

## Passer le Rhône à Arles à la fin du XVIII<sup>e</sup> & au début du XIX<sup>e</sup> siècles

*« Arles, ville double, ouvre ses ports si aimablement hospitaliers, Arles Rome des gaules,...le cours tortueux du Rhône te coupe en deux mais d'un pont de bateaux tu formes d'une rive à l'autre une large route »*

C'est ainsi que le poète Ausone nous apprend que dès le IV<sup>e</sup> siècle de notre ère, un pont de bateaux reliait à Arles les deux rives du Rhône. Lorsque le pont était emporté par le fleuve, on se servait plus ou moins provisoirement de bacs pour le passage. Au Moyen Age il n'existera pendant longtemps qu'un bac à traîle appelé « *portus* » entre Arles et Trinquetaille.

En 1633 le conseil de ville décida de faire construire de nouveau un pont de bateaux, mais encore dans le courant du XVII<sup>e</sup> siècle, on se servit pendant plusieurs années uniquement d'un bac à la suite de la destruction du pont.

Le pont de bateaux n'a pas toujours été au même emplacement. Dans l'Antiquité, il se trouvait au coude du Rhône plus en amont. Pierre Véran note divers changements de situation du pont et nous apprend que c'est en 1397 qu'on le construisit à l'endroit où il était encore en 1789, c'est-à-dire au point où le fleuve est le plus étroit, en continuation de la rue du pont et à Trinquetaille de la rue Saint-Pierre vis à vis des Capucins (le pont de Trinquetaille se trouve encore aujourd'hui pratiquement au même endroit).

### Le pont de bateaux en 1789

Le 13 janvier 1789 le pont de bateaux ôté momentanément est complètement englouti par les glaces. Un nouveau pont est construit et mis en place en septembre de la même année. Pierre Véran nous livre ses impressions sur cet ouvrage : *"On peut dire que c'est un des plus beaux de son espèce que l'on puisse voir. Sa solidité et les corridors qui règnent aux deux côtés soutenus de contrecorps qui ne laissent aucune crainte, engagent dans la plus belle saison les habitants d'Arles et les étrangers d'y aller respirer pendant plusieurs heures le frais soir et matin"*.

Ce pont se compose de :

- deux trébuchets ou ponts-levis, à chacune des rives, qui permettent le passage des barques mâts abattus et en levant le pont-levis de celles dont les mâts sont arborés.
- onze bateaux de chêne pointus aux deux bouts. Parmi ces onze barques on trouve une barque trébuchère du côté d'Arles et une du côté de Trinquetaille et neuf autres barques dont celle du milieu appelée barque de la croix.

Ces onze barques supportent le petit et le grand chemin, le premier destiné sans doute au passage des piétons, le deuxième à celui des charrettes, des diverses voitures et des bestiaux et troupeaux. Elles sont arrêtées en amont par de gros câbles amarrés d'une part sur les étraves des barques et de l'autre sur les tours d'Arles et de Trinquetaille et en aval par quatre câbles amarrés sur les *étambords* de quatre bateaux et sur les poteaux des quais d'Arles et de Trinquetaille. D'après Pierre Véran la longueur du pont est de 75 toises (1 toise = 1m95) soit presque 150 mètres.

## Il était affermé

Un pont est en général affermé et ce n'est que dans le cas où, aucun fermier ne se présente que la ville se charge elle-même de l'entretien du pont. Ce sera le cas pendant la Révolution. Le pont de bateaux est adjudgé aux enchères au prix du dernier enchérisseur. Le fermier prend le pont et tous ses attraites. Le Bail est le plus souvent de 18 ans. Le fermier fait constater l'état du pont à son entrée en charge et s'oblige à le laisser dans le même état à l'expiration du bail. Souvent le fermier verse une pension annuelle à la ville. L'entretien et les réparations du pont sont à sa charge. Si le pont vient à être détruit, il doit le faire reconstruire le plus rapidement possible et en attendant mettre en service deux bateaux pour la traversée du fleuve.

Mais les conflits sont nombreux entre la ville et les fermiers. Ceux-ci sont souvent accusés de ne pas respecter certains articles du bail et nombreuses sont les récriminations des Arlésiens contre eux. Ainsi en janvier 1764 les consuls reçoivent des plaintes sur la lenteur des fermiers à remettre en place le pont emporté en décembre 1763. A la suite de la rupture du pont en 1745 et en janvier 1789 on leur reproche aussi de tarder à mettre à la disposition des habitants des bateaux pour la traversée du fleuve. Très souvent, des commissaires sont nommés pour veiller à ce que les fermiers remplissent leurs devoirs envers la communauté.

En novembre 1745, ils sont même désignés comme responsables de la rupture du pont : *"Le pont de bateaux a été emporté beaucoup moins par la rapidité des eaux que par la négligence des fermiers qui auraient du tenir des petits bateaux et des gens à suffisance (comme il est d'usage) à une lieue ou deux en-dessus de cette ville, qui auraient arrêté le pont de Beaucaire dont les barques qui ont heurté contre le pont d'Arles, ont occasionné la rupture"* et les consuls présentent une requête contre les fermiers devant le lieutenant en la Sénéchaussée.

## On y percevait un droit de passage

En contrepartie des charges qu'il assume, le fermier perçoit à son profit le droit de passage sur le pont. Ce droit varie selon le mode de locomotion employé, l'importance et le poids du chargement éventuellement transporté. Il existe cependant des exemptions. D'une part, les habitants d'Arles, de Trinquetaille et du terroir qui vont à pied ne paient rien, ainsi que les moissonneurs, vendangeurs, marchands de laine, emballeurs, tondeurs et autres gens de travail tant qu'ils sont employés sur le terroir d'Arles.

Les domestiques et voitures des hospices, les ouvriers et voitures destinés à transporter les matériaux pour les réparations des biens de la communauté passent aussi gratuitement. D'autre part, le pont appartenant à la ville, les arlésiens sont toujours privilégiés par rapport aux étrangers : un carrosse arlésien à trois ou quatre chevaux paie 4 sols, le même carrosse d'un étranger à la ville : 8 sols

Des franchises étaient également accordées depuis plusieurs siècles aux habitants de certaines villes, notamment Marseille, Martigues, Les Baux, le Château d'Albaron. Notre-Dame-de-la-Mer verse en 1790 une pension annuelle de 6 livres à la ville d'Arles et 36 livres chaque fois que le pont est endommagé, moyennant quoi ses habitants bénéficient des mêmes avantages que les Arlésiens. Fourques ne bénéficiait pas de la franchise mais ses habitants ne payaient que la moitié du droit de passage dû par les étrangers.

## Il nécessitait beaucoup de manoeuvres et de soins

Un certain nombre de personnes sont employées en permanence au service du pont : des pontaniers mais aussi le receveur des droits de passage qui tient un registre dans lequel il note journalièrement les dépenses faites pour le service du pont. En effet, il faut fréquemment payer des marins pour assumer un certain nombre de tâches comme vider l'eau qui s'engouffre dans les barques du pont ou ranger les cordes qui tiennent le pont dans le magasin destiné à cet effet, mais aussi monter la garde du pont surtout en automne et en hiver et veiller par exemple à ce qu'il ne vienne pas de glace à travers le pont. En octobre 1790, deux matelots aident à garder le pont deux jours et deux nuits et à l'amarrer avec des cordages à cause du "*gros Rhône*". Le 7 janvier 1791, ce sont douze matelots qui gardent le pont durant la nuit et vont finalement l'ôter à deux heures du matin. Le lendemain 8 janvier, vingt matelots aident à le remettre en place à trois heures de l'après-midi.

## Il était souvent endommagé

Mais la solidité du pont vantée par Pierre Veran n'est pas à toute épreuve et malgré les précautions, les accidents sont fréquents. Ils sont dus le plus souvent aux crues, à la débâcle des glaces au moment du dégel et au vent de Labech ou vent du sud-ouest. Quelquefois un bateau heurte le pont et l'endommage gravement, c'est même quelquefois des barques d'un pont en amont qui provoquent la rupture comme c'est le cas en 1745. Pierre Veran dresse un calendrier (il n'est peut être pas exhaustif) des dates auxquelles le pont d'Arles subit des dommages au cours de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle :

1745 6 novembre, le pont est emporté par celui de Tarascon.

1753 4 janvier, le pont est emporté par les glaces.

1763 13 décembre, le pont ôté est dégradé par les glaces.

1767 en janvier, le pont ôté est dégradé par les glaces.

1786 8 janvier, le pont ôté est dégradé par les glaces.

1789 13 janvier, le pont ôté est complètement englouti par la débâcle des glaces.

3

Enfin, au mois de novembre 1791, le fleuve enflé par des torrents que les pluies avaient grossis abattit les digues et les chaussées, le pont fut rompu, emporté et entièrement détruit sans doute par des bois que le fleuve entraînait dans son cours. Des patrons de navire furent envoyés à la recherche des débris du pont ainsi que d'éventuelles victimes. Des parties du pont avaient été entraînées jusque sur les plages de Camargue entre Beauduc et Notre-Dame-de-la-Mer, ce qui, nous dit Pierre Véran, n'était jamais arrivé. La municipalité d'Arles adressa des lettres à celles de Notre-Dame-de-la-Mer, mais aussi à Martigues, Marseille et même Toulon, qui s'engagèrent à rechercher les parties composant le pont d'Arles : « *Si quelques uns des bateaux ou principaux cordages qui composaient le pont qui nous a été détruit par le Rhône étaient trouvés sur vos Côtes...* ». A la suite de cet accident le pont fut reconstruit et détruit de nouveau complètement en 1792. On trouve dans le registre du receveur du pont en 1789 qu'une messe était dite chaque mois à Notre-Dame-de-Grâce : sans doute le pont avait-il bien besoin d'un peu de protection divine !

## Le bac à traïlle

Chaque fois que le pont était endommagé, un câble était tendu d'une rive à l'autre du fleuve, le long duquel se déplaçait par la force du courant une embarcation : c'était le bac à traïlle. A certaines périodes (en particulier du calendrier agricole), un deuxième bateau était nécessaire pour assurer la traversée du fleuve : moissons et vendanges, passage des troupeaux allant ou revenant de transhumance, foires et jours de marché. Mais ces bacs sont souvent en mauvais état et donc dangereux pour ceux qui les empruntent. La sûreté du pont de bateaux est d'ailleurs souvent opposée à la précarité du bac : "*Puisque sur le dit pont on passe assurément et sans péril là où au contraire sur le bateau soit par le débordement de la rivière soit par le concours et foule des personnes et bétail qui se rencontre le danger y est toujours grand*", remarquent les consuls dans une délibération de 1689. Après la destruction du pont de bateaux en 1792, la situation du bac à traïlle n'est pas meilleure puisque dès l'an III on décrit le bac comme se trouvant dans un état de dégradation tel que "*la fortune, la vie des citoyens, tient à un lien (la traïlle) qui, souvent usé dans quelques unes de ses parties, casse et livre ses passagers à la merci de la rapidité des eaux*".

## Le pont : un enjeu économique pour la ville

Si le bac est dangereux, il est en outre largement insuffisant pour répondre, sur une longue période, aux besoins de communications entre les deux rives du fleuve. Or, le bac est parfois resté des années le seul moyen de traverser le Rhône ; c'est ce qui arrive encore pendant la Révolution. Après la destruction du pont de bateaux en 1792, un bac à traïlle est mis en place provisoirement mais assurera pourtant seul le passage jusqu'en 1805, date de la construction d'un nouveau pont. En effet, la construction d'un pont est une énorme dépense pour la ville qui ne trouvera aucun fermier pour s'en charger. En 1791, le coût du pont de bateaux était estimé à 43120 livres 8 sols 8 deniers.

Pendant la Révolution, les circonstances ne furent pas favorables à une dépense aussi lourde : l'instabilité du pouvoir municipal, les luttes entre factions adverses, les difficultés économiques et en particulier les problèmes liés à la circulation du papier-monnaie et sa dépréciation, ne permirent pas la construction si nécessaire d'un nouveau pont. C'est que le pont ne relie pas seulement Arles à son faubourg de Trinquetaille et par là au Gard et au Languedoc, mais aussi à l'une des parties de son terroir la plus vaste et la plus importante du point de vue économique : la Camargue.

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, il existe environ 200 grands mas en Camargue. On y cultive surtout des céréales en particulier du blé, et de la vigne, l'élevage du mouton y est important également. Un document de l'époque précise : *"Le pont d'Arles fait passer de île de la Camargue au continent le produit d'un grand nombre de fermes"*. Pendant toute la Révolution on dénoncera l'insuffisance du bac et les graves conséquences qu'elle a sur l'agriculture. *"Les produits qu'elle en tire (Camargue) et qui servent ensuite à alimenter une grande partie du département sont tellement arrêtés dans leur transport, retardés dans leur marche, que l'on voit sur chaque bord du Rhône, tantôt une queue de charrettes chargées, tantôt une queue de troupeaux de brebis ou d'autres bestiaux qui attendent leur tour, et que le lendemain retrouve encore sur la place un bac insuffisant et dangereux. La manoeuvre (du bac) emporte un temps précieux que les travailleurs et journaliers voient s'éconler avec d'autant plus de regret, qu'il est perdu pour eux et pour les besoins de l'agriculture. Heureux encore si dans l'active impatience d'une foule qui se presse ne coûte à quelque propriétaire ou à quelque fermier le désespoir de la perte du fruit de ses travaux, de ses espérances, de son industrie, et de ses soins, pénibles et dispendieux"*.

La destruction du pont de bateaux est toujours considérée comme un malheur pour une ville dont l'économie repose pour l'essentiel sur l'exploitation de son terroir et où la communication entre la ville et la campagne est si indispensable : il faut rappeler qu'à l'époque la plupart des propriétaires des mas Camarguais habitent en ville mais surtout que la moitié environ des habitants d'Arles dans les murs sont des cultivateurs qui vont travailler sur le terroir ; enfin dans les périodes de grands travaux agricoles (moissons, ...), il est fait appel à une main-d'oeuvre extérieure venue notamment des Alpes et qui arrive à Arles pour aller travailler en Camargue. Sans le pont de bateaux, la Camargue est donc en quelque sorte coupée d'une partie de sa main-d'oeuvre. Tous les produits de la Camargue aboutissent à Arles, les troupeaux de moutons doivent y passer pour partir en transhumance dans les Alpes : avec la rupture du pont, c'est un lien vital entre la ville et la Camargue qui est rompu.

Mais, à partir de 1792, la perte du pont s'inscrit dans un contexte particulièrement difficile ; alors que l'approvisionnement de la population en vivres prend pendant toute cette période une importance critique, la reconstruction du pont sera considérée comme une urgence.

## Un enjeu politique

Mais les ponts ont aussi, pendant les guerres en particulier, un rôle stratégique. Le pont de bateaux à Arles a sans doute joué ce rôle pendant la Révolution. Les Monnaidiers revenus au pouvoir au printemps 1792 reprochèrent au parti chiffoniste en place en novembre 1791 d'avoir délibérément laissé rompre le pont à des fins strictement politiques, faisant d'Arles un véritable camp retranché :



*"Au jour où prêts à lever l'étendard de la rébellion les chefs du parti chiffoniste voulurent couper aux patriotes du Gard qu'ils craignaient une route qui aurait pu faciliter des secours au malheureux qu'ils opprimaient, dans le mois de novembre 1791 le fleuve...offrit un prétexte aux rebelles pour faire croire qu'ils n'avaient aucune part à ce malheur, la régie du pont qui n'était pas affermé, était entre les mains de la municipalité composée des Loys et de ses adhérents, les précautions d'usage dans ces circonstances ne furent pas prises, les manoeuvres du pont n'étaient point éclairés, aucun bateau n'avait été envoyé sur les devantes pour prévenir le passage des bois que le fleuve pouvait entraîner dans son cours et le pont fut rompu, emporté et entièrement détruit à huit heures du soir au moment où le territoire inondé ne laissait aucun passage pour arriver dans la ville. Trois compagnies du régiment du Maine ne purent y parvenir qu'en passant dans le canal de Craponne...Dès ce jour, la municipalité de 1791 loin de solliciter le rétablissement de ce pont n'a vu dans ce malheur qu'un nouveau retranchement contre les patriotes et le jour où les canons se braquaient sur les murs d'Arles, le pont de Crau fut coupé par les rebelles".*

Cependant, l'importance du pont pour la ville n'est sans doute pas mieux révélée que par le débat qui opposa la ville à la Nation pendant plusieurs années et jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet avec la nouvelle législation mise en place à la Révolution, l'appartenance du pont à la ville fût remise en question. La loi réintérait la Nation dans la possession de tous les domaines engagés par l'ancien roi au nombre desquels se trouvaient toutes les routes, ponts et bacs de France. Or, le pont de bateaux et le bac à traïlle appartenaient à la ville depuis des siècles et c'est elle qui affermaient ces ouvrages à des particuliers.

En l'an III, le bac à traïlle, seul mode de passage entre Arles et Trinquetaille, doit être réparé d'urgence. La ville ne trouve aucun adjudicataire et elle-même ne pouvant faire face à la dépense, elle presse le receveur des Domaines Nationaux d'en assumer la charge le bac à traïlle se trouvant au nombre des propriétés nationales. La Nation prend en charge, non sans réticence le bac, mais en l'an V, l'administration municipale demande la réintégration du bac à la ville. C'est que si la Nation a pris en charge le bac, c'est contre un droit de passage qu'elle a fixé elle-même et qui ne tient plus compte des privilèges des Arlésiens. Ceux-ci paient le même tarif que les étrangers à la ville, ce qui représente pour eux comme un impôt supplémentaire, préjudiciable à leurs activités.

Enfin, l'arrêté du 27 Messidor an V, réintègre la ville dans la possession du bac à traïlle : la prise de possession du bac donna lieu à une cérémonie officielle au cours de laquelle le Conseil municipal se rendit dans les magasins renfermant les agrées et appareils du bac à traïlle et nous dit le procès-verbal *"Cette réintégration fut accueillie avec transport par le peuple qui a témoigné sa satisfaction par des applaudissements réitérés"*.

Le premier acte du Conseil municipal fut d'examiner le tarif précédemment fixé par la Nation et de le diminuer de moitié : *"Pour soulager le peuple qui est déjà fort grevé"*. Cependant, le 29 Nivose an VI, l'arrêté qui rendait le bac à la ville fut déclaré nul et la Nation reprit possession du bac. D'ailleurs c'est elle qui, quand un nouveau pont fut construit en 1804, en donna la régie à un certain Rèdarez pendant 29 ans. A l'expiration du bail en 1834, la ville d'Arles intenta un procès contre le Domaine de l'Etat pour être réintégrée définitivement dans la possession du pont de bateaux.

Mais la ville était entrée dans l'ère contemporaine et subissait de profonds changements : à l'heure de l'arrivée du chemin de fer, les ponts portés sur des bateaux n'avaient plus lieu d'être. C'est en 1874 que fut construit le pont métallique suspendu reliant Arles à Trinquetaille : "*Comme cet ouvrage (pont de bateaux), indépendamment des avaries qui peuvent momentanément le rendre nul ou incommode, ne saurait remplir son objet pendant tout le temps que le fleuve éprouve de grandes crues ou qu'il charrie des glaçons, on a jugé d'une utilité incontestable de le remplacer par un pont suspendu exempt des inconvénients de celui sur bateaux*". Avec la fin du dernier pont de bateaux disparaissait pourtant tout un aspect de plusieurs siècles d'histoire arlésienne.

Texte de **Sylvie Rebuttini**, publié dans le *Bulletin des Archives communales d'Arles*, n° 6, 1990-1991.