

Published in: X. Delestre & H. Marchesi (edd.), *Archéologie des rivages méditerranéens. 50 ans de recherche. Actes du colloque d'ARles, 28-29-30 octobre 2009 - Paris*, Editions Errance/Ministère de la Culture, 2010.

## Systèmes et hiérarchies portuaires en Narbonnaise

Pascal ARNAUD\*

**Résumé.** Cette contribution tente de mettre en évidence les principes de hiérarchisation des ports et les enjeux et les méthodes de la reconstitution des systèmes portuaires, du port de villa ou de village jusqu'au grand port de commerce. Une attention particulière est portée à l'organisation douanière et aux ports d'entrée et à leur rôle dans la création des hiérarchies portuaires.

**Abstract.** This paper aims to point out the harbours hierarchy patterns, as well as the methods and purposes of reconstructing ancient harbour-systems, from the smallest farm or village harbour to the trade-harbour. Special attention is paid to customs organisation as well as to the harbours of clearance, and to their role in organizing ports hierarchies.

**Mots-clés.** Petits ports ; ports ; vocabulaire portuaire ; traités commerciaux ; emporion ; douanes.

**Keywords.** Small harbours; harbours; harbour vocabulary; trade treaties; emporion; customs.

Dans la majorité des systèmes linguistiques vivants, le mot "port" est extrêmement polysémique. Non seulement il donne lieu à des confusions fréquentes entre le havre et le port, mais encore il recouvre des nuances aussi variées que le sont les formes portuaires, sans que le vocabulaire reproduise toujours l'immense diversité de la "portualité". Du simple port d'embarquement lié à une structure de production agricole ou artisanale jusqu'au plus gigantesque port-entrepôt en passant par les "petits ports" sur lesquels l'attention des historiens des périodes modernes commence à peine de mettre l'accent, sans oublier les simples abris que la toponymie qualifie souvent de "ports", la notion de port renvoie à des référents très divers.

Depuis quelques années, sur toutes les côtes de Méditerranée, de mer Rouge et de l'Océan, se multiplient les découvertes de structures et d'aménagements liés à l'activité portuaire, petite et grande. La notion même de port en devient aussi problématique que la réalité archéologique associée. Dans ces conditions, il n'est sans doute pas inutile de s'arrêter un instant sur les relations entre les espaces de mouillage et leurs aménagements et sur les différentes formes de l'activité maritime auxquelles ont été associés ces aménagements, faute de pouvoir entreprendre une réelle synthèse sur les systèmes portuaires de Narbonnaise, dans l'état fragmentaire de nos connaissances archéologiques et paléomorphologiques.

### Enjeux et méthode

Les problèmes associés sont extrêmement nombreux. Ils ne mettent pas seulement en jeu la cohabitation complexe d'activités et d'embarcations diverses au sein des mêmes espaces, mais aussi les schémas possibles, complémentaires ou opposés, du commerce. Dès la fin des années 1980 (Houston 1988, p. 160), plusieurs contributions nous ont invités à mettre en relation la diversité des structures portuaires avec des pratiques différenciées de la navigation et du commerce maritime. De la lecture que l'on propose de systèmes portuaires dont nous n'avons qu'une connaissance fragmentaire dépend la place que l'on accorde à chacun des deux modèles opposés du commerce maritime qui se partagent le marché de l'érudition : celui du "tramping" d'un côté, celui du commerce en droiture, complété par un commerce de redistribution, de l'autre. De façon plus modeste, mais pas nécessairement moins pertinente, un système portuaire d'hiver peut n'être pas le même qu'un système portuaire de pleine saison de mer ouverte.

La masse des très petits aménagements a fait reprendre conscience de l'importance du cabotage et des petits ports associés (Dell'Amico 2007 ; Hohlfelder 2000 ; Houston 1988 ; Benini 2006). Il est assurément salutaire de souligner l'existence – on serait tenté de dire l'omniprésence – de ces petites implantations, mais le risque – et

\* Université de Lyon / Maison de l'Orient Méditerranéen, arnaudp2003@yahoo.fr

parfois l'intention – de réduire simultanément l'importance en termes de tonnage des navires et des ports de premier ordre n'est pas toujours loin. De là la nécessité de penser simultanément les systèmes et les hiérarchies pour ne pas préjuger des résultats de l'enquête.

Il est malheureusement très difficile ou impossible de faire, sur des bases archéologiques, la part des réalités qui procèdent pour les unes de l'organisation administrative de l'Etat, pour d'autres de la volonté de cités ou de communautés de statut inférieur, pour d'autres d'individus ou de groupes de simples particuliers, et encore plus de les corrélés au sein d'une forme d'activité maritime déterminée.

Ce sont néanmoins aujourd'hui des systèmes hiérarchisés et concaténés d'escales et de plans d'eau protégés, diversément aménagés, que nous sommes amenés à rechercher derrière l'interface organisée entre la terre et la mer que constitue, à la différence de l'abri ou du mouillage, le port, qu'il soit voué au commerce, à la pêche ou à la guerre. Le port de commerce peut ainsi être défini comme l'association d'une zone de mouillage, d'une interface entre la terre et la mer adaptée au chargement et au déchargement des navires, et des entrepôts nécessaires au stockage des marchandises. Ces trois éléments sont susceptibles non seulement de se combiner de façon variable, mais aussi de s'appuyer sur des réalités très variables. L'abri peut être naturel ou artificiel, l'interface être réalisée par des allèges, des quais, des plans inclinés, des pontons, accompagnés ou non de dispositifs spécifiques à tel type de navire ou de cargaison. On aboutit ainsi à une combinatoire très ouverte :

- le port de canaux comme c'était probablement le cas à *Gades* (Cadix), ou à Aquilée (et peut-être à Narbonne) en milieu fluvio-maritime ;
- le port strictement naturel comme les calanques de Port-Miou (*Portus <E>mines*) et d'en-Vau, où des découvertes récentes viennent d'être effectuées qui suggèrent un petit espace commercial apparemment peu connecté avec l'intérieur ;
- le port naturel aménagé à des degrés variables, comme Marseille, Toulon, ou encore l'anse des Laurons/Seneymes ;
- le port artificiel comme Fréjus, Séleucie, ou encore sans doute Tarragone, ou à un moindre degré, la digue-débarcadère romaine d'Olbia (Hyères) ou l'appontement supposé de Noli en Ligurie (Dell'Amico 2007 ; Long 2003) ;
- le port d'embouchure, comme l'immense majorité des ports de la façade adriatique de l'Italie, *Denia* aux bouches de l'Ebre, ou encore, dans l'espace pris en considération par ce colloque, Fos-sur-Mer et l'embouchure du Petit-Rhône où Luc Long (Long 1997) a reconnu une zone de rupture de charge qui en fait peut-être l'avant-port d'Arles, que tous les auteurs anciens

considèrent comme une ville maritime. Toute une série de fleuves côtiers a longtemps eu cette fonction : en 1041, existait un *portus navalis* à la Salette de Saraman, un lieu non identifié de la rive droite du fleuve situé à Saint-Laurent-du-Var<sup>1</sup>.

- la plage, qui peut être un lieu du commerce, ainsi que l'illustre une mosaïque découverte dans l'hypogée de la Maison de l'Arsenal à Sousse (Musée de Sousse, inv. 57.095).

Pour autant, les principes organisateurs de ces réseaux et de leur hiérarchisation sont tout aussi problématiques que les marqueurs susceptibles de les révéler. Les enjeux historiographiques ne sont pas neutres : poser le principe d'une hiérarchisation des ports conduit logiquement à se positionner dans une représentation déterminée des structures dominantes du commerce forain à une période déterminée. L'idée de ports de premier rang induit celle d'un commerce maritime à grande distance en droiture, complété d'un système de redistribution, celle d'un nombre important de ports d'importance comparable supportant plutôt l'image d'échanges maritimes dominés par le commerce forain et centrés sur le cabotage. L'une et l'autre de ces représentations a séduit une partie de l'érudition, qui les a opposées en tentant de réduire tout ou partie de la navigation antique à l'un ou à l'autre modèle, alors que l'on ne peut exclure *a priori* qu'elles aient correspondu à des échelles et/ou à des périodes différentes du commerce maritime en Méditerranée antique, ni qu'elles aient coexisté à l'intérieur d'un même espace et d'un même temps.

Rien ne permet par ailleurs d'établir, sur des bases strictement archéologiques, la nature, publique ou privée, des brise-houle sur piles (*pilae*) et les digues et jetées (*moles*). Nous savons qu'ils pouvaient être l'œuvre de simples particuliers à des fins strictement privées (*Dig.* 43.8.3 1 = Celsus *libro 39 digestorum* ; *Dig.* 43.8.2 8 = Ulpianus *libro 68 ad edictum*).

Le vocabulaire antique du port a souvent été source d'interprétations erronées de la part des érudits modernes. Le travail le plus achevé sur cette terminologie est celui de J. Rougé qui y a consacré des pages essentielles de sa thèse (Rougé 1966, p.107-117), montrant que les sources anciennes, grecques et latines, ont élaboré non pas une mais des taxinomies des ports et des lieux de mouillages. A la suite de ces travaux, on se bornera à constater qu'il existait deux principes de classement, fondés l'un sur la qualité du plan d'eau, l'autre sur la nature juridique de l'espace de mouillage. Ce vocabulaire est d'autre part relativement

<sup>1</sup> B. Guérard, *Cartulaire de l'Abbaye de Saint-Victor de Marseille*, Paris, 1857, vol. 2, p 143, n° 791. Information J.-Cl. Poteur.

interchangeable, tel toponyme désigné comme *limèn* ou *portus* étant par ailleurs caractérisé comme une forme de mouillage réputée inférieure, *hormos* ou *statio*. L'utilisation des sources anciennes permet donc de prendre en considération l'extrême diversité des lieux de mouillage, mais plus difficilement de se faire une idée précise de la nature de tel ou tel port.

Nous avons la chance apparente de disposer, grâce à l'*Itinéraire maritime d'Antonin*, d'un itinéraire maritime – en d'autres termes, un portulan – datable des environs de 500 : on y distingue trois types d'étape : *portus*, *positio*, *plagia*, île. Y sont caractérisés comme *plagia* : *Nicia* (pourtant caractérisée en 314 comme *portus Nicaeensium* dans les actes du concile d'Arles) et le *sinus Sambracitanus* (g. de Saint-Tropez). Apparaissent avec le qualificatif de *positio* le *portus Hemines* (Port-Miou), *Inmadras* (île Maïre), *Incaro* (Carry ?), *Dilis* (Carro ? Seneymes - les Laurons ?). Les ports désignés comme tels sont *Heracle Manico* (Monaco), *Auisone*, *Anaone*, de localisation mal assurée *Oliuula* (Villefranche), *Antipolis* (Antibes), *Forum Iulii* (Fréjus), *Heraclia Caccabaria* (Cavalaire), *Pomponiana* (Port-Cros ou Porquerolles), *Telo Martius* (Toulon), *Taurentum* (Le Brusc) *Carsicis* (Cassis), *Citharista* (La Ciotat), *Massilia* (Marseille), *Fossae Marianae* (Fos). Il y a de fortes chances que le terme de *portus* désigne ici plus qu'un simple mouillage abrité : une véritable infrastructure portuaire, mais il est impossible de le démontrer formellement.

S'il s'agit bien de ports aménagés, nous serions en présence d'une densité élevée d'infrastructures portuaires, peut-être liée au développement de la pratique du cabotage diurne. La multiplication du nombre des ancrages à bord (jusqu'à une quinzaine) à partir du V<sup>e</sup> s. et le témoignage concordant de sources telles que Rutilius Namatianus nous incitent à penser que ce système portuaire, qui a de bonnes chances de s'appuyer sur le réseau antérieur de redistribution, peut illustrer l'émergence de ce que M. Mac Cormick (Mac Cormick 2001) considère comme le modèle de la navigation du premier Moyen Âge : celui d'une navigation côtière où l'univers nocturne du marin et le lieu de ses repas sont transférés de la mer à la terre, en liaison sans doute avec le recours systématique à la propulsion mixte (voile et rames), plus gourmand en équipages difficiles à loger à bord de façon permanente.

### Les éléments quantitatifs d'une hiérarchie

Les sources anciennes ont elles-mêmes proposé un certain nombre d'éléments fondant une hiérarchie des ports en s'appuyant sur des critères de ce type, qui définissaient, de petits ports, des moyens, des grands et de très grands ports.

Ces hiérarchies reposent le plus souvent sur des critères objectifs au demeurant assez simples : la qualité du mouillage, la capacité du port ensuite, exprimée à la fois en nombre de navires et à travers le tonnage de ces navires. Strabon, qui régulièrement nous donne la capacité des ports (VII.43), nous explique ainsi que le "port" de Monaco est un simple mouillage (IV.6.3) : "Le port de Monoïkos est un simple mouillage (*hormos*) qui contient des navires peu importants en nombre et en dimension (...)". Nombre d'unités et tonnage des navires ne sont pas seulement des critères récurrents de hiérarchisation. Ils apparaissent dans un contexte toujours inspiré de la littérature périplographique, plus soucieuse des données techniques propres à un abri que du statut des ports. Ces données donnent une pertinence certaine à l'approche quantitative adoptée par A. Wilson (Wilson *et al.* 2010) : la surface des bassins portuaires peut constituer un angle d'approche acceptable, au moins dans certaines limites, comme on va le voir.

Les hiérarchies paraissent de fait avoir été assez claires et simples à établir pour les auteurs anciens, mais procédaient sans doute de réalités plus complexes. Dans un livre rédigé aux environs de 19 de n. è., Strabon (IV.1.10), résumant les caractéristiques du littoral des Pyrénées aux Alpes, ne retient que deux ports "dignes de mention", Fréjus et Marseille : "pour ce qui est des ports, ne sont dignes de mention que la base de la flotte (Fréjus) et celui de Marseille. Tous les autres sont de dimensions modestes. Au nombre de ces derniers, il y a le port dit "Oxybien", éponyme des Ligures Oxybiens". Il est remarquable qu'aucune mention ne soit faite ici de Narbonne ni d'Arles, qui ont pourtant été évoquées dans des termes louangeurs, comme des places de commerce maritime de rang international (*emporion*), mais sans faire référence à leurs ports dans leur matérialité : "Narbonne est située en arrière de l'embouchure de l'Atax et de l'étang dit « de Narbonne ». C'est le plus grand port de commerce (*emporion*) de toute la région ; et du côté du Rhône, il y a Arles, ville et "place de commerce non négligeable" (*emporion ou mikron*).

Ces distinctions, qui résultent peut-être en partie (mais pas seulement) d'une attitude achronique (plus qu'anachronique), paraissent s'être fondées principalement sur la nature des bassins portuaires. Pour Strabon, qui identifie clairement Narbonne à un espace de commerce situé en amont de l'embouchure de l'Aude, ni Narbonne, ni Arles ne sont des ports au sens de *limèn*, c'est-à-dire des bassins de pleine eau. Il fait exactement de même lorsqu'il parle de l'*emporion*, mais pas du port d'Aquilée (V.1.8), alors qu'il s'extasie sur le port (*limèn*) voisin du Timave (*ibid.*). Les indications de Strabon sont absolument essentielles. Quoique les découvertes de Port-la-Nautique montrent clairement l'existence de structures portuaires, au demeurant très éphémères, dans la lagune, elles laissent peu de doutes

sur le fait que, du temps de Strabon (ou de celui de Posidonius d'Apamée, dans le premier quart du I<sup>er</sup> s. av. J.-C., qui est une des sources fréquente pour la région), la lagune n'était pas considérée comme le port de Narbonne. A l'instar d'Arles ou d'Aquilée, à en croire nos sources, elle n'avait sans doute pas, initialement, de bassin portuaire, même dans la lagune, mais un *emporion* situé dans la ville, sur le cours du fleuve, détourné pour l'occasion.

Strabon retient donc, pour l'ensemble des côtes de la Narbonnaise, deux «ports» (liménès), Marseille et Fréjus, et deux emporia, Narbonne et Arles. Ces hiérarchies semblent globalement pertinentes à l'époque de Strabon, même si elles méritent une nuance concernant Fréjus pour les périodes postérieures.

Certaines de ces hiérarchies sont fondées sur des éléments topiques qui avaient leur place dans les manuels de rhétorique consacrés à l'éloge des cités : les cités de premier rang sont celles qui ont de "bons ports", c'est-à-dire celles qui ont été dotées par la nature de vastes bassins portuaires (*limèn*). Celles qui, en revanche, sont "*aliménoi*" sont discréditées, faute de pouvoir disposer des relations souhaitées avec le reste du monde. Les villes réputées appartenir "à l'intérieur", en ce sens qu'elles ne sont pas strictement situées sur le littoral, sont réévaluées lorsqu'elles sont des places de commerce maritime de premier rang (*emporion mégiston*). L'importance de la cité et la qualité du port ou l'importance de ses activités maritimes semblent ainsi entretenir des relations étroites. La première conclusion que nous en tirerons est que les ports de quelque importance sont normalement ceux d'une cité. Inversement, une cité maritime normalement constituée possède son port, fût-il aussi malcommode que celui d'*Aperlae* de Lycie. Une forme de principe d'échelle existe probablement entre la cité et son port. Le rapport entre la cité-Etat et son port définit le statut hiérarchique du port. A l'époque impériale, l'image du port est celle d'une façade maritime urbaine organisée en une véritable scénographie, qui renvoie au navigateur l'image de la puissance de la cité.

### L'Etat et la norme juridique, créateurs des hiérarchies portuaires

Etape ou escale, le port ne reflète pas seulement la variété des pratiques de la navigation (relais de la navigation hauturière, abris sur des itinéraires de cabotage) et de l'échange (échanges de port-entrepôt à port-entrepôt, redistribution, transport) ; il est également l'écho des modalités de leur contrôle et de leur encadrement par l'Etat. Plus généralement il est un élément majeur du processus d'appropriation par l'Etat des littoraux et de construction des frontières maritimes, dans leurs dimensions militaires, administratives

et fiscales. Un système portuaire régional est lui-même intégré à des systèmes plus vastes, inter-régionaux ou globaux, qui fournissent une des clés de la hiérarchisation des ports. Selon sa nature et celle de la route, le port est étape ou escale, et la nature de l'escale est variable.

### Le port et la cité

La relation de la cité à son port nous renvoie à la période de la cité-Etat où chaque cité définit un espace du commerce international de gros distinct du marché de détail local. Dès la fin de l'époque archaïque, le commerce international de gros (*emporion*) est régi par des traités dont le plus célèbre est le traité liant à la fin du VI<sup>e</sup> s. Rome et Carthage. Au titre de ces traités et des conventions (*symbolai*) qui s'y attachent, l'échange s'effectue sous le contrôle, notamment douanier, de l'Etat, mais aussi avec sa garantie. Avant l'émergence des premiers empires, chaque cité maritime développe simultanément son propre espace de l'échange maritime et l'espace naval propre à en garantir la sécurité. Nominale, tous les Etats indépendants ont des établissements portuaires égaux en droit, pourvu que les traités le stipulent. Il en est de même des Etats indigènes. L'existence d'un "port des Oxybiens" (Agay ?) suggère qu'à la veille de la conquête romaine, tout ou partie des Etats indigènes était engagé dans le commerce international, contestant ainsi le monopole affiché des Etats dominants. Seul le volume réel des échanges distingue alors ces ports. En revanche, à l'intérieur du territoire d'une cité, et *a fortiori* d'une confédération, tous les ports n'ont pas le même statut. Nous avons vu qu'à l'intérieur d'un même espace portuaire pouvaient coexister des fonctions différentes. Il en est de même à l'intérieur du territoire de la cité.

On laissera de côté les *épitéichismata* fondés par Marseille, pendant des "colonies maritimes" de Rome, ont eu pour pendant le IV<sup>e</sup> s. Ils semblent appartenir à un lieu commun de la construction des frontières maritimes aux IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. (Bats 2004). La vocation de ces forteresses était, du moins initialement, moins commerciale que stratégique. Même lorsqu'elles prenaient la place de ports de commerce antérieurs comme dans le Latium, elles visaient à la fois à prévenir l'occupation de ces points par une puissance ennemie et à assurer la police des côtes, mais leur rôle en tant que ports est mal établi. Leur développement commercial paraît procéder en général d'un changement de leur nature, comme à Antibes. Quant à leur statut naval, il est lui aussi mal établi.

Les ports militaires à proprement parler procèdent généralement de la cité elle-même. Marseille indépendante fut à elle-même son propre port de guerre. Fréjus lui succéda dans ce rôle par la volonté d'Auguste. Il est clair que la

rareté des ports de guerre (*naustathmoi*) en a fait des éléments d'autant plus importants de la hiérarchie portuaire qu'ils étaient généralement associés à des ports de commerce. Ainsi Fréjus paraît-elle avoir été conçue par Auguste comme une sorte de pendant de Marseille libre, manifestant un nouvel ordre politique. L'Etat a assurément joué un rôle de premier plan dans le développement des hiérarchies portuaires. C'est évident dans le cas des installations navales. Il est malheureusement impossible en l'état de déterminer le rôle exact de l'Etat central dans le développement des grands équipements portuaires. On le suppose généralement, avec quelque raison, sans pouvoir jamais le démontrer avec une certitude absolue. L'organisation douanière nous fournit une autre clé hiérarchique.

### Le rôle structurant du prélèvement fiscal

Le rôle des procédures douanières (Bresson 1993 ; Bang 2008 ; de Laet 1949 ; Bresson 2008 ; Bresson 2000) a toujours été déterminant dans l'organisation du commerce maritime et dans la construction des routes maritimes et des systèmes portuaires. Dans le monde romain, elles ont profondément structuré l'espace littoral ainsi que les pratiques commerciales. Faisant suite à la thèse de J. France sur le Quarantième des Gaules (France 2001), la publication ou re-publication de deux règlements douaniers d'Asie nous permet d'avoir une idée plus précise des procédures douanières attachées au commerce maritime. Il s'agit d'une part de la loi du *portorium* d'Asie, une collection de textes gravés sous Néron et dont le corps principal remonte à 133 av. J.-C., qui fixait les cadres du prélèvement du Quarantième de l'Asie (Cottier *et al.* 2008), et de la loi de Kaunos en Lycie, datant du début du règne d'Hadrien (Marek 2006), auxquelles s'ajoute la loi de Myra (Engelmann 1985).

L'ensemble des côtes de Narbonnaise constituait ainsi une frontière fiscale, celle du Quarantième des Gaules (la *XL Galliarum*), au même titre que celles des Espagnes, d'Irun au cap Bear, constituaient celle du Quarantième des Espagnes (*XL Hispaniarum*). Toutes les marchandises étaient taxées deux fois : à l'exportation et à l'importation. L'Italie fut sous le Haut-Empire un espace jouissant de l'immunité fiscale.

Ces notions correspondent à des actes précis, subordonnés à deux démarches préalables : une déclaration orale (*professio*) et un enregistrement écrit (*registratio in tabulas*) de l'ensemble des biens embarqués (rien de ce qui était à bord n'était omis des listes à fournir au poste de douane, jusqu'aux effets personnels, aux lettres et au matériel d'écriture...). L'importation en particulier est subordonnée à une évaluation des marchandises à débarquer. Leur prix de vente est alors fixé de façon irrévocable, et la taxe est

calculée sur la base de cette évaluation. Elle doit être payée sous deux jours. Les marchandises évaluées pour être vendues sont alors débarquées et proposées à la vente. Dans un délai déterminé (en règle générale 20 jours), les invendus doivent être rembarqués. Ayant été dédouanés, ils sont soumis à la taxe sur les exportations lors du rembarquement au même titre que les marchandises achetées sur place. Chargement et déchargement, objet d'un contrôle strict, devaient être effectués de jour dans un rayon de 750 m autour du poste de douane.

Ces démarches étaient extrêmement tatillonnes : la loi fiscale d'Asie (Cottier *et al.* 2008) nous montre que le contrôle douanier des frontières maritimes avait donné lieu à un réseau extrêmement dense de sites dévolus aux divers types de formalités. Ils se divisaient principalement en deux catégories : un nombre limité de *stationes* en dehors desquelles ne pouvaient être effectués les versements, et les *custodiae*, ou postes de garde, divisés en *custodiae* de 1<sup>er</sup> et de 2<sup>e</sup> rang. On apprend que les postes de second rang ne pouvaient être distants entre eux de plus de 7,5 km et des postes de premier rang de plus de 15 km. On pouvait y effectuer (dans les postes de premier rang ?) les déclarations orales (*professiones*) et les enregistrements (*registratio in tabulas*) des cargaisons et de leur valeur, mais pas acquitter les taxes.

La liste des *stationes* où devait être acquitté le *vectigal* était limitée et précisée dans la loi. Elle ne comptait sans doute pas plus de 41 ports pour le littoral immense de la province d'Asie, quoique, dans l'état de mutilation où est parvenu ce document, les noms de 27 d'entre eux seulement soient lisibles avec certitude. Nous savons que les fermiers du *portorium* avaient la possibilité de créer de nouvelles *custodiae* dans des ports qui en étaient dépourvus. L'édition de ce texte n'a pas permis d'établir avec certitude la distinction entre les *custodiae* et les *stationes*, si ce n'est que le versement du droit de douane ne pouvait être effectué que dans les *stationes*. Elle suggère pourtant que la présence ou l'absence de structures adaptées aux différentes formalités imposait un nombre limité de "ports of clearance" où le dédouanement devait s'effectuer (opération qui imposait sans doute le déchargement de la cargaison), les marchandises n'étant taxées qu'une fois, à l'entrée (ou à la sortie) de la province, mais pouvant être redistribuées ailleurs dans la province. C'est la raison pour laquelle la liste nominative de ces ports est donnée dans le texte de la loi douanière. Il s'agit là à l'évidence d'un élément déterminant de la construction des hiérarchies portuaires, puisqu'il fonde l'existence de ports habilités au commerce entre régions relevant d'espace douaniers différents, et d'autres non. Dans les plus grands ports – le cas n'est avéré qu'à Ostie, où existait une *statio* des Quarantièmes des Espagnes et des Gaules<sup>2</sup> –, il devait

2 De Laet 1949, p. 161 et 286 ; *AE* 1924, 110 = *CIL*, XIV 4708.

être possible de s'acquitter par anticipation de certains versements, et d'accéder ainsi directement aux opérations dans des ports non habilités à percevoir le versement, mais dotés d'une *custodia*.

On mesure aisément les conséquences de ces règlements qui s'inscrivent dans le schéma du commerce en droiture entre ports-entrepôts sans entièrement se confondre avec lui. Elles autorisent notamment le chargement et le déchargement dans plusieurs ports au sein d'un même espace fiscal, mais en font une opération lourde si l'on imagine le dédouanement partiel des cargaisons dans des districts douaniers différents.

Dans la province de Narbonnaise, nous connaissons avec certitude l'existence de trois *stationes* du Quarantième des Gaules, à Lyon, en Arles (de Laet 1949, p. 160-161) et depuis peu à Marseille (France 1995). Il est difficile de ne pas imaginer l'existence d'une station analogue à Narbonne, eu égard à l'importance de ce port et au statut d'*emporion* que lui confère Strabon. L'hypothèse d'une station à Fos (de Laet 1949, p. 160), plausible, ne peut être considérée comme acquise en l'état de la documentation (*CIL* XII. 648) On ne connaît pas non plus à ce jour de *statio* de la *quadragesima* à l'est de Marseille, mais le jeu de miroir qui semble avoir été établi entre Marseille et Fréjus rend probable l'existence d'une *statio* comparable à Fréjus, sans que l'on puisse le démontrer, et quoique rien ne paraisse y indiquer un commerce interrégional très actif. Nous pensons, sans pouvoir le démontrer en l'état de notre documentation, que Fréjus a été conçue par Auguste pour être un port de premier rang, mais que le développement commercial de Fréjus, qui paraît être resté celui d'une métropole régionale et non d'un port entrepôt de premier rang, n'a pas été à la hauteur des espoirs de ses concepteurs (sans doute du fait de la proximité des ports immunes de la neuvième région italienne). Nous touchons là aux limites du rôle du politique dans la structuration du commerce.

Certains ports semblent avoir été le poumon maritime de provinces ou régions. Tel semble être, à la fin du III<sup>e</sup> s. le cas d'Ephèse, de Nicomédie, de Gênes, d'Aquilée, de Salonae, de Thessalonique, de Byzance, ainsi dans l'Edit du Maximum. Dans d'autres zones, le même document mentionne seulement des provinces et non des ports particuliers, par exemple, les Espagnes, l'Orient, l'Afrique, les Gaules, qui pourraient être autant de circonscriptions douanières (Arnaud 2007 ; Arnaud 2009). La même caractéristique semble se dégager de contrats de prêt à la grosse aventure. On peut alors songer à l'existence de ports d'entrée à la hiérarchie moins établie et sans doute assez nombreux.

Un édit de César (*Dig.* 39.4.15 = Alfenus, VII *digestorum*) relatif à l'exportation des pierres à aiguiser de Crète fondait le monopole du fermier sur les exportations en période de *mare apertum* (à partir du 15 mars). Alfenus

était un contemporain d'Auguste. Le détail de la discussion montre que seul un port, ou un nombre limité de ports, mais pas tous les ports, était habilité au dédouanement, les cargaisons restant sous douane dans tous les autres.

Il est donc évident que la carte des *stationes* douanières était déterminante et qu'elle fondait un premier niveau de hiérarchisation, en établissant une différence de nature entre les ports d'entrée et les autres ports, où n'accédaient que les marchandises dédouanées. Il ne s'agit toutefois là que d'une première approche. La réalité du volume des échanges, le rôle économique du port dans les réseaux de redistribution établissaient entre ces ports de premier rang une hiérarchie interne indéniable, qui paraît avoir durablement fait d'Arles le port de référence de la Narbonnaise au plus tard dès le milieu du I<sup>er</sup> s. de notre ère.

## Conclusion

Les systèmes et hiérarchies portuaires posent des problèmes considérables d'échelle. On doit les penser dans le cadre de pratiques différentes de la navigation et de gestes très pratiques, mais toujours dans le cadre d'un contrôle tatillon et, à en juger par les motivations de l'affichage des lois douanières parvenues jusqu'à nous, souvent porté à la corruption, à l'abus de pouvoir et à l'extorsion, mais aussi à la contrebande ; ces systèmes nous invitent surtout à replacer les différentes structures portuaires à des échelles différentes : les ports d'entrée dans l'espace fiscal des Gaules se signalent à l'évidence en position dominante, comme trois ports de niveau méditerranéen jusqu'au V<sup>e</sup> s. : Narbonne, Arles et Marseille.

On peut imaginer ensuite des ports de premier niveau régional, vers lesquels convergent les productions d'une région en vue de leur exportation et ceux d'une interrégion sous douane en vue de leur importation à partir des ports de niveau méditerranéen. C'est le premier échelon de la redistribution. Les ports de rupture de charge (Fos, le Petit Rhône) devaient sans doute posséder des infrastructures de dédouanement spécifiques et constituer un groupe à part.

On peut aussi imaginer aux extrémités de l'espace douanier des ports équipés pour le dédouanement le long des routes côtières, sachant que ces postes peuvent se situer à l'extérieur de la province. Rosas et Port-Vendres, Agde, Fréjus et Antibes, Monaco et Beaulieu/Villefranche, où des produits assez rares, d'origine lointaine, sont attestés, peuvent avoir rempli cet office sur les routes de grand cabotage, notamment en hiver.

La densité élevée du réseau des ports de dimension moyenne ou réduite mentionnés dans l'Itinéraire de Rome à Arles ou reconnus archéologiquement, la densité également élevée des *horrea* en Ligurie et en Provence orientale s'expliquent

sans doute par l'extrême importance du fret maritime, même à l'échelle intra-régionale. La piètre qualité et l'absence générale d'ornières qui caractérisent la mise en œuvre de la *via Aurelia* paraissent confirmer le primat absolu des voies maritimes, appuyées sur un réseau dense et hiérarchisé de ports. Ceci n'a pas lieu de surprendre si l'on sait l'écart de coût entre le transport terrestre et le transport maritime.

## Bibliographie

- Arnaud 2007** : ARNAUD (P.) – Diocletian's Prices Edict: the prices of seaborne transport and the average duration of maritime travel. *Journal of Roman Archaeology* 20, 2007, p. 321-335.
- Arnaud 2009** : ARNAUD (P.) – L'Afrique dans les routes de navigation d'après l'Edit du Maximus de Dioclétien. In : Gonzalez Ponce (F.-J.), Candau Moron (J. M.) et Chavez Reino (A. L.) dir., *Libyae lustrare extrema. Estudios en honor del Profesor Jehan Desanges*. Séville, 2009, 484 p. (Universidad de Sevilla), p. 127-144.
- Arnaud 2010** : ARNAUD (P.) – La Lycie et la Carie du *Stadiasme*. Histoire d'une compilation. *Geographia Antiqua* 18, 2010, (sous presse).
- Bang 2008** : BANG (P. F.) – *The Roman bazaar: a comparative study of trade and markets in a tributary empire*. Cambridge / New-York, 2008, xv-358 p. (Cambridge University Press).
- Bats 2004** : BATS (M.) – Les colonies massaliètes de Gaule méridionale : sources et modèles d'un urbanisme militaire aux IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. av. J.-C. In : AGUSTA-BOULAROT (S.) et LAFON (X.) *Des Ibères aux Vénètes*, Rome, 476 p. (Coll. EFR, 328), p. 51-64.
- Benini 2006** : BENINI (A.) – Approdi e impianti minori in Campania. Alcuni esempi. *Journal of Ancient Topography / Rivista di Topografia Antica*, 16, 2006, p. 85-100.
- Bresson 2000** : BRESSON (A.) – *La cité marchande*, Talence, 2000, 343 p. (AUSONIUS Publications, Scripta varia, n° 2).
- Bresson 2008** : BRESSON (A.) – *L'économie de la Grèce des cités. II. Les espaces de l'échange*, Paris, 2008, 334 p. (Armand Colin, U-Histoire).
- Bresson, Rouillard 1993** : BRESSON (A.) et ROUILLARD (P.) – *L'emporion*, Talence, 1993, 250 p., 8 pl.h.t., (Centre Pierre Paris, collection, 26).
- Cottier et al. 2008** : COTTIER (M.), CRAWFORD (M. H.), CROWTHER (C.V.) et al. – *The Customs Law of Asia*. Oxford, 2008, 380 p. (Oxford University Press).
- de Laet 1949** : DE LAET (S. J.) – *Portorium : étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, Bruges, 509 p. (de Tempel) [repr. 1975, Arno Press].
- Dell'Amico 2007** : DELL'AMICO (P.) – Ipotesi sulla funzione delle strutture dell' approdo. In : FRONDONI (A.) dir., *Il tesoro svelato. Storie dimenticate e rinvenimenti straordinari riscrivono la storia di Noli antica*, Gênes, 2007, 150 p., ill. (De Ferrari), p. 39-46.
- Engelmann 1985** : ENGELMANN (H.) – Die Zollinschrift von Myra. *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 59, 1985, p. 113-119.
- France 2001** : FRANCE (J.) – *Quadragesima Galliarum : L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'Empire Romain: (I<sup>er</sup> siècle avant J.-C.-III<sup>e</sup> siècle après J.-C.)*, Rome, 498 p. (Coll EFR 278).
- France, Hesnard 1995** : FRANCE (J.) et HESNARD (H.) – Une *statio* du quarantième des Gaules et les opérations commerciales dans le port romain de Marseille (place Jules Verne). *Journal of Roman Archaeology*, 8, 1995, p. 78-93.
- Hohlfelder, Vann 2000** : HOHLFELDER (R. L.) et Vann (R. L.) – Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 29 (1), 2000, p. 126-135.
- Houston 1988** : HOUSTON (G. W.) – Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports. *American Journal of Archaeology*, 92(4), 1988, p. 553-564.
- Long 1997** : LONG (L.) – Inventaire des épaves de Camargue, de L'Espiguette au Grand Rhône. In : BAUDAT (M.) dir., *Crau, Alpilles, Camargue. Histoire et Archéologie. Acte du colloque des 18 et 19 novembre 1995*, Arles, 207 p. (Groupe Archéologique Arlésien), p. 59-115.
- Long, Valente 2003** : LONG (L.) et VALENTE (M.) – Un aspect des échanges et de la navigation depuis l'Antiquité dans les îles et sur le littoral d'Hyères. Synthèse des récents travaux du DRASSM. In PASQUALINI (M.), ARNAUD (P.) et VARALDO (C.) dir., *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Age (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane, Aix-en-Provence)*, 255 p., ill. (Bulletin Archéologique de Provence, Supplément n° 1), p. 149-164.
- Mac Cormick 2001** : MAC CORMICK (M.) – *Origins of the European Economy: Communications and Commerce AD 300-900*, Cambridge, XXVIII-1101 p. (Cambridge Univ. Press).
- Marek 2006** : MAREK (C.) – *Die Inschriften von Kaunos*, Munich, 2006, 416 p. (H. Beck).
- Rougé 1966** : ROUGÉ (J.) – *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, 540 p. (Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI<sup>e</sup> section, Ports, Routes, Trafics, XXI).
- Wilson et al. 2010** : WILSON (A.), SCHÖRLE (K.) et RICE (C.) – Roman ports and Mediterranean connectivity. In KEAY Simon (éd.) *Ports Networks in the Roman Mediterranean (Papers of the British School at Rome supplt)*, Rome, 2010 (sous presse).