

*Séance du 10 mai 2010*

## **Arles, une place commerciale de premier plan**

**par Claude SINTÈS**  
**Directeur du Musée de l'Arles Antique**  
**conférencier invité**

Depuis plusieurs années, les fouilles sous fluviales réalisées à Arles livrent un matériel archéologique si abondant, si varié, aux provenances si lointaines, que l'image de cette ville renommée dès l'antiquité pour son commerce de longue distance se précise un peu plus chaque jour. Les analyses étant en cours, et le corpus du mobilier loin d'être clos en raison de la poursuite des recherches, on trouvera ici quelques exemples seulement de ces échanges, de même qu'un portrait rapide de la "petite Rome des Gaule", afin de comprendre le contexte dans lequel Arles a pu se développer.

### **Les découvertes archéologiques**

Le DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines, est un organisme d'Etat chargé de la gestion administrative et scientifique du patrimoine sous-marin et fluvial au niveau national. C'est à ce titre que ses agents interviennent dans le lit du Rhône à Arles depuis 1986, moment où les premières découvertes de gisements et de dépotoirs portuaires antiques (par des plongeurs amateurs à l'origine), attirent l'attention des scientifiques. Au début les campagnes sont sporadiques et limitées à quelques jours par an, mais la richesse des vestiges amène le souhait partagé par l'Etat et par les collectivités en charge du musée archéologique d'Arles (la Ville puis le département des Bouches du Rhône) d'intensifier les travaux. Sous la direction de Luc Long, puis plus tard sous celle aussi de Sabrina Marlier, Sandra Greck et David Djaoui, des opérations de sondages, de repérages pour la carte archéologique et de fouilles programmées sont organisées, principalement dans la portion urbaine du fleuve, puis en amont et en aval.

Avec ces recherches régulières, le nombre d'objets découverts croît singulièrement. Amphores, modestes témoignages de la vie quotidienne, vestiges sculptés de marbre ou de métal, céramiques, pièces d'architecture navale, livrent peu à peu une image de la ville, de la navigation fluvio-maritime et des échanges, qui se précisent au fil du temps. L'année 2007 est particulièrement fructueuse : l'équipe du DRASSM, qui surveille les travaux d'aménagements de berges réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône, découvre une épave fluviale de 30 m de long, dans un état exceptionnel de conservation. La même année, les plongeurs remontent, plus en amont, une vingtaine de statues ou fragments de sculpture en marbre et en bronze.

Au delà du caractère spectaculaire des objets "inventés" pendant plus de vingt ans et de leur retentissement médiatique mondial (le portrait attribué à César en est la preuve), ces travaux mettent en lumière, pour la première fois à cette échelle, les

relations commerciales étroites et les circulations de biens et de personnes reliant la Méditerranée au cœur du continent européen : le rôle éminent qu'Arles et la basse vallée du Rhône ont joué lors de ces contacts est désormais mieux cerné.

### Une ville puissante

À partir du début du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C., Arles joue déjà un rôle important dans les échanges commerciaux qui animent le bassin méditerranéen occidental, depuis les côtes africaines jusque dans l'intérieur de la Gaule : l'étude de la céramique permet par exemple de suivre les commerçants italiens qui empruntent massivement le couloir rhodanien pour aller jusqu'à Lyon. Cette ascension rapide de la ville et la prospérité qui en découle tient en grande partie à la géographie car le site est fortement avantage par son rôle de carrefour. La route terrestre Italie-Espagne, qui franchit traditionnellement le Rhône au pied de la colline d'Arles (là où les eaux deviennent plus calmes et où un pont a pu être facilement établi), recoupe la voie fluviale, maritime et palustre qui met en communication la Méditerranée, le cœur de la Gaule et la région proche. Cette situation était idéale pour une expansion économique rapide.

C'est dans ce contexte que César, au moment des guerres civiles, fait construire en 49 av. J.-C. dans les chantiers navals d'Arles, douze bateaux de guerre qui lui sont livrés dans le temps extraordinairement bref d'un mois, d'après les sources. César mentionne dans les *Guerres civiles* l'apport essentiel des Arlésiens lors de la reddition de Marseille : "César vient avec trois légions à Marseille, élève, pour l'attaque de la ville, des tours et des mantelets, fait équiper, à Arles, douze galères. Achevées et armées dans l'espace de trente jours, y compris celui où l'on avait coupé le bois, elles sont amenées à Marseille; César en donne le commandement à D. Brutus..."

Après sa victoire, César confisque les biens de Marseille et attribue ses terres à la toute nouvelle colonie d'Arelate, (sans doute en 45 av. J.-C.). Cette création administrative appelée "déduction" (installation d'une colonie sur un territoire conquis), par le légat Tiberius Claudius Nero, père du futur empereur Tibère, permettait de récompenser les Arlésiens qui avaient pris le parti des césariens et de stabiliser les légionnaires sortis du service.

La colonie nouvellement fondée jouissait du très envié statut de *droit romain*, synonyme d'avantages commerciaux et juridiques ; ses habitants étaient inscrits dans la tribu *Teretina*. Les habitants des cités voisines (comme Avignon, Aix ou Nîmes) bénéficiaient du *droit latin* moins favorable et faisaient partie de tribus moins prestigieuses, comme la *Voltinia*. C'est grâce, en partie, à cet avantage juridique que la cité d'Arles va pouvoir développer un port puissant, véritable plaque tournante pour les échanges de produits agricoles, les produits manufacturés et les cargaisons de matières premières d'un bout à l'autre de l'empire.

En raison des troubles liés à l'assassinat de César en mars 44 av. J.-C., peu de temps après la fondation, c'est seulement sous son fils adoptif Octave (devenu Auguste en 27 av. J.-C.) qu'ont débuté les travaux de la nouvelle colonie, baptisée *Colonia Julia Paterna Arelate Sextanorum*. La superficie de la ville, entourée d'un rempart construit à l'époque augustéenne, devait avoisiner les 40 à 45 hectares, ce qui est plutôt petit en comparaison d'autres villes. Le parcellaire actuel garde encore très

présent dans la partie basse (la Cité) le réseau urbain antique, sans qu'il soit possible de délimiter avec exactitude l'emprise des îlots. Ceux-ci révèlent que les architectes romains n'ont pas fait table rase de la ville antérieure car le quadrillage des rues reprend l'orientation nord-sud - est-ouest déjà en place au VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. C'est à l'intérieur de cet espace que sont implantés les monuments publics de l'époque d'Auguste.

Le dynamisme urbain de l'Arles des premiers siècles de l'Empire se retrouve de l'autre côté du fleuve, là où des quartiers résidentiels se développent. A Trinquetaille, les fouilles ont révélé anciennement des maisons luxueusement décorées de pavements de mosaïque ou de placages de marbre, vastes ensembles où les riches arlésiens venaient trouver la paix d'un quartier éloigné de l'agitation du centre ville. Les fouilles récentes dans le fleuve montrent, par la variété et la taille des fragments d'architecture découverts, que l'appareil monumental devait, sur cette rive aussi, être considérable, ce dont on ne se doutait pas. En revanche, on ne connaît toujours rien, ou presque, des aménagements liés au port fluvio-maritime : la principale découverte à Trinquetaille reste un monument public bordé d'un portique et de bâtiments, ce qui fait penser au *forum* des Corporations d'Ostie. Mais rien d'autre pour l'instant ne relève du domaine commercial, artisanal ou portuaire : les hangars que Fernand Benoit avait proposé de voir, les quais, les chantiers navals, nous restent à peu près inconnus.

Cet essor de la ville se poursuit au moins jusqu'au milieu du III<sup>e</sup> siècle, avant des destructions massives et parfois violentes, dont l'interprétation demeure délicate. Si leur attribution à un événement historique demande à être prouvée et les datations affinées, les fouilles des quartiers *extra muros* livrent presque systématiquement des couches de destruction et d'abandon, qui peuvent être datées des années 260 - 275. Ces événements, quelles qu'en soient les causes, n'ont cependant pas longtemps affecté Arles. Dès le début du IV<sup>e</sup> siècle, elle tient une place décisive dans la géopolitique de l'empire ; les sources littéraires montrent qu'à cette époque elle était considérée comme la deuxième ville de la Gaule, après Trèves (Allemagne), résidence habituelle des empereurs occidentaux et que le commerce de grande redistribution restait toujours le principal vecteur de sa prospérité.

### **Quelques exemples d'échanges : les métaux**

Aujourd'hui, les découvertes subaquatiques confirment l'importance multi séculaire de ce port. Une très forte activité y est détectée dès le I<sup>er</sup> siècle de notre ère, durant la Pax Romana, l'une des périodes les plus profitables pour le commerce. Ce dynamisme va perdurer jusque dans l'antiquité tardive. Grâce à l'étude des provenances et des destinations, on entrevoit désormais de mieux en mieux l'importance de carrefour que constituait le croisement, dans cette ville, des voies terrestres et maritimes. Les cargaisons de matières premières en sont révélatrices, surtout depuis la découverte des navires chargés de bloc de marbre et de métaux. Plus d'une trentaine d'épaves antiques ont été répertoriées par le Drassm au large des Saintes-Maries-de-la-Mer, juste à l'embouchure du Rhône. Il est clair que ces navires ont connu de sérieux problèmes au moment de franchir la barre et les bancs de sables divagants. La plupart devaient s'apprêter à remonter le cours du fleuve, mais d'autres ont pu connaître ces difficultés à la sortie des bouches, au moment où ils prenaient

leur route vers un autre point du rivage méditerranéen. Parmi les navires explorés, l'un (fouillé en 1989) transportait une importante cargaison de plomb. Au nombre d'une centaine pour un poids de 5,5 tonnes, des saumons de deux types étaient disposés en huit rangées dans la cale d'un bateau d'une dizaine de mètres de long. La cargaison se composait aussi d'un chargement complémentaire d'amphores, datables du milieu et de la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle et dont l'origine semble être la Bétique (Espagne du sud). Les inscriptions retrouvées sur les flancs et sur le sommet des lingots indiquent que ce plomb était exploité pour le compte d'un empereur (non spécifié) par Lucius Flavius Verucla, sans doute un haut fonctionnaire impérial administrant une société de production minière. La mention *Germ*, sur le lingot, pose un problème aux chercheurs. Pour Claude Domergue, qui pense que l'origine du minerai est hispanique comme les amphores associées, cela signifierait «vrai, véritable, authentique», une marque publicitaire en quelque sorte. Pour d'autres chercheurs, le minerai aurait pour origine des mines cévenoles. Plus récemment, pour W. Eck et P. Rothenhöfer, les analyses isotopiques et la découverte de mentions identiques en Allemagne tendraient à prouver l'origine germanique du plomb. Si cette dernière hypothèse est avérée, *Germ* signifierait alors *Germania*. Dans tous les cas, le rôle d'Arles est mis en lumière : s'il s'agissait de mines espagnoles ou cévenoles, le métal devait remonter depuis l'embouchure pour être transféré vers des chalands ou des chariots afin d'atteindre les ateliers de transformation. Dans l'autre cas, on aurait un exemple de navires qui ne cherchaient pas à remonter le Rhône, mais au contraire de bateaux arrivant depuis le nord avec leurs cargaisons de lingots pour ensuite les commercialiser dans le reste de la Méditerranée. Le rôle d'Arles, point de passage entre les provinces septentrionales et méridionales n'en serait que conforté.

Parmi les autres épaves étudiées, dix étaient chargées de barres de fer, cargaisons dont l'ensemble pouvait atteindre des dizaines de tonnes. L'étude des barres montre que la production était standardisée car les modules sont réguliers et correspondent, pour l'instant, à six formes de lingots plus ou moins allongées. Cette systématique devait répondre à des besoins de stockage, de commercialisation, mais peut-être aussi de fabrication : les chercheurs suggèrent par exemple que les longues barres pouvaient servir à façonner les bandages de roues, les ancres, les outils longs alors que les pains plus ramassés devaient être réservés aux objets de petites tailles. Un nombre significatif de ces barres porte des estampilles : leur étude épigraphique mais aussi technologique (sont-elles frappées à chaud ou à froid ?) permettra de dire s'il s'agit de marques commerciales ou, plus vraisemblablement, d'estampilles de fabricants. Les analyses minéralogiques et chimiques apportent beaucoup aussi : les cargaisons proviennent, pour plusieurs d'entre elles, de diverses mines de la Montagne Noire, au nord-ouest de Narbonne, principalement le centre sidérurgique des Martys. Mais les cargaisons sont mélangées et des lingots d'autres centres sont aussi présents : peut-être ceux des Corbières, du Canigou, voire plus loin, vers l'Espagne, jusqu'en Sierra Nevada. Ces analyses révèlent donc toute la complexité du commerce du fer au I<sup>er</sup> avant et au I<sup>er</sup> après J.-C. Les transitaires des ports comme Arles ou Narbonne stockaient-ils les barres envoyés par diverses mines avant de faire partir leurs navires au complet ? Les minerais donnant des fers plus ou moins adaptés à certains usages, on peut se demander si l'on n'assemblait pas, à la demande de l'acheteur, des métaux de différentes provenances pour des raisons techniques ? Les chercheurs se penchent maintenant sur les points d'arrivés de ces lingots, afin d'avoir

l'image complète de l'import-export réalisé. Les premières analyses sont prometteuses : certains objets manufacturés avec le fer de la Montagne Noire (des outils, des couteaux) semblent ainsi se retrouver sur des sites archéologiques du *limes* germanique, dans l'actuelle Allemagne. Une étude métallurgique en cours permettra de dessiner la carte de ces flux commerciaux et de l'insérer dans une fourchette chronologique.

## Les amphores et les céramiques

Si l'étude des matières premières est précieuse pour comprendre les échanges interprovinciaux, ce sont les tessons découverts en énorme quantité, céramiques fines, céramiques communes et surtout matériel amphorique, qui en sont les marqueurs statistiques les plus fiables et les plus précis. Leur provenance est multiple. Sans vouloir embrasser la totalité du *corpus* dans cet article d'information nécessairement limité, on peut considérer comme exemple significatif les fragments céramiques recensés durant la mission de sauvetage en aval d'Arles, au pied de l'appontement CNR, en 2007. Ces tessons et ces vases entiers témoignent de la convergence, vers la fin du I<sup>er</sup> siècle, de deux courants commerciaux majeurs à Arles. D'un côté on distingue les produits issus du flux Rhin-Saône-Rhône (qui font écho aux découvertes du golfe de Fos) et de l'autre, les productions du bassin méditerranéen. L'examen des vases (à l'état neuf, sans coup de feu ni traces d'usage) confirme que nous sommes en présence de marchandises qui transitaient par Arles, soient qu'elles aient été destinées au marché régional, soit qu'elles aient transité par Arles avant d'être commercialisées plus loin. Les exemplaires découverts présentent souvent des défauts techniques ou des cassures, il s'agit de pièces impropres au commerce et donc déclassées. Il est clair cependant qu'une partie de cette production était consommée sur place ainsi que le montrent des céramiques à la provenance identique mais usées et parfois réutilisées à d'autres fins.

Plus encore que les céramiques, les amphores recensées dans le vaste dépotoir qui s'est étendu très largement le long des quais de Trinquetaille, illustrent les échanges commerciaux en usage entre les provinces romaines, parfois les plus éloignées, du I<sup>er</sup> au III<sup>e</sup> siècle de notre ère. On les trouve en grande quantité car l'amphore était à usage unique, le temps d'un transport ; les récipients ont donc, en grande majorité, été jetés depuis la rive une fois les produits transvasés, ou bien depuis les bateaux, lorsque le contenu était gâté. Ces conteneurs proviennent de toutes les parties de l'empire et leurs formes dénotent leurs origines gauloise, ibérique, italique, lusitanienne, parfois orientales (Grèce), ou d'Afrique du Nord. Ne pouvant être exhaustif, seules quelques séries parmi les plus abondantes sont évoquées ici, à titre d'exemples.

Les amphores majoritaires appartiennent au type *Gauloises 4*, à fond plat, fabriquées en Narbonnaise pour le transport du vin gaulois à l'intérieur de la Gaule, mais aussi vers Rome et, de l'autre côté, jusqu'aux frontières avec la Germanie. Elles sont produites en très grandes quantités entre la fin du I<sup>er</sup> siècle et le début du IV<sup>e</sup> siècle de notre ère.

Les autres récipients majoritaires proviennent de Péninsule ibérique, une province spécialisée dans l'exportation de trois produits "phares" : le vin, l'huile et les sauces et salaisons. Il s'agit notamment des amphores globulaires *Dressel 20*

destinées au transport de l'huile de Bétique (Andalousie), associées aux amphores **Beltran IIB** piriformes transportant les sauces et conserves de poisson, et les amphores **Haltern 70** pour les olives noires conservées dans du vin cuit. Si l'on peut être aussi précis pour les contenus de ces amphores, c'est grâce aux études menées sur les tituli picti par plusieurs savants dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces "inscriptions peintes", l'exact équivalent de nos étiquettes, étaient tracées à l'aide d'un pinceau trempé dans une solution à base de noir de fumée ou d'encre de seiche. La fragilité de ces marques épigraphiques fait qu'elles résistent généralement mal au séjour marin : la découverte de dizaines d'entre elles dans les eaux douces et protectrices du fleuve est donc une aubaine pour les chercheurs. Elles constituent un véritable traceur, avec des précisions sur le produit transporté mais aussi sur sa qualité, son origine, parfois son lieu de destination, son degré de maturité et même le nom de l'ouvrier ayant conditionné liquides ou conserves.

Toujours d'Espagne, mais cette fois de Tarraconaise (l'actuelle Catalogne), proviennent des amphores vinaires de type **Dressel 2/4**, caractérisées par leurs anses bifides et leur pâte rouge à fort dégraissant blanc. Les chronologies permettent de dire que ces amphores se retrouvent à bord des navires et sur les marchés romains dans la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle et jusqu'au début du II<sup>e</sup> siècle de notre ère.

C'est de Méditerranée orientale que proviennent quelques amphores **Rhodiennes**, caractérisées par leurs anses pointues et réservées au vin de Rhodes durant le I<sup>er</sup> siècle après J.-C. D'autres exemplaires orientaux correspondent à des cols d'amphores vinaires **Dressel 5**, contemporaines, mais sans doute originaire de Cos, tandis que d'autres transportaient le vin de Crète, de la côte de Cilicie ou même de la région de Gaza.

Le cas des amphores africaines est très intéressant car il permet de lire les enjeux du grand commerce et leur relation avec des phénomènes historiques plus généraux. C'est à la fin du premier siècle, à la suite de la romanisation de l'Afrique du Nord, qu'émergent les amphores et la céramique fine en provenance de ces provinces. La présence de terres riches, d'étendues immenses et de familles puissantes va faire de la terre d'Afrique un centre d'exportation dont on voit les effets dans l'ensemble du bassin méditerranéen, et naturellement à Arles. Après la première vague d'amphores africaines dites "précoces", les séries augmentent et se suivent sans interruption jusqu'au VII<sup>e</sup> siècle. Les productions (vin, huiles, conserves, salaisons), concurrencent dans un premier temps puis supplantent même dans certain cas les importations de produits similaires venant d'Italie ou d'Espagne, au fur et à mesure que les qualités africaines s'améliorent...

Comme on l'entrevoit avec ces quelques pages, les fouilles du Rhône, vont donc bien au-delà de la découverte d'objets prestigieux : la récolte puis l'analyse soigneuse de tous ces vestiges, y compris les plus modestes tessons, vont nous donner une véritable photographie des liens qui unissaient les provinces du nord de l'Europe au bassin méditerranéen, à travers la place d'Arles. Si les fouilles touchent bientôt à leur fin, l'exploitation des données par un ensemble de spécialiste ne fait que commencer : nul doute que la connaissance de la ville n'en soit durablement modifiée.

**BIBLIOGRAPHIE**

Luc Long, Claude Domergue, “Le véritable plomb de L. Flavius Verucla et autres lingots. L'épave 1 des Saintes-Marie-de-la-Mer”, *MEFRA*, 107, 1995, p. 801-867.

Luc Long, “Inventaire des amphores du Rhône à Arles : un aspect des échanges à l'époque impériale”, *Actes du congrès d'Istres de la SFEGAG 1998*, Marseille, 2003, p. 85-95.

Luc Long, Claude Sintès, “Commerce maritime et fluvial aux embouchures du Rhône : le rôle de la cité d'Arles dans l'antiquité”, *Actas de la IV jornadas de arqueologia subaquatica, Valencia, 2001*, Valence, 2003, p. 183-201.

Marie Pierre Coustures, Christian Rico, Didier Béziat *et alii*, “La provenance des barres de fer romaines des Saintes-Maries-de-la-Mer”, *Gallia*, 63, 2006, p. 243-261.

Luc Long, *Secrets du Rhône. Les trésors archéologiques du fleuve à Arles*, Arles, Actes Sud, 2008.

Luc Long, Pascale Picard (sous la direction de), César, *le Rhône pour mémoire*, catalogue d'exposition, Arles, Actes Sud, 2009.