

## LE PORT D'ARLES DANS L'ANTIQUITÉ

Par sa situation, à la jonction du "Rhône maritime" et du "Rhône intérieur", correspondant à un changement de pente du fleuve, vers l'îlot de Vallabrègues, au nord de Beaucaire, Arles était le relais entre la navigation intérieure et la navigation maritime, port fluvial et port de mer. Les relations fluviales avec l'arrière-pays étaient assurées par des corporations de bateliers, les *Nauta Rhodanici* de Lyon, ceux de l'Ardèche, de l'Ouvèze, de la Durance, alors navigables, et par les utriculaires, dont les radeaux étaient portés par des outres, qui avaient leurs stations en Arles, à Saint-Gabriel, à Cavailon et à Orange.

Ce trafic, qui ne faisait que continuer celui de l'époque grecque, est encore attesté à l'époque mérovingienne dans la *Vie de saint Eutrope d'Orange* (463-475) et dans le Formulaire de Marculfe : le corps des Andéroniques (*Corpus Anderenicorum*) assurait les relations maritimes et fluviales entre Marseille, Toulon, Fos, Arles, Avignon, Soyons (*Suggio*), Valence, Vienne, Lyon, Chalon, selon le grand axe de la Saône et du Rhône, qui n'avait pas cessé d'être le couloir des relations commerciales entre la Méditerranée, la Bourgogne et la Champagne.

La fonction d'Arles, port de mer, n'était pas moins importante : les conditions de navigabilité du fleuve avaient nécessité la construction de navires à faible tirant d'eau et de faible tonnage, dotés d'une voilure mobile, à antenne, capables de louvoyer et de profiter des vents favorables pour la remonte du fleuve et pour le cabotage sur la côte. Arles assura cette fonction jusqu'à l'intervention du bateau à vapeur et du chemin de fer, qui ruinèrent la navigation à voile. Elle n'avait pas varié, de l'époque grecque au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, qui marque une révolution dans l'économie du pays.

A l'époque romaine, Arles était un port militaire en même temps que de commerce. C'est d'Arles que partira en 371 l'expédition de Théodose chargée de réprimer la révolte des Provinces d'Afrique contre Valentinien. Mais son rôle commercial, qui remontait à l'époque préhistorique est attesté à l'époque romaine. Elle était le siège de la corporation des naviculaires marins, qui avaient pour patron de grands personnages, et du « *procurateur pour le service de l'Annone en Narbonnaise et en Ligurie* », connu par des inscriptions au milieu du II<sup>e</sup> siècle.

Les chantiers navals et les entrepôts du port étaient situés sur la rive droite du fleuve, à Trinquette, des terrassements faits en 1818, en 1866 et en 1941 avaient mis au jour de véritables docks, avec magasins et des centaines d'amphores alignées au quartier de la Pointe. L'importance d'Arles au point de vue commercial, est en effet marquée par la construction de ses *Horrea*. vaste quadrilatère en cryptoportique, datant de l'origine de la colonie, bien à tort pris autrefois pour des bains ou des lieux de promenade en cas de mauvais temps, qui avaient pour fonction, comme ceux de Narbonne, de stocker, pour le ravitaillement de Rome, les grains, l'huile et aussi le sel, selon les préceptes de Vitruve.

Ces naviculaires d'Arles avaient leurs bureaux non seulement à Ostie, port de Rome, mais sur la côte d'Asie Mineure, où les amenait leur commerce. Le portique des Corporations d'Ostie a conservé les restes de la mosaïque de la corporation, ou *shola*, des armateurs de Narbonne ; sans doute celle d'Arles doit-elle être identifiée par trois bouches, les bouches que les Anciens nommaient *Os Massalioticum*, *Os Metapinum* et *Os Hispaniense*. Aux deux extrémités se dresse un arc surmonté de trophées et de boucliers.

On aimerait mieux connaître le nom des armateurs d'Italie qui commerçaient avec Arles et la nature de leurs exportations : grains de la vallée du Rhône, pelleteries, minerais, huile, sel et poissons salés... Il est possible que l'un de ceux-ci fut le grand fournisseur du port d'Ostie au début du II<sup>e</sup> siècle, P. Aufidius Fortis, dont les vaisseaux trafiquaient avec la Sardaigne et la côte d'Afrique, où il possédait de vastes domaines producteurs de blé.

Les relations commerciales avec la Provence auraient obéi à une vieille tradition de famille. L'un de ses ancêtres était sans doute, vers le milieu du II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, Décimus Aufidius, alors établi à Pouzzoles en Campanie, associé de Sestins dans une entreprise de transport de vin de Campanie à Marseille, tous deux citoyens de Délos, dont l'épave du Grand Congloué a livré le nom.

Mais les Arlésiens avaient également des bureaux sur la côte d'Asie Mineure. Une inscription découverte à Beyrouth au siècle dernier nous apprend en effet que le Préfet de l'Annone de Rome, Claudius Julianus, avait envoyé en 201 aux naviculaires d'Arles copie de la lettre qu'il avait écrite au procureur de l'Annone de Narbonnaise et de Ligurie pour lui enjoindre d'assurer le règlement exact des comptes, de veiller à la sécurité des hommes attachés au service de l'Annone, de vérifier la juste mesure des boisseaux, enfin d'attribuer à chaque navire un *prosecutor*, qui accompagnerait à Rome les cargaisons de blé pour éviter tout détournement.

Un tel ménagement du pouvoir envers les naviculaires d'Arles, qui défendaient les intérêts des armateurs des autres ports — sous menace d'une grève générale qui eût affamé Rome — montre la puissance de cette corporation et son rôle dans l'économie générale de l'Empire, non moins que l'importance du marché céréalier d'Arles et de ses *Horrea*.

Les relations de la Provence avec la côte d'Asie Mineure obéissaient, elles aussi, à une antique tradition remontant à l'époque grecque. On a signalé à Lyon, sur l'emplacement du port, des *nautae Rhodanici*, des "plombs de douane" provenant de Tyr et d'Alexandrie, indiquant des relations commerciales qui n'avaient pu transiter que par Arles. Une lampe du III<sup>e</sup> siècle de notre ère, dont le marlis est décoré de palmes et grappes de raisin, trouvée à Trinquette, porte le timbre en caractères grecs d'un fabricant, œuvre d'Agathopous : cette fabrique se situe en Orient grec. La même marque a été reconnue à Sardes ; elle a été diffusée en Occident, non seulement à Arles, mais à Saint-Jacques-de-Garguier (fouille de J. Féraud) et à Barcelone.

Ainsi ces quelques documents montrent-ils l'importance du port d'Arles en relation avec Rome et avec l'Orient grec : sa fonction est célébrée avec quelque emphase par la constitution d'Honorius en 418 : « *La ville est si heureusement placée, le commerce y est si actif, les négociants y viennent en si grand nombre qu'on y draine tous les produits de l'univers ; toutes les richesses de l'Orient, parfums de l'Arabie, délicatesses de l'Assyrie s'y trouvent en si grand nombre, qu'on les croirait des productions du pays* ».

Texte de Fernand Benoit, extrait de la revue Delta n°9, 1963.