Le Rhône et Arles à travers les textes antiques

Si les sources d'archives médiévales et modernes mettent fréquemment en lumière les tourments que le Rhône impétueux inflige directement ou indirectement à la ville d'Arles (invasions, épidémies, crues, débâcles, naufrages), les textes antiques, à l'inverse, reflètent généralement un mariage beaucoup plus heureux. Durant les six siècles qui s'écoulent après les travaux entrepris par Marius, tous les témoignages s'accordent sur la situation exceptionnellement florissante dont jouit la cité fluviale. Sans doute même, à l'origine, outre les avantages d'une voie commerciale sûre, les premiers habitants avaient recherché la protection efficace de ce rempart naturel.

A l'évocation du cours inférieur du Rhône, comme un juste reflet des divagations capricieuses du fleuve, les auteurs anciens ne furent pas toujours unanimes sur le nombre de ses embouchures. Ainsi, Polybe, au IIe siècle avant notre ère, s'élève contre Timée et soutient qu'il n'a pas cinq bouches mais deux. Artémidore, de son côté, en compte trois. Posidonius (135-50 av. J.-C.), qui avait vu les lieux, s'en tient à six. Strabon, reprend l'avis de ses prédécesseurs qui attribuaient au fleuve successivement, deux, trois, cinq et même sept bouches. Cette dernière opinion serait celle d'un auteur comptant les *fossae marianae* comme un sixième bras et la *stomalimné* (étang de l'Estomac, à Fos-sur-Mer) comme un septième. Mais Timagétos (env. 350 av. J.-C.), l'inspirateur d'Apollonios de Rhodes (Argon., IV, 634), la professait déjà longtemps avant les travaux de Marius, probablement sur la foi d'un témoin massaliote. Pline l'Ancien ne lui en donne que trois, dont une principale. « *Les deux petites branches*, dit-il, *sont appelées Libyques, dont l'une porte le nom d'Espagnole et l'autre de Métapine ; la troisième et la plus grande se nomme Massaliotique* ». La mosaïque de la schola des naviculaires d'Arles, à Ostie, et la Table de Peutinger confortent au reste cet avis.

Marius, utilisant ses troupes pour canaliser les eaux du fleuve (entre 105 et 102), résolut provisoirement le problème de la barre alluviale qui limitait le passage des bateaux de gros tonnage. « *Voyant que les dépôts d'alluvions aveuglaient ces embouchures et rendaient leurs accès difficiles, Marius fit creuser un nouveau canal qui devait accueillir la plus grande partie des eaux du fleuve* » (Strabon). A l'origine, selon Plutarque « *le transport de tout ce dont l'armée avait besoin était long et coûteux. Il le rendit facile et rapide. En effet, les Bouches du Rhône, du fait des érosions marines, recevaient beaucoup de limon et de sable, agglomérés à la boue par la barre et cela rendait aux ravitailleurs la remontée du fleuve pénible, fatigante et lente. Marius, ayant orienté de ce côté son armée oisive, fit creuser une grande tranchée par laquelle il détourna une grande partie du fleuve pour le faire aboutir à un rivage commode, avec une embouchure profonde et accessible aux bateaux de grande taille, calme et sans barre. Celle-ci conserve encore le nom de Marius* ». Une fois ces travaux achevés, Strabon précise : « *il en fit don aux Massaliotes pour les récompenser de leur bravoure dans la guerre contre les Ambrons et les Toygènes. Ils en retirèrent un grand profit par les taxes perçues sur les transports remontant et descendant le canal. Pourtant, l'accès en demeura difficile à cause de la violence du courant, du comblement alluvial, de la médiocre élévation du terrain, qui fait que par mauvais temps on ne l'aperçoit pas même de près. Aussi les Marseillais ont élevé des tours-signaux dans leur désir de s'assurer par tous les moyens la propriété du pays. Ils ont fait jusqu'à cet endroit un sanctuaire d'Artémis d'Ephèse en lui affectant un point où les bouches du fleuve forment une île* » (Strabon).

Reproduction autorisée avec la mention « Site patrimoine de la ville d'Arles - www.patrimoine.ville-arles.fr » ainsi que le nom du ou des auteurs.

Direction du Patrimoine - Hôtel de Ville - BP 196 - 13637 Arles Cedex
Tel. 33 (0)4 90 49 38 20 Fax. 33 (0)4 90 49 35 30 Email : patrimoine@ville-arles.fr

L'ouvrage de Marius a dès lors considérablement amélioré la situation du commerce à travers la Gaule, en ouvrant à un plus grand nombre de navires un très large réseau hydrographique : «*Le Rhône peut être remonté très haut, même avec des cargaisons considérables, et permet d'atteindre de nombreuses régions du pays par le fait que ses affluents se trouvent être non seulement navigables, mais aussi aptes à recevoir les plus forts tonnages*» (Strabon).

Ainsi, la ville indigène d'Arelate, précédée par un établissement grec du nom de Thélinée (Festus Avienus, *Ora Maritima*) et qui deviendra colonie latine en 46 avant J.-C. prend dès le premier siècle avant notre ère une très grande importance commerciale. Sa vocation maritime nous est déjà suggérée au moment de la deuxième guerre punique. De fait, Polybe rapporte que lorsque Hannibal fut parvenu avec son armée aux abords du fleuve, il put se procurer un grand nombre de barques et de bateaux car les riverains se livraient au commerce maritime. Tite-Live, à ce propos, parle de barques et de deux grands radeaux (*linter, alveus*), construits à la hâte sur le Rhône par des Gaulois, qui servirent au passage des éléphants. En 49 avant J.-C., lors de la lutte qui oppose Pompée à César, ce dernier fit construire à Arles douze vaisseaux destinés au blocus de Marseille. « *Ces vaisseaux, dit-il sont achevés et armés en trente jours à compter du moment où le bois pour leur construction a été abattu* ». Une telle rapidité démontre déjà l'importance et le savoir-faire des fabri navales arlésiens.Avec la chute de la cité phocéenne, Arles voit disparaître sa principale rivale dans la course à la suprématie politique et commerciale. La primauté de sa vocation maritime est en outre clairement démontrée par les corporations de bateliers et de charpentiers navals qui occupent la place.

Au IIe siècle de notre ère, ces *navicularii marini arelatenses* formaient selon l'époque tantôt un seul corps, tantôt cinq groupements distincts. Chargés du transbordement et de l'acheminement des marchandises, ces hommes prenaient part au ravitaillement de Rome et de bien d'autres cités. Ils tenaient une place de choix au forum des corporations d'Ostie, le vaste port antique de Rome, ou une mosaïque représentant le Rhône à trois bouches et le pont de bateaux, décorait leur collège. Plusieurs de ces notables arlésiens nous sont nominalement connus par l'épigraphie funéraire, comme Dominius Claudius Boethus, L. secundius Eleutherus ou M. Frontonius Europus. Curateurs de la schola des mariniers arlésiens, ils étaient dans le même temps les patrons prestigieux de sous-corporations, notamment celles des bateliers de la Durance et des utriculaires d'*Ernaginum*. On admet pour ces derniers, au bas de l'échelle du corps navigant, qu'ils exerçaient leur art à travers les étangs et les marais, sur des radeaux fixés à des outres. Ces corporations comptaient parmi les plus puissantes de la société gallo-romaine. Liées à la montée des commerçants et des industriels, elles tiraient leur prospérité de l'importance de l'axe rhodanien reliant la Méditerranée à la mer du Nord. Celle des nautes du Rhône et de la Saône réunis prendra le titre ronflant de *splendidissimum corpus*.

Dans l'inscription trouvée à Beyrouth sur une plaque de bronze, Claudius Julianus, préfet de l'anonne s'adresse à C. Valerius Severus, procurateur des Augustes, et aux cinq corps de naviculaires d'Arles à propos d'un conflit qui oppose ces derniers à l'administration annonaire : « (...) *je demande afin qu'il soit veillé aussi bien à l'intégrité du compte qu'à la sécurité des personnes au service du ravitaillement, que tu fasses par ton service marquer les barres de fer et donner des convoyeurs chargés de livrer à Rome le poids dont ils auront pris la charge* ». Ces *regulae ferrae* évoquées dans le texte original servaient peut-être à sceller les cargaisons. De fait, il existait à Arles, comme dans les ports servant de frontière douanière, une station de la *quadragesima Galliarum*

Reproduction autorisée avec la mention « Site patrimoine de la ville d'Arles - www.patrimoine.ville-arles.fr » ainsi que le nom du ou des auteurs.

Direction du Patrimoine - Hôtel de Ville - BP 196 - 13637 Arles Cedex
Tel. 33 (0)4 90 49 38 20 Fax. 33 (0)4 90 49 35 30 Email : patrimoine@ville-arles.fr

dont quelques employés nous sont connus. L'esclave Apronianus est *villicus XL Gal (liarum)* tandis que Decumanus est esclave des fermiers de la douane, les *socii portorii*. Des plombs trouvés dans la Saône, à Lyon, portent la légende St (*atio*) Arel (*atensis*). Ils furent vraisemblablement apposés par les douanes d'Arles sur des marchandises entrant en Gaule. Celles-ci, remontant le Rhône après avoir été transbordées dans le port de Fos, depuis des cargos maritimes vers des allèges fluviales, n'auraient plus à acquitter de nouvelle taxe lors de leur arrivée à la station de Lyon. On le voit, qu'il s'agisse de construire des bateaux ou des ouvrages hydrauliques, de se livrer au commerce ou de le contrôler, le Rhône reste omni présent dans la société arlésienne gallo-romaine. *Quintus Candidus Benignus*, par exemple, artisan du corps des ouvriers charpentiers d'Arles, savait fabriquer des orgues hydrauliques ou encore régler le débit des eaux.

Au IVe siècle, Ausonne (*Ordo urbium nobilum*) chante le destin privilégie de la *Gallula Roma Arelas*, devenue résidence impériale et qui doit plus que jamais au Rhône sa situation économique florissante: «*Ouvre, double Arelas, tes ports, aimable hôtesse. Le cours rapide du Rhône te divise en deux parts si égales que le pont de bateaux qui réunit tes deux rives forme une place au milieu de ton enceinte. Par ce fleuve, tu reçois le commerce du monde romain et tu le transmets à d'autres, et tu enrichis les peuples et les cités que la Gaule renferme dans son large sein* ». *Duples Arelas*, Arles la double, reste ici une expression significative de la vision que donnait la cité. Que l'on imagine, selon les hypothèses, une ville maritime en aval du pont de bateaux et une ville fluviale en amont, ou plutôt comme le laissent penser aujourd'hui les fouilles subaquatiques, une ville rive gauche et une ville rive droite, il est clair que l'identité même de la cité était redéfinie par rapport au fleuve, comme si le Rhône et le pont de bateaux avaient désormais remplacé le *cardo* et le *decumanus*. Au cours de ce siècle, un géographe anonyme témoigne de cette dynamique verticale : « Arles reçoit les produits du monde entier et les envoie à Trèves ». A la même période, la *Notitia Dignitatum*, mentionne l'existence de la flotte du Rhône, dite *Classis Fluminis Rhodani*, qui avait pour double station Arles et Vienne.

Au début du Ve siècle, en 418, les empereurs Honorius et Théodose le Jeune, s'adressant au Préfet des Gaules qui siégeait en Arles, insistent sur le rôle de plaque tournante que joue la cité d'Arles entre la Méditerranée et les bouches du Rhin : « Ajoutons que le Rhône coule sous ses murs et que la Méditerranée baigne ses rivages ; ainsi la mer qui l'avoisine et le fleuve qui la traverse la rapprochent des autres pays et semblent l'unir à eux. Cette cité reçoit donc le tribut des principales richesses du monde, que lui apportent de toutes parts la voile, la rame, les chariots, la terre, la mer et le fleuve ». Dix ans plus lard, en 428, lors de la fête annuelle de Saint-Genès, l'affluence des fidèles qui traversaient d'une rive à l'autre fit rompre soudainement le pont de bateaux « *sans d'ailleurs, par miraculeuse protection, qu'il y eût de victimes* » (d'après saint Hilaire).

D'une manière générale, on le voit à travers un ensemble de textes très éclectiques, le Rhône reste dans l'Antiquité l'instrument d'un destin toujours propice à la ville d'Arles et à ses citoyens. Si les transports continentaux effectués par voie d'eau ont toujours été considérés comme secondaires dans l'histoire économique, les sources antiques relatent en ce domaine les riches heures d'une symbiose heureuse ce que confirment les fouilles archéologiques entreprises aujourd'hui en Arles, dans le lit du fleuve.

Texte de Luc Long, extrait de « **Le Rhône d'Arles : textes et histoire** », Ville d'Arles, 1997.

Reproduction autorisée avec la mention « Site patrimoine de la ville d'Arles - www.patrimoine.ville-arles.fr » ainsi que le nom du ou des auteurs.

Direction du Patrimoine - Hôtel de Ville - BP 196 - 13637 Arles Cedex
Tel. 33 (0)4 90 49 38 20 Fax. 33 (0)4 90 49 35 30 Email : patrimoine@ville-arles.fr