

LES MARINS D'ARLES

Il est presque banal de souligner l'originalité de la ville d'Arles ! Située sur le cours d'un grand fleuve, c'est un port fluvial ; à quelques kilomètres de la ville, le Rhône s'étale en delta sablonneux dans lequel ses différents bras sont parfois sujets à fluctuations : d'où l'impossibilité d'établir un port aux embouchures mêmes. C'est Arles qui remplit ce rôle, cumulant ainsi une vocation fluviale et une vocation maritime. Arles est alors un point de passage et de réexportation des produits venus de l'intérieur, qui gagnent ainsi par le fleuve le marché méditerranéen.

Cette position particulière de la ville a été utilisée à des fins commerciales dès l'Antiquité. M. Christol, dans son article « *Les naviculaires d'Arles et les structures du grand commerce maritime sous l'Empire romain* », met en évidence l'existence de structures commerciales élaborées, impliquant la société gallo romaine, par le biais d'affranchis, dans un commerce maritime lucratif. Autre témoin du rôle portuaire de la ville à cette époque : le comptoir arlésien d'Ostie, si célèbre par sa mosaïque représentant le pont de bateaux sur le Rhône.

La fortune du port décline au cours du Moyen Age comme le prouve Monsieur Stoffe dans sa thèse « *Arles à la fin du Moyen Age* ». L'insécurité liée à la présence de Sarrasins en Camargue, puis les difficultés liées aux atterrissements du Rhône, handicapent la vocation maritime de la ville. Cependant, au milieu du XIII^e siècle, Arles reste encore une place commerciale active, même si elle est dépassée par Saint-Gilles.

A partir du XV^e siècle, Arles, concurrencée par Avignon et Tarascon, perd son monopole de rupture de charge. Le départ de Benoît XII d'Avignon et l'insécurité due aux errances des bandes "d'Ecorcheurs", plonge, à la fin du siècle, l'activité portuaire dans une période très sombre. Contrairement à ce qui se passait à l'époque romaine, le commerce maritime ne semble pas être alors le fait des Arlésiens : les hommes de Ligurie sont les marchands et les marins du port d'Arles.

Entre la fin du XVI^e et celle du XVII^e siècle, la réalité des marins semble avoir beaucoup changé : changement de grande envergure dans la nature du commerce dont ils sont les vecteurs privilégiés. En 1582, sur des embarcations relativement modestes, les patrons arlésiens sont les agents d'un trafic restreint ayant pour objet l'approvisionnement urbain, principalement en denrées alimentaires qui remontent le Rhône. Un siècle plus tard, le nombre de bateaux a augmenté d'environ 50 % ; ne transportant plus exclusivement des produits alimentaires, ils se dirigent avec un nouveau fret vers Marseille et Toulon. Il s'est donc produit, pendant ce siècle, une révolution dans l'activité portuaire d'Arles. Les causes de cette mutation sont connues : la politique royale de développement de la marine a réveillé Arles d'une léthargie où les raids barbaresques en Méditerranée l'avait plongée et lui a rendu son rôle d'intermédiaire entre l'intérieur du royaume et la côte méditerranéenne.

L'organisation commerciale n'a pu manquer d'être modifiée par cette mutation. A la fin du XVI^e siècle elle semble être de deux types : certains patrons transportent du fret pour le compte d'un marchand ou d'un bourgeois de la ville ou d'une autre, voire pour celui d'un simple individu sans titre particulier ; on trouve alors le système de nolisement du navire : le patron est rétribué pour le service rendu.

Mais à côté de ceux-là, et au moins aussi nombreux, d'autres transportent de la marchandise apparemment sans commanditaire : il s'agirait, dans ce cas, de patrons agissant en tant que marchands, achetant le fret, l'acheminant et le revendant ensuite.

A partir de la fin du XVII^e siècle, les documents laissent penser que le navire est généralement nolisé pour le transport de marchandises. Le bâtiment est, dans la majorité des cas, en copropriété ; les actionnaires sont principalement des patrons et des marchands ce qui souligne leur complémentarité. Le navire est alors une société dont la gestion est entre les mains du patron qui doit rendre des comptes aux actionnaires au retour de chaque voyage.

Représentant environ 2 % de la population en 1582, les marins voient leur nombre tripler un siècle plus tard. 80 % d'entre eux résident dans les paroisses de Saint-Laurent et Sainte-Croix, toutes deux situées dans le quartier de la Roquette. La presque totalité des autres, 3%, habitent Trinquetaille.

Les matelots ont une hiérarchie de mousse à novice puis à matelot à part entière ; l'âge mais aussi la compétence, -contrôlée par des patrons chevronnés ou pendant quelques lustres par un professeur royal de mathématiques-, et le salaire les différencient. Ils ne semblent pas être attachés à un navire mais plutôt devoir chercher l'embarquement selon les occasions. Pour devenir patrons, ils doivent aussi voir leur aptitude reconnue et "se faire recevoir patron". Ce passage semble se faire lorsque l'occasion se présente à eux d'avoir le commandement d'un bateau : achat de celui-ci, -souvent en copropriété-, succession ou mariage.

La solidarité familiale n'est pas un vain mot ; facteur de promotion dans le groupe, la famille investit dans le ou les bateaux commandés par ses membres. Famille partout présente puisque, dans une écrasante majorité, les fils de patrons sont eux-mêmes patrons et que l'endogamie au mariage est de rigueur, facilitant la promotion dans le groupe. La perception de la cohésion de la famille est renforcée par le choix des parrains et marraines qui se fait dans une très forte proportion à l'intérieur du groupe familial.

L'ascension sociale des patrons vers la bourgeoisie est perceptible au travers du lieu de sociabilité qu'est la confrérie Saint-Nicolas, tenue par les patrons de barques. Comptant dans ses membres un nombre non négligeable de marchands ou de bourgeois issus du milieu des marins, elle suggère un itinéraire qui conduit de patron à bourgeois en passant par le statut de marchand.

La grande chance des marins arlésiens fut la conjoncture politique qui leur a permis, à partir du tournant du XVII^e siècle d'avoir accès à une activité de beaucoup plus grande envergure qui fit leur richesse jusqu'au milieu du XIX^e siècle l'approvisionnement des arsenaux militaires de Marseille et de Toulon. Leur histoire se termine avec l'arrivée du chemin de fer dans la ville, qui tue la batellerie du Rhône malgré les efforts des patrons d'Arles pour lutter à la fois contre le chemin de fer et le bateau à vapeur.

Texte de Patricia Echalié, publié dans « *Le Rhône d'Arles : textes et histoire* », collection « De la paléographie à l'histoire n° 3 » ; Ville d'Arles : Archives communales, 1997.