

# Narbonne, un “port de stockage” de la Méditerranée occidentale sous le Haut-Empire

Maria-Luisa Bonsangue

La place de la pratique du stockage dans l'économie romaine est un thème actuellement au centre des intérêts d'un large groupe d'historiens<sup>1</sup>. Parmi les différentes facettes du problème, une attention particulière a été portée aux liens entre stockage et commerce de redistribution<sup>2</sup>, cet aspect ayant connu depuis quelques années de grandes avancées, grâce notamment à l'archéologie maritime. En effet, depuis les travaux de J. Nieto<sup>3</sup> et d'A. Tchernia<sup>4</sup> une nouvelle notion a vu le jour, celle de “port principal”, “port-entrepôt” ou “port de stockage” où étaient regroupées des marchandises venant de divers endroits avant d'être réexpédiées, surtout par voie maritime, vers d'autres destinations, au gré des transactions commerciales<sup>5</sup>. Par opposition à cette notion, d'autres ports, appelés “ports secondaires”, situés sur la façade méditerranéenne, jouaient un rôle mineur, celui de réceptionner les biens redistribués par les ports principaux et de les diffuser dans l'arrière-pays.

Disséminés sur le pourtour méditerranéen, des ports de stockage peuvent être avant tout identifiés grâce aux épaves. A. Tchernia en a repéré quelques-uns pour la Méditerranée occidentale<sup>6</sup> : Narbonne<sup>7</sup>, Pouzzoles, Gadès, Carthage et Ostie-Portus, auxquels J. Andreau a ajouté Aquilée<sup>8</sup>. Les éléments communs à ces ports sont le fait d'avoir bénéficié d'une grande prospérité à l'époque romaine, bien qu'à des périodes différentes, et, pour les plus anciens d'entre eux, d'avoir été qualifiés d'*emporion* dans le tableau que Strabon fait de l'empire romain sous Auguste<sup>9</sup>. En effet, si, dans son sens originel, l'*emporion* est avant tout un lieu fréquenté par ceux qui voyagent par mer<sup>10</sup> et peut désigner, dans les sources grecques d'époque classique et hellénistique, aussi bien un port de commerce en général qu'un quartier spécifique de la ville consacré au commerce extérieur<sup>11</sup>, Strabon n'emploie le terme que dans sa première acception et toujours avec la même signification, même lorsqu'il reprend des écrits antérieurs<sup>12</sup>. Dernier critère commun, la plupart des ports de stockage recensés par les chercheurs modernes

- 1 Virilouvet 2007, 165-265 ; Marin & Virilouvet 2008a, 109-138 ; Marin & Virilouvet 2008b, 275-336 ; Arce & Goffaux 2011.
- 2 Par exemple, il a été démontré que la diffusion méditerranéenne de produits africains, tels que les salaisons de poisson, se faisait par l'intermédiaire de certains entrepôts hispaniques, comme Gadès, qui commercialisaient leurs propres salaisons, Bonifay 2007, 253-260.
- 3 Nieto 1986, 81-115 ; Nieto 1988, 379-395 ; Nieto *et al.* 1989.
- 4 Tchernia 2003, 613-624 ; Tchernia 2008, 335-349.
- 5 À ce propos, Andreau 2010, 145-151.
- 6 Tchernia 2003, 613-616.
- 7 C'était déjà Nieto 1986, 81-115, qui avait mis en valeur ce rôle pour Narbonne.
- 8 Son activité de port de stockage peut au moins être attestée par l'épave de Valle Ponti coulée près du débouché du Pô au III<sup>e</sup> siècle p.C., voir Andreau 2010, 145-146 avec bibliographie.
- 9 Pour Narbonne, Str. 4.1.6, ; 4.1.12 et 4.2.1 ; pour Pouzzoles, Str. 5.4.6 ; pour Gadès, Str. 3.4.9 ; pour Aquilée, Str. 5.1.8. En revanche, Carthage et Ostie se développent au II<sup>e</sup> siècle p.C.
- 10 Casevitz 1993, 9-20.
- 11 Bresson 1993, 163-226 ; Bresson 2008, 98.
- 12 Étienne 1993, 22-34.

apparaissent dans la mosaïque du Piazzale delle Corporazioni à Ostie<sup>13</sup>. La liste ainsi établie n'est peut-être pas encore exhaustive et ne reflète que l'état partiel de nos connaissances<sup>14</sup>.

Au-delà des traits communs ainsi mis en évidence, de nombreuses interrogations concernent ces ports : leur nombre, leur fonctionnement ainsi que leurs différences substantielles par rapport à d'autres sites portuaires du monde romain. Dans ce contexte, une synthèse des données concernant le port de Narbonne, qui a été l'un des premiers à avoir été reconnu en tant que port-entrepôt et l'un de ceux pour lequel les découvertes archéologiques ont été nombreuses durant ces dernières années, peut contribuer à mieux cerner le lien entre commerce et stockage à l'époque romaine. Il est donc légitime de se demander si l'étude du fonctionnement d'un port de stockage comme Narbonne permet d'évaluer la place de ces structures dans l'économie du monde romain sous le Haut Empire.

### ACTIVITÉ PORTUAIRE DE NARBONNE ET COMMERCE DE REDISTRIBUTION

La documentation concernant le rôle de port de stockage de Narbonne s'étale de l'époque augustéenne à l'époque flavienne. C'est pour le début de cette période que Strabon qualifie à plusieurs reprises Narbonne d'*emporion*<sup>15</sup>, en ajoutant qu'elle était même le "port de la Celtique entière", qui surpassait tous les autres par l'importance des affaires qui s'y traitaient<sup>16</sup>. Cependant, dans la mesure où le géographe s'inspire dans ce passage de l'œuvre de Poseidonios, du début du 1<sup>er</sup> siècle a.C.<sup>17</sup>, on peut penser que l'essor commercial de la ville était antérieur à l'époque augustéenne. Se pose donc la question de savoir si un commerce de redistribution à partir de Narbonne existait déjà à l'époque républicaine.

Il ne fait pas de doute que le trafic portuaire narbonnais a été très intense dès les années qui ont suivi la déduction de la colonie réalisée en 118 a.C.<sup>18</sup> et que la région était bien insérée dans les circuits commerciaux méditerranéens depuis au moins le III<sup>e</sup> siècle a.C.<sup>19</sup>. Au début du 1<sup>er</sup> siècle a.C., le port de Narbonne était essentiellement en contact avec l'Italie et le nord-est de la péninsule ibérique : il importait de très grandes quantités de vin italien ainsi que de la céramique campanienne, en échange de métaux, de matières premières de toutes sortes et d'esclaves ; il recevait des volumes considérables de céramiques peintes ibériques et de la céramique de la côte catalane, sans que l'on puisse définir exactement les marchandises de retour<sup>20</sup>. Toutes les sources concourent pour souligner l'importance et l'ampleur des échanges<sup>21</sup>. Une partie des arrivages était destinée à la consommation locale, comme le montrent les sites d'époque républicaine

13 *CIL*, XIV, 4549, l. 18, pour Carthage ; *CIL*, XIV, 4549, l. 32, pour Narbonne ; Meiggs 1997, 286-287. Selon Tchernia 2003, 616, le port de Cadix serait désigné par la mosaïque de la *statio* 51.

14 Il faut signaler que des structures semblables existaient dans le monde grec d'époque classique et hellénistique : Bresson 2008, 172-176, utilise l'expression de "places centrales" pour les désigner.

15 Voir supra, note 9 pour les références.

16 Str. 4.1.12.

17 Lasserre 1966, 106.

18 Gayraud 1981, 119-136.

19 Gorgues 2010 avec la bibliographie antérieure.

20 Sanchez 2002, 117-123.

21 Cic., *Font.*, 9.19 et Christol 2002, 41-54 ; Bouscaras 1974, 103-132 ; Bergé 1990, 131-201 ; Liou 1993, 132-148 et Liou 1998, 91-102, pour l'épigraphie amphorique et Sanchez 2009, 265-270 et 323-350, pour la documentation archéologique.

fouillés au cœur de la ville<sup>22</sup>, surtout lorsque la colonie devint aussi le siège du gouvernement provincial<sup>23</sup> ; le reste des importations, en particulier les produits italiques, était ensuite diffusé à partir de Narbonne vers l'intérieur des terres en direction de l'axe Aude-Garonne, appelé par les auteurs anciens l'"isthme gaulois"<sup>24</sup>. Le transport des produits italiques destinés aux *oppida* celtiques de l'arrière-pays se faisait d'abord par la voie fluviale vers le Nord, sur la partie navigable de l'Aude ; il suivait ensuite une étape terrestre sur 150 km environ au bout de laquelle l'acheminement des marchandises reprenait sur les eaux de la Garonne, jusqu'à *Tolosa* au moins<sup>25</sup>. On peut donc se demander si ce commerce présupposait, à l'époque républicaine, une phase de stockage des biens exportés. Concernant la partie fluviale et terrestre du transport, malgré les transbordements nécessaires, il semble qu'aucun entrepôt destiné à rassembler et revendre ces produits n'ait été découvert le long du trajet et que le véritable lieu de rupture de charge ait été *Tolosa* (ou le site de Vieille-Toulouse)<sup>26</sup>. En revanche, il est difficile de dire quel parcours suivaient les marchandises qui arrivaient par mer car on ne connaît pas exactement l'emplacement du port de Narbonne à cette époque. En effet, on discute encore sur le début de l'occupation du site de La Nautique, ouvert sur la lagune antique à quelques kilomètres au sud de Narbonne, seul véritable port "maritime" de la colonie entre les années 40 a.C. et 70 p.C.<sup>27</sup>. Deux hypothèses existent : soit La Nautique a été utilisée depuis 118 a.C. et, dans ce cas, les grands bateaux hauturiers y auraient déchargé des marchandises qui, transférées sur des allèges, devaient remonter le cours de l'Aude jusqu'à la ville<sup>28</sup> ; soit Narbonne n'a eu, au début du 1<sup>er</sup> siècle a.C., qu'un port fluvial urbain : les marchandises y seraient donc parvenues directement sur de petites embarcations depuis Ampurias<sup>29</sup>. Dans le premier cas, il est possible de supposer une phase de stockage à La Nautique au moment du transport des objets des gros navires aux allèges, mais les entrepôts découverts dans ce lieu sont plus tardifs<sup>30</sup>. Dans le second cas, il faut supposer que les *horrea* aient été situés à Ampurias et que Narbonne n'ait joué qu'un simple rôle de port secondaire. En attendant les résultats des recherches en cours, on peut déjà souligner que, s'il y a eu stockage à La Nautique, il est malaisé d'envisager qu'à cette époque, il ait pu être en relation avec un commerce de redistribution par la voie maritime vers le littoral nord ou sud. En effet, les sources du 1<sup>er</sup> siècle a.C. n'attestent pas de liens entre le port de Narbonne et celui d'Agde<sup>31</sup>, qui était le seul susceptible d'avoir joué dans la région un rôle de port secondaire, mais qui dépendait depuis longtemps des circuits commerciaux massaliotes. De même, en direction du sud, Ampurias a difficilement pu exercer la fonction de port secondaire par rapport à Narbonne, car elle a été le débouché portuaire le plus important de la péninsule ibérique au cours de l'époque républicaine. Par conséquent, au vu de la documentation disponible, il

22 Sanchez 2009, 77-223.

23 Sur la création de la province de Transalpine, voir Christol 2010, 37-38.

24 Str. 2.5.28 ; Roman 1983.

25 Str. 4.1.14.

26 Sur la question, Rancoule 1985, 263-275 et Pailler 2002, 101-197.

27 Sur la problématique concernant les ports de Narbonne, voir Cavero 2011, 25-34.

28 Dellong & Falguéra 2002, 100-115.

29 Sanchez 2009, 307-323 ; Sanchez & Jézégou 2011, 270. La localisation exacte d'un port fluvial de Narbonne n'est pas connue, il pourrait s'agir du site de la Gendarmerie au sud-ouest de la ville romaine, remplacé ensuite sous l'Empire par le site de Saint Loup, à l'est de la ville.

30 Voir infra.

31 Ugolini & Olive 2002, 374-376.

semble improbable qu'au 1<sup>er</sup> siècle a.C., Narbonne ait développé une activité commerciale de redistribution malgré son trafic portuaire intense et son rôle précurseur dans la diffusion des produits italiens en Gaule<sup>32</sup>. Il en va tout autrement à la période suivante.

En effet, les échanges autour de Narbonne s'intensifient et s'articulent davantage à partir des années 40 a.C. et pendant tout le 1<sup>er</sup> siècle p.C. C'est la période d'activité maximale du site de La Nautique, qui était alors le port "maritime" de Narbonne. Les découvertes archéologiques témoignent d'une arrivée massive d'amphores à vin de Tarraconaise (Pascual 1 de Catalogne et Dressel 2/4) qui sont diffusées le long de l'"Isthme"<sup>33</sup>. Le vin italien est beaucoup moins présent que dans le passé tandis que les arrivages de céramique arétine inondent le marché narbonnais entre 30 a.C. et 30 p.C. Débutent aussi, au commencement de cette période, les importations d'amphores à huile ou à saumures de Bétique, elles aussi distribuées le long de l'axe Aude-Garonne. Enfin, les premières exportations de sigillée de la Graufesenque, démarrant dans les années 20 p.C., s'intensifient de façon extraordinaire au cours du 1<sup>er</sup> siècle p.C.<sup>34</sup>. C'est pour cette période que les sources sur le commerce de redistribution à partir de Narbonne deviennent explicites et nombreuses et il nous a semblé utile de les présenter selon leur valeur euristique au prix d'une petite entorse à la chronologie.

L'épave de Cala Culip IV, étudiée par J. Nieto, est sans doute le témoignage le plus probant de cette activité de redistribution. Ce bateau de petit tonnage (8 tonnes environ), échoué à l'époque flavienne le long de la côte catalane près du Cap de Creus, transportait une cargaison hétérogène (amphores à huile et vases en céramique fine de Bétique, vases en sigillée de la Graufesenque, lampes produites dans la région de Rome, mortiers de Campanie) qui trouve sa justification si l'on considère qu'elle a été rassemblée dans un grand port proche. Celui-ci ne pouvait être que Narbonne, qui était le port exportateur de la céramique des ateliers millavois<sup>35</sup> et qui était en mesure de disposer des entrepôts nécessaires pour stocker des produits d'origines les plus diverses et les revendre en fonction des demandes. Assemblées à partir de biens de toute provenance conservés dans les entrepôts, les cargaisons étaient aussi complétées par les produits de la région, dans ce cas, la céramique sigillée sud gauloise. La destination de ce bateau devait être probablement le port d'Ampurias, susceptible d'abriter une clientèle importante et dont le déclin, depuis les dernières décennies du 1<sup>er</sup> siècle a.C., expliquerait qu'il soit passé sous la domination économique de Narbonne. L'épave de Cala Culip IV suggère donc l'existence à Narbonne d'entrepôts et de lieux de stockage à partir desquels ce genre de commerce pouvait être organisé. Elle a permis aussi de montrer que l'objet principal de cette activité de redistribution n'était pas la sigillée de la Graufesenque, présente en grande quantité dans l'épave : la céramique ne constitue qu'une cargaison d'accompagnement de produits beaucoup plus lourds (amphores ou métaux), qui, rangés au fond de la cale du bateau, ne peuvent pas être débarqués partiellement, et que l'on désigne comme "cargaisons principales" (la céramique peut au contraire être facilement disposée dans les interstices). La raison première du voyage du bateau échoué à Cala Culip devait donc être le transport de l'huile de Bétique en Catalogne, transport qui pouvait se faire plus aisément à partir de Narbonne.

32 Olmer & Maza 2004, 142.

33 Sanchez 2002, 121.

34 Guy *et al.* 1978, 185-220.

35 Guy & Delfieu 2003, 59-72.

L'épave de Cala Culip VIII, retrouvée elle aussi au large du Cap de Creus, peut constituer une autre preuve de ce commerce de redistribution de denrées contenues dans des amphores à partir de Narbonne<sup>36</sup>. Il apparaît que le bateau, échoué entre 10 a.C. et 10 p.C., transportait une soixantaine d'amphores Haltern 70 de Bétique et quelques pièces de céramique arétine. Il s'agissait d'une barque de modestes dimensions (à peine une tonne), comme celles qui étaient utilisées dans le commerce de redistribution, et elle faisait route vers le sud<sup>37</sup>. La cargaison avait été assemblée sans doute à Narbonne qui avait dû recevoir auparavant, par un bateau de haute mer provenant de Bétique, les Haltern 70 retrouvées dans l'épave et contenant du *defrutum*, spécialité de cette région<sup>38</sup>. Entreposées à Narbonne pour une durée inconnue, ces amphores avaient dû faire l'objet d'un trafic de redistribution vers le sud, probablement vers Ampurias, située à une seule journée de navigation.

L'activité de port de stockage de Narbonne, entre l'époque augustéenne et le milieu du 1<sup>er</sup> siècle p.C., est aussi en lien avec le commerce de métaux destiné à Arles et aux frontières rhénanes<sup>39</sup>, comme l'a récemment mis en valeur C. Rico<sup>40</sup>. L'épave SM2, coulée en Camargue, au large des Saintes-Maries-de-la-Mer, prouve que cette activité de redistribution pouvait aussi se déployer en direction d'Arles. Ce bateau, qui avait fait naufrage dans le premier quart du 1<sup>er</sup> siècle p.C., transportait une quarantaine d'amphores de Tarraconaise et de Bétique et un important lot de barres de fer évalué à plusieurs dizaines de tonnes<sup>41</sup>. Les premières analyses indiquent qu'au moins une partie de ce fer provenait du site des Martyrs dans la Montagne Noire<sup>42</sup>, les autres barres pouvant être issues des autres secteurs miniers du Narbonnais (Corbières et Canigou, sur les Pyrénées orientales)<sup>43</sup>. Selon toute vraisemblance, le bateau, destiné à Arles et aux marchés rhénans était parti de Narbonne où les amphores de Bétique et de Tarraconaise avaient été préalablement rassemblées et stockées, en même temps que les lingots de fer des diverses mines de l'arrière-pays. Probablement le stockage des métaux d'origines différentes était-il nécessaire pour assembler des cargaisons avant de faire partir les navires au complet.

Un dernier exemple d'épave attestant une activité commerciale de redistribution pourrait être versé à ce dossier. C. Rico a en effet récemment supposé une provenance bretonne – et non hispanique comme on l'a cru jusqu'à présent – à des lingots d'étain trouvés dans l'épave de Port Vendres II, échouée le long de la côte catalane à l'époque de Claude<sup>44</sup>. Si cette hypothèse est avérée, ce bateau contenant un chargement hétérogène de métaux (plomb hispanique et étain breton) et d'amphores de Bétique, devait forcément provenir de Narbonne, lieu d'aboutissement de l'étain de Cornouaille<sup>45</sup> et seul endroit où des marchandises d'origines si diverses pouvaient être assemblées et entreposées. Dans ce cas, le navire aurait fait route vers le Sud et non vers le Nord, comme on le supposait auparavant, et on aurait un premier exemple de commerce de redistribution de métaux.

36 Carreras 2003.

37 Nieto 2003, 157-158.

38 Carreras 2003, 156.

39 Long *et al.* 2002, 161-188 ; Long 2007, 50-51 et Bonsangue 2011, 361-384.

40 Rico 2011, 41-64.

41 Long 2002, 163-169. Il s'agissait d'un bateau d'une vingtaine de tonnes dont la cargaison a dû être transférée sur des embarcations à fond plat capables de remonter le fleuve.

42 Coustoures *et al.* 2006, 258.

43 Maintenant 2009, 85-95 et Mut & Kotarba 2007, 141-155.

44 Rico 2011, 57-63 ; Coll *et al.* 1977, 61-94.

45 Diod. 5.38.4.

Qu'en est-il de cette activité de redistribution au II<sup>e</sup> siècle p.C. ? On sait que le site de La Nautique a été actif jusqu'aux années 70, avant que les traces archéologiques ne se raréfient. Les chercheurs ont supposé un déplacement des structures portuaires dû aux modifications du cours de l'Aude et à l'ensablement d'une partie de la lagune<sup>46</sup>. La localisation du port de Narbonne, au I<sup>er</sup> siècle p.C. et au Bas-Empire, pourrait correspondre au site du Castelou, à quelques kilomètres à l'Est de la Nautique, comme semblent le suggérer des recherches en cours<sup>47</sup>. En tout cas, il est sûr qu'au cours du II<sup>e</sup> siècle p.C., l'activité commerciale de Narbonne demeure florissante : les découvertes d'amphores à huile de Bétique le long de l'axe Aude-Garonne montrent que le port importe encore ce produit et le diffuse dans l'arrière-pays<sup>48</sup>. Apparaissent, dès la fin du I<sup>er</sup> siècle p.C., des produits africains comme les sigillées à pâte claire<sup>49</sup>, ce qui correspond à l'arrêt des exportations de sigillée sud-gauloise. Les liens avec Rome et Ostie sont assez importants comme le prouve la mention dans la mosaïque du Piazzale delle Corporazioni des naviculaires narbonnais impliqués dans le transport de denrées annonaires vers la capitale<sup>50</sup> et la présence de noms de commerçants narbonnais sur les *tituli beta* des Dressel 20 à huile du Testaccio<sup>51</sup>. Narbonne exporte à cette époque le vin gaulois de l'arrière-pays biterrois contenu dans les amphores Gauloises 4 qui sont commercialisées aussi à Rome<sup>52</sup>. Il est probable que les marchandises de retour de ces exportations étaient des lampes à huile originaires d'Italie centrale, encore diffusées, dans les années 130, vers l'arrière-pays narbonnais et une partie de l'"Isthme"<sup>53</sup>.

Malgré ce dynamisme, des preuves directes d'un commerce de redistribution pour le II<sup>e</sup> siècle à Narbonne font pour le moment défaut. Si l'on suit le raisonnement d'A. Tchernia qui considère la plupart des ports représentés dans la mosaïque d'Ostie comme des ports de stockage, on peut supposer que Narbonne a joué un rôle de cette nature au I<sup>er</sup> siècle p.C. comme au I<sup>er</sup>, sans qu'il soit pour autant possible de dessiner les contours géographiques de son aire d'influence. En ce qui concerne en tout cas le I<sup>er</sup> siècle, on peut se demander où se trouvaient, à Narbonne, les structures de stockage nécessaires à l'activité de redistribution attestée par les sources.

### LES HORREA DE NARBONNE ET LES PROFESSIONNELS QUI LES FRÉQUENTAIENT

Un passage de Sidoine Apollinaire évoque l'existence à Narbonne d'*horrea* qui contribuaient à augmenter sa réputation de ville prospère et laborieuse au V<sup>e</sup> siècle p.C.<sup>54</sup>. Bien que tardif, ce témoignage semble refléter assez fidèlement la situation narbonnaise au cours du Haut Empire<sup>55</sup>. Le problème est de savoir si l'archéologie a mis au jour des vestiges d'*horrea* semblables à ceux qui ont été retrouvés dans d'autres villes de Méditerranée et dont la typologie est désormais mieux connue. Dans cet objectif, il faut avant tout éclaircir la fonction de ce que l'on appelle l'*Horreum*

46 Solier *et al.* 1981, 256.

47 Les fouilles sont actuellement dirigées par Corinne Sanchez.

48 Étienne & Mayet 2004, 211.

49 Sanchez 2009, 347.

50 Voir supra, note 13.

51 Sur la question, voir Christol 2002b, 325-334 et Christol 2008a, 271-298.

52 Laubenheimer, 1990, 146 ; Laubenheimer 2001, 51-64.

53 Solier 1981, 98-101, à propos de l'épave du "Grand Bassin C".

54 Sid., *Carm.*, 23, 37-47.

55 Gayraud 1981, 244-246.

de Narbonne, qui correspond à des galeries souterraines à proximité de l'ancien forum de la ville<sup>56</sup>. On sait aujourd'hui que celles-ci étaient plutôt des fondations ou des vides sanitaires de structures d'échanges situées probablement à la surface<sup>57</sup>. En revanche, des découvertes très récentes attestent l'existence d'un entrepôt à corridor axial situé à l'ouest de Narbonne romaine, près de l'ancien cours de l'Aude<sup>58</sup>. La structure, datée de la seconde moitié du 1<sup>er</sup> siècle p.C., se présente comme un grand bâtiment d'une surface d'au moins 300 m<sup>2</sup>, qui comprend deux ailes de stockage organisées symétriquement de part et d'autre d'un corridor central<sup>59</sup>. Pour l'heure, les éléments découverts ne permettent pas de savoir quelles denrées avaient pu stocker cet *horreum* mais il ne s'agissait pas d'un édifice isolé car d'autres structures semblables, datées de la même époque, ont été localisées à proximité et, en particulier, un grand bâtiment qui pourrait être aussi un magasin de stockage<sup>60</sup>. Par conséquent, il a été proposé de voir dans ce secteur de Narbonne une partie d'un complexe d'entrepôts qui devaient s'étendre le long des berges du fleuve, en relation avec l'activité du port fluvial urbain, encore non précisément localisé<sup>61</sup>. À l'extérieur de la ville, une structure de stockage datée du 1<sup>er</sup> siècle p.C. a été découverte dans le site de Saint Jeanne à Port la Nouvelle. Il s'agit d'un bâtiment d'environ 160 m<sup>2</sup> à plan rectangulaire, avec quatre pièces de dimensions équivalentes ouvrant sur un corridor, situé à 1 km du rivage marin actuel, qui pourrait être en lien avec une activité portuaire<sup>62</sup>. Enfin, un autre édifice de stockage a été mis au jour en 2010 à La Nautique : il s'agit d'un entrepôt à *dolia* à plan rectangulaire de type hangar, daté de la première moitié du 1<sup>er</sup> siècle p.C., dont la surface devait couvrir environ 300 m<sup>2</sup><sup>63</sup>. Il est associé à des fours qui ont produit des amphores d'imitation de Tarraconaise<sup>64</sup>. La question qui se pose, encore irrésolue, est de savoir si cet *horreum* stockait du vin en vrac destiné à l'exportation après conditionnement ou si, au contraire, le vin entreposé avait fait l'objet d'une importation sur des navires à *dolia*, comme on en connaît à la même époque sur les circuits du vin de Tarraconaise.

En tout cas, les *horrea* recensés, proches des zones portuaires (fluviale pour les premiers, maritime pour les derniers), devaient sans doute servir à une conservation pour la consommation mais aussi pour la vente<sup>65</sup>. Il n'est pas exclu qu'au moins certains d'entre eux aient joué un rôle dans ce commerce de redistribution d'amphores, métaux et céramiques, attesté par les épaves échouées à une époque correspondante à leur utilisation.

Naturellement, nous ne savons rien sur la gestion de ces entrepôts. Appartenaient-ils à la cité, comme les *horrea Bassiana* de Pouzzoles, ou étaient-ils la propriété de particuliers qui mettaient en location les espaces de stockage, comme les *horrea Galbana* de Rome avant le règne de

56 Sur ce supposé *horreum*, voir Rickman 1971, 144-146 ; Gayraud 1981, 248.

57 À ce propos, Moulis 2002, 132-137.

58 Ginouvez à paraître.

59 Cette structure pourrait ressembler à l'*horreum* de Cuicul en Numidie. Voir à ce propos Virlovet 2011, 20.

60 Ollivier 2009.

61 Christol & Ginouvez 2012, 267-282.

62 Rouquette 2011, 67-84.

63 Ginouvez 2010, 21-31.

64 Sanchez *et al.* 2012, 384.

65 Ils seraient du type B de la catégorie établie par Virlovet 2011, 18 : des entrepôts qui cumulent stockage et vente.

Galba<sup>66</sup> ? L'épigraphie narbonnaise, d'autre part, n'atteste pas d'*horrearii*, comme on en trouve dans l'*Urbs* par exemple<sup>67</sup>. En revanche, les témoignages concernant les métiers du commerce abondent et il est généralement admis que les *horrea* étaient des lieux de commerce autant que de stockage<sup>68</sup>. On pouvait y pratiquer de la vente au détail dans les *tabernae* adjacentes, comme dans les *horrea Agrippiana* de Rome ; leurs *cellae* pouvaient être louées par des commerçants pour y entreposer des produits destinés au commerce à échelle régionale comme dans les *horrea Bassiana* de Pouzzoles<sup>69</sup> ; des *naucularii* pouvaient aussi être les locataires des entrepôts<sup>70</sup>. Ainsi, à Narbonne, marchands et transporteurs de toutes sortes devaient fréquenter les entrepôts de la ville, comme les négociants italiens en vin auxquels fait allusion Cicéron sous la République<sup>71</sup> ou comme les commerçants attestés par l'épigraphie au début de l'Empire. Dans leurs épitaphes respectives, un personnage quasi anonyme se dit *negotiator* sans autre précision<sup>72</sup>, tandis que quatre individus ayant vécu à l'époque augustéenne se disent *mercatores*, c'est-à-dire des marchands qui achètent pour vendre<sup>73</sup> : l'un était *mercator panu(n)cularius*, commerçant sur place de bobines de fil<sup>74</sup>, le second, *mercator Cordubensis*, trafiquant maritime entre Cordoue et Narbonne<sup>75</sup>, les deux autres ne donnent pas de précision<sup>76</sup>. Comme les inscriptions de ces deux derniers marchands, de statut affranchi, ne laissent pas entrevoir de signes de grande réussite sociale, M. Gayraud les considérait comme impliqués dans des opérations de commerce terrestre liées au commerce maritime<sup>77</sup>. Cependant, il ne faut pas sous-estimer le niveau social de ces hommes de métier qui étaient tout de même en mesure de se doter d'une inscription funéraire individuelle de bonne facture<sup>78</sup> et avaient pu affranchir d'anciens esclaves<sup>79</sup>. Comme par ailleurs, à Narbonne, le métier de *mercator*, mentionné tout seul sans l'indication du produit commercialisé, semble davantage se référer au domaine maritime qu'au domaine terrestre<sup>80</sup>, on peut se demander si leur activité n'était pas plutôt en rapport avec le commerce de redistribution : un commerce maritime, s'exerçant sur une échelle réduite, qui devait rapporter à des affranchis des revenus modestes

66 À ce propos, Virlovet 2011, 20. Une inscription sur une conduite en plomb qui devait desservir l'entrepôt fouillé à Narbonne donne bien le nom du *plumbarius* mais aucune indication sur le statut de son ou ses commanditaire(s) : Christol & Ginouvès 2012, 270-282.

67 France 2008, 483-507.

68 Dubouloz 2008, 277-294.

69 Selon Tchernia 2008, 336-337, les céréales stockées dans ces *horrea* étaient destinées à être vendues à Rome.

70 Dubouloz 2008, 286.

71 Cic., *Font.*, 5.11 et 9.19, selon l'interprétation de Tchernia 1986, 89 et de France 2001, 265. Il ne s'agissait pas cependant d'un commerce de redistribution.

72 *CIL*, XII, 4496 *add.*

73 Sur le métier de *mercator*, Rougé 1966, 288 ; Feuvrier-Prévotat 1981, 367-405 ; Verboven 2007, 89-118 et Andreau à paraître.

74 *CIL*, XII, 5973.

75 *ILGN*, 586 (*AE*, 1916, 41).

76 *CIL*, XII, 4492 et *CIL*, XII, 5971 = *HGL*, XV, 202.

77 Gayraud 1981, 531.

78 C'est le cas de C. Offellius Zetus dont l'épithaphe en pierre calcaire consiste en une belle plaque moulurée (*CIL*, XII, 4492).

79 L'épithaphe du *mercator* Alexander (*CIL*, XII, 5971 = *HGL*, XV, 202) a été réalisée par l'intermédiaire de son affranchi. Pour une réévaluation du niveau social des hommes de métier du monde romain, Tran 2007, 119-141.

80 C'est ce que suggère le cas du *mercator Cordubensis*.



certes, mais non négligeables. En revanche, les négociants narbonnais connus au I<sup>er</sup> siècle p.C. apparaissent comme des figures bien plus importantes : ils sont insérés dans les circuits du grand commerce méditerranéen qui concernait la vente de l'huile de Bétique à Rome, comme le montrent leurs noms attestés sur les amphores du Testaccio (Fadii, Olitii et peut-être aussi Segolatii et Aponii)<sup>81</sup> ; certains d'entre eux font partie de l'élite plébéienne de la colonie ou de l'élite dirigeante tout court<sup>82</sup>.

De la même manière, les *naucularii* attestés dans l'épigraphie de la ville au I<sup>er</sup> siècle p.C. pourraient être mis en relation avec ce commerce de redistribution s'exerçant à partir du port de stockage<sup>83</sup>. Leur statut paraît inférieur à celui des naviculaires narbonnais du II<sup>e</sup> siècle p.C., qui sont en lien avec les services de l'Annone<sup>84</sup> et sont les seuls à se proclamer *Nauicularii (marini) C(olonia) I(ulia) P(aterna) C(laudia) N(arbone) M(artio)*. En effet, les activités des armateurs du I<sup>er</sup> siècle p.C. semblent se cantonner à la sphère privée et n'atteindre qu'une envergure limitée. Ils sont pour la plupart de statut affranchi et portent des gentilices que l'on ne peut rattacher à des familles prestigieuses de la colonie. L'un d'entre eux est même allogène à Narbonne (originaire de Fréjus)<sup>85</sup>. On verrait volontiers en eux les propriétaires de ces bateaux de petit tonnage qu'on a évoqués et qui étaient impliqués dans le commerce de redistribution depuis Narbonne jusqu'à Ampurias au cours du I<sup>er</sup> siècle p.C. La présence de ce groupe d'hommes de métier dans l'épigraphie de Narbonne coïncide avec l'essor maximal du commerce de redistribution du port de stockage.

À l'inverse, les affaires des naviculaires du II<sup>e</sup> siècle p.C. devaient comporter une dimension officielle et concerner avant tout la stipulation de contrats avec l'État pour l'acheminement de denrées vers la capitale<sup>86</sup>. Seuls ces armateurs du II<sup>e</sup> siècle appartiennent à l'élite des milieux plébéiens (l'un d'eux, P. Olitius Apollonius, est *seuir augustalis*) ou sont proches d'importantes familles de la colonie (le frère de Ti. Iunius Eudoxus est apparenté aux Fadii de Narbonne). C'est seulement dans leur groupe qu'on peut trouver un brasseur d'affaires de large envergure capable d'être à la fois *naucularius* et négociant en huile de Bétique : P. Olitius Apollonius, dont le nom figure aussi parmi ceux attestés par le *tituli beta* des Dressel 20 du Testaccio.

Ainsi la documentation atteste-t-elle que le port de Narbonne était, au I<sup>er</sup> siècle p.C., un port de stockage qui disposait des *horrea* et des acteurs nécessaires pour le bon déroulement d'opérations commerciales de redistribution à l'échelle régionale qui semblent avoir laissé la place, au II<sup>e</sup> siècle, à des activités marchandes d'une toute autre ampleur. On peut à présent essayer de définir la sphère d'influence du port de Narbonne au I<sup>er</sup> siècle et donc l'aire géographique concernée par ce commerce de redistribution.

81 Sur la question, Gayraud 1981, 367 ; Étienne & Mayet 2004, 188 et Bonsangue 2006a, 450-460.

82 P. Olitius Apollonius était *seuir augustalis* (*CIL*, XII, 4406) et Sex. Fadius Secundus Musa avait accompli une carrière locale complète (voir *CIL*, XII, 4393 et infra).

83 *CIL*, XII, 4493 ; *CIL*, XII, 4495 ; *CIL*, XII, 5972.

84 *CIL*, XII, 4406, P. Olitius Apollonius ; *CIL*, XII, 4398, Ti. Iunius Eudoxus.

85 *CIL*, XII, 4494.

86 Selon Christol 1971, 601, les armateurs narbonnais font partie d'un collège officiel de naviculaires au service de l'Annone qui ont dû recevoir de l'État l'autorisation de constituer des *corpora* comme les naviculaires d'Arles.

## RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE DE NARBONNE ET “ZONES D’OMBRE” SUR LES PORTS DE STOCKAGE

Il ne s’agit pas d’énumérer tous les lieux avec lesquels Narbonne a eu à faire du commerce mais de définir les contours de la région de diffusion économique organisée par ce port de stockage. Le premier secteur concerné est le littoral reliant Narbonne à la Catalogne. Le témoignage des épaves inventoriées plus haut est très clair à ce propos. Au cours du 1<sup>er</sup> siècle p.C., le port de stockage de Narbonne desservait en marchandises diverses les ports de la Catalogne et, en premier lieu, Ampurias qui était en déclin depuis l’époque augustéenne après avoir été plus important que Narbonne<sup>87</sup>. D’autre part, pour avoir une image complète de l’aire d’intervention économique du port de stockage, il faut prendre en considération aussi une partie de l’arrière-pays narbonnais qui produisait les biens, comme la céramique de la Graufesenque, constituant les cargaisons secondaires des bateaux de faible tonnage employés dans le commerce de redistribution. Il est ainsi possible d’intégrer à l’aire géographique contrôlée par Narbonne la région de l’axe Aude-Garonne et de supposer que les frets de retour du commerce vers la Catalogne étaient, au début du 1<sup>er</sup> siècle p.C., les amphores à vin produites en Léétanie (telles que les Pascual 1), transportées dans des bateaux de petit tonnage et diffusées en grandes quantités le long de l’“Isthme gaulois”. Ce tableau, esquissé en partant des sources archéologiques, peut être aussi confirmé par la documentation épigraphique qui témoigne du rayonnement économique narbonnais en direction du nord-est de la péninsule ibérique. Le dossier de P. Usulenus Veiento doit être évoqué à ce propos<sup>88</sup>. Ce personnage est attesté à la fois sur les timbres de tuiles et d’amphores Pascual 1 produites à Llafranc dans l’Ampurdan, entre 40 a.C. et 20 p.C., et dans l’épigraphie de Narbonne de la même époque. Originaire d’Italie, il est le père d’un magistrat narbonnais de l’époque augustéenne et un grand exploitant agricole dans l’arrière-pays de la colonie<sup>89</sup>. Qu’il se soit établi d’abord à Narbonne puis en Catalogne ou l’inverse, il est clair que Veiento était le propriétaire d’un atelier amphorique hispanique et qu’il disposait d’attaches très fortes à Narbonne grâce auxquelles il devait tirer profit de la commercialisation du vin contenu dans les Pascual 1 en direction de l’axe Aude-Garonne<sup>90</sup>. D’autres correspondances entre marques amphoriques du même type et épigraphie narbonnaise<sup>91</sup> contribuent à souligner, si besoin en était, les liens économiques entre ces deux secteurs de la Méditerranée occidentale et l’étendue de l’emprise du port de Narbonne, qui dépasse les frontières de la cité et de la province même.

Cependant, au-delà de ce secteur traditionnellement inséré dans les circuits économiques du Narbonnais depuis l’époque préromaine<sup>92</sup>, les nouvelles données concernant la diffusion du fer en Méditerranée romaine permettent d’identifier une sphère d’influence commerciale plus élargie. L’étude des cargaisons des épaves de Camargue montre que l’exportation du fer de l’arrière-pays narbonnais se greffait, au 1<sup>er</sup> siècle p.C., sur un commerce de redistribution à partir de Narbonne de produits d’origines diverses (vin de Tarraconaise et de Bétique et peut-être étain de Cornouaille) en direction d’Arles et de la vallée du Rhône. Cela prouve que l’aire d’influence

87 Pour ce schéma, Nieto 1997, 154-158. Voir également supra.

88 Christol & Plana 1998, 273-302 ; Christol 2011, 229-236 ; Christol 2012, 292-298.

89 *AE*, 1998, 932 (= *CIL*, XII, 4426) ; *CIL*, XII, 5370 (*D.* 5421) Voir aussi Christol & Fédère 1999, 81-99.

90 Bonsangue 2006b, 31-35.

91 Voir Pena 2000, 8-14, à propos de noms tels que Volteilius, Mevius, Consius.

92 Sur la question, Gorgues 2010, 253-320.

du port de stockage de Narbonne s'étendait bien davantage que ce que l'on pensait depuis les travaux de J. Nieto. Elle se prolongeait vers l'Est et la région des bouches du Rhône pour aboutir à Arles, un grand port fluvial relié au littoral transalpin, qui connaissait à cette époque un premier essor destiné à s'intensifier en concomitance avec le développement des marchés aux frontières du Rhin. Or, ce marché des métaux était alimenté par les mines des Martys, dont l'exploitation était probablement opérée par des Narbonnais<sup>93</sup>, ainsi que par d'autres sites miniers de la région (Corbières et Pyrénées orientales), ce qui veut dire que la sphère d'influence économique de Narbonne au 1<sup>er</sup> siècle p.C. allait des bordures de la Montagne Noire et des Pyrénées à la vallée du Rhône. En revanche, on ne sait pas, pour l'heure, quelles marchandises de retour pouvaient transporter depuis Arles les bateaux qui regagnaient Narbonne. On peut envisager, à titre d'hypothèse, que le fret de retour était constitué par des biens comme le plomb germanique qui aboutissait à Arles au cours de l'époque flavienne<sup>94</sup> et permettait de pallier l'épuisement des filons de plomb argentifère situés au nord de Béziers<sup>95</sup>. Cependant, la documentation épigraphique concernant les liens économiques entre Arles et Narbonne n'est pas aussi explicite que dans le cas des relations entre Narbonne et la Catalogne<sup>96</sup>.

En tout cas, le rayonnement du port de stockage de Narbonne s'étendait vers le littoral nord-est de la péninsule ibérique et vers le débouché du Rhône. Si l'on prend en considération le riche arrière-pays (le Millavois, la Montagne Noire et peut-être les Pyrénées orientales) dont les produits (sigillée et métaux) s'intégraient au commerce de redistribution, cette sphère d'influence économique s'élargit pour recouvrir une région dont les limites ne se superposaient pas aux frontières de la cité ni à celles de la province. S'ouvrait donc un espace économique régional assez large dont le port de stockage constituait l'âme et le centre directeur<sup>97</sup>. Cet espace n'était pas pourtant aussi étendu que celui d'autres ports de stockage tels Pouzzoles par exemple, dont l'aire d'influence embrassait cette partie de la Méditerranée orientale qui était insérée dans les circuits commerciaux du blé égyptien vers l'Italie<sup>98</sup>.

Cependant, si les sources disponibles permettent d'identifier l'aire d'intervention du port de stockage de Narbonne, d'autres aspects de l'organisation de ce commerce de redistribution en Méditerranée romaine demeurent obscurs. Tout d'abord, il est difficile d'établir si, à côté des ports principaux et des ports secondaires, existaient des catégories intermédiaires de ports de stockage nettement moins importants. Certes Narbonne a joué, au 1<sup>er</sup> siècle p.C., le rôle de port principal à l'égard d'Ampurias, mais on ne peut définir la place occupée dans ce système par les ports catalans de Barcino et Tarraco, bien actifs à la même époque. Une seconde question qui se pose, et qui reste pour l'instant sans réponse, est de savoir si, en plus de leurs grandes capacités de stockage et d'un commerce de redistribution, il y avait d'autres éléments, comme la présence d'équipements plus sophistiqués ou une mobilité sociale plus marquée, qui distinguaient les

93 Bonsangue 2011, 372-376.

94 Sur ce commerce, Long & Domergue 1995, 801-867 et Eck 2007, 24-25.

95 Clavel 1971, 337.

96 Si les inscriptions attestent une probable présence d'Arlésiens à Narbonne (*CIL*, XII, 4378) et de Narbonnais à Arles (*CIL*, XII, 710), elles ne permettent pas d'attribuer cette mobilité à des raisons économiques.

97 Sur la notion d'économie régionale, voir Aerts *et al.* 1990. Quant à l'existence de "places of redistribution" qui organisent l'économie des micro-régions du pourtour méditerranéen, voir Horden & Purcell 2000, 391-395.

98 À ce propos, Tchernia 2008, 59-60.

ports de stockage des autres grands ports du monde romain, tels Carthagène ou Syracuse par exemple. On se limitera juste à constater qu'à Narbonne, dont la société est pourtant composée de plusieurs groupes de plébéiens enrichis grâce au commerce et à l'artisanat, la documentation laisse reconnaître peu d'individus ayant réussi à accéder au sommet des hiérarchies civiques par le biais de fortunes accumulées dans les activités portuaires. Un premier cas pourrait être celui de P. Usulenus Veiento, dont le fils est duumvir de la colonie sous Auguste, si l'on considère qu'au moins une partie de son patrimoine s'est constituée sur les revenus du commerce de vin entre la Catalogne et Narbonne<sup>99</sup>. Le second exemple est celui de Sex. Fadius Secundus Musa qui est à la fois grand marchand d'huile de Bétique et magistrat municipal au milieu du II<sup>e</sup> siècle p.C., et dont le petit-fils devient même clarissime<sup>100</sup>. Cependant aucun de ces exemples ne se laisse rattacher au commerce de redistribution de l'*emporion*.

Enfin, un autre grand doute qui entoure la problématique des ports de stockage concerne leur nombre. En plus des cas cités plus haut, existait-il d'autres ports pouvant appartenir à cette catégorie ? Pour le moment et pour la partie occidentale du monde romain, il est possible d'ajouter Arles aux cas recensés, bien qu'il s'agisse d'un port fluvial. En effet, son essor démarre à l'époque augustéenne pour s'intensifier progressivement au cours des trois premiers siècles de l'Empire et s'il semble faire figure de port secondaire par rapport à Narbonne au début du I<sup>er</sup> siècle p.C., il a pu aussi jouer un rôle de port-entrepôt<sup>101</sup>. En effet, l'épave d'époque flavienne SM1, découverte en Camargue et chargée de lingots de plomb germanique<sup>102</sup> ainsi que d'amphores de Bétique, constituerait peut-être l'indice de l'existence d'un commerce de redistribution à partir d'Arles et en direction de l'espace méditerranéen<sup>103</sup>. En tout cas, il est sûr qu'Arles apparaît aussi dans l'œuvre de Strabon comme un *emporion* d'une certaine importance pour l'époque augustéenne<sup>104</sup>. Plus tard, il figure même dans la mosaïque du Piazzale delle Corporazioni à Ostie et ses naviculaires participent de façon considérable à l'approvisionnement de Rome<sup>105</sup>.

En somme, Narbonne a été l'un de ces ports de stockage qui ont joué un rôle important dans l'organisation du commerce maritime romain entre la fin du I<sup>er</sup> siècle a.C. et le I<sup>er</sup> siècle p.C., ce qui coïncide avec l'époque de l'apogée de l'*emporion*. Si son étude n'épuise pas toutes les questions sur les ports-entrepôts, elle permet d'aboutir à quelques conclusions. Tout

99 Sur la question, Christol 2012, 292-298.

100 Sur ce personnage, Christol 2002, 327 et Tchernia 2011, 85.

101 On peut aussi penser que le commerce de métaux entre Narbonne et Arles était du type "de port-entrepôt à port-entrepôt" selon un modèle identifié à partir de l'étude de la cargaison de l'épave Ouest-Embiez 1 (Var) à chargement de verre, datée du début du III<sup>e</sup> siècle p.C. (Jézégou 2008, 451-460).

102 Sur cette épave, Long & Domergue 1995, 801-867. Quant à l'origine germanique du plomb, voir Eck 2007, 24-25, avec bibliographie.

103 Sintès 2010, 169-175.

104 Str. 4.1.6. Cette énième correspondance entre port de stockage et *emporion* strabonien montre que, d'une manière générale, à l'époque romaine, le terme *emporion* ne renvoie pas seulement à des lieux de commerce mais aussi à des lieux de redistribution et de stockage. L'hypothèse de l'existence d'entrepôts dans le port fluvial d'Hispalis, nécessaire pour comprendre le commerce de métaux (Rico 2011, 47), va dans le sens de cette correspondance : Hispalis figure comme *emporion* chez Strabon (Str. 3.2.1). Sur les liens entre *emporion* et entrepôts, voir aussi Andreau à paraître, à propos de *CIL*, XIII, 2448 (*D.* 7529), Genay, près de Lyon.

105 *CIL*, XIV, 4549, 27 ; Christol 1971, 595-603 ; Virlovet 2004, 327-370 et Christol 2008b, 179-190.

d'abord, le cas de Narbonne contribue à montrer que l'exigence de stocker dans les *horrea* des marchandises telles que des amphores, de la céramique et des métaux peut s'expliquer avant tout par des considérations de nature technique : puisque les cargaisons des bateaux hauturiers ne pouvaient pas être partiellement déchargées pendant la traversée, il fallait concentrer les objets dans des grands ports et envisager une redistribution à l'échelle régionale sur des navires de plus petit tonnage en concevant au mieux leurs chargements. En outre, ce système facilitait l'approvisionnement de ports mineurs ou en déclin, comme Ampurias au 1<sup>er</sup> siècle p.C., situés à l'écart des zones de production des biens de grande consommation. Cette redistribution pouvait se greffer sur un commerce de diffusion des matières premières issues du territoire du port de stockage en direction d'un autre port-entrepôt, comme l'était peut-être Arles au cours du 1<sup>er</sup> siècle p.C. Ensuite, l'espace économique régional qui se crée autour de ces lieux de redistribution et qui ne coïncide pas avec les frontières des cités ou des provinces, conforte l'idée de l'existence d'unités économiques fragmentées dans l'Empire romain qui ne constitue pas un seul et unique marché contrôlé et dirigé par la capitale mais plusieurs marchés indépendants disséminés sur tout le pourtour méditerranéen. Enfin, suivant ces historiens qui s'interrogent sur les coûts des transactions économiques dans le monde antique<sup>106</sup>, il est possible d'envisager que des lieux tels que les ports de stockage pouvaient contribuer à réduire ce genre de coûts, entendus comme les efforts à mener pour que les acteurs de l'échange entrent en relation. Dans les entrepôts de ces sites portuaires, se retrouvaient les négociants de toute origine pour stocker leurs marchandises. Ici ils nouaient entre eux des contacts qui leur permettaient de passer des commandes, de conclure des contrats et d'emprunter de l'argent, tout en accélérant la diffusion de l'information sur les différentes possibilités de faire affaires. Les coûts inhérents au stockage devaient être absorbés par les bénéfices d'un commerce à l'échelle régionale, moins cher en termes de transport puisque les distances à parcourir étaient moins importantes, plus régulier et, en principe, moins risqué.

Il reste à savoir si l'État romain a joué un rôle dans la constitution et le développement de ces structures. Rien n'indique qu'il ait voulu les créer : Narbonne, Pouzzoles, Aquilée et Ostie sont certes des colonies, mais leur activité de redistribution commerciale se développe bien après leur fondation. En outre, des interventions de la part des pouvoirs centraux pour favoriser les échanges ne sont connues qu'en relation avec Ostie, qui était le débouché portuaire de Rome avant d'être un port de stockage. Néanmoins, l'État exerçait un contrôle certain à l'égard de ces ports : sous la République, il existait un *portorium* à Narbonne<sup>107</sup> ; sous l'Empire, Arles était le siège d'un bureau de perception de la *quadragesima Galliarum*, tout comme Ostie<sup>108</sup> ; à Aquilée, on percevait le *portorium Illyrici* ; Carthage abritait un bureau douanier des *quattuor publica Africae* et peut-être Gadès celui de la *quingagesima Hispaniarum*<sup>109</sup>. Certes, on peut penser que les taxes qui frappaient la circulation des biens constituaient un frein au développement des échanges. Cependant, il faut souligner, comme le rappelle A. Bresson, "que le poids des taxes était en partie compensé par la transparence de l'information institutionnelle et par la sécurité des mers"<sup>110</sup>.

106 Bang 2008 ; Lo Cascio 2005, 69-83 ; Bresson 2007.

107 Nous suivons ici l'hypothèse de France 2001, 248 et 255.

108 France 2001, 255.

109 De Laet 1975, 179, 256 et 290 (concernant Gadès, il y a cependant plus d'incertitude).

110 Bresson 2008, 97.

## Références bibliographiques

- Aerts, E., J. Andreau et P. Oersted, éd. (1990.) : *Models of Regional Economies in Antiquity and the Middle Ages*, Louvain.
- Andreau, J. (2010) : “Brèves remarques sur les ports de stockage”, in : Pons Pujol 2010, 145-151.
- (à paraître) : “Les *negotiatores* du Haut-Empire, le stockage et les entrepôts”, in : Chankowski & Virouvet à paraître.
- Andreau, J. et V. Chankowski, éd. (2007) : *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*, Bordeaux.
- Arce, J. et B. Goffaux, éd. (2011) : *Horrea d'Hispanie et de la Méditerranée romaine*, Madrid.
- Bang, P. (2008) : *The Roman bazaar, a comparative study of trade and markets in a tributary Empire*, Cambridge.
- Bats, M., B. Dedet, P. Garmy, T. Janin, C. Raynaud, M. Schwaller, éd. (2003) : *Peuples et territoires en Gaule Méditerranéenne. Hommages à Guy Barraol*, Montpellier.
- Benoist, S., A. Daguet-Gagey et C. Van Cauwenberghe, éd. (2011) : *Figures d'Empire, fragments de mémoire. Pouvoir et identités dans le monde romain impérial*, Villeneuve d'Ascq.
- Bergé, A. (1990) : “Les marques sur amphores Pascual 1 de Port-la-Nautique”, *Cab.Arch.Sub.*, 9, 131-201.
- Bonifay, M. (2007) : “Cargaisons africaines : reflet des entrepôts ?”, *Antiquités Africaines*, 43, 253-260.
- Bonsangue M. L. (2006a) : *L'emporion de Narbonne : économie et société (I<sup>er</sup> siècle a.C.-I<sup>er</sup> siècle p.C.)*, thèse dactylographiée, Paris.
- (2006b) : “Des affaires et des hommes : entre l'emporion de Narbonne et la péninsule ibérique (I<sup>er</sup> siècle a.C.-I<sup>er</sup> siècle p.C.)”, in : Demougouin & Caballos Rufino 2006, 15-68.
- (2011) : “Administrer et exploiter les mines en Gaule Méridionale : le rôle de Narbonne (I<sup>er</sup> siècle a.C.-II<sup>e</sup> siècle p.C.)”, in : Benoist *et al.* 2011, 361-384.
- Bouscaras, A. (1974) : “Les marques sur amphores de Port-la-Nautique”, *Cab.Arch.Sub.*, 3, 103-132.
- Bresson, A. (1993) : “Les cités grecques et leurs *emporía*”, in : Bresson & Rouillard 1993, 163-226.
- (2007) : *L'économie de la Grèce des cités (fin VI<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle a.C.)*, I. *Les structures et la production*, Paris.
- (2008) : *L'économie de la Grèce des cités (fin VI<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle a.C.)*, II. *Les espaces de l'échange*, Paris.
- Bresson, A. et P. Rouillard, éd. (1993) : *L'emporion*, Bordeaux.
- Brun, J.-P., M. Poux et A. Tchernia, éd. (2004) : *Le vin, nectar des dieux, génie des hommes*, Lyon.
- Caldelli, M. L., G. L. Gregori et S. Orlandi, éd. (2008) : *Epigrafia 2006 : Atti della XIV Rencontre sur l'épigraphie in onore di S. Panciera*, Rome.
- Carreras, C., éd. (2003) : *Culip VIII i les àmfors Haltern 70*, Gérone.
- Casevitz, M. (1993) : “*Emporion* : emplois classiques et histoire du mot”, in : Bresson & Rouillard 1993, 9-20.
- Cavero, J. (2011) : “Narbonne : historiographie et topographie des découvertes archéologiques relatives au système portuaire”, in : Sanchez & Jézégou 2011, 25-34.
- Chankowski, V. et C. Virouvet, éd. (à paraître) : *Actes du Colloque International Entrepôts et circuits de distribution en Méditerranée, Athènes, 22-24 octobre 2012*.
- Christol, M. (1971) : “Remarques sur les naviculaires d'Arles”, *Latomus*, 30, 3, 643-663 ; repris dans Christol 2010, 595-603.
- (2002a) : “Narbonne : un autre *emporion* à la fin de l'époque républicaine et à l'époque augustéenne”, in : Müller & Hasenohr 2002, 41-54.
- (2002b) : “Marchands gaulois et grand commerce de l'huile de Bétique dans l'Occident romain ; quelques données provenant des amphores”, in : Rivet & Sciallano 2002, 325-334.
- (2008a) : “*Annona Urbis* : remarques sur l'organisation du ravitaillement en huile de la ville de Rome au I<sup>er</sup> siècle p.C.”, in : Caldelli *et al.* 2008, 271-298.
- (2008b) : “Les bienfaits de la paix romaine : le développement économique et social d'une agglomération tournée vers l'échange”, in : Rouquette 2008, 179-190.
- (2010) : *Une histoire provinciale : la Gaule Narbonnaise de la fin du I<sup>er</sup> siècle a.C. au III<sup>e</sup> p.C.* *Scripta varia*, Paris.
- (2011) : “Données nouvelles de l'épigraphie amphorique sur les relations entre Narbonne et l'Ampurdan : les caractéristiques d'une dynamique économique”, in : Sanchez & Jézégou 2011, 229-236.
- (2012) : “Notes d'épigraphie 13-16”, *CCG*, 23, 283-314.
- Christol, M. et G. Fédière (1999) : “La présence italienne dans l'arrière-pays de Narbonne : le dossier des *Usuleni*. Epigraphie de l'*instrumentum domesticum* et épigraphie lapidaire”, *DHA*, 25, 81-99.
- Christol, M. et O. Ginouvez (2012) : “Un atelier de fabrication de conduites en plomb à Narbonne”, *CCG*, 23, 267-282.
- Christol, M. et R. Plana-Mallart (1998) : “De la Catalogne à Narbonne : épigraphie amphorique et épigraphie lapidaire. Les affaires de Veiento”, in : *Epigrafia romana in area adriatica, Actes de la IX<sup>e</sup> rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain, Macerata 1995*, Macerata, 273-302.
- Clavel, M. (1971) : *Béziers et son territoire dans l'Antiquité*, Paris.

- Colls, D., R. Étienne, R. Lequement, B. Liou et F. Mayet (1977) : *Port-Vendres : L'épave de Port-Vendres II et le commerce de la Bétique à l'époque de Claude*, *Archaeonautica*, 1.
- Coustoures, M.-P., C. Rico, D. Béziat, D. Djaoui, L. Long, C. Domergue et F. Tollon (2006) : "La provenance de barres de fer romaines des Saintes-Maries-de-la-Mer. Étude archéologique et archéométrique", *Gallia*, 63, 243-261.
- De Laet, S. (1975) : *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les Romains surtout à l'époque du Haut-Empire*, New York.
- Dellong, E., éd. (2002) : *Carte Archéologique de la Gaule romaine 11/1. Narbonne et le Narbonnais*, Paris.
- Dellong, E. et J.-M. Falguéra (2002) : "Les ports de Narbonne", in : Dellong 2002, 100-115.
- Demougis, S. et A. Caballos Rufino, éd. (2006) : *Migrare. La formation des élites dans l'Hispanie romaine*, Bordeaux.
- Dubouloz, J. (2008) : "Propriété et exploitation des entrepôts à Rome et en Italie (I<sup>er</sup>-III<sup>e</sup> siècles)", *MEFRA*, 120/2, 277-294.
- Eck, W. (2007) : *La romanisation de la Germanie*, Paris.
- Esposito, A. et G. Sanidas, éd. (2012) : "Quartiers artisanaux" en Grèce ancienne. Une perspective méditerranéenne, Villeneuve d'Ascq.
- Étienne, R. (1993) : "L'emporion chez Strabon", in : Bresson & Rouillard 1993, 22-34.
- Étienne, R. et F. Mayet (2004) : *Huile hispanique*, Paris.
- Espérandieu, E. (1907) : *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine*, I, Paris.
- Fevrier-Prévotat, C. (1981) : "Negotiator et mercator dans le discours cicéronien : essai de définition", *DHA*, 7, 367-405.
- Fiches, J.-L., éd. (2002) : *Les agglomérations gallo-romaines en Languedoc-Roussillon, Projet collectif de recherche (1993-1999)*, Lattes.
- France, J. (2001) : *Quadragesima Galliarum. L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises, germaniques de l'Empire romain*, Coll EFR 278, Rome.
- (2008) : "Les personnels et la gestion des entrepôts impériaux dans le monde romain", *REA*, 110, 483-507.
- Gayraud, M. (1981) : *Narbonne antique des origines à la fin du III<sup>e</sup> siècle*, Paris.
- Ginouvez, O. (2010) : *Un quartier d'entrepôts sur le site du port antique de Narbonne, Rapport final d'opération*, INRAP, Service régional de l'Archéologie du Languedoc-Roussillon.
- éd. (à paraître) : *Narbonne (Aude). La fouille du 14 Quai d'Alsace*. Rapport final d'opération de fouille préventive, Inrap Méditerranée, Service régional de l'Archéologie du Languedoc-Roussillon, 2012.
- Gorgues, A. (2010) : *Économie et société dans le nord-est du domaine ibérique, III<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> a.C.*, Madrid.
- Guy, M., J.-L. Fiches et L. Poncin, éd. (1978) : "Un lot de vases sigillés des premières années du règne de Néron dans l'un des ports de Narbonne", *Archaeonautica*, 2, 185-220.
- Guy, M. et R. Delfieu (2003) : "Un itinéraire direct de Condatomago (Millau) à Narbonne par la crête de l'Escandorgue", in : Bats *et al.* 2003, 59-72.
- Horden, P. et N. Purcell (2000) : *The corrupting sea. A Study of Mediterranean sea*, Oxford.
- Jézégou, M.-P. (2008) : "L'Épave Ouest-Embiez 1 : proposition d'un modèle de réexportation de produits verriers et du vin à la charnière des II<sup>e</sup>/III<sup>e</sup> siècles p.C.", in : Pérez Ballestrer & Pascual Berlanga 2008, 451-460.
- Khanoussi, M., P. Ruggeri et C. Vismara, éd. (2002) : *Africa Romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica e economia, Atti del XIV convegno di studi, Sassari, 7-10 dic. 2000*, Rome, 14, 1.
- Kotarba, J., G. Castellvi et F. Mazière (2007) : *Carte archéologique de la Gaule, Les Pyrénées orientales*, 66, Paris.
- Lasserre, F., éd. (1966) : *Strabon, Géographie, livre IV*, Paris, CUF.
- Laubenheimer, F. (1990) : *Sallèles d'Aude un complexe de potiers gallo-romains : le quartier artisanal*, Paris.
- (2001) : "Le vin gaulois de Narbonnaise exporté dans le monde romain, sous le Haut-Empire", in : *20 ans de recherche à Sallèles d'Aude*, Paris, 51-64.
- Liou, B. (1993) : "Inscriptions peintes sur amphores de Narbonne (Port-la-Nautique)", *Archaeonautica*, 11, 132-148.
- (1998) : "Inscriptions peintes sur amphores de Narbonne, Port-la-Nautique (Aude) III", *RAN*, 31, 91-102.
- Lo Cascio, E. (2005) : "La New institutional Economics' e la storia romana", in : Pani 2005, 69-83.
- Long, L. (2007) : "Épave Saintes-Maries 9. Eléments de bois", *Bilan scientifique 2005 du DRASSM*, Paris, 50-51.
- Long, L. et C. Domergue (1995) : "Le véritable plomb de Lucius Flavius Verucla' et autres lingots. L'épave 1 des Saintes-Maries-de-la-Mer", *MEFRA*, 107, 2, 801-867.
- Long, L., C. Rico et C. Domergue (2002) : "Les épaves antiques de Camargue et le commerce maritime du fer en Méditerranée Nord-Occidentale (I<sup>er</sup> siècle a.C.-I<sup>er</sup> siècle p.C.)", in : Khanoussi *et al.* 2002, 161-188.
- Maintenant, J. (2009) : "Mines et métallurgies en territoire audois au cours de l'âge du Fer et de la période romaine", in : *Carte archéologique de la Gaule. L'Aude*, 11/2, Paris, 85-95.
- Marin, B. et C. Virlovet, éd. (2003) : *Nourrir les cités de Méditerranée, Antiquité – Temps Modernes*, Paris.

- (2008a) : “Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée”, *MEFRA*, 120/1, 109-138.
- , éd. (2008b) : “Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée”, *MEFRA*, 120/2, 275-336.
- Meiggs, R. (1997) : *Roman Ostia*, Oxford<sup>2</sup>.
- Moullis, D. (2002) : “Les galeries souterraines de l'*horreum*”, in : Dellong 2002, 132-137.
- Müller, C. et C. Hasenohr, éd. (2002) : *Les Italiens dans le monde grec (I<sup>er</sup> siècle a.C.-I<sup>er</sup> siècle p.C.)*. *Circulation, activités, intégration*, Paris.
- Mut, G. et J. Kotarba (2007) : “Les activités métallurgiques d'époque romaine dans les Pyrénées orientales”, in : Kotarba *et al.* 2007, 141-155.
- Nieto, J. (1986) : “El pecio Culip IV : observaciones sobre la organización de los talleres de *terra sigillata* de La Graufesenque”, *Archaeonautica*, 6, 81-115.
- (1988) : “Cargamento principal y cargamento secundario”, *Cahiers d'Histoire*, 33, 379-395.
- (1997) : “Le commerce de cabotage et de redistribution”, in : Pomey 1997, 146-159.
- (2003) : “La ruta del vaixell i del carregament”, in : Carreras 2003, 157-158.
- Ollivier, J., éd. (2009) : *Narbonne. 19/20 Quai d'Alsace*. Rapport final d'opération de fouille préventive, Archeodunum, Service régional de l'Archéologie du Languedoc-Roussillon.
- Olmer, F. et G. Maza (2004) : “Le marché gaulois”, in : Brun *et al.* 2004, 140-157.
- Pailler, J.-M., éd. (2002) : *Tolosa. Nouvelles recherches sur Toulouse et son territoire dans l'Antiquité*, Coll. EFR 281, Rome.
- Pani, M. éd. (2005) : *Storia Romana e Storia moderna, fasi in prospettiva*, Bari.
- Pena, M. J. (2000) : “Inscriptions lapidaires et marques sur amphores”, *RAN*, 33, 8-14.
- Pérez Ballestrer, J. et G. Pascual Berlanga, éd. (2008) : *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo, Actas de las V Jornadas internacionales de arqueología subacuática*, Valence.
- Pomey, P., éd. (1997) : *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence.
- Pons Pujol, L., éd. (2010) : *Hispania et Gallia. Dos provincias del Occidente romano*, Barcelone.
- Rancoule, G. (1985) : “Observations sur la diffusion des importations italiennes dans l'Aude aux I<sup>er</sup> et II<sup>es</sup> siècles a.C.”, *RAN*, 18, 263-275.
- Rickman, G. (1971) : *Roman Granaries and store buildings*, Cambridge.
- Rico, C. (2011) : “Réflexions sur le commerce d'exportation des métaux à l'époque romaine. La logique du stockage”, in : Arce & Goffaux 2011, 41-64.
- Rivet, L. et M. Sciallano, éd. (2002) : *Vivre produire et échanger : Mélanges offerts à B. Liou*, Montagnac.
- Roman, Y. (1983) : *De Narbonne à Bordeaux. Un axe économique au I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. (125 a.C.-14 p.C.)*, Lyon.
- Rougé, J. (1966) : *Recherches sur l'organisation du commerce maritime*, Paris.
- Rouquette, J.-M., éd. (2008) : *Arles, histoire, territoires et culture*, Paris.
- Rouquette, P. (2011) : “Observations sur l'occupation antique de la commune de Port-La-Nouvelle : le cas de l'établissement littoral de Sainte-Jeanne”, in : Sanchez & Jézégou 2011, 67-84.
- Sanchez, C. (2002) : “Au carrefour des influences méditerranéennes et continentales. Le rôle de Narbonne dans le commerce antique”, in : Dellong 2002, 117-123.
- (2009) : *Narbonne à l'époque tarde-républicaine. Chronologies, commerce et artisanat céramique*, Montpellier.
- Sanchez, C. et M.-P. Jézégou, éd. (2011) : *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*, Monographies d'Archéologie Méridionale 28, Lattes.
- Sanchez, C., M.-P. Jézégou et G. Pagès (2012) : “Entre littoral et arrière-pays, l'organisation des activités artisanales : le cas de Narbonne antique”, in : Esposito & Sanidas 2012, 373-386.
- Sintès, C. (2010) : “Arles, une place commerciale de premier plan”, *Académie des sciences et lettres de Montpellier : conférences en ligne (séance du 10 mai, 2010)*, 169-175.
- Solier, Y., éd. (1981) : “Les épaves de Gruissan”, *Archaeonautica*, 3, 8-262.
- Tchernia, A. (1986) : *Le vin de l'Italie romaine*, BEFAR 261, Rome.
- (2003) : “Épaves antiques, routes maritimes directes et routes de redistribution”, in : Marin & Virlovet 2003, 613-624.
- (2008) : “Entrepôts et cargaisons complémentaires sur la route du blé d'Alexandrie”, in : Pérez Ballestrer & Pascual Berlanga 2008, 335-349.
- (2011) : *Les Romains et le commerce*, Naples.
- Tran, N. (2007) : “La mention épigraphique des métiers artisanaux et commerciaux dans l'épigraphie de l'Italie centro-méridionale”, in : Andreau & Chankowski 2007, 119-141.
- Ugolini, D. et C. Olive (2002) : “Agatha”, in : Fiches 2002, 374-376.
- Verboven, K. (2007) : “Ce que *negotiari* et ses dérivés veulent dire”, in : Andreau & Chankowski 2007, 89-118.



- Virlouvet, C. (2004) : “Les naviculaires d’Arles. À propos de l’inscription provenant de Beyrouth”, *MEFRA*, 116, 1, 327-370.
- , éd. (2007) : “Entrepôts de stockage, entrepôts et marchés. Pour une typologie des *horrea* dans l’Afrique du nord antique”, *Antiquités Africaines*, 43, 165-265.
- (2011) : “Les entrepôts dans le monde romain antique, formes et fonctions. Premières pistes pour un essai de typologie”, in : Arce & Goffaux 2011, 7-22.



