers les deux pôles de cette période: la céramique peinte et la céramique à reliefs.

Symétriquement, on ne constate pas d'intérêt ou de demande en Orient méditerranéen pour les céramiques d'Occident. Dans le domaine de la céramique à vernis noir, ce ne sont pas les 14 fragments de campanienne que

j'ai relevés à Corinthe, les 4 ou 5 d'Athènes, les deux de Salonique, qui peuvent tempérer beaucoup cette affirmation, ni même les lots un peu plus abondants repérés à Délos la cosmopolite ou à Corfou, si proche de l'Italie (46).

La Grèce, avec les débuts de la période hellénistique, se tournait vers l'Orient; la Grande Grèce entamait son déclin; Rome s'éveillait à l'impérialisme, mais en Italie et en Occident; Carthage s'intéressait plus que jamais à l'Occident, elle aussi. Toutes les conditions étaient donc réunies pour que les deux moitiés de la Méditerranée, en céramique aussi, se tournent le dos, avec les réserves que j'ai dites ci-dessus et qui restent en tout état de cause secondaires. Mais le plus curieux est que cela continua aux II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles, quand Rome enfin s'intéressa de plus en plus à l'Orient méditerranéen.

Pendant ces deux siècles, la Méditerranée allait devenir pour les Romains *mare nostrum*. Rome – le monde romain, désormais – faisait venir de l'Orient méditerranéen marbres, sculptures et sculpteurs, philosophes et grammairiens, un peu de vin, mais pas de céramique à vernis noir. Elle envoyait vers l'Orient méditerranéen militaires, négociants et administrateurs, un peu de vin et d'huile, mais pas – sauf exceptions fort limitées, nous l'avons vu – de cette céramique à vernis noir qu'elle diffusait dans toute la Méditerranée occidentale. Pour l'époque républicaine, on ne signalait voici quelques années en Méditerranée occidentale que trois épaves contenant des produits de la Méditerranée orientale – dont deux comportent aussi des produits italiens, ce qui implique que ces produits orientaux ne sont pas venus directement en Occident (LEQUÉMENT, LIOU 1975, p. 80; LEQUÉMENT 1985, p. 115). C'est notamment, vers la fin de la République, le cas de l'épave de la Trade-lière à Cannes, précédemment mentionnée.

J'ai déjà évoqué quelques-unes des raisons possibles de ce phénomène, notamment en matière de goût (certes la campanienne A était, quant à sa conception, passablement hellénistique, mais justement elle eut au fond plus de succès hors d'Italie qu'en Italie même). En tout cas, constatons le fait. Jamais peut-être, en céramique, la Méditerranée ne fut à ce point coupée en deux (on opposera par exemple à cette situation la diffusion presque universelle des sigillées claires en Méditerranée). Et les échanges d'amphores n'étaient guère intenses non plus.

Au centre de la Méditerranée, nous voyons se matérialiser la césure. Cela se passait, comme si souvent dans l'histoire, autour de l'Adriatique. Voir par exemple l'îlot d'hellénisme que représentait Ancône dans une Italie généralement indifférente à la céramique hellénistique (MERCANDO 1976). Et le gisement sous-marin de Torre Santa Sabina près de Brindisi (où j'ai noté, sur

(46) Pour Délos, voir MOREL 1986a. Les autres recherches sont inédites.

150 fragments à vernis noir que j'ai pu examiner (47), seulement treize ou quatorze fragments de campanienne A, quatre ou cinq de B-oïde, un de C) offre pour le II<sup>e</sup> siècle un faciès radicalement différent de ce qu'on trouve à la même époque sur la mer Tyrrhénienne, et même un faciès différent de celui du Salento terrestre – ce qui pose le problème de la destination des navires qui relâchaient en ce mouillage (sur ce gisement, voir PIETROPAOLO 1997, avec la bibliographie précédente).

A cette césure céramique correspondait une césure amphorique. En mer Tyrrhénienne, on avait fondamentalement des amphores gréco-italiques et des Dressel 1; en Adriatique, des amphores rhodiennes et des Lamboglia 2 (MOREL 1991, pp. 191-193; et, sur les épaves de Dalmatie, CAMBI 1989). Le cas de la mer Ionienne me paraît plus ambigu: je pense à l'épave de Santa Caterina di Nardo, dite aussi "de Gallipoli". Une centaine d'amphores gréco-italiques du II<sup>e</sup> siècle y ont été récupérées, avec une céramique à vernis noir assez abondante et dont la tonalité, du reste, n'est guère tyrrhénienne (patères 36 présentant un sillon sur le côté intérieur de la lèvre, fragment genre West Slope). Mais il se pourrait que ces amphores eussent une origine plutôt adriatique (faudrait-il en ce cas les rapprocher des amphores gréco-italiques d'Ancône?) (48).

Cette césure n'allait pas du fond de l'Adriatique au canal d'Otrante et au golfe de Syrte, comme on l'observe pour d'autres époques. Elle courait plutôt depuis Sybaris-Thurii-Copia (le dernier site à campanienne A relativement abondante vers l'Est en Italie) en direction de Benghazi, qu'on a pu considérer naguère comme le dernier site à campanienne A relativement abondante vers l'Est en Afrique (cf. KENRICK 1985), voire vers Alexandrie, qui doit maintenant remplacer Benghazi à cet égard, et où, en fin de compte, la campanienne A m'apparaît plus abondante peut-être que sur toute la côte adriatique de l'Italie (49). Mais la différence n'est pas très grande, et ce qui domine est bien la césure entre les deux Méditerranées.

(47) Grâce à la regrettée Dott.ssa Benita Sciarra, alors (en 1976) directrice du Musée archéologique de Brindisi.

(48) Sur cette épave, voir une allusion dans GIANFROTTA 1986, p. 125. Je dois d'autres renseignements à l'exposé de G.P. Ciogoli sur «Il relitto di S. Caterina di Nardo (Lecce)» lors du Symposium européen "Flottes et commerce dans la Méditerranée à l'époque hellénistique", précité; et, pour l'origine possible des amphores, à une intervention de G. Volpe lors du même symposium.

(49) Je me réfère à des observations personnelles sur le matériel des nécropoles d'Alexandrie et, surtout, sur celui des fouilles de l'habitat dirigées par Jean-Yves Empereur, que je remercie vivement de son aide généreuse.

## *Quelques considérations finales*

J'évoquerai en conclusion quelques problèmes généraux de structure, de géographie, de chronologie.

### *1) Problèmes de structure*

Quels rapports pouvons-nous percevoir entre la diffusion en Méditerranée des céramiques à vernis noir hellénistiques et la politique de Rome?

Dans les années qui marquent le début de la période hellénistique, on voit à la fois s'affirmer les ambitions maritimes de Rome (DE SAINT-DENIS 1975, p. 63, en signale quelques indices autour de 310; on y ajoutera l'instauration des *duoviri nauales* en 311), et intervenir les débuts de la production des petites estampilles, la première céramique romaine exportée par mer (50).

Mais si nous cherchons un lien entre la diffusion des céramiques à vernis noir et la colonisation romaine, nous constatons que ce lien est ténu. Presque partout, le vernis noir de l'Italie romaine précède les colons romains: à Carthage, en Numidie, en Maurétanie, en Ibérie dans une moindre mesure, en Gaule sûrement.

Cela conduit à nuancer la dichotomie, pourtant valide en d'autres circonstances, imaginée par G. Vallet et F. Villard entre d'une part un commerce «international» portant sur «des articles de luxe ou des produits de première nécessité», et d'autre part un commerce «colonial» de produits ordinaires sur des marchés pour ainsi dire captifs (VALLET, VILLARD 1963, p. 208). En effet la production des petites estampilles, la campanienne A ou la B-oïde, n'étaient ni des articles de luxe, ni des produits de première nécessité, mais des marchandises plutôt ordinaires – et néanmoins elles ne s'inséraient pas vraiment dans un commerce colonial. La céramique attique à vernis noir les avait déjà précédées dans cette recherche de gains hors des sentiers battus, selon des modalités nouvelles.

Remarquons encore le caractère exceptionnel de la campanienne A. Elle ne confirme pas l'observation de Christian Goudineau (1974, p. 109) selon laquelle «la prospérité d'une céramique est moins tributaire des marchés lointains que des marchés proches». Elle dément Roger Rémondon (1959, p. 337) lorsqu'il écrit, à propos de la diffusion des marchandises dans le

(50) Mais je ne pense plus, contrairement à ce que j'écrivais naguère (MOREL 1985, pp. 176-177), sur la foi d'une photographie montrant des bols à profil convexe et une amphore Soudés à une ancre en fer par des concrétions (GIANFROTTA, POMEY 1981, p. 307), que l'épave de la Cala del Diavolo à l'île de Montecristo transportât, avec des amphores gréco-italiques, des bols à petites estampilles: les bols mentionnés et reproduits par A. MAGGIANI dans *Archæologia subacquea* 1982 (pp. 65-67) me paraissent plutôt ressortir à une autre production, à en juger par leurs timbres.

monde romain: «le problème revient à imposer, sur un vaste marché, soit par sa qualité, soit par son prix, un article de fabrication locale. Or cela n'est guère possible». Elle contredit ces analyses, parce qu'elle fut sans doute une des manifestations les plus pures du mode de production esclavagiste, lequel est matérialisé aussi par les épaves des II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> siècles, de loin les plus nombreuses. Elle confirmerait plutôt l'affirmation de Karl Marx selon laquelle «les bas prix de ses marchandises sont l'artillerie lourde avec laquelle la bourgeoisie abat toutes les murailles de Chine» (cité par CARANDINI 1979, p. 205). Mais, à côté d'elle, subsistaient des dizaines, peut-être des centaines de productions à vernis noir ressortissant à ces «modes de production résiduels» (LEPORE 1981) qui en réalité gardaient une grande importance – et qui pour l'essentiel échappent à l'archéologie sous-marine.

## 2) *Problèmes de géographie*

Il n'y eut jamais de «*mare nostrum* céramique», sauf pour les sigillées claires les plus tardives (et cela à un moment où l'Empire romain se scindait en deux!). Mais il y eut antérieurement sous ce rapport une moitié de *mare nostrum*: la Méditerranée occidentale.

Toutefois, dans cette moitié même, existaient des zones qui résistèrent longtemps, voire pour certaines jusqu'au bout, à cette unification. Ce furent notamment:

– L'Italie du Nord avec ses appendices suisse et autrichien, zone touchée de bout en bout (hormis le cas particulier de la Ligurie) par des commerces terrestres – et à laquelle évidemment ne se rapporte aucune épave.

– L'Adriatique, de la Vénétie à la Pouille, zone périphérique par excellence, isolée plus que toute autre peut-être des courants de la Méditerranée occidentale (et que j'illustrerais par le gisement sous-marin de Torre Santa Sabina). Que cette zone périphérique fût géographiquement au centre de la Méditerranée n'est paradoxal qu'en apparence: c'est justement parce qu'il y avait une rupture complète entre les deux moitiés de la Méditerranée qu'une zone localisée sur la ligne de fracture se retrouvait dans une sorte de périphérie.

## 3) *Problèmes de chronologie*

De grandes étapes se dessinent, scandées notamment par les épaves – même si la périodisation n'est peut-être pas toujours aussi claire que nous l'imaginons volontiers.

a) La fin du IV<sup>e</sup> siècle marqua un tournant réel: fin de l'exportation massive de la céramique attique à vernis noir vers certaines régions de l'Occident (exportation symbolisée par l'épave d'El Sec), début de la production des petites estampilles et d'une diffusion en Méditerranée occidentale de céramiques qui ne venaient pas de la Méditerranée orientale

(diffusion pour laquelle on ne connaît pas encore d'épave (51)).

b) La première guerre punique provoqua ou accentua un phénomène de repli de chaque zone sur soi, d'où une floraison çà et là de céramiques à vernis noir, souvent de qualité, diffusées dans des circuits très fermés. Pour ne pas parler du fractionnement qui intervint alors en Italie, mentionnons les premières céramiques à vernis noir puniques, les productions du golfe du Lion, les productions de Sicile orientale, etc. Les ponts furent alors rompus entre ces diverses zones. Deux exceptions seulement, quantitativement modestes: les céramiques de Calès, qu'il s'agisse des patères à reliefs ou de la classe Byrsa 661; et la première campanienne A exportée. A cet état de choses correspond l'absence d'épaves contenant des céramiques italiennes (52), si l'on excepte, justement, un navire signalé *supra* qui transportait de la céramique calénienne à reliefs, repéré sur le littoral oriental de la Sardaigne; et, pour la campanienne A, l'épave de la Meloria.

c) La deuxième guerre punique marqua un tournant considérable: l'explosion de la campanienne A. Faut-il dater ce tournant de la fin de la guerre (202-201)? Ou de la fondation de *Puteoli* (194)? On tendrait plutôt aujourd'hui à le dater du début de la deuxième guerre punique. E. de Saint-Denis (1975, p. 76) observe que dès 218, voire avant, Rome possédait la maîtrise de la mer (218 est aussi l'année de la *lex Claudia!*). Nous en verrions l'illustration dans l'épave de la Pointe Lequin 2, et bientôt dans celle du Grand Congloué 1.

d) Un nouveau tournant intervint peut-être avec le milieu du II<sup>e</sup> siècle (ou l'époque gracchienne?): il vit la création ou l'affirmation des amphores Dressel 1, la naissance de la B-oïde. Apparurent alors, d'une part, la concurrence entre la campanienne A et la B-oïde (et dans une moindre mesure la B), avec le problème des circuits commerciaux que nous avons évoqué ci-dessus; d'autre part, une rationalisation accentuée du commerce, avec une prépondérance accrue du vin sur la céramique qui, alors, devint vraiment un fret d'accompagnement. En témoignent de nombreuses épaves des II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles, dont nous retiendrons ici, comme emblématique, l'épave de Spargi.

e) La campanienne disparut quand Octave devint Auguste et quand prit fin ce que l'on appelle la période hellénistique. Un cycle était clos. L'arétine assura la transition vers la provincialisation des grandes productions, avec ses succursales à Lyon et peut-être ailleurs en Gaule (le "phénomène Ateius"), la naissance de La Graufesenque, etc. Citons ici comme épaves significatives

(51) Toutefois un bol à petites estampilles a été trouvé dans le gisement sous-marin de l'île de Pomègues, en face de Marseille (BENOIT 1960, p. 61).

(52) Et en général la grande rareté des épaves se rapportant à cette période, sinon peut-être pour le monde punique.

celle de la Pointe Lequin 3 (avec sa sigillée, à vrai dire bien peu abondante), et surtout celle de Port-Vendres II, vers 40-50 de n. è., avec sa sigillée de type arétin et de La Graufesenque (COLLS *et al.* 1975, p. 62).

f) A partir de la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle de notre ère, prédominèrent désormais l'éclatement et la provincialisation (la "déconcentration") des productions: sigillée gauloise, sigillée hispanique, développement des sigillées orientales, début de la sigillée claire en Afrique ... De tout temps, bien entendu, des navires chargés avaient fait voile vers l'Italie, croisant ceux qui exportaient outre-mer le vin et la céramique de la Péninsule – encore que l'identification de ces "frets de retour" pose un sérieux problème, pas toujours résolu. Mais l'Empire vit se gonfler, en direction d'une Italie désormais nettement moins exportatrice, des flux qui existaient déjà avant notre ère: celui des métaux, surtout le plomb, trouvé dans maintes épaves, mais aussi l'étain, le cuivre, et sans doute le fer (GIANFROTTA, POMEY 1981, pp. 186-189; LONG 1997a; LONG 1997b) (53); et celui des produits distribués par l'annone (trouvera-t-on quelque jour une épave de cette *Classis Commodiana Herculea*, vouée au transport du blé et de l'huile d'Afrique vers l'Italie et dont on a fouillé à Carthage le port prestigieux, successeur, sur le même emplacement de l'"îlot de l'Amirauté", du port de guerre punique (HURST 1992, pp. 86-88)?). Les chargements d'amphores, désormais, gagnaient plus l'Italie qu'ils n'en venaient (GOTTWALLÈS 1997), et le navire de Cabrera III est emblématique à cet égard.

Pour cette dernière période comme pour toutes celles qui l'ont précédée, les épaves continuent à nous adresser des signaux tantôt clairs, tantôt, il faut bien le dire, énigmatiques, mais toujours forts et passionnants.

JEAN-PAUL MOREL

## *Bibliographie*

- Archeologia subacquea* 1982 – Auteurs divers, *Archeologia subacqueam*, 4°, suppl. au «Boll. d'Arte», Rome.  
*Archeologia subacquea* 1985 – Auteurs divers, *Archeologia subacquea* 2, suppl. au «Boll. d'Arte» n° 29, Rome.  
*Archeologia subacquea* 1987 – Auteurs divers, *Archeologia subacquea* 3, suppl. au «Boll. d'Arte» n°s 37-38, Rome.

(53) L. Long estime que les nombreux navires romains chargés de fer qu'il a récemment signalés au large de la Camargue se rendaient peut-être de Gaule en Gaule, de Narbonne à Arles. Mais il est vraisemblable que l'Italie recevait aussi du fer d'outre-mer, et les nouvelles épaves de Camargue présentent, entre autres intérêts, celui d'attirer l'attention sur ce type de cargaison.

- Archéologie sous-marine* 1985 – M. L'HOUE, L. LONG, *et al.*, *Archéologie sous-marine sur les côtes de France, vingt ans de recherche*, Nantes [catalogue d'expositions à Nantes et à Nice].
- A. ARRIBAS, M<sup>a</sup> G. TRIÁS, D. CERDÀ, J. DE HOZ, 1987, *El barco de El Sec (Costa de Calvià, Mallorca)*, Palma de Majorque.
- D. ATKINSON, 1914, *A Hoard of Samian Ware from Pompeii*, «JRS», IV, pp. 27-64.
- J. BARBERÁ, 1959, *Hallazgo submarino de un pecio con cargamento de cerámica campaniense*, «Zephyrus», X, pp. 173-175.
- J. BARBERÁ, 1975, *El cargamento de cerámica barnizada de negro del pecio de Isla Pedrosa (L'Estartit, Gerona)*, «Inmersión y Ciencia», 8-9, pp. 79-85.
- S. BARGAGLIOTTI, F. CIBECCHINI, P. GAMBOGI, 1997, *Prospezioni subacquee sulle secche della Meloria (LI): alcuni risultati preliminari*, dans *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea* (Anzio, 1996), Bari, pp. 43-53.
- M. BATS, 1979, *Bols hellénistiques à reliefs trouvés à Olbia de Ligurie (Hyères, Var)*, «Rev. Archéol. de Narb.», 12, pp. 161-172.
- F. BENOIT, 1956, *Epaves de la côte de Provence. Typologie des amphores*, «Gallia», XIV, 1, pp. 23-34.
- F. BENOIT, 1960, *Nouvelles épaves de Provence (II)*, «Gallia», XVIII, 1, pp. 41-56.
- F. BENOIT, 1961, *Fouilles sous-marines: l'épave du Grand Congloué à Marseille (XIV<sup>e</sup> suppl. à «Gallia»)*, Paris.
- F. BENOIT, 1962, *Nouvelles épaves de Provence (III)*, «Gallia», XX, 1, pp. 147-176.
- H. BEN YOUNÈS, 1991, *A propos de quatre bols hellénistiques à décor en relief du Musée National du Bardo*, «Cahiers de Tunisie», XXXVIII, n<sup>os</sup> 155-156, pp. 23-34.
- J. BÉRATO *et al.*, 1986, *L'épave des Roches d'Aurelle*, dans *VI<sup>èmes</sup> rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes. L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II, La mer comme lieu d'échanges et de communication*, Valbonne, pp. 191-216.
- F. BERTI, 1986, *La nave romana di Valle Ponti (Comacchio)*, «RSL», LI, 4, pp. 553-570.
- F. BERTI, 1987, *Rinvenimenti di archeologia fluviale ed endolagunare nel delta ferrarese*, dans *Archeologia subacquea* 1987, pp. 19-38.
- F. BERTI, 1992, *La nave di Valle Ponti (Comacchio)*, dans *V Rassegna di archeologia subacquea, V premio Franco Papò* (Giardini Naxos, 1990), Messine, pp. 219-226.
- H. BLANCK, 1978, *Der Schiffsfund von der Secca di Capistello bei Lipari*, «MDAI(R)», 85, pp. 91-111.
- P. BORGARD, 1994, *L'origine liparote des amphores "Richborough 527" et la détermination de leur contenu*, dans L. RIVET, éd., *S.F.E.C.A.G., Actes du Congrès de Millau* (1994), Marseille, pp. 197-203.
- J.-P. BOST, *et al.*, 1992, *L'épave "Cabreria III" (Majorque). Echanges commerciaux et circuits monétaires au milieu du III<sup>e</sup> siècle après Jésus-Christ* (Publications du Centre Pierre Paris, 23), Paris.
- B. BOULOUMIÉ, 1982, *L'épave étrusque d'Antibes et le commerce en Méditerranée occidentale au VI<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ* (Kleine Schriften aus dem Vorgesichtlichen Seminar Marburg, 10), Marburg.
- M. BOUND, 1985-1987, *Un relitto a Panarea*, «Beni Culturali e Ambientali Sicilia», VI-VIII, 2, pp. 61-76.
- M. BOUND, 1989, *The Dattilo wreck (Panarea, Aeolian Islands): first season report*, «The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration», 18, 3, pp. 203-219.

- M. BOUND, 1992, *Archeologia sottomarina alle isole Eolie*, Marina di Patti.
- M. BOUND, R. VALLANTINE, 1983, *A wreck of possible Etruscan origin off Giglio Island*, «The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration», 12, 2, pp. 113-122.
- J. BOUZEK, 1994, *Sea and river transport in Antiquity and its cost*, «Thracia Pontica», VI, 1, Sozopol, pp. 43-44.
- N. CAMBI, 1989, *Anfore romane in Dalmazia*, dans *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherche* (Actes du colloque de Sienne, 1986), Rome, pp. 311-337.
- A. CARANDINI, 1979, *L'anatomia della scimmia. La formazione economica della società prima del capitale*, Turin.
- A. CARANDINI, 1989, *L'economia italica fra tarda Repubblica e medio Impero considerata dal punto di vista di una merce: il vino*, dans *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherche* (Actes du colloque de Sienne, 1986), Rome, pp. 505-521.
- M.-B. CARRE, 1993, *L'épave à "dolia" de Ladispoli (Etrurie méridionale). Etude des vestiges de la coque*, «Archaeonautica», 11, pp. 9-29.
- L. CASSON, 1968, *Sea-digging off Italy*, «Archaeology», 21, 3, juin, pp. 219-220.
- M. CAVALIER, 1985, *Il relitto A (Roghi) del Capo Graziano di Filicudi*, dans *Archeologia subacquea* 1985, pp. 101-127.
- M. CAVALIER, 1994, *Les amphores Richborough 527. Découverte d'un atelier à Portinenti (Lipari, Italie)*, dans L. RIVET, éd., S.F.E.C.A.G., *Actes du Congrès de Millau* (1994), Marseille, pp. 189-196.
- M. CAVALIER, C. ALBORE LIVADIE, C. VAN DER MERSCH, 1985, *Relitto della Secca di Capistello*, dans *Archeologia subacquea*, 1985, pp. 53-64.
- D. CERDÀ, 1978, *Una nau cartaginesa a Cabrera*, «Fonaments», 1, pp. 89-105.
- D. CERDÀ JUAN, 1979, *A propósito de la arqueología submarina en Menorca*, Palma de Majorque.
- D. CERDÀ JUAN, 1980, *La nave romano-republicana de la Colonia de Sant Jordi, Ses Salines, Mallorca*, Palma de Majorque.
- D. CERDÀ, 1989, *El Sec: la cerámica ática de barniz negro y las ánforas*, dans *Grecs et Ibères* 1989, pp. 51-92.
- G. CHARLIN, J.-M. GASSEND, R. LEQUÉMENT, 1978, *L'épave antique de la baie de Cavalière (Le Lavandou, Var)*, «Archaeonautica», 2, pp. 9-93.
- G. CIAMPOLTRINI, P. RENDINI, 1997, *Un dolio di "P.Ro[cius-] Pomp." Nuovi ritrovamenti dall'arcipelago toscano*, dans *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea* (Anzio, 1996), Bari, pp. 55-61.
- D. COLLS *et al.*, 1975, *Les lingots d'étain de l'épave Port-Vendres II*, «Gallia», 33, 1, pp. 61-94.
- D. COLLS *et al.*, 1977, *L'épave "Port-Vendres II" et le commerce de la Bétique à l'époque de Claude* (= *Archaeonautica* 1), Paris.
- H. COMFORT, 1940, *Terra sigillata, s.v.*, dans *PWRE*, Supplbd VII, Stuttgart, col. 1295-1352 [et traduction française sous le même titre, Travaux du laboratoire de céramologie de Valence, 1, Valence, 1958].
- J.M. COOK, 1965, *Old Smyrna: Fourth Century Black Glaze*, «ABSA», LX, pp. 143-153.
- R.M. COOK, 1960, *Greek Painted Pottery*, Londres.
- M. CORSI-SCIALLANO, B. LIU, 1985, *Les épaves de Tarraconaise à chargement d'amphores Dressel 2-4* (= *Archaeonautica* 5), Paris.

- B. DANGRÉAUX, 1992, *La production d'amphores à Lyon: problèmes de typologie et d'organisation commerciale*, thèse de doctorat dactylographiée, Université de Provence, Aix-en-Provence.
- V. D'ATRI, P.A. GIANFROTTA, 1987, *Un relitto con "dolia" a Ladispoli. Campagne di scavo 1983-1984*, dans *Archeologia subacquea* 1987, pp. 203-208.
- J. DE HOZ, 1989, *Les graffites mercantiles en Occident et l'épave d'El Sec*, dans *Grecs et Ibères* 1989, pp. 117-130.
- E. DE SAINT-DENIS, 1975, "Nostrum mare", «REL», 53, pp. 62-85.
- A. DESBAT, S. MARTIN-KILCHER, 1989, *Les amphores sur l'axe Rhône-Rhin à l'époque d'Auguste*, dans *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherche* (Actes du colloque de Sienna, 1986), Rome, pp. 339-365.
- A. DESBAT, M. PICON, 1992, *Les importations précoces de sigillées à Saint-Romain-en-Gal (Rhône)*, dans *Rei Cretariae Romanae Fautorum Acta*, XXXI-XXXII, pp. 391-414.
- Docks* 1987 – Auteurs divers, *Musée des docks romains*, Marseille.
- C. DOMERGUE, 1987, *Les lingots de plomb de l'épave romaine de Valle Ponti (Comacchio)*, «Epigraphica», XLIX, pp. 99-175.
- J.-Y. EMPEREUR, A. HESNARD, 1987, *Les amphores hellénistiques*, dans P. LÉVÊQUE, J.-P. MOREL, éd., *Céramiques hellénistiques et romaines II*, Besançon-Paris, pp. 9-71.
- V. ESCRIVÁ TORRES, C. MARÍN-JORDA, A. RIERA I LACOMBA, 1992, *Unas producciones minoritarias de barniz negro en Valentia durante el s. II a. J. C.*, dans *Estudios de arqueología ibérica y romana. Homenaje a Enrique Pla Ballester* (Trabajos varios, 89), Valence, pp. 443-468.
- P. FIORI, J.-P. JONCHERAY, 1975, *L'épave de la Tradelière. Premiers résultats des fouilles entreprises en 1973*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», IV, pp. 59-70.
- M. FIRMATI, 1992, *Il relitto della nave romana di Punta Scaletta, a Giannutri (GR)*, dans «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia, Università di Siena», XIII, pp. 13-33.
- F. FOERSTER LAURES, 1975, *Descripción general de los trabajos realizados en el yacimiento submarino ante Isla Pedrosa*, «Inmersión y Ciencia», 8-9, pp. 113-128.
- T. FRANK, 1927, *An economic history of Rome*, 2<sup>e</sup> éd., Baltimore.
- D.A. FREY, D.H. KEITH, F. HENTSCHEL, 1979, *L'archeologia sottomarina a grande profondità: gli scavi di Capistello*, «Sicilia Archeologica», XII, n. 39, pp. 7-24.
- P.A. GIANFROTTA, 1986, *Archeologia sottomarina in Puglia*, dans C. MARANGIÓ, éd., *La Puglia in età repubblicana, Atti del I convegno di studi sulla Puglia romana* (Mesagne, 1986), Mesagne, pp. 119-125.
- P.A. GIANFROTTA, 1987, *A Roman shipyard at Minturno: indications from underwater archaeology*, dans *Tropis II, 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Proceedings*, Delphes, pp. 195-205.
- P.A. GIANFROTTA, A. HESNARD, 1987, *Due relitti augustei carichi di dolia: quelli di Ladispoli e del Grand Ribaud D*, dans *El vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani occidental* (Actes, I col.loqui d'arqueologia romana), Badalona, pp. 285-297.
- P.A. GIANFROTTA, P. POMEY, 1981, *Archeologia subacquea. Storia, tecniche, scoperte e relitti*, Milan.
- E. GOTTWALLÈS, 1997, *Les épaves de Bétique à chargement d'amphores Dressel 20 et 23*, mémoire de maîtrise dactylographié, Université de Provence, Aix-en-Provence.
- Chr. GOUDINEAU, 1974, *La céramique dans l'économie de la Gaule*, dans *Les potiers gaulois* (Les Dossiers de l'Archéologie, 6, sept.-oct.), pp. 103-109.

- Grecs et Ibères* 1989 – P. ROUILLARD, M.-Chr. VILLANUEVA-PUIG, éd., *Grecs et Ibères au IV<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ. Commerce et iconographie, Actes de la Table ronde, Bordeaux*, 1986 (= «REA», LXXXIX, 1987, 3-4), Bordeaux.
- A. GROTTARELLI, L. PROIETTI, D. VITALI, 1990, *Analisi delle impronte digitali e delle strategie di presa sulla ceramica a vernice nera*, dans T. MANNONI, A. MOLINARI, éd., *Scienze in Archeologia*, Florence, pp. 425-450.
- V.M. GUERRERO, J. MIRÓ, J. RAMÓN, 1991, *El pecio de Binisafüller (Menorca), un mercante púnico del siglo III a.C.*, «Meloussa», 2, pp. 9-30.
- T. HACKENS, 1961, *Nouvelles recherches concernant les premiers temps de Rome et la topographie romaine (1957-1961)*, «L'Antiquité Classique», XXX, 2, pp. 484-505.
- A. HESNARD, 1997, *Entrepôts et navires à dolia: l'invention du transport de vin en vrac*, dans D. GARCIA, D. MEEKS, éd., *Techniques et économie antiques et médiévales. Le temps de l'innovation* (Colloque international, Aix-en-Provence, 1996), Paris, pp. 130-131.
- A. HESNARD et al., 1988, *L'épave romaine "Grand Ribaud D" (Hyères, Var)* (= *Archaeonautica* 8), Paris.
- H. HURST, 1992, *L'ilot de l'Amirauté, le port circulaire et l'avenue Bourguiba*, dans A. ENNABLI, éd., *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine*, Paris-Tunis, pp. 79-94.
- Incontro Napoli-Ischia 1969 – Incontro di studi sugli inizi della colonizzazione greca in Occidente* (Napoli-Ischia, 1968) = «Dial. di Archeol.», III, 1-2.
- A. et J.-P. JONCHERAY, 1997, *Var, au large de Saint-Raphaël. Les gisements de la "Chrétienne M"*, dans *Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, Bilan scientifique 1996*, Paris, pp. 103-104.
- J.-P. JONCHERAY, 1997, *Bénat 2, une épave à "dolia" du I<sup>er</sup> siècle avant J.-C.*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», XIII, pp. 97-119.
- G. KAPITÄN, 1972, *Le anfore del relitto romano di Capo Ognina (Siracusa)*, dans Auteurs divers, *Recherches sur les amphores romaines* (Coll. de l'Ecole française de Rome, 10), Rome, pp. 243-252.
- G. KAPITÄN, 1974, *A Roman 3rd century AD shipwreck at Cape Ognina (Siracusa, Sicily)*, «The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration», 3, 1, pp. 150-151.
- P.M. KENRICK, 1985, *Excavations at Sidi Khrebish, Benghazi (Berenice)*, vol. III, part 1: *The Fine Pottery* («Libya Antiqua», suppl. V), Tripoli.
- P.M. KENRICK, 1997, *Cn. Ateius, the inside story*, «Rei Cretariae Romanae Fautorum Acta», 35, pp. 179-190.
- N. LAMBOGLIA, 1952a, *La nave romana di Albenga*, «RSL», XVIII, 3-4, pp. 131-213.
- N. LAMBOGLIA, 1952b, *Il carico di una nave romana a Pegli (Genova)*, «RSL», XVIII, 3-4, pp. 213-223.
- N. LAMBOGLIA, 1961a, *Problemi tecnici e cronologici dello scavo sottomarino al Grand Congloué*, «RSL», XXVII, pp. 138-154.
- N. LAMBOGLIA, 1961b, *Il rilevamento totale della nave romana di Albenga*, «Riv. Ingauna e Intemelia», n. s. XVI, 3-4, pp. 106-108.
- N. LAMBOGLIA, 1964, *La campagna 1963 sul relitto di Punta Scaletta all'isola di Giannutri (relazione preliminare)*, «RSL», XXX, pp. 229-257.
- N. LAMBOGLIA, 1971a, *La seconda campagna di scavo sulla nave romana di Spargi (1959)*, dans *Actes du III<sup>e</sup> Congrès international d'archéologie sous-marine* (Barcelone, 1961), Bordighera, pp. 205-214.

- N. LAMBOGLIA, 1971b, *Cronologia relativa dei relitti romani nel Mediterraneo occidentale*, dans *Actes du III<sup>e</sup> Congrès international d'archéologie sous-marine* (Barcelone, 1961), Bordighera, pp. 371-383.
- N. LAMBOGLIA, 1971c, *L'ottava e la nona campagna di scavi sottomarini (1970 e 1971) sulla nave romana di Albenga*, «Riv. Ingauna e Intemelia», n. s. XXVI, pp. 71-72.
- E. LANGLOTZ, 1973, *Importazione di ceramica greca ovvero immigrazione di vasai greci nella Magna Grecia?*, dans *Economia e società nella Magna Grecia, Atti del XII Convegno di studi sulla Magna Grecia* (Taranto 1972), Naples, pp. 163-183.
- E. LEPORE, 1981, *Geografia del modo di produzione schiavistico e modi residui in Italia meridionale*, dans A. GIARDINA, A. SCHIAVONE, éd., *Società romana e produzione schiavistica. I. L'Italia: insediamenti e forme economiche*, Rome-Bari, pp. 79-85.
- R. LEQUÉMENT, 1985, *La mer et ses rapports avec l'homme méditerranéen: l'apport de l'archéologie sous-marine*, dans *L'homme méditerranéen et la mer, Actes du 3<sup>e</sup> Congrès international d'étude des cultures de la Méditerranée occidentale* (Jerba, Tunisie, 1981), Tunis, pp. 108-118.
- R. LEQUÉMENT, B. LIOU, 1975, *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> siècles avant J.-C.*, «Cahiers Ligures de Préhistoire et d'Archéologie», 24, pp. 76-82.
- R. LEQUÉMENT, B. LIOU, 1976, *Céramique étrusco-campanienne et céramique arétine, à propos d'une nouvelle épave de Marseille*, dans *L'Italie préromaine et la Rome républicaine, Mélanges offerts à Jacques Heurgon*, Rome, II, pp. 587-603.
- M. L'HOUE, F. RICHEL, G. BOUSQUET, 1991, *Découverte d'un East indiaman de l'E.I.C. à Bassas da India, atoll français de l'Océan indien: le "Sussex"*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», X, pp. 175-198.
- B. LIOU, 1973, *Informations archéologiques. Direction des recherches archéologiques sous-marines*, «Gallia», 31, 2, pp. 571-608.
- B. LIOU, 1974, *Note provisoire sur deux gisements gréco-étrusques (Bon Porté A et Pointe du Dattier)*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», III, pp. 7-19.
- B. LIOU, P. POMEY, 1985, *Informations archéologiques. Direction des recherches archéologiques sous-marines*, «Gallia», 43, 1, pp. 547-576.
- L. LONG, 1987a, *Les épaves du Grand Congloué. Etude du journal de fouille de Fernand Benoit*, «Archaeonautica», 7, pp. 9-36.
- L. LONG, 1987b, *The Grand Congloué Site: a Reassessment*, dans A.M. McCANN, éd., *The Roman Port and Fishery of Cosa*, Princeton, pp. 164-166.
- L. LONG, 1990, *Amphores massaliètes: objets isolés et gisements sous-marins du littoral français méditerranéen*, dans M. BATS, 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* (1989) (Etudes Massaliètes, 2), Lattes - Aix-en-Provence, pp. 27-70.
- L. LONG, 1995, *Les archéologues au bras de fer: nouvelles approches de l'archéologie en eau profonde*, dans Auteurs divers, *Cent sites historiques d'intérêt commun méditerranéen: protection du patrimoine archéologique sous-marin en Méditerranée* (Atelier du Patrimoine, Documents techniques, V), Marseille, pp. 14-46.
- L. LONG, 1997a, *Inventaire des épaves de Camargue, de l'Espiguette au Grand Rhône, des cargaisons de fer antiques aux gisements du XIX<sup>e</sup> s. Leur contribution à l'étude du paléorivage*, dans M. BAUDAT, éd., *Crau, Alpilles, Camargue. Histoire et archéologie*, Arles, pp. 59-115.

- L. LONG, 1997b, *Carte archéologique. Au large de la Camargue*, dans *Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, Bilan scientifique 1996*, Paris, pp. 73-79.
- L. LONG, J. MIRÓ, G. VOLPE, 1992, *Les épaves archaïques de la pointe Lequin (Porquerolles, Hyères, Var). Des données nouvelles sur le commerce de Marseille à la fin du VI<sup>e</sup> s. et dans la première moitié du V<sup>e</sup> s. av. J.-C.*, dans M. BATS, G. BERTUCCHI, G. CONGÈS, H. TRÉZINY, éd., *Marseille grecque et la Gaule, Actes du Colloque international d'Histoire et d'Archéologie et du V<sup>e</sup> Congrès archéologique de Gaule méridionale* (Marseille, 1990) (Études Massaliètes, 3), Lattes - Aix-en-Provence, pp. 199-234.
- L. LONG, J. MIRÓ, G. VOLPE, 1994, *Var, au large de Hyères, Ile de Porquerolles, Pointe Lequin, 1 et 2*, dans *Département des recherches archéologiques sous-marines, Bilan scientifique 1993*, Paris, pp. 45-46.
- L. LONG, G. VOLPE, 1997, *Un decennio di ricerche nelle acque delle isole di Hyères (Francia) (scavi all'estero e riflessioni sull'archeologia subacquea italiana)*, dans *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea* (Anzio, 1996), Bari, pp. 91-108.
- L. LONG, S. XIMÉNÈS, 1988, *L'épave Riou 3 à Marseille, un chargement d'amphores Dressel 1 estampillées en grec et de céramique campanienne A tardive*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», VII, pp. 159-183.
- D. MANACORDA, 1979, *Relitti sottomarini di età repubblicana: stato della ricerca con appendice bibliografica* (relazione svolta a Macerata nel marzo 1978), Istituto Gramsci, Seminario internazionale di studio "Forma di produzione schiavistica e tendenze della società romana: II a.C.-II d.C. Un caso di sviluppo precapitalistico", Pise (Scuola Normale Superiore) (dactylographié).
- D. MANACORDA, 1986, *A proposito delle anfore cosiddette "greco-italiche": una breve nota*, dans J.-Y. EMPEREUR, Y. GARLAN, éd., *Recherches sur les amphores grecques* («BCH», suppl. XIII), Athènes, pp. 581-586.
- J. MAS, 1985, *Excavaciones en el yacimiento submarino de "San Ferreol" (Costa de Cartagena)*, dans *VI Congreso internacional de arqueología submarina* (Cartagena, 1982), Madrid, pp. 189-224.
- A. MELE, 1979, *Il commercio greco arcaico. Prexis ed emporie*, Naples.
- L. MERCANDO, 1976, *L'ellenismo nel Piceno*, dans P. ZANKER, éd., *Hellenismus in Mittelitalien* (Kolloquium in Göttingen, 1974), Göttingen, I, pp. 160-218.
- J.-P. MOREL, 1981a, *Céramique campanienne: les formes*, 2 vol., Rome (réimpr. 1994).
- J.-P. MOREL, 1981b, *Le commerce étrusque en France, en Espagne et en Afrique*, dans *L'Etruria mineraria, Atti del XII Convegno di Studi etruschi e italici* (Firenze-Popolonia-Piombino, 1979), Florence, pp. 463-508.
- J.-P. MOREL, 1982, *La céramique comme indice du commerce antique (réalités et interprétations)*, dans P. GARNSEY, C. R. WHITTAKER, éd., *Trade and Famine in Classical Antiquity*, Cambridge, pp. 66-74.
- J.-P. MOREL, 1985, *La ceramica e le altre merci d'accompagnamento nel commercio da e per Roma in età repubblicana*, dans *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio: materiali da Roma e dal suburbio*, Modène, pp. 172-179.
- J.-P. MOREL, 1986a, *Céramiques à vernis noir d'Italie trouvées à Délos*, «BCH», CX, 1, pp. 461-493.
- J.-P. MOREL, 1986b, *Remarques sur l'art et l'artisanat de Naples antique*, dans *Neapolis, Atti del XXV Convegno di studi sulla Magna Grecia* (Taranto, 1985), Tarente, pp. 305-356.

- J.-P. MOREL, 1987, *La céramique à vernis noir en Italie septentrionale*, dans D. VITALI, éd., *Celti ed Etruschi nell'Italia centro-settentrionale dal V secolo a. C. alla romanizzazione* (Atti del Colloquio internazionale, Bologna, 1985), Bologna-Imola, pp. 111-134.
- J.-P. MOREL, 1988, *Céramiques à vernis noir*, dans M. VAGINAY, V. GUICHARD, et al., *L'habitat gaulois de Feurs (Loire). Fouilles récentes (1978-1981)*, Paris, pp. 91-96.
- J.-P. MOREL, 1989, *Les amphores et les autres céramiques (sur quelques problèmes amphoriques)*, dans *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherche* (Actes du colloque de Sienne, 1986), Rome, pp. 523-527.
- J.-P. MOREL, 1990a, *Nouvelles données sur le commerce de Carthage punique entre le VII<sup>e</sup> siècle et le II<sup>e</sup> siècle avant J.-C.*, dans *Carthage et son territoire dans l'Antiquité, Actes du IV<sup>e</sup> Colloque international sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord* (Strasbourg, 1988), I, Paris, pp. 67-100.
- J.-P. MOREL, 1990b, *Les échanges entre la Grande-Grèce et la Gaule du VII<sup>e</sup> au I<sup>er</sup> siècle avant J.-C.*, dans *La Magna Grecia e il lontano Occidente, Atti del XXIX Convegno di studi sulla Magna Grecia* (Taranto, 1989), Tarente, pp. 247-293.
- J.-P. MOREL, 1990c, *L'apport des fouilles de Carthage à la chronologie des céramiques hellénistiques*, dans *Devtera Epistimoniki Synantisi ya tin ellinistiki keramiki, Khronoloyika provlimata tis ellinistikis keramikis* (Rhodos, 1989), Praktika, Athènes, pp. 17-30.
- J.-P. MOREL, 1990d, *Les céramiques de l'époque hellénistique en Italie: hellénisme et anhellénisme*, dans *Akten des XIII. internationalen Kongresses für klassische Archäologie* (Berlin, 1988), Mayence, pp. 161-171.
- J.-P. MOREL, 1991, *Artisanat, importations et romanisation dans le Samnium aux II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> siècles av. J.-C.*, dans *La romanisation du Samnium aux II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> siècles av. J.-C.* (Actes du Colloque de Naples, Centre Jean Bérard, 1988), Naples, pp. 187-203.
- J.-P. MOREL, 1997, *Céramique à vernis noir*, dans M.-O. LAVENDHOMME, V. GUICHARD et coll., "*Rodumna*" (Roanne, Loire), *le village gaulois* (Documents d'archéologie française, n° 62), Paris, pp. 119-129.
- J.-P. MOREL, 1998, *Le ceramiche a vernice nera del Piemonte: tipologia, storia, cultura*, dans L. MERCANDO, éd., *Archeologia in Piemonte, II, L'età romana*, Turin, pp. 235-252.
- J. NIETO, 1986, *El pecio "Culip IV": observaciones sobre la organización de los talleres de "Terra sigillata" de La Graufesenque*, «*Archaeonautica*», 6, pp. 81-119.
- J. NIETO PRIETO et al., 1989, *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip I*, Girona.
- M. OLIVA PRAT, 1960, *Avance al estudio de los materiales arqueológicos de Isla Pedrosa*, «*Gerona, Revista Municipal*», 13, 1960, pp. 52-55.
- F. PALLARÉS SALVADOR, 1982, *La nave romana di Spargi*, dans *Auteurs divers, Museo archeologico navale "Nino Lamboglia", La Maddalena*, Sassari, pp. 11-32.
- F. PALLARÉS, 1987a, *Il relitto della nave romana di Spargi. Campagne di scavo 1958-1980*, dans *Archeologia subacquea* 1987, pp. 89-102.
- F. PALLARÉS, 1987b, *Il relitto di Diano Marina nel commercio vinicolo antico*, dans *El vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani occidental* (Actes, I col·loqui d'arqueologia romana), Badalona, pp. 298-305.
- A.J. PARKER, 1974, *Two wrecks of the Augustan period found near Brindisi*, «*The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*», 3, 1, p. 147.

- R. PASCUAL GUASCH, 1968, *El desarrollo de la arqueología submarina. Problemas de la prehistoria y de la arqueología catalanas*, dans «Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia», 4, pp. 209-224.
- R. PASCUAL GUASCH, 1975, *Las ánforas de Isla Pedrosa*, «Inmersión y Ciencia», 8-9, pp. 87-92.
- J. PÉREZ BALLESTER, P. CARRERA BONET, N. PELÁEZ, 1980, *Noticia sobre cerámicas helenísticas de engobe blanco del tipo "Lagynos" halladas en Cartagena*, «MDAI(M)», 21, pp. 155-164.
- M. PICON, 1988, *Sur l'origine de quelques groupes de céramiques d'Olbia: céramiques à vernis noir, céramiques de cuisine, céramiques à pâte claire*, en annexe à M. BATS, *Vaisselle et alimentation à Olbia de Provence (v. 350-v. 50 av. J.-C.)*. Modèles culturels et catégories céramiques («RAN», suppl. 18). Paris, pp. 249-264.
- L. PIETROPAOLO, 1997, *L'approdo di Torre S. Sabina (Brindisi). Le ceramiche comuni di età romana. Aspetti tipologici, tecnologici e distributivi*, dans *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea* (Anzio, 1996), Bari, pp. 249-270.
- A. POLLINO, 1986, *L'épave de la Tradelière*, dans *VI<sup>èmes</sup> rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes. L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II, La mer comme lieu d'échanges et de communication*, Valbonne, pp. 171-189.
- A. POLLINO, 1987, *Les céramiques de Fréjus et du bassin de l'Argens et le commerce régional au I<sup>er</sup> siècle: l'épave des Roches d'Aurette (Var)*, «Bull. de la Soc. Nat. des Antiquaires de France», pp. 139-165.
- A. POLLINO *et al.*, 1987, *L'épave des Roches d'Aurette*, «Cahiers d'Archéologie Subaquatique», VI, pp. 25-49.
- P. POMEY, 1982, *Le navire romain de la Madrague de Giens*, «CRAI», janvier-mars, pp. 133-154.
- P. POMEY *et al.*, 1987-1988, *Recherches sous-marines*, «Gallia Informations, Préhistoire et Histoire», 1, pp. 1-78.
- P. POMEY *et al.*, 1992, *Recherches sous-marines*, «Gallia Informations, Préhistoire et Histoire», 1, pp. 1-85.
- M. POMEY, L. LONG, 1992, *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*, dans M. BATS, G. BERTUCCHI, G. CONGÈS, H. TRÉZINY, éd., *Marseille grecque et la Gaule, Actes du Colloque international d'Histoire et d'Archéologie et du V<sup>e</sup> Congrès archéologique de Gaule méridionale* (Marseille, 1990) (Etudes Massaliètes, 3), Lattes-Aix-en-Provence, pp. 189-198.
- P. POMEY, A. TCHERNIA, 1978, *Le tonnage maximum des navires de commerce romains*, «Archaeonautica», 2, pp. 233-251.
- A.M. PONCE GARRIDO, 1975, *Descripción de algunas de las piezas halladas en el yacimiento de Isla Pedrosa*, «Inmersión y Ciencia», 8-9, pp. 95-111.
- M. PONSICH, 1983, *Le facteur géographique dans les moyens de transport de l'huile de Bétique*, dans *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad, segundo congreso internacional* (Sevilla, 1982), Madrid, pp. 101-113.
- J. PRINCIPAL, 1992-1994, *Les importacions de vaixel·la fina de vernís negra a la Catalunya sud i occidental durant el segle III a. e.: comerç i dinàmica d'adquisició en les societats indígenes*, thèse de doctorat de l'Université de Barcelone (dactylographiée).
- R. RÉMONDON, 1959, *Le monde romain*, dans *Histoire générale du travail, I, Préhistoire et Antiquité*, Paris, pp. 257-369.

- M. ROSTOVITZ, 1957, *The social and economic history of the Roman Empire*, 2<sup>e</sup> éd., Oxford.
- A. SCHIAVONE, 1977, *Classi e politica in una società precapitalistica. Il caso della Roma repubblicana*, «Quaderni di Storia», 9, janvier-juin, pp. 33-69.
- M. SCHINDLER, 1986, *Die "schwarze Sigillata" des Magdalensberges*, 2. *Neufunde seit 1965*, «Magdalensberg-Grabungsbericht», 15, pp. 345-390.
- J. -Chr. SOURISSEAU, 1990, *Les amphores du Jardin d'Hiver à Arles (B.-du-Rh.)*. *Etude dynamique de ces conteneurs commerciaux*, mémoire de maîtrise, Université de Provence (Aix-en-Provence), dactylographié.
- Spina*, 1993, F. BERTI, P.G. GUZZO, éd., *Spina, storia di una città tra Greci ed Etruschi*, Ferrare.
- A. TCHERNIA, 1969a, *Informations archéologiques. Direction des recherches archéologiques sous-marines*, «Gallia», XXVII, 2, pp. 465-499.
- A. TCHERNIA, 1969b, *Les fouilles sous-marines de Planier (Bouches-du-Rhône)*, «CRAI», avril-juin, pp. 292-309.
- A. TCHERNIA, 1968-1970, *Premiers résultats des fouilles de juin 1968 sur l'épave 3 de Planier*, «Etudes Classiques», 3, pp. 51-82.
- A. TCHERNIA, 1986, *Le vin de l'Italie romaine*, Rome.
- A. TCHERNIA, 1990, *Contre les épaves*, dans A. DUVAL, J.-P. MOREL, Y. ROMAN, éd., *Gaule interne et Gaule méditerranéenne aux II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> siècles avant J.-C.: confrontations chronologiques*, Actes de la Table Ronde de Valbonne (novembre 1986), Paris, pp. 291-301.
- A. TCHERNIA, P. POMEY, A. HESNARD *et al.*, 1978, *L'épave romaine de la Madrague de Giens (Var), campagnes 1972-1975* (XXXIV<sup>e</sup> suppl. à «Gallia»), Paris.
- G. VALLET, F. VILLARD, 1963, *Céramique grecque et histoire économique*, dans P. COURBIN, éd., *Etudes archéologiques*, Paris, pp. 205-217.
- Chr. VANDERMERSCH, 1994, *Vins et amphores de Grande Grèce et de Sicile, IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. avant J.-C.* (Centre Jean Bérard, Etudes, I), Naples.
- H. VAN EFFENTERRE, F. RUZÉ, 1995, *Nomima. Recueil d'inscriptions politiques et juridiques de l'archaïsme grec*, II, Rome.
- C. VENY, D. CERDÀ, 1972, *Materiales arqueológicas de dos pecios de la isla de Cabrera (Balears)*, «Trabajos de Prehistoria», n. s. 29, pp. 298-328.
- G. VOLPE, 1985, *Rinvenimenti subacquei a Barletta*, «Taras, Rivista di Archeologia», V, 2, pp. 283-306.
- S. VON SCHNURBEIN *et al.*, 1982, *Die unverzierte Terra Sigillata aus Haltern*, Münster.
- M. ZECCHINI, 1971, *L'archeologia nell'Arcipelago toscano*, Pise.