



**EMBARQUEZ DANS L'HISTOIRE**  
*L'école au fil de l'eau...*



## **1<sup>ère</sup> Rencontre d'Archéologie Fluviale du Bassin Rhône-Saône**

### **Lyon**

**Péniche « La Loupika »**

**samedi 06 mars 2010**

08H00 – 08H30

**Accueil**

08H30 – 09H00

**Mots d'ouverture**

**DAVAL Camille, DE LA BRIERE Gilles et GUYON Marc**

09H00 – 09H40

**LAURENT Fabrice**

**« Les pirogues monoxyles du bassin de la Saône du 11<sup>e</sup> siècle avant J.-C. au 16<sup>e</sup> siècle après J.-C.. »**

Résumé

*Dans le bassin de la Saône (Saône, Ognon, Loue et Doubs), 36 pirogues monoxyles datées de la fin de l'âge du Bronze au début de l'époque moderne ont été découvertes entre 1825 et 2008. Taillées dans un seul tronc (monoxyles), ces embarcations longues et étroites (pirogues) permettent aujourd'hui d'esquisser l'histoire d'un moyen de navigation, qui fut probablement anciennement l'un des plus couramment utilisés par les riverains des rivières, pour le transports des marchandises, des personnes et de la pêche. Ces pirogues montrent alors que si leur principe de fabrication (creusement d'une grume) induit naturellement leur forme, leur architecture n'est pas pour autant limitée. Au cours du temps en effet, les contraintes dimensionnelles (diamètre et hauteur) et morphologiques (circonférence et élancement) du tronc sont de mieux en mieux maîtrisées. Cela se traduit par un éloignement de la forme des pirogues par rapport à celle ordinaire d'un tronc. C'est au niveau des sections transversales et des extrémités que les changements morphologiques seront les plus manifestes. L'évolution de la gamme des outils et leur perfectionnement, qui permettent de travailler plus efficacement la matière première, ont vraisemblablement favorisé ces transformations. À cela s'ajoutent des siècles d'expérience, si bien que la pirogue moderne résulte d'une grande connaissance de cette architecture (attestée vers 3000 av. J.-C. dans le bassin rhodanien : pirogue lacustre de Charavines 1/1972). Ce savoir-faire favorise progressivement l'émergence de quelques innovations et de compromis par rapport au « modèle originel du simple tronc évidé ». C'est ainsi que l'évolution des procédés de fabrication et des formes amène à l'Antiquité, puis au Moyen Âge, à une adaptation de plus en plus parfaite de la pirogue à son but : réaliser simplement une embarcation durable, résistante et fiable, facilement manoeuvrable selon les moyens de propulsions utilisés et le milieu de navigation, fonctionnelle selon son activité principale.*

09H40 – 10H20

**BRISSAUD Laurence**

**« L'évolution spatiale et temporelle des ponts de Vienne : traces, vestiges, mémoire du lieu. »**

Résumé

*Attachée de conservation au sein du service archéologique de Saint-Romain-en-Gal, je consacre depuis 1988 une grande part de mon travail à l'étude de l'évolution des rues et aménagements hydrauliques associés de ce quartier extra-muros gallo-romain de la rive droite du Rhône, dégagé sur quatre hectares. Ces vestiges sont liés au secteur nord-ouest de Vienna, capitale des Allobroges qui, dès l'époque augustéenne, s'étendait sur les deux rives du fleuve. Cette recherche de fond m'a incitée à entreprendre la rédaction d'une thèse intitulée : « Vienne antique. Dynamique de la voirie et de ses infrastructures hydrauliques, du 1<sup>er</sup> siècle av. J.-C. au 5<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. ». Ce travail universitaire m'a amenée à explorer, en 2005 et 2006, le dossier complexe des points de franchissement du fleuve, afin de mieux percevoir l'organisation des axes de communication d'une rive à l'autre. Chaque rue ou ruelle étudiée est en effet un reflet de l'histoire du lieu où elle s'étend. Ensemble, ces axes ont lentement façonné le quartier de Saint-Romain-en-Gal et créé les liens le rattachant au reste de l'agglomération. C'est cette logique de communication, d'union, qui*

*m'a tout naturellement guidée dans la « redécouverte » des ponts. Une collaboration étroite avec la Compagnie Nationale du Rhône m'a permis, grâce à la finesse de relevés bathymétriques récents, de fixer en 2007 les emplacements des ponts antiques et médiévaux de la ville. La grande précision de la cartographie a rendu possible le report des indices, par rapport aux fonds cadastraux des deux rives, concrétisant ainsi l'établissement des liens essentiels avec la voirie antique, tardive et médiévale. Les orientations respectives des franchissements nous sont à présent connues. Les fondements de ces ouvrages ont aussi fourni, par simples recoupements, des indices chronologiques et typologiques précieux. L'utilisation d'un sonar est enfin venue compléter et affiner notre vision d'ensemble. Toutes ces observations ont fortement remis en question la perception de l'organisation de Vienne antique. Leur apport s'est avéré un facteur primordial pour la compréhension de la logique du développement de cette ville double. C'est ce que je vous invite à découvrir dans le cadre de ma communication.*

10H20 – 10H45

**Pause café**

10H45 – 11H35

**JULLIARD André et Pierre-Anthelme**

« Les bacs à traïlle entre Lyon et Genève au début du XXème siècle. »

Résumé

*Avant les aménagements hydrauliques dans la seconde moitié du XXe siècle, le Rhône jurassien possédait toutes les caractéristiques hydrologiques du torrent. Et, même s'il n'a jamais fait barrière à la circulation des hommes, le franchir a toujours été une entreprise risquée sinon périlleuse. Une plate, bateau rectangulaire en chêne (moyenne : 10 x 3 ou 4 x 0,80 m), raccordée par le traillon (câble en fer et chaîne) à la traïlle (câble de gros diamètre en fils de fer tressés) tendue au dessus du fleuve entre des tours en pierre, des poteaux en bois ou des pylônes en fer, a constitué jusqu'à la fréquentation des ponts libres de péage, l'un des moyens technologiques les plus sûrs pour passer hommes, animaux et voitures de l'Ain à l'Isère, la Savoie et la Haute-Savoie. Les types de bateaux traversiers et les emplacements des ports d'embarquement varient grandement au cours des siècles. Nous présentons et discutons une typologie des bacs à traïlle que, par les archives, nous avons rencontrés au tournant des XIXe et XXe siècles dans 30 ports, échelonnés de Lyon à Chancy (Suisse). Elle dessine trois zones d'usage du haut Rhône : entre Lyon et Le Thil avec le bac «savoyarde» (L :16 m) , entre Nièvroz et Culoz avec le bac amphidrome monocoque (L : 12 à 14 m) et en amont de Seyssel avec des bacs savoyardeau, catamaran et trimaran. Cette cartographie contribue, également, à l'histoire de l'économie rurale au moment où elle essaie d'entrer dans l'ère industrielle. Aussi, les bacs à traïlle se concentrent en une demi douzaine de petites entreprises commerciales où la recherche du profit se dispute entre l'État propriétaire et les entrepreneurs assurant l'exploitation par l'adjudication de baux de trois, six, neuf ou douze ans.*

11H35 – 11H50

**FILM d'animation en 3D réalisé en collaboration par CBJ Créations à Belley et André et Pierre-Anthelme JULLIARD**

« Manœuvrer un bac à traïlle sur le Rhône jurassien. »

2010 – durée 10'

12H00 – 14H00

**Pause déjeuner**

14H00 – 14H40

**MINVIELLE Jean-Michel**

« 15 ans de recherches archéologiques subaquatiques dans la Saône en région Chalonnaise. »

Résumé

*La conquête romaine a permis de parfaire considérablement la connaissance de nos cours d'eau, de leurs sources jusqu'à leurs embouchures. C'est sous le règne de César que l'on commence à parler du couple fluvial Saône-Rhône. Le Rhône et son impétuosité, la Saône et son calme, César ne disait-il pas d'elle, dans la Guerre des Gaules, qu'il ne voyait qu'une rivière d'une si incroyable lenteur que l'œil est incapable de discerner dans quel sens elle coule. La rivière de Saône, depuis le néolithique, a été un axe de civilisation, de rencontres, plus tard un trait d'union entre la Méditerranée et l'Europe du nord, voie de l'étain et de l'ambre, elle a été pendant une grande période de l'histoire, une frontière entre le Royaume de France rive droite, dite rive de « Riaume » et l'Empire Germanique, rive gauche, rive « d'Empis ». C'est dans le lit de la rivière, grâce à la démocratisation de la plongée sous-marine dans les années 70-80, que l'on a retrouvé les traces des premiers hommes de la Saône; outils, pirogues monoxyles, céramiques. Dans les eaux de cette rivière les prospections et les sondages s'enchaînent, depuis quinze ans, les découvertes montrent l'importance de l'affluent du Rhône, en particulier dans l'économie Gallo-Romaine. Un programme de prospection et de carte archéologique, dans le sud Chalonnais, a permis de mettre au jour amphore, céramiques, villa gallo-romaine, pêcheries et autre aménagement précurseur de ports à gradins. Au nord de Chalon, gués, dépôts votifs, armes, chaudron en alliage cuivreux de grande dimension, à usage culinaire, louche, mortier, meule, pirogue monoxyle, etc, nous donnent des indications sur les usages culinaires, les rites funéraires, les pratiques culturelles, les échanges, les pratiques commerciales et sont des indices d'une société de labour mais aussi, parfois aisée, qui vivait par et au bord de la rivière.*

14H40 – 15H20

**MARLIER Sabrina**

« L'épave Arles-Rhône 3, un chaland gallo-romain du Ier siècle après J.-C.. »

Résumé

Découverte en 2004 lors d'une mission de carte archéologique conduite dans le Rhône par L. Long (DRASSM), l'épave Arles-Rhône 3 est située sur la rive droite du Rhône, entre 4 et 8 m de profondeur. Après avoir fait l'objet de deux expertises et d'un sondage, l'épave est fouillée depuis 2008 par l'association Arkaeos, sous la direction conjointe de D. Djaoui, S. Greck et S. Marlier. Fouillée pour près d'un tiers – la longueur du bateau étant estimée à près de 30 m – l'épave Arles-Rhône 3 est particulièrement bien conservée avec son mobilier de bord (céramiques et outils) et sa cargaison constituée de blocs de pierre calcaire en place. Du point de vue de l'architecture navale, les études montrent qu'il s'agit d'un bateau de type « monoxyle-assemblé » construit sur « sole », c'est-à-dire sur fond plat. Ce type d'embarcation, appelé « chaland » ou « barge », est adapté à la navigation en milieu fluvial. Caractéristique des embarcations à fond plat dites « gallo-romaines de tradition celtique », Arles-Rhône 3 présente néanmoins des particularités architecturales (clous tangentiels de pré-assemblage, parties basses des flancs constituées de demi-troncs monoxyles en sapin, lutage pour assurer l'étanchéité des bordages) qui la rapproche des chalands gallo-romains découverts en relation avec le Rhône et la Saône. Elle vient ainsi enrichir le corpus des épaves du bassin rhodanien qui se caractérisent par des influences méditerranéennes marquées de leur construction. Arles-Rhône 3 présente en plus la particularité d'avoir conservé ses parties hautes sur son flanc tribord et l'ensemble de ses aménagements internes. Conduites en relation avec les études d'architecture navale, les études dendrologiques apportent également de précieux renseignements quant aux essences utilisées pour la construction de cette barge ainsi que sa datation.

15H20 – 15H25

**FILM d'animation en 3D réalisé en collaboration par Supinfocom et MDA**  
« L'épave Arles-Rhône 3. De la fouille à la restitution d'un chaland gallo-romain. »  
2009 – durée 4'

15H25 – 16H25

**GUYON Marc**

« Lyon – Saint-Georges. Evolution d'un quartier en bordure de Saône. »

Résumé

La recherche archéologique de la ville de Lyon a récemment été enrichie par les apports de la fouille du Parc Saint-Georges, opération d'archéologie préventive engagée dans le cadre des travaux de construction d'un parc de stationnement souterrain, place Benoît Crépu (Lyon – 5<sup>e</sup> arrondissement). La réalisation de ce projet d'aménagement impliquait la destruction d'un sous-sol dont le voisinage suggérait la haute teneur en vestiges archéologiques. L'emplacement choisi, sur la rive droite de la Saône, est situé en bordure du quartier Saint-Georges, au sud du quartier Saint-Jean, centre historique de la Ville de Lyon. Cette fouille de 20 mois ne s'improvise pas et les méthodes de sauvegarde et d'enregistrement de cette documentation exceptionnelle qui en découlent sont d'autant plus complexes lorsqu'une coactivité entre chantier archéologique et de construction existe. Une première évaluation des potentiels archéologique et historique du quartier fut réalisée en 1997 afin de répertorier les sources et documents publiés. Trois sondages préliminaires ouverts en 1998 sur la place sont venus apporter leur lot d'informations sur la connaissance du sous-sol. Les résultats de ces évaluations ont entraîné la mise en place d'une convention entre l'État, l'aménageur (la société d'économie mixte Lyon Parc Auto) et l'INRAP. Cette fouille, réalisée dans le cadre du phasage général des travaux de construction, a commencé à la fin du mois d'octobre 2002 et s'est poursuivie jusqu'au mois de juin 2004. Elle a couvert une superficie de 3750 m<sup>2</sup> (soit 125 m le long de la berge de Saône sur 30 m de large). Cette opération a permis d'observer une stratigraphie de plus de 10m d'épaisseur résultant de l'évolution d'un secteur marquée, dès la plus haute Antiquité, par une topographie naturelle contraignante, que l'action humaine, profitant de conditions bioclimatiques favorables, a peu à peu modifiée. Les résultats archéologiques de la fouille permettent de caractériser l'évolution topographique du site et notamment d'identifier et de localiser pour la première fois la confluence de l'ancienne Saône et du Rhône au cours du 1<sup>er</sup> Age du Fer. En final, le parc Saint-Georges permet d'accueillir 712 véhicules sur 6 niveaux. Il est ouvert au public depuis le 02 novembre 2005.

16H25 – 16H30

**FILM d'animation en 3D réalisé en collaboration par le Centre Factory de Villeurbanne et l'INRAP Rhône-Alpes - Auvergne**  
« Lyon, St Georges, 16<sup>ème</sup> siècle : L'enfant de la Saône. »  
2009 – durée 4'

16H30 – 16H45

**FILM co-produit par Octogone-Productions à Lyon et l'INRAP Rhône-Alpes - Auvergne**  
« Patrimoines à Quai. »  
2006 – durée 7'42"

16H45 – 17H15

**Clôture de la journée**

**GUYON Marc, DE LA BRIERE Gilles et DAVAL Camille**

*Cette journée sera organisée par la Commission Nationale d'Archéologie de la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins.*

*Ce premier rendez-vous se tiendra sur la péniche « La Loupika » en partenariat avec le programme "Embarquez dans l'histoire".*

*La péniche est amarrée juste en face de la Sucrière sur le site de "Confluence". Elle a une capacité de 80 personnes.*

Pour plus de renseignements sur cette 1<sup>ère</sup> RAFBARS, contacter le secrétariat :

[cnaffessmrafbars2010@orange.fr](mailto:cnaffessmrafbars2010@orange.fr)

Liens internet :

<http://www.embarquezdanslhistoire.eu/accueil.php>

<http://archeologie.ffessm.fr/actus.html>

