

Le chaland Arles-Rhône 3 en 10 questions

1. Pourquoi le chaland s'appelle Arles-Rhône 3 ?

C'est un code archéologique correspondant au numéro donné aux épaves découvertes dans le Rhône, à Arles. Le numéro 3 indique qu'il s'agit de la 3ème épave identifiée dans le Rhône, à Arles à Arles.

2. Quelles est la taille du chaland Arles-Rhône 3 ?

Il mesure 31 m de long par 2,90 m de large et 1,09 m de haut. C'est donc un bateau très étroit et profilé, notamment au niveau de sa proue qui est très fuselée.

3. Quel est le poids du chaland Arles-Rhône 3 ?

Il est estimé à 8 tonnes de bois en sortie de chantier naval (coque) et 237 kg de ferraille (dont 1700 clous). Mais après 2000 ans passés dans le Rhône, il pesait 11 tonnes de bois gorgés d'eau.

4. Quel âge a le chaland Arles-Rhône 3 ?

Grâce à l'étude des bois de construction, nous savons que le chêne utilisé a été coupé après l'année 49 et le sapin après 47 de notre ère. La vaisselle en céramique retrouvée à bord est datée des années 40-60 de notre ère. Le chaland Arles-Rhône 3 aurait donc été construit dans les années 50, voire le début des années 60 de notre ère.

5. Quels sont les essences de bois utilisées pour construire le chaland Arles-Rhône 3 ?

Les flancs ont été réalisés avec un sapin mesurant 40 m de hauteur pour 90 cm de diamètre, et au moins âgé de 234 années lorsqu'il a été abattu. Le fond a été construit avec du chêne à feuillage caduc, matériau résistant et durable assurant la stabilité de la structure de base du chaland.

La faible densité du sapin justifie notamment son utilisation pour les flancs du bateau, permettant d'alléger ce dernier dédié au transport de cargaisons lourdes.

6. Que transportait le chaland Arles-Rhône 3 ? Et quel était son itinéraire ?

Le chaland a conservé en place la cargaison de pierres calcaires qu'il transportait au moment de son naufrage. Le poids du chargement est estimé à 21 tonnes.

Les analyses réalisées par les géologues ont indiqué que les pierres provenaient des carrières de Saint-Gabriel (l'antique Ernaginum, commune de Tarascon), situées en amont d'Arles. Une fois les pierres chargées, le chaland devait descendre le Rhône à destination d'Arles (pour l'aménagement de quais ou la construction de domus...) ou de la Camargue (construction de villas, fermes, voies, berges etc.). Cette zone deltaïque constitue en effet un vaste territoire, vierge de toutes pierres, où près de quatre-vingts villas agricoles gallo-romaines ont été identifiées, en lien avec l'exploitation du territoire à l'époque romaine.



7. Quels sont les équipements de navigation retrouvés sur le chaland Arles-Rhône 3 ?

Un **mât de halage** mesurant 3,70 m de hauteur et fracturé en 7 sections car il était placé dans le fond du caisson, sous les pierres de chargement lors du naufrage du chaland. En effet, ne servant pas pour la descente du Rhône, il avait été soigneusement rangé sous la cargaison.

Voir la fiche « La navigation fluvio-maritime en 10 questions ».

Depuis l'Antiquité, il était de coutume de placer une pièce de monnaie sous le pied de mât pour porter chance au bateau. Or le mât de halage étant amovible, la monnaie votive a été retrouvée dans un endroit inaccessible de la coque, entre deux pièces d'architecture à l'avant du bateau.

Une **pelle de gouverne**, pièce monoxyle en chêne de 7,20 m de longueur pour un poids d'environ 110 kg, a été retrouvée 150 m en arrière de l'épave Arles Rhône 3. Sa datation au Carbone 14 la situe entre 97 avant notre ère et 67 de notre ère. Étant donné sa chronologie et ses rapports de proportion qui coïncident avec la longueur de la coque, il est fort probable qu'il s'agisse de la rame-gouvernail du chaland qui s'en est détachée après son naufrage.

Une **Perche de sonde** en hêtre a été conservée. Elle devait servir à sonder le fond du fleuve, dans les passages de basses eaux, ainsi qu'à maintenir le chaland contre le quai ou la berge, lors de l'amarrage de celui-ci.

8. Combien d'hommes fallait-il pour faire naviguer le chaland Arles-Rhône 3 ?

Sur le bateau à la descente : 3 hommes constituent l'équipage du chaland, en effet l'étude de la zone de vie des bateliers a révélé la présence de vaisselle de bord ainsi que des outils, ce qui a permis de déterminer le nombre de bateliers à la manœuvre.

Sur les berges à la remonte : le bateau est remonté par halage, on estime qu'il fallait 26 haleurs (soit 1 homme pour 1,5 tonnes) pour tracter le bateau à contre-courant.

Voir la fiche « La navigation fluvio-maritime en 10 questions ».

9. Quand a-t-il fait naufrage et pourquoi ?

Le chaland a fait naufrage 5-10 ans après sa construction, à une date égale ou antérieure à 66 après J.-C. Le naufrage est sans doute dû à une crue, rapide, pour avoir fait couler le chaland, alors amarré au quai, avec tout son chargement et son matériel. En effet on a retrouvé la vaisselle de bord au contact du bois, prisonnière d'une épaisse couche d'argile qui s'est formée au cours d'une phase de décrue. On suppose donc qu'elle s'est déposée après la crue fatale pour le chaland.

10. Pourquoi est-il classé Trésor National ?

Le 24 novembre 2010 le chaland Arles-Rhône 3 a été classé « Trésor national » par l'État.

Un trésor national est un bien appartenant aux collections publiques et aux collections des musées de France qui présente un intérêt majeur pour le patrimoine national au point de vue de l'histoire, de l'art ou de l'archéologie, justifiant un statut et une protection particuliers.

Le chaland Arles-Rhône 3 étant complet à 93% avec sa cargaison, sa zone de vie, son matériel de bord, ses équipements de navigation et sa monnaie votive justifiait son classement.

© R.Benali/MDAA

