

LA VOIE FLUVIALE ET LES GRANDS COURANTS COMMERCIAUX

Le Bas Rhône et les canaux du Languedoc

L'abandon du Bras de Fer par le Grand Rhône pour un exutoire orienté vers le Sud-Est avait manifestement facilité, entre 1711 et 1725, les liaisons maritimes entre le fleuve et les ports maritimes de Provence. Mais toutes les difficultés n'étaient pas résolues pour autant. La montée, de la mer en Arles, demeurait quasi impossible par temps de mistral et la sortie — comme l'entrée — subordonnée aux caprices de la barre.

Cette situation devait contribuer à grandir le rôle des ports languedociens. Sans doute y avait-il, alors, à l'est et tout près du principal bras du fleuve, un port naturel, celui de Bouc, sentinelle avancée de Marseille, où barques et allèges pouvaient aisément relâcher dans l'attente d'un vent favorable. Mais à l'époque dont il s'agit, faute d'entretien permanent, cet abri n'est pas toujours accessible aux bâtiments marins fuyant la tempête ou simplement à ceux qui veulent y trouver du fret, et le nombre des navires en escale varie considérablement d'une époque à l'autre.

Entre 1734 et 1738, années d'intense fréquentation, les usagers demandent instamment un curage régulier, s'offrant à en payer les frais, proposant même de remettre en vigueur le vieux droit d'ancrage qu'y percevait le comte de Provence au XV^e siècle. Leurs réclamations n'auront malheureusement que peu d'effet. Si, de 1740 à 1764, la profondeur du port, qui était de 15 à 23 pieds, est portée à 24 et 27 pieds sur une surface nettement élargie, la profondeur de la passe d'entrée étant maintenue à 24, cet effort ne dure guère. Dans les années de grande activité maritime d'avant 1789, le commerce régional déplore que Port-de-Bouc n'ait pas été « repurgé » depuis longtemps ; la vase et les sables l'ont comblé en partie et les gros navires de mer n'y pénètrent plus.

Abri intermittent pour la navigation maritime, Bouc n'est par surcroît qu'une porte d'entrée et de sortie très imparfaite du Grand Rhône. Beaucoup moins désavantageuse apparaît, à ces deux points de vue, la position des ports languedociens, en dépit de l'éloignement : point de barre fluviale vers la mer ; en arrière, un chapelet d'étangs et un lacs de canaux s'étirant jusqu'au delta, canaux de gabarits différents, certes, et parfois étroits à l'excès, mais dont les eaux calmes sont fort appréciées à une époque où le facteur sécurité conserve toute sa valeur.

Ce sont, de l'ouest à l'est : le canal du Midi avec ses deux débouchés d'Agde et Sète ; le canal des étangs, qui longe les bassins de Thau, Ingril, Vic, Pérols et Mauguio ; toujours plus à l'est, le canal de Radelle, qui conduit à Aigues-Mortes et s'y joint au chenal de Grau-du-Roi, troisième accès vers la mer. Enfin, deux autres canaux, d'accès peu commode, le canal du Bourguidou et celui de Peccais permettent d'atteindre le Petit Rhône près du mas du Sauvage, à peu de distance au nord-ouest des Saintes-Maries-de-la-Mer. Un dernier tronçon flottable se détache du précédent à la hauteur des salines de Peccais, sous le nom de canal Sylvéreal ou de la Brassière et atteint directement le Petit Rhône au coude de Sylvéreal ; son étroitesse est telle que les barques ne peuvent s'y croiser et il sert surtout au passage des trains de sel.

Au début du XVIII^e siècle déjà, on se plaint de la lenteur des transports dans ces petits canaux et les communautés demandent une liaison plus facile avec le Rhône. Il faudra, toutefois, attendre 1769 pour que les Etats provinciaux décident la construction d'un nouveau qu'en 1777. Lorsqu' éclate la Révolution, l'ouvrage n'est réalisé que pour moitié ; cinq lieues du tracé méridional sont seulement en exploitation entre Aigues-Mortes et Saint-Gilles. C'est donc toujours le vieux réseau navigable de la région côtière qui, à l'ouest du delta, assure les transports entre le fleuve et la mer.

Le commerce de Marseille lui-même, dans ses liaisons avec l'intérieur, préfère le plus souvent, à l'itinéraire direct par le Grand Rhône, le long détour par Sète — ou par Agde — et les canaux languedociens. Le choix n'est singulier qu'en apparence et se justifie pleinement, le fret étant sensiblement au même taux sur les deux tracés. Au surplus, les lettres échangées entre les négociants du Lacydon et leurs correspondants beaucairois, avignonnais, lyonnais ou auvergnats sont, à cet égard, péremptoirs.

Les conditions de la navigation fluviale

Sur le Grand Rhône, entre la mer et Arles, la navigation ne présentait pas de difficulté — l'action du mistral mise à part — en temps d'eaux moyennes ou de hautes eaux. Par les sécheresses estivales, quand le niveau descendait exceptionnellement bas, on parvenait à assurer le flottage des barques de mer en les « soulageant » au moyen de barques vides soigneusement amarrées sur chaque bord. La descente s'effectuait, comme de juste, avec une particulière promptitude. Sur le Petit Rhône et les petits canaux du Languedoc, le trafic était plus lent, inconvenient compensé, on l'a vu, par d'autres avantages.

Mais toutes autres se présentaient les conditions de transport au nord du delta. La rapidité du courant, si marquée dans certaines sections du Rhône moyen, rendait, à la montée, l'intervention de la traction animale indispensable ; elle nécessitait encore l'entretien de longs chemins de halage, l'emploi d'un matériel nautique approprié et d'une main-d'oeuvre spécialisée.

Depuis 1665, les « coches d'eau » fonctionnent sur le fleuve, à la fois pour le transport des marchandises et celui des voyageurs. Après la guerre de Sept Ans, ils effectuent trois fois par semaine le parcours Lyon-Avignon dans les deux sens, tandis qu'un autre service de navigation a été créé sur l'Isère, malgré l'impétuosité de ce cours d'eau. La montée d'aussi lourds véhicules est pénible ; il ne faut pas moins de six à dix chevaux pour les tirer. Mais outre les coches, dont la portée s'élève à 1 200 quintaux, ou davantage, d'autres bâtiments plus légers, répondant aux vocables de « voitures » ou de « diligences », sont utilisés en amont d'Arles pour les faibles parcours et leur allure moins lente.

Parfois cependant, il arrive qu'on les groupe en convois de cinq ou six unités qui exigent alors des attelages de trente chevaux. La descente est encore plus rapide que celle du Grand Rhône deltaïque. Ainsi, en 1761, le fameux Casanova, après une nuit mouvementée, s'embarque à Grenoble au petit matin, s'endort sur le bateau et ne se réveille qu'en fin de journée, en arrivant en Avignon pour souper. C'est à peu près le temps qu'il faut pour venir de Lyon à la cité des Papes, à ce qu'affirme, quelque vingt ans plus tard, le polonais Moszynski. Quant au trajet inverse, il demande quinze jours dans les circonstances les plus favorables et souvent le double ; en cas de crue, de sécheresse ou de gel prolongés, le mois entier ne suffit plus.

Les servitudes fiscales

Mais aux obstacles opposés par la nature même s'ajoutent encore, dans les relations commerciales, d'autres difficultés, de caractère institutionnel. Certaines sont particulières à la voie d'eau ; d'autres pèsent indistinctement sur tous les modes de transport. Il s'agit des péages et des douanes intérieures.

Les péages, dont l'origine remontait souvent fort haut, n'avaient fait que se consolider et même qu'augmenter. Au milieu du XVIII^e siècle on en comptait, entre Lyon et Arles, pas moins d'une quarantaine, perçus au bénéfice non seulement de seigneurs riverains, laïques ou ecclésiastiques tels que les comtes et les archevêques de Lyon ou les évêques de Valence et de Viviers, mais encore de hauts personnages lointains comme les princes de Soubise et de Monaco, voire le Pape et le Roi.

Même diversité dans le mode de perception : certains péages n'étaient exigés qu'à la montée, d'autres l'étaient seulement à la descente, d'autres dans les deux sens. Quelques-uns ne visaient qu'un nombre restreint de marchandises ; d'autres s'exerçaient sur toutes uniformément. Souvent aussi, les fermiers des péages, abusant de l'ignorance et de l'analphabétisme des « voituriers », frappaient ces derniers de taxes arbitraires, ce qui provoquait les réclamations des négociants lyonnais au conseil ou au bureau de commerce ;

en vain, d'ailleurs. Les péagers s'indignaient vertueusement de ces imputations et ripostaient en accusant leurs adversaires de brûler les arrêts devant leurs bureaux lorsqu'ils descendaient le Rhône. Effectivement, il arrivait que les usagers exaspérés n'eussent plus que ce moyen d'échapper à de fastidieuses contestations et aux pertes de temps qui s'ensuivaient.

Quant aux douanes, elles grevaient le commerce encore plus lourdement. Ainsi la douane de Lyon, destinée dès l'origine à protéger l'industrie française de la soie, était devenue, au début du XVII^e siècle, une véritable douane royale frappant de nombreux produits qui arrivaient d'Allemagne, de Suisse ou de la Méditerranée, à destination du Lyonnais, du Dauphiné, de la Provence ou du Languedoc.

Elle fonctionnait donc comme une sorte de droit d'entrée dans les provinces du sud-est, droit majoré du reste, à la même époque, par l'institution du tiers-sur-taux et du quarantième. Il y avait en outre obligation, pour les transporteurs, d'aller faire dédouaner leurs marchandises à Lyon même. Les successeurs de Colbert devaient introduire un peu de clarté et de logique dans ces dispositions : ils dispensèrent du passage par Lyon toutes les marchandises autres que les étoffes de soie brochées ; puis, en 1720, les majorations de droit furent remplacées par une taxe municipale unique sur les soies étrangères.

Mais la pire des institutions fiscales, véritable cauchemar des négociants régionaux, était la douane de Valence, qui frappait les marchandises à la fois à l'entrée et à la sortie, de sorte que celles qui traversaient le Dauphiné payaient finalement double taxe. Par surcroît, ses tarifs dépassaient ceux de la douane de Lyon. Aussi constituait-elle un véritable pôle répulsif des échanges.

Lorsqu'elle eut établi, en 1664, un cordon serré de bureaux le long du Rhône, les transporteurs du Vivarais, qui écoulaient le plus possible de leurs marchandises à travers le Dauphiné, vers la principauté d'Orange, le Comtat et la Provence, ne se risquèrent plus sur la rive gauche du fleuve. La douane de Valence parvint même à détourner de la voie continentale un courant traditionnel, celui des denrées d'origine provençale, huile, câpres, olives, anchois, fruits secs, à destination de Paris et de Rouen.

Ce courant dévia vers la mer, les négociants préférant courir les risques du long voyage par Gibraltar et l'Atlantique, plutôt que « de passer par les mains de tant de commis ». Vexatoires pour le commerce intérieur, les péages et surtout les douanes se révélaient nocifs dans les échanges internationaux. La soumission aux taxes régionales de marchandises ne faisant que traverser le territoire national pouvait entraîner en peu de temps la perte d'une clientèle étrangère.

Un exemple tout à fait caractéristique de ce péril allait précisément s'offrir dans la vallée du Rhône, à la suite des réformes de Colbert. On sait que le grand ministre avait donné à Marseille le monopole du commerce avec le Levant pour permettre au port provençal de combattre plus efficacement la concurrence des ports italiens : Livourne, Gênes et Villefranche. Il fit plus encore en accordant aux produits levantins — textiles bruts, toiles, drogueries, café — très appréciés en Europe Centrale, le privilège du transit, c'est-à-dire le passage franc de tout droit à travers le royaume, de Marseille aux frontières de l'est.

Cette franchise heurtait, avec les intérêts des fermiers, ceux de la ville de Lyon. Il en résulta, à la fin du XVII^e siècle, une opposition très vive, à laquelle Pontchartrain finit par céder. L'arrêt du Conseil du 15 octobre 1704, révoqua le privilège du transit absolu dont bénéficiaient les marchandises levantines. Celles-ci, à leur passage en territoire français, resteraient dispensées des péages du Rhône, mais paieraient les droits de la douane de Lyon et le droit d'entrée de la douane de Valence. Elles devraient en outre sortir du royaume uniquement par les bureaux de douane de Seyssel et de Colonge, proches de Genève ; disposition facilitant le contrôle douanier, mais ruineuse pour les vendeurs de produits destinés à Bâle et à l'Allemagne du Sud, à cause du prix des transports en Suisse, beaucoup plus élevé que celui des transports en Bourgogne et en Franche-Comté.

Cette obligation, pesant sur les prix de revient, incitait donc les acheteurs d'Europe Centrale à substituer à la route française, les itinéraires desservis par les ports italiens. Les Marseillais s'élevèrent en vain contre cet arrêt pendant plus d'un demi-siècle, et ne réussirent à se faire écouter que lorsque commencèrent à se répandre les idées libérales, c'est-à-dire à l'époque de la guerre de Sept ans.

L'arrêt du Conseil du 20 juin 1761 leur accorda une première satisfaction en autorisant la sortie des produits du Levant par n'importe lequel des bureaux de douane échelonnés du Dauphiné à l'Alsace. Enfin, le 15 mai 1769, le privilège du transit intégral était rendu aux textiles bruts levantins, dont la circulation en franchise ne pouvait nuire aux manufactures nationales : coton ou laine, poils de chèvre et de chameau. La vente de ces produits en Europe Centrale en fut vivement stimulée et ne manqua pas d'entraîner une augmentation parallèle du courant de retour.

L'exemple particulier des marchandises du Levant valait d'être dégagé de l'ensemble du trafic rhodanien, car il jette une vive lumière sur l'influence respective des deux facteurs géographique et douanier en matière de commerce international. Mais il va sans dire que ce négoce n'est pas le seul à utiliser la voie du Rhône. Au cours du XVIII^e siècle, d'autres grandes lignes commerciales s'y sont établies, en fonction de besoins nouveaux ; d'autre part les échanges se sont accrus sur le plan régional.

Les éléments du commerce

La voie fluviale assure dans les deux sens, sur des parcours souvent très réduits, l'échange de produits très variés : denrées agricoles, fourrage, bétail, matériaux de construction et toutes sortes de marchandises lourdes. Dans le delta, on voit en outre les vins du Rhône, spécialement ceux de Beaucaire, de l'Uzègeois et du Comtat, descendre par le Petit Rhône et les canaux du Languedoc vers Aigues-Mortes, Agde et surtout Sète, qui en exporte jusque dans les pays du Nord. Longtemps Marseille reste à l'écart de ce trafic et ne reçoit que des vins de luxe : Bourgogne, Côte-Rôtie et Hermitage, Lirac et Tavel ; elle ne s'ouvrira aux vins de consommation courante qu'après la disparition, en 1776, du vieux privilège municipal.

L'ensemble fluvial Rhône-Saône sert en outre à l'approvisionnement de l'arsenal des Galères de Marseille et surtout du grand Arsenal de Toulon en bois de construction jurassien, bourguignon ou dauphinois, en charbon de terre et en fers de toute sorte : ancres, boulets, outils, clous, ainsi qu'en chanvre de Bourgogne. Ces matériaux lourds descendent en longs convois, trop souvent gênés par les variations de débit et de profondeur. On observe aussi la descente de bois merrains et de douelles, pour le Comtat, le Languedoc et la Provence. De son côté, la zone littorale alimente l'intérieur en sel marin. Les salines de Provence et du Languedoc en expédient de lourds chargements, les premières par l'est du delta, les secondes par l'ouest.

De Marseille, viennent encore en permanence les savons, dont beaucoup se répandent d'ailleurs hors des limites de la région du Sud-Est. Mais ces échanges régionaux le cèdent en valeur comme en originalité au commerce de produits si divers dont le grand emporium marseillais effectue la distribution, d'une part vers l'outre-mer, de l'autre vers une large zone intérieure où il rayonne, en dépit de son caractère de port franc exterritorialisé.

L'article d'importance primordiale est ici le blé, dont Marseille est devenue, déjà au XVII^e siècle, un marché de concentration et de réexportation. Dans le pays rhodanien, le mouvement des blés se présente sous deux aspects bien différents selon que la récolte est bonne ou mauvaise. Le grain est-il abondant, les rives du fleuve et le Dauphiné se suffisent à eux-mêmes et les échanges sont insignifiants ; en aval, le pays d'Arles et le Languedoc excédentaires, ravitaillent l'entrepôt marseillais à la fois par les embouchures et les ports occidentaux, Agde surtout.

S'il survient une disette, les positions se trouvent inversées : les plaines d'aval se suffisant à peine, l'intérieur ne peut compter sur leur concours et fait appel au dehors. Il s'établit donc, du sud au nord, un courant compensateur d'une grande intensité. De grosses masses de blé de Barbarie, éventuellement de Sicile ou d'Italie péninsulaire, importées par la place de Marseille, remontent le Rhône jusqu'à Lyon en desservant les deux rives jusqu'aux Cévennes et aux vallées alpestres, tandis qu'une part moins importante pourvoit, par les ports languedociens, à la subsistance de Nîmes et de Montpellier.

L'agglomération lyonnaise, dont les besoins sont grands, s'approvisionne, selon la situation du marché, en blé de Bourgogne ou en « blé de mer ». Mais ce dernier va plus loin encore, car la ville de Genève, insuffisamment alimentée, dans les mauvaises années, par le milieu rural, fait, elle aussi, appel au blé dur méditerranéen, qu'elle apprécie fort, à cause de ses qualités boulangères. Les quantités que la Chambre des blés genevoise se procurait auprès des Marseillais remontaient le Rhône supérieur jusqu'au petit port fluvial de la Regonfle, près de Seyssel, et de là gagnaient la ville par la voie de terre. Il arrivait même, en cas de pénurie exceptionnelle, que le blé d'Afrique gagnât Paris, en suivant le long itinéraire Lyon-Roanne-Nevers-Moret, par voies de terre et d'eau combinées.

Avec les blés d'outre-mer, avec le riz, dont l'usage se répand de plus en plus, pénètrent encore par la voie fluviale les sucres coloniaux raffinés à Marseille auxquels se joindront, après 1740, ceux des fabriques sétoises. Les uns et les autres alimentent la région du Sud-Est jusqu'à Lyon et Genève, où ils se heurtent à l'active concurrence de Bordeaux, plus favorisée que Marseille au point de vue douanier.

Le port provençal diffuse aussi la morue de Terre-Neuve, dont elle est le grand entrepôt méditerranéen, dans un arrière-pays de plus en plus étendu : Dauphiné, Vivarais, Lyonnais, Auvergne même. Elle y expédie enfin des matières premières de choix venues des horizons les plus divers : laines d'Espagne et de Barbarie, soies brutes du proche et du lointain Orient, cochenille, indigo et campêche d'Amérique, auxquels se joignent, après 1769, les indiennes et toute la gamme de produits de l'Asie des moussons. A l'exemple des marchandises levantines, beaucoup de ces produits, les tinctoriaux par exemple, ne s'arrêtent pas aux frontières du royaume, mais pénètrent en Suisse et en Allemagne du Sud.

Quant à la contrepartie, elle est essentiellement constituée par les quincailleries et surtout les toiles d'Europe Centrale qui, en grosses, quantités, descendent vers les ports méditerranéens, et que Marseille écoule à la fois aux Antilles françaises et, par Cadix, aux Indes espagnoles. Mais ce double mouvement, longtemps assuré par le fleuve, va finir par lui échapper, sollicité qu'il est par la concurrence grandissante de la route, moyen de circulation plus cher, assurément, mais combien plus souple et surtout plus rapide !

Après 1760, la désertion est un fait accompli. Dans les deux sens, nombre de produits d'origine étrangère sont détournés par la voie latérale du Bas-Dauphiné qui, à son extrémité septentrionale, bifurque d'une part vers le Bugey, Bellegarde et Genève, de l'autre vers Bourgen-Bresse, Besançon, la haute Alsace et de là Bâle ou l'Allemagne. Ils rejoignent, sur les divers points de ce parcours, les marchandises de prix qui les y avaient depuis longtemps précédés : à la montée, métaux précieux du Nouveau-Monde et piastres espagnoles que Marseille, grosse place de change, expédie, par Lyon, jusqu'en Autriche et en Hongrie. La voie fluviale, du reste, ne souffrira guère de ce déplacement.

Telle est en effet la prospérité économique des années 1763-1789 que les marchandises ne cessent d'augmenter en poids et en valeur. La navigation du Rhône prend naturellement sa part d'excédent et cette part compense les pertes. Un fait qui souligne bien les progrès des échanges dans le bassin inférieur est l'importance grandissante de la foire de Beaucaire. Ce marché international, qui fait déjà pour 11 millions de livres d'affaires en 1765, en voit le chiffre s'élever à 20 millions en 1777 et à 29 en 1784. La masse des produits arrivant par mer seulement attire le long du fameux pré une véritable flotte de commerce : près de 100 bâtiments en moyenne, dont 22 barques tant provençales que languedociennes, 12 felouques italiennes, 18 à 20 barques catalanes et 40 barques marseillaises remontent chaque année les deux Rhônes pendant la dernière semaine de juillet et apportent au delta un surcroît d'animation.

De cette vieille, autant que pittoresque organisation des transports et des échanges, rien ne subsiste aujourd'hui. Le chemin de fer a tué la foire de Beaucaire, avec elle les coches et les voitures d'eau ; il n'y a même plus trace de ces chemins de halage qui escortaient jadis les flots du Rhône sur des dizaines de lieues. Ces instruments et ces procédés commerciaux qui nous paraissent actuellement si primitifs, et au perfectionnement desquels travaillaient avec zèle les ingénieurs de la Marine royale, les Etats provinciaux, les Communautés, s'avérèrent longtemps utiles, sinon pleinement efficaces. Certes, l'homme avait toujours à vaincre un milieu redoutable : ici l'impétuosité du taureau rhodanien, là les eaux croupissantes, génératrices de fièvres, et leur cadre nu, incendié de soleil...

L'homme cependant sortait presque toujours vainqueur de la lutte ; il passait, et non point seul, entraînant à sa suite les produits de l'ancien et du nouveau monde, créant, en fin de compte, de la prospérité. Aussi, à l'heure où dans le même but, nous entreprenons d'asservir une bonne fois le milieu naturel, ne nous flattons pas trop de notre écrasante supériorité technique. Méditons au contraire l'exemple des générations disparues ; sachons garder le souvenir de leurs efforts, de leurs déboires et de leurs succès.

Texte de Gaston Rambert, extrait de la revue *Delta* n° 2, 1960 ; republié dans « *Le Rhône à son delta* », Courrier du Parc Naturel Régional de Camargue, n° 41-42, décembre 1993.