

# L'implantation romaine dans le delta rhénan au I<sup>er</sup> siècle de notre ère : transformation du paysage deltaïque

Mélissa S.-MORIN

## Résumé

*L'implantation romaine dans le delta du Rhin, au I<sup>er</sup> siècle de notre ère, s'opéra dans un contexte environnemental dominé par un milieu fluvial dynamique. La confrontation des groupes humains à l'environnement deltaïque rhénan amène à s'interroger sur l'adaptation romaine aux contraintes environnementales de la région, sur la nature des aménagements fluviaux élaborés par le pouvoir impérial et sur l'impact de l'homme sur le milieu deltaïque. L'occupation romaine de l'embouchure du Rhin fut-elle conditionnée par les impératifs du fleuve et entraîna-t-elle des transformations du paysage régional et des modifications de la configuration du delta? La présence romaine dans la zone rhénane fut accompagnée d'aménagements fluviaux favorisant l'occupation de la région et concrétisant l'anthropisation du delta. Certaines installations fluviales – les ponts et les ports – s'adaptèrent aux particularités d'un secteur découpé par les bras fluviaux et les terres palustres alors que des travaux d'endiguement et de canalisation modifièrent directement la configuration deltaïque.*

Les conjonctures politico-militaires ayant encadré la stabilisation du pouvoir augustéen et l'organisation de l'administration impériale en Gaule cisrhénane, pendant la seconde moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, favorisèrent l'émergence d'une politique romaine visant l'occupation des territoires outre-Rhin. À partir de l'an 13 avant notre ère, la présence romaine devint effective dans la région rhénane et des campagnes militaires furent orchestrées afin de concrétiser la mainmise romaine sur la Germanie transrhénane. À la suite de l'échec de cette entreprise<sup>1</sup>, Rome édifia une zone frontalière dans la région, y maintint pendant tout le I<sup>er</sup> siècle de notre ère une concentration légionnaire soutenue et entama d'importants travaux d'aménagements fluviaux destinés à faciliter la circulation humaine. Le Rhin inférieur demeura ainsi dans ce nouveau contexte frontalier un secteur majeur d'activités militaires sous les Julio-Claudiens<sup>2</sup>. Toutefois, les stratégies défensives flaviennes, à la fin du I<sup>er</sup>

siècle, entraînent un glissement vers le sud des effectifs romains et une diminution de la prééminence des troupes rhénanes au profit de la zone danubienne<sup>3</sup>. Malgré cette évolution de l'occupation militaire, les vellétés expansionnistes romaines en Germanie, à partir de l'an 13 avant notre ère, puis le maintien d'une zone frontalière sur le Rhin inférieur pendant le I<sup>er</sup> siècle de notre ère conduisirent à une présence continue des armées impériales dans l'embouchure du Rhin et, par conséquent, permirent l'entrée de la zone deltaïque rhénane dans l'histoire romaine.

L'implantation militaire romaine dans la région, notamment matérialisée dès la fin du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère par des travaux d'aménagements fluviaux, s'inscrit évidemment dans un contexte environnemental particulier – le delta – dominé par une activité fluviale dynamique et mobile. Bien que la configuration deltaïque d'un fleuve soit toujours singulière et réponde à des impératifs environnementaux déterminés par les spécificités du milieu, les deltas se caractérisent généralement par la division d'un cours d'eau, à l'approche de la mer, en plusieurs bras aux tracés souvent instables. Cette multiplication des branches fluviales est formée par l'accumulation d'une masse d'alluvions à l'embouchure d'un fleuve suffisamment puissant, tel que le Rhin, pour charrier une forte charge sédimentaire permettant la création d'îles. Les deltas constituent en fait des écosystèmes riches et animés qui sont disputés entre les eaux fluviales, les eaux marines et les zones terrestres<sup>4</sup>. Le caractère mobile et dynamique intrinsèque au milieu deltaïque entraîne d'ailleurs une évolution constante de ces environnements fluviaux qui complique la connaissance des deltas antiques et oblige la reconstitution de leur configuration ancienne. Certains spécialistes tentèrent ainsi une reconstruction du paysage deltaïque rhénan dans l'Antiquité à l'aide des données géomorphologiques, mais ces thèses demeurent souvent marginales, voire conjecturales<sup>5</sup>. Bien que déjà ancienne, la reconstitution des bouches du Rhin, réalisée par Roger Dion grâce à la confrontation des témoignages littéraires, demeure encore aujourd'hui le portrait le plus péremptoire du delta rhénan à l'époque romaine<sup>6</sup>. En s'appuyant principalement sur la description proposée par Pliny l'Ancien<sup>7</sup>, on peut facilement schématiser la représentation du delta en soutenant que la zone deltaïque du Rhin s'amorçait par la division du fleuve en deux branches distinctes : le bras gaulois, qui longeait la côte méridionale et, avant d'atteindre la mer, fusionnait ses eaux à celles de la Meuse, et le bras germanique, au nord, qui se scindait à nouveau en deux cours indépendants, l'un plongeant dans les terres septentrionales vers une région lacustre avant de se jeter dans la mer, l'autre poursuivant sa route vers l'ouest jusqu'à la zone maritime. Entre les deux principaux bras émergeait un immense territoire insulaire que les Romains nommaient l'île des Bataves – *insula Bataurorum* –, appellation éponyme se référant au principal peuple germanique qui occupait la région<sup>8</sup>.

Frappé d'inondations répétées et couvert de terres marécageuses, le delta rhénan demeurait néanmoins un territoire instable pouvant apparaître *a priori* hostile

à l'occupation humaine. La présence romaine dans la région dut nécessairement s'adapter à ce cadre environnemental particulier dominé par l'élément hydrique. La confrontation des groupes humains au milieu naturel rhénan amène ainsi à se questionner sur l'adaptation romaine aux contraintes environnementales de la région et à examiner la nature des travaux d'aménagements fluviaux mis en œuvre par le pouvoir impérial<sup>9</sup>. L'implantation romaine dans l'embouchure du Rhin fut-elle conditionnée par les impératifs du milieu fluvial et entraîna-t-elle des transformations du paysage régional et des modifications de la configuration deltaïque? L'ancrage romain dans le delta rhénan s'opéra notamment grâce à l'érection de plusieurs types d'aménagements fluviaux qui eurent vraisemblablement des effets notables sur l'environnement naturel régional. D'abord, la mise en place de ponts et d'installations portuaires, témoignages d'une adaptation humaine au milieu fluvial, provoqua sans doute une anthropisation du paysage deltaïque. Par ailleurs, l'élaboration par Rome de structures d'endiguement, puis de canalisation dans le delta du Rhin, affecta inévitablement le cours du fleuve et dut avoir des effets directs sur la configuration deltaïque.

## **Circulation humaine à l'embouchure du Rhin : les ponts et les aménagements portuaires**

L'implantation romaine dans le delta rhénan ne put se concrétiser indépendamment des particularités environnementales d'un milieu naturel où l'élément hydrique s'avérait abondant et parfois impétueux; le franchissement du fleuve et la navigation étaient ainsi des activités essentielles à l'épanouissement des communautés deltaïques et devaient donc être encadrés par les structures adéquates.

Dans un premier temps, la circulation anthropique dans le delta et les rapports transfrontaliers exigeaient vraisemblablement des passages fréquents des différents bras du Rhin que ce soit lors des tentatives romaines de conquête de la Germanie ou pendant la période de stabilisation de la frontière rhénane<sup>10</sup>. Dans ce sens, l'édification de ponts fut sans doute une forme privilégiée d'anthropisation du milieu qui permit une mobilité accrue des groupes romains dans la région rhénane. Malgré le fait que l'historiographie traite peu de l'existence de ponts dans le delta du Rhin et que les sources archéologiques n'aient pas révélé de structures porteuses identifiables, les données textuelles offrent certains indices prouvant la présence de ponts romains dans les bouches rhénanes. D'une part, la construction de ponts semble pratiquement inhérente au contexte militaire dans lequel était plongée la région lors du I<sup>er</sup> siècle de notre ère; le maintien de la zone frontalière rhénane entraîna Rome pendant toute la période julio-claudienne dans une succession d'affrontements avec les populations germaniques transrhénanes. Les écrits de l'historien latin Tacite<sup>11</sup> soulignent notamment l'utilisation de ponts pour permettre aux armées romaines de traverser les bras deltaïques du Rhin afin de combattre l'insurrection

du peuple transrhénan des Frisons, menaçant la frontière germanique en 28 de notre ère : « Rencontrant donc les premières lagunes, il [le propréteur de Germanie inférieure L. Apronius] y établit des chaussées et des ponts, pour assurer le passage des troupes pesamment armées<sup>12</sup>. » Tacite mentionne également, dans un contexte d'affrontement avec les tribus germaniques, l'incapacité des Romains d'accéder à l'île des Bataves en raison d'un manque d'embarcations pour ériger une structure de franchissement : « [...] les Romains manquaient de bateaux pour construire un pont et [...] leur armée ne passerait pas autrement<sup>13</sup>. » Considérant le fait que le pont de bateaux était le moyen privilégié par Rome pour franchir le Rhin<sup>14</sup>, ces commentaires de l'historien latin démontrent la dépendance romaine à l'égard des ponts flottants et appuient par conséquent l'hypothèse d'une implantation romaine nécessitant l'édification de ponts pour permettre une mobilité anthropique. D'autre part, la fondation par Rome, sur la rive septentrionale de l'île des Bataves, d'une agglomération riveraine nommée *Traiectum* – traversée – sous-entend la présence de dispositifs ou de rouages, naturels ou artificiels, permettant le franchissement du bras germanique du Rhin<sup>15</sup>. La branche fluviale sur laquelle était implanté le site de *Traiectum*, aujourd'hui la ville néerlandaise d'Utrecht, n'existe plus dans la configuration actuelle du delta rhénan et rend nécessairement difficile sur le plan archéologique une identification de vestiges romains d'aménagements fluviaux dans la région. Toutefois, il demeure évident qu'une implantation romaine prospère et équilibrée dans la zone insulaire du delta rhénan devait garantir une pérennité des relations avec les autres territoires de l'Empire et conséquemment, la région deltaïque devait conserver certaines structures permettant un passage permanent rapide d'une rive à l'autre.

De plus, le delta rhénan étant dominé par un ensemble de voies fluviales potentiellement navigables, un réseau portuaire devait probablement encadrer la navigation deltaïque à la fois lors des campagnes militaires germaniques et lors des déplacements à l'intérieur du territoire frontalier. Bien que les données littéraires ne figurent aucun port dans la région lors du I<sup>er</sup> siècle de notre ère, l'interprétation des propos des auteurs anciens permet de présumer l'existence de telles infrastructures. D'abord, Tacite signale clairement la présence sur l'île des Bataves, en l'an 69, d'une flotte militaire de 24 navires<sup>16</sup>. Le stationnement permanent de cette force navale, sans doute destinée à la surveillance frontalière, s'accompagnait certainement d'aménagements portuaires protégeant les bateaux des crues, des embâcles et des flux marins inévitables dans l'environnement deltaïque rhénan<sup>17</sup>. De même, la littérature ancienne fait état d'une expédition maritime orchestrée par Rome, en 16 de notre ère, qui aurait impliqué plus de mille navires d'abord regroupés sur l'île des Bataves<sup>18</sup>. Bien que le nombre sans doute excessif de mille navires puisse être critiqué, le rassemblement d'une flotte d'envergure est tout de même attesté et exigea possiblement des infrastructures minimales d'amarrage. Il apparaît également primordial

de rappeler que pendant la période julio-claudienne, le ravitaillement des troupes rhénanes en blé était principalement effectué par voie fluviale; jusqu'à l'embouchure du Rhin, les camps militaires riverains devaient nécessairement receler des dispositifs de débarquement permettant de recevoir un approvisionnement essentiel dans un secteur où la production agricole demeurait limitée<sup>19</sup>. Le transport frumentaire par bateaux est d'ailleurs attesté dans le delta rhénan par un passage du récit taciteen où les Bataves tentent d'intercepter les convois de ravitaillement naviguant dans l'embouchure commune de la Meuse et du bras méridional rhénan : « Le lieu choisi fut l'espèce de bras de mer où l'estuaire de la Meuse reçoit les eaux du Rhin et les déverse dans l'Océan. La raison de cette parade navale était, outre la vanité innée chez ce peuple [les Bataves], la volonté de terroriser les convois de ravitaillement venant de Gaule et de les intercepter<sup>20</sup>. » Sur le plan archéologique, les vestiges d'un quai d'une longueur de plus de 550 m et datant du Principat de Tibère furent retrouvés à Vechten où était situé le camp romain nommé *Fectio*<sup>21</sup>. Il serait étonnant que seul ce site ait profité d'aménagements portuaires dans la région puisque les agglomérations militaires, et par conséquent les besoins d'approvisionnement, se déployaient sur une grande partie du rivage septentrional de l'île des Bataves.

La région du delta rhénan accueillit ainsi pendant le I<sup>er</sup> siècle de notre ère des ponts et des ports qui témoignent d'une volonté romaine de garantir une circulation terrestre et navale dans le secteur. D'une part, ces aménagements fluviaux démontrent une adaptation humaine aux spécificités environnementales du delta naturellement parsemé de couloirs fluviaux. D'autre part, la mise en place de ponts et d'installations portuaires entraîna une forme d'anthropisation de l'environnement régional et une transformation du paysage deltaïque. L'érection de structures de franchissement et d'amarrage s'intégrait par ailleurs à un effort global d'aménagements du territoire qui se concrétisa également grâce à des travaux d'endiguement et de canalisation.

## Modification du débit rhénan : la digue de Drusus

Dès les premières années de la présence romaine dans le delta du Rhin, à la fin du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, le général Drusus entama d'importants travaux d'aménagements fluviaux. Tacite mentionne à deux reprises l'existence d'une digue romaine à la pointe orientale de l'île des Bataves. Une analyse croisée de ces deux extraits taciteens permet une reconstitution du fonctionnement général et de la finalité de cet ouvrage technique et assure une meilleure intelligibilité de ses impacts sur la configuration deltaïque du Rhin.

Tout d'abord, dans son récit portant sur la révolte du peuple des Bataves en 69, Tacite rapporte la destruction par le chef insurgé d'une digue qui avait été érigée dans le Rhin par le général romain Drusus. L'historien utilise le terme latin *moles* pour identifier cette structure logée dans le lit du fleuve et décrire son usage techni-

que : « De plus, il [le chef batave] détruisit la digue élevée par Drusus Germanicus et, comme la pente de son lit entraîne le Rhin vers la Gaule, en rompant la barrière qui l'arrêtait, il lui donna libre cours. Le fleuve étant alors, pour ainsi dire, détourné, il ne resta entre l'île et les Germains qu'un mince cours d'eau, si bien que les deux terres semblaient n'en former qu'une<sup>22</sup>. » Ces explications de Tacite nous révèlent que les deux branches initiales du delta rhénan avaient à l'origine un débit inégal; la digue de Drusus avait pour objectif de dévier une partie des eaux du bras gaulois vers le bras germanique afin d'équilibrer l'alimentation des deux portions du fleuve<sup>23</sup>. Cette construction offre ainsi véritablement un exemple d'aménagement humain modifiant le milieu fluvial régional. Par ailleurs, un second extrait de l'œuvre de Tacite aborde l'ouvrage érigé par Drusus; en fait, l'historien latin mentionne des travaux effectués en 58 afin de compléter l'endigement conçu par le général romain une soixantaine d'années plus tôt. Il explique que le légat de Germanie inférieure, Pomponius Paulinus, « acheva l'œuvre commencé par Drusus soixante-trois ans auparavant, la construction d'une digue pour contenir le Rhin<sup>24</sup>. » Pour évoquer la digue de Drusus, Tacite utilise cette fois le mot *agger* exprimant l'idée d'une levée de terre. Il précise également grâce au verbe *coercere* – empêcher de s'étendre librement – que la construction servait non pas à faire bifurquer les eaux du fleuve, mais plutôt à les contenir.

Tacite réfère ainsi aux travaux de Drusus par l'emploi de deux termes latins distincts – *moles* et *agger* – dont la signification semble également différente; par conséquent, il apparaît tout à fait cohérent de prétendre que la digue de Drusus devait vraisemblablement comporter deux structures complémentaires. Premièrement, un épi – défini chez Tacite par le mot *moles* – détournait une partie des eaux fluviales du cours gaulois vers le cours germanique. Cette modification du débit du fleuve facilitait la traversée du bras méridional du Rhin, diminuait les possibilités de franchissements à gué non autorisés entre la Germanie transrhénane et l'île des Bataves, et assurait une navigation stable et constante sur le bras germanique du delta. Dans un second temps, des travaux d'endigement – les levées de terre représentées par le mot *agger* – furent vraisemblablement nécessaires afin de maintenir le bras droit du delta dans son lit conséquemment à l'augmentation de son volume d'eau. Les travaux tardifs réalisés en 58 furent peut-être simplement une réponse à de nouveaux débordements du cours germanique du Rhin dont le débit demeurerait artificiellement modifié<sup>25</sup>. Ces données purement littéraires doivent également être jumelées à la découverte, à une vingtaine de kilomètres à l'est de Nimègue aux Pays-Bas, de vestiges d'une construction romaine implantée dans le lit du fleuve et pouvant apparemment être associée aux travaux effectués par Rome à la fin du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère<sup>26</sup>. Drusus ayant entamé ces ouvrages rhénans au début de l'époque impériale dans un contexte militaire d'expansion territoriale en Germanie, l'érection de la digue, de même que la reconfiguration partielle du delta qui en a découlé,

semble d'abord avoir répondu à un besoin d'améliorer la circulation vers les terres transrhénanes alors appelées à être pleinement intégrées dans la structure provinciale romaine. Malgré l'arrêt des campagnes militaires d'envergure en Germanie, au début du I<sup>er</sup> siècle de notre ère, le maintien et l'entretien continu de ces installations jusqu'à leur destruction en 69 signifient sans doute la permanence de leur utilisation non plus pour la conquête germanique, mais pour les déplacements humains dans la zone deltaïque.

Les travaux romains d'endiguement du Rhin constituaient donc un aménagement fluvial favorisant l'occupation du territoire et entraînaient sans contredit une transformation du paysage deltaïque en raison de la modification du débit des bras du fleuve. Selon les données textuelles, la digue de Drusus était par ailleurs intégrée à une structure globale d'aménagements fluviaux incluant des travaux de canalisation qui redessinèrent le réseau régional navigable.

### **Navigation dans la zone deltaïque rhénane : la construction de deux canaux**

L'importance stratégique et géographique du delta du Rhin dans le cadre frontalier régional entraîna une volonté romaine d'assurer une navigabilité efficace dans l'ensemble du couloir rhénan. Il a précédemment été expliqué que l'établissement de la digue de Drusus facilitait la navigation sur le bras germanique du Rhin en augmentant son volume d'eau. De même, pour le premier siècle d'occupation romaine de la région, les sources littéraires rapportent la construction de deux canaux majeurs dans le delta qui améliorèrent le réseau navigable local, mais modifièrent nécessairement la configuration des bouches rhénanes.

Dans un premier temps, Tacite rapporte l'utilisation dans le delta du Rhin, en l'an 16 de notre ère, d'un canal – désigné en latin par le mot *fossa* – portant le nom de Drusus<sup>27</sup>. Le canal de Drusus est également attesté par l'auteur latin Suétone<sup>28</sup> qui, en utilisant l'expression latine univoque *trans Rhenum*, le situe clairement au-delà du Rhin<sup>29</sup>, c'est-à-dire au-delà du bras germanique longeant le rivage nord de l'île des Bataves<sup>30</sup>. L'objectif d'une telle structure, construite dans le cadre des visées expansionnistes de Rome en Germanie, était probablement de permettre la navigation militaire jusqu'à l'Océan en passant par les lacs septentrionaux. Le déplacement offensif des troupes romaines pouvait ainsi s'effectuer rapidement par voies d'eau : fluviale, lacustre puis maritime<sup>31</sup>. La construction du canal de Drusus apparaît évidemment à nouveau comme un aménagement fluvial modifiant concrètement les bras rhénans et redessinant l'hydrographie deltaïque. Par ailleurs, il semble clair que la digue et le canal de Drusus étaient en réalité des constructions intimement liées ; l'augmentation du débit du bras germanique du Rhin devait permettre l'alimentation en eau du canal artificiel et assurer la navigation dans le secteur, ce qui refaçonna le réseau fluvial de la région.

De plus, un second canal fut aménagé dans la zone deltaïque par les légionnaires du général romain Cn. Domitius Corbulon en 47 de notre ère. Tacite et l'historien grec Dion Cassius<sup>32</sup> stipulent que la *fossa Corbulonis* – canal de Corbulon – servait à relier par voie navigable le Rhin et la Meuse<sup>33</sup>, c'est-à-dire que les travaux de canalisation permettaient de relier le cours central du delta, qui coulait au nord de l'île des Bataves<sup>34</sup>, et le bras gaulois du Rhin, qui bordait la rive sud du territoire insulaire et, à l'approche de la mer, mêlait ses eaux à celles de la Meuse. Le canal de Corbulon constituait donc une voie navigable qui traversait l'île des Bataves sur une distance d'une trentaine de kilomètres<sup>35</sup>. Suivant le discours des auteurs anciens, la structure était certainement localisée à proximité du littoral maritime. D'une part, Tacite prétend que l'ouvrage permettait d'éviter les incertitudes de l'Océan – *incerta Oceani* – lors de la navigation dans la région<sup>36</sup>, ce qui positionne sans doute le canal près de la mer, dans la portion occidentale de l'île des Bataves. D'autre part, Dion Cassius affirme que les travaux de Corbulon visaient à réduire les effets des marées océaniques qui, gonflant de façon naturelle les deux bras rhénans, risquaient d'inonder les terres riveraines<sup>37</sup>, ce qui porte à nouveau la localisation du canal à proximité de la mer. S'insérant dans un contexte de fixation et de stabilisation de l'implantation romaine dans la zone deltaïque rhénane, l'aménagement du canal de Corbulon avait pour objectif d'améliorer les infrastructures régionales et les modalités de déplacement. Le témoignage de l'historien grec confirme de plus la détermination romaine à maîtriser les phénomènes fluviaux, dans le cas présent les débordements, et à modifier le milieu naturel afin que les territoires occupés soient préservés des aléas environnementaux tels que les inondations. La construction du canal de Corbulon offre ainsi l'exemple d'une véritable reconfiguration du delta rhénan répondant aux besoins humains, d'une transformation par les Romains du paysage deltaïque afin d'éviter, ou du moins de réduire, les contraintes environnementales du milieu.

Les canaux de Drusus et de Corbulon constituaient des aménagements majeurs uniques dans le delta du Rhin. Ces structures de canalisation visaient d'abord à améliorer la circulation fluviale et à faciliter l'occupation du territoire, mais leur impact sur l'hydrographie régionale témoigne surtout d'une modification de l'environnement fluvial rhénan déterminée par l'homme et d'une anthropisation du milieu deltaïque.

## **Conclusion : Vers une appropriation humaine du territoire deltaïque**

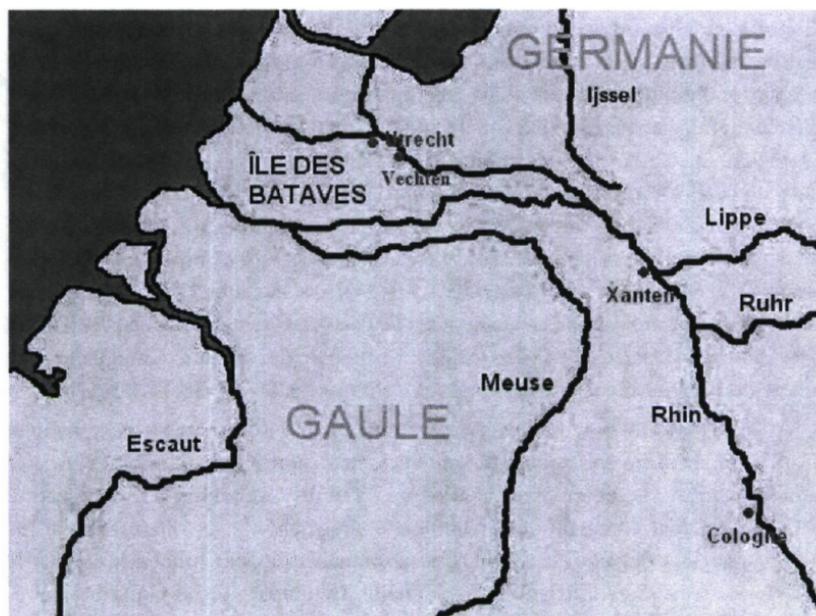
L'implantation romaine dans le delta du Rhin, au début de la période impériale, fut consolidée par des aménagements fluviaux concrétisant une occupation humaine qui englobait à la fois les zones terrestres et fluviales et répondait à l'évolution du contexte politico-militaire d'abord marqué par des velléités expansionnistes en Germanie, puis par une stabilisation de la frontière romaine. À la lumière des

données littéraires et des précisions issues du matériel archéologique, il apparaît juste de prétendre que les aménagements fluviaux mis en place par le pouvoir romain dans le delta rhénan provoquèrent une transformation du paysage deltaïque. D'abord, l'établissement de ponts et d'installations portuaires, arrimages de la présence romaine dans la région, amorça l'anthropisation du delta et démontre une adaptation humaine aux spécificités régionales. Par ailleurs, les structures d'endiguement et de canalisation expriment plutôt la détermination romaine à corriger, partiellement, les entraves du milieu. Dans ce sens, la digue de Drusus modifia, dans un premier temps, le débit des deux principaux bras deltaïques et facilita notamment la circulation fluviale sur le cours germanique du Rhin. Ensuite, le canal de Drusus permit de relier le fleuve à la zone lacustre, située au nord du delta, ce qui simplifia la navigation vers la mer du Nord. Enfin, le canal de Corbulon fusionna les couloirs fluviaux au nord et au sud de l'île des Bataves et améliora également les possibilités de déplacements dans le delta. L'ensemble des travaux d'endiguement et de canalisation permirent de façonner un réseau navigable régional efficace.

Les divers aménagements fluviaux construits par Rome dans le delta rhénan, au I<sup>er</sup> siècle de notre ère, avaient de toute évidence pour but d'optimiser la circulation humaine et de soutenir l'occupation du territoire. Toutefois, la réorganisation romaine de l'environnement fluvial impliqua visiblement une reconfiguration artificielle du paysage deltaïque et dévoila une surprenante capacité romaine à adapter le milieu naturel en fonction des besoins humains. Cet impact anthropique dans la région du delta rhénan, au I<sup>er</sup> siècle de notre ère, fut en vérité le début d'une entreprise humaine d'appropriation, mais surtout de modification et de fixation artificielle de l'environnement naturel rhénan. Aujourd'hui, le Rhin néerlandais est sillonné de digues et de canaux permettant de contrôler arbitrairement son débit et de surveiller minutieusement ses crues.

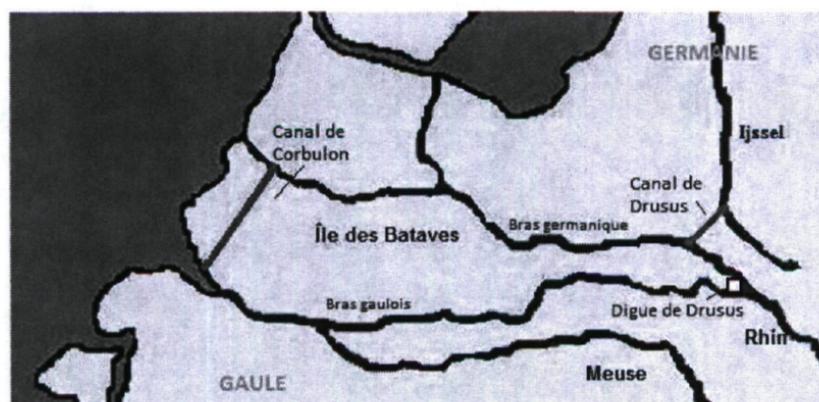
**Carte 1**

Delta rhénan



**Carte 2**

Aménagements fluviaux



## Notes

- 1 Les causes de l'insuccès romain en Germanie ne sont pas l'objet du présent propos, mais furent néanmoins traitées par plusieurs historiens qui insistent sur les systèmes politiques et économiques particuliers des sociétés germaniques pour expliquer l'échec romain. Voir notamment Raymond Chevalier, « Rome et la Germanie au I<sup>er</sup> siècle de notre ère. Problème de colonisation », *Latomus*, vol. 20, n<sup>o</sup> 2, 1961, p. 267-271; Barry Cunliffe, *La Gaule et ses voisins. Le grand commerce dans l'Antiquité*, Paris, Picard, 1993, p. 197-198; Yvon Thébert, « Nature des frontières de l'Empire romain : le cas german », dans Aline Rousselle (dir.), *Frontières terrestres, frontières célestes dans l'Antiquité*, Paris, Presses universitaires de Perpignan, 1995, p. 225-227.
- 2 La dynastie julio-claudienne regroupe les cinq premiers empereurs romains – Auguste, Tibère, Caligula, Claude, Néron – lesquels étaient issus de deux familles patriciennes, la *gens Iulia* et la *gens Claudia*. Aux empereurs julio-claudiens succéda ensuite à partir de l'an 69 la dynastie flavienne – Vespasien, Titus, Domitien – provenant de la famille des *Flavii*.
- 3 Sur cette évolution, se référer à Michel Reddé, « De la conquête de la Germanie à la garde du Rhin », dans Michel Reddé (dir.), *L'Armée romaine en Gaule*, Paris, Errance, 1996, p. 103; Malcom Todd, *The Early Germans*, Oxford, Blackwell Publishing, 2004 (1992), p. 52; François Bérard, « Bretagne, Germanie, Danube : mouvements de troupes et priorités stratégiques sous le règne de Domitien », *Pallas. Les années Domitien. Colloque organisé à l'Université de Toulouse-Le Mirail (12-13-14 octobre 1992)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1994, p. 227. Ce dernier a étudié spécifiquement chacun des déplacements et mouvements de troupes effectués sur le Rhin, le Danube et en Bretagne sous Domitien.
- 4 Sur la définition des deltas et l'étude des zones deltaïques européennes à la période antique, se référer notamment aux travaux de Philippe Leveau. Voir, entre autres, Philippe Leveau, « Comprendre les environnements pour prévenir les catastrophes : la place de l'historien et de l'archéologue dans l'évaluation du risque », dans Robert Bedon et Elle Hermon (dir.), *Concepts, pratiques et enjeux environnementaux dans l'Empire romain*, Limoges, Presses universitaires de Limoges, 2005, p. 103-123; Philippe Leveau et Mireille Provensal, « Construction deltaïque et histoire des systèmes agricoles : le cas d'un petit delta : l'Arc, étang de Berre », *Revue archéologique de Narbonnaise*, vol. 24, 1991, p. 111-131.
- 5 Notons toutefois la pertinence des contributions de Willem J. H. Willems qui propose une carte de la situation géologique du delta rhénan à la période romaine (cf. « Romans and Batavians : Regional Developments at the Imperial Frontier », dans Roel Brandt et Jan Slofstra (dir.), *Roman and Native in the Low Countries : Sphere of Interaction*, Oxford, BAR 184, 1983, p. 108) ainsi que de Roel Brandt (cf. « A Brief Encounter Along the Northern Frontier », dans Brandt et Slofstra, *op cit.*, p. 131-132) et Johan H. F. Bloemers (cf. « Acculturation in the Rhine/Meuse Basin in the Roman Period : a Preliminary Survey », dans Brandt et Slofstra, *op. cit.*, p. 161-162) qui cherchèrent, entre autres, à redessiner les anciens cours des bras du Rhin. En ce qui a trait à l'apport des géographes, Jean Dollfus offre un tableau intéressant du delta du Rhin à la période romaine (cf. *L'Homme et le Rhin*, Paris, Gallimard, 1960, p. 19-21).
- 6 Roger Dion, « Rhenus bicornis », *Revue des Études latines*, vol. 42, 1965, p. 469-499.
- 7 Pline l'Ancien, *Nat. Hist.* IV, 15, 101. Auteur latin du milieu du I<sup>er</sup> siècle de notre ère ayant servi dans les armées de Germanie inférieure, Pline l'Ancien est un observateur direct des réalités rhénanes et consacre une partie du livre IV de sa *Naturalis Historia* à la géographie physique, politique et historique des territoires rhénans et germaniques.
- 8 Se référer à la carte 1 illustrant le delta rhénan.
- 9 Une telle problématique, mettant de l'avant les rapports entre l'homme et le milieu naturel, s'inscrit évidemment dans les courants de recherche novateurs développés en histoire de l'environnement. Sur

la théorisation de ce nouveau champ d'étude en histoire ancienne, voir notamment Robert Bedon et Ella Hermon (éds.), *Concepts, pratiques et enjeux environnementaux dans l'Empire romain*, Limoges, Presses universitaires de Limoges, 2005; Monique Clavel-Lévêque et Ella Hermon (éds.), *Espaces intégrés et ressources naturelles dans l'Empire romain. Actes du colloque de l'Université Laval - Québec (5-8 mars 2003)*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2004.

- 10 Les structures d'implantation des communautés germaniques ne sont pas abordées dans le présent article qui porte spécifiquement sur l'occupation romaine de la zone deltaïque du Rhin. Néanmoins, il est intéressant de noter que les auteurs anciens ne mentionnent aucun pont de construction autochtone dans la région rhénane. En fait, selon l'archéologue François de Izarra (cf. *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Paris, Errance, 1993, p. 70), la région rhénane ne comportait aucun pont avant l'arrivée des Romains. Malgré l'absence de structures porteuses d'origine germanique, les franchissements du Rhin par les populations locales durent tout de même être fréquents; l'historien latin Tacite rappelle ainsi régulièrement l'habileté des Germains à traverser les cours d'eau à la nage ou à gué (cf. Tacite, *Ann.* II, 8; IV, 73; *Hist.* II, 17; IV, 12; IV, 16; IV, 26; V, 18; V, 21-22). Ces modes de passages du fleuve dénotent véritablement une bonne connaissance de l'environnement naturel régional et surtout une adaptation, voire une acclimatation, de l'homme au milieu fluvial.
- 11 Écrit au début du II<sup>e</sup> siècle de notre ère, l'œuvre de l'historien latin Tacite offre un témoignage essentiel à la compréhension de l'organisation régionale du secteur rhénan au I<sup>er</sup> siècle de notre ère et propose un tableau de la Germanie rhénane jumelant à la fois les aspects événementiels propres à l'histoire politique et militaire et les renseignements géographiques et ethnographiques décrivant les réalités humaines et environnementales. Tacite rédigea notamment *De Origine et situ Germanorum* – Germanie –, traité portant sur populations germaniques transrhénanes, *Ab excessu divi Augusti* – Annales –, ouvrage relatant les événements politiques et militaires sous les Julio-Claudiens, et *Historiae* – Histoires – qui traitent des années 69 et 70.
- 12 « *Igitur proxima aestuaria aggeribus et pontibus traducendo grauiori agmini firmat* » (Tacite, *Ann.* IV, 73). Il est à noter que les sources latines utilisées furent établies et traduites par les éditions des Belles-Lettres.
- 13 « [...] *desse naues efficiendo ponti neque exercitum Romanum aliter transmissurum* » (Tacite, *Hist.* V, 19).
- 14 Chantal Vogler, « Le Rhin de César à Théodose », dans Pierre Racine (dir.), *Fleuves, rivières et canaux dans l'Europe occidentale et médiane. Actes du Colloque de Strasbourg (1<sup>er</sup> et 2 décembre 1995)*, Nancy, CNDP/CRDP, 1997, p. 101.
- 15 Pour la localisation de *Traiectum* / Utrecht, cf. carte 1.
- 16 Tacite, *Hist.* IV, 16.
- 17 Au sujet des dangers naturels pouvant affecter les flottes et sur l'importance des ports fluviaux pour la protection des navires, cf. Izarra, *op. cit.*, p. 54 et 59.
- 18 Tacite, *Ann.* II, 6.
- 19 Sur l'approvisionnement par transport fluvial dans la région rhénane, cf. Vogler, *loc. cit.*, p. 97-98; Izarra, *op. cit.*, p. 196; Dollfus, *op. cit.*, p. 73; Erwin Kern, « Éléments archéologiques pour un portrait mythologique du Rhin », dans Robert Bedon et Alain Malissard (dir.), *La Loire et les fleuves de la Gaule romaine et des régions voisines*, Limoges, Presses universitaires de Limoges, 2001, p. 501-502; Willy Groenman-Van Waateringe, « Food for Soldiers, Food for Thought », dans John C. Barrett, Andrew P. Fitzpatrick et Lesley Macinnes (dir.), *Barbarians and Romans in North-West Europe from the Later Republic to Late Antiquity*, Oxford, British Archaeological Reports 147, 1989, p. 101-102.
- 20 « *Spatium uelut aequaris electum, quo Mosae fluminis os amnem Rhenum Oceano adfundit. Causa*

- instruendae classis super insitam genti uanitatem, ut eo terrore commeatus Gallia aduentantes interci-perentur* » (Tacite, *Hist.* V, 23).
- 21 Georges et Marie-Thérèse Raepsaet-Charlier, « Gallia Belgica et Germania Inferior. Vingt-cinq années de recherches historiques et archéologiques », ANRW II, vol. 4, 1975, p. 84. Pour la localisation du camp de *Fectio* / Vechten, cf. carte 1.
- 22 « *Quin et diruit molem a Druso Germanico factam Rhenumque pronò alueo in Galliam ruentem, disiectis quae morabantur, effudit. Sic uelut abacto amne tenuis alueus insulam inter Germanosque continentium terrarum speciem fecerat* » (Tacite, *Hist.* v, 19). Pour une localisation approximative de la digue de Drusus, cf. carte 2.
- 23 L'ouvrage de Drusus semble en fait avoir été formé d'un épi fixé perpendiculairement au rivage de l'extrémité orientale de l'île des Bataves. Cf. Dion, *loc. cit.*, p. 497; Dollfus, *op. cit.*, p. 123; Izarra, *op. cit.*, p. 52; Carl W. Vollgraff, « Les Travaux de Drusus dans la Germanie inférieure », *Revue des études anciennes*, vol. 42, 1940, p. 686 et 693-695; Frank Gardner Moore, « Three Canal Projects, Roman and Byzantine », *American Journal of Archaeology*, vol. 54, n° 2, 1950, p. 102.
- 24 « [...] *inchoatum ante tres et sexaginta annos a Druso aggerem coercendo Rheno absoluit* » (Tacite, *Ann.* XIII, 53).
- 25 D'ailleurs, selon Izarra, *op. cit.*, p. 52, une telle structure devait être un ouvrage relativement fragile et exiger une surveillance et un entretien constants.
- 26 Vollgraff, *loc. cit.*, p. 694-695. Les vestiges retrouvés témoignent d'une construction d'environ 200 m sur 70 m et, bien que très fragmentaires, permettent tout de même d'appréhender l'envergure des travaux effectués par Rome dans le lit rhénan.
- 27 « [...] *fossam, cui Drusianae nomen [...]* » (Tacite, *Ann.* II, 8). Selon les propos de Tacite (*Ann.* II, 6), le général romain Germanicus aurait traversé le canal de Drusus avec une flotte de milles navires; ce nombre peut-être hasardeux (cf. *supra* page 6) démontre néanmoins que le canal devait constituer une infrastructure robuste capable d'accueillir un niveau de navigation imposant. Il semble que les armées romaines aient également utilisé le canal de Drusus lors d'opérations militaires transrhénanes au milieu du I<sup>er</sup> siècle (cf. Tacite, *Ann.* XI, 18).
- 28 Suétone est principalement connu pour son œuvre biographique *De uita duodecim Caesarum* – Vies des douze Césars – rédigée entre 119 et 122 de notre ère et portant sur les empereurs romains de César à Domitien.
- 29 « [Drusus] fit creuser au-delà du Rhin [...] les canaux qui portent encore son nom – [...] *transque Rhenum fossas [...]* effectit, quae nunc adhuc Drusinae uocantur » (Suétone, *Cl.* I).
- 30 Étant donné l'évolution notable qu'a subie la configuration deltaïque du Rhin depuis l'Antiquité, la localisation exacte des travaux de canalisation effectués par Drusus demeure encore sujette à débat. Il est toutefois probable que le canal ait relié en réalité le bras germanique du Rhin à l'Ijssel, cours d'eau situé au nord des branches rhénanes. D'ailleurs, il est possible que le canal artificiel de Drusus soit à l'origine de la configuration actuelle du delta rhénan puisque l'Ijssel a maintenant une confluence, en théorie naturelle, avec le Rhin. Pour la localisation approximative du canal de Drusus, cf. carte 2.
- 31 La flotte rhénane était d'ailleurs constituée de vaisseaux pouvant naviguer à la fois sur les fleuves et sur les mers. Cf. Tacite, *Ann.* II, 6 ; Vogler, *loc. cit.*, p. 100.
- 32 Rédigée en grec au début du III<sup>e</sup> siècle, la principale œuvre de Dion Cassius porte sur l'histoire générale de Rome depuis les premiers temps jusqu'au Principat de son contemporain Sévère Alexandre. Le regard de Dion Cassius, acteur politique dans la société romaine, s'attarde essentiellement sur les vicissitudes politiques et militaires ayant jalonné l'histoire de Rome.
- 33 « [...] entre la Meuse et le Rhin [Corbulon] traça un canal sur une distance de vingt-trois milles,

pour que les incertitudes de l'Océan soient évitées » - « [...] *inter Mosam Rhenumque trium et uiginti milium spatio fossam perduxit, qua incerta Oceani uitarentur* » (t.d.a.) (cf. Tacite, *Ann.* XI, 20); « Replacé à la tête de ses troupes, [Corbulon] n'en continua pas moins l'application de la même discipline, et, comme on était en paix, il les occupa à creuser, dans tout l'espace compris entre le Rhin et la Meuse, cent soixante-douze stades environ, un canal destiné à empêcher que le reflux de l'Océan, faisant remonter ces fleuves, inondât le pays » - « Πιστευθεὶς δὲ πάλιν τὸ στράτευμα καὶ οὐδὲν ἤττον ἦσκει αὐτό, καὶ ἐπειδὴ γε εἰρήνην, διετάφρυνε δι' αὐτῶν πᾶν τὸ μεταξὺ τοῦ τε Ῥήνου καὶ τοῦ Μόσου, σταδίους ἑβδομήκοντα καὶ ἑκατὸν μάλιστα, ἵνα μὴ οἱ ποταμοὶ ἐν τῇ τοῦ ὠκεανοῦ πλημμυρίδι ἀναρρέοντες πελαγίζωσιν » (Dion Cassius, *Hist. Rom.* LX, 30).

- 34 Il est pertinent de rappeler que l'île des Bataves divisait d'abord le Rhin en deux cours indépendants. Puis, le bras droit du fleuve, situé du côté germanique, se séparait à nouveau en deux branches : l'une longeait l'île des Bataves jusqu'à l'Océan alors que l'autre déviait vers le nord et se jetait dans la zone lacustre. Cf. *supra* pages 2-3.
- 35 Tacite indique que le canal avait été creusé sur une distance de 23 milles romains, soit 34 kilomètres, alors que Dion Cassius lui accorde plutôt une longueur de 172 stades, soit près de 32 kilomètres. Cf. Tacite, *Ann.* XI, 20; Dion Cassius, *Hist. Rom.* LX, 30; *supra* note xxxiii. Pour une localisation approximative du canal de Corbulon, cf. carte 2.
- 36 Tacite, *Ann.* XI, 20; cf. *supra* note xxxiii.
- 37 Dion Cassius, *Hist. Rom.* LX, 30 cf. *supra* note xxxiii. Plusieurs historiens avancent également que le canal de Corbulon, construit sous Claude et dans le cadre de la conquête des territoires bretons, avait pour but de faciliter le passage des troupes rhénanes nombreuses vers la Bretagne. Cf. Dollfus, *op. cit.*, p. 123; Izarra, *op. cit.*, p. 53. Par ailleurs, des vestiges archéologiques pouvant être associés à la *fossa Corbulonis* furent identifiés près de Leyde au Pays-Bas. Cf. Raepsaet-Charlier, *loc. cit.*, p. 81.