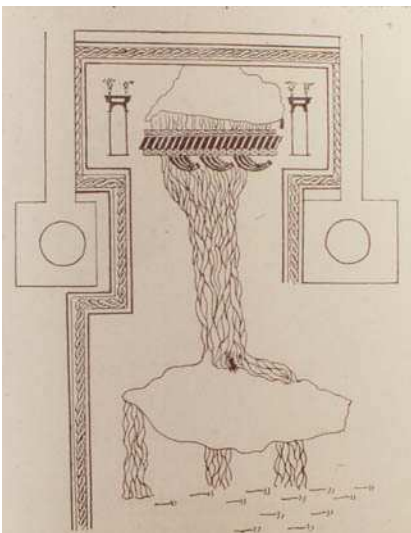


LE DELTA DU RHÔNE DE COLBERT À LA RÉVOLUTION

L'aménagement des bouches

Le delta rhodanien a considérablement évolué, au cours de l'histoire, en forme et en étendue. Cours d'eau à gros débit et « travailleur » par excellence, le Rhône s'est frayé à travers ses propres alluvions des chemins variés, selon la pente et l'impulsion des vents dominants. Il a entraîné ses limons dans la mer et fait surgir des terres nouvelles ; mais ces dernières ont dû parfois reculer devant l'assaut des vagues et des courants marins. C'est avec beaucoup de peine que l'homme a pu discipliner à son profit cette nature instable, et le fleuve-dieu a été long à conquérir.



Mosaïque d'Ostie représentant le pont de bateau d'Arles et le Rhône alors à trois bouches

D'une manière générale, les eaux fluviales ont marqué une tendance très nette à se porter vers le sud-est, sans doute sous l'influence du mistral. Une étude méthodique de ce déplacement sortirait à coup sûr du cadre du présent article. Il suffira donc de rappeler ici quelques épisodes connus : ainsi, au temps de la fondation de Marseille, la falaise de Saint-Gilles, à l'extrémité occidentale du delta, dominait un bras navigable dont les eaux se sont progressivement retirées par la suite et avaient déserté leur ancien lit lorsqu'on y a établi le canal de Beaucaire.

Au Moyen Âge, un autre bras, dit Rhône de Saint-Ferréol coulait d'Arles aux Saintes-Maries-de-la-Mer en suivant le bord occidental du Vaccarès, itinéraire jalonné, aujourd'hui encore, par de très nombreux vestiges archéologiques.

Enfin, le Grand-Rhône ne l'a été qu'assez tard. La formation de ces bras, les variations de leur débit, leur déplacement ont également entraîné des modifications de la ligne de rivage. Aux points où débouchaient les « Rhône » les plus importants et les

plus limoneux, la terre a avancé aux dépens de la mer. Au contraire, sur ces mêmes points, c'est la terre qui a reculé sous l'attaque des courants marins, lorsque les bras ont diminué de volume et surtout quand les eaux fluviales s'en sont retirées.

Les variations de la côte près des Saintes-Maries-de-la-Mer et plus encore dans les parages de Beauduc et de Faraman, la rapide avancée de la terre aux bouches du Grand Rhône depuis le XVIII^e siècle n'ont pas d'autre origine. Un dernier phénomène naturel est celui de la barre : à l'arrivée des principaux bras dans la mer, les limons se déposent en arc de cercle et constituent une sorte de haut-fond qui gêne et arrive même à interrompre la navigation.

Les efforts des riverains au cours des siècles, ont tendu à empêcher les migrations des bras navigables et à y maintenir une profondeur suffisante, enfin à briser la barre ou à l'éviter. De là deux procédés d'aménagement : la correction directe par endiguement et dragage ; la construction de canaux, de la partie fixe du fleuve à la mer. Le premier a eu raison de l'instabilité des bras, mais n'a fait que déplacer la barre ; le second eût permis de résoudre toutes les difficultés, mais les dépenses envisagées se révélaient telles qu'on n'a pu se résoudre, avant le XIX^e siècle, à renouveler l'exploit des soldats romains creusant les fameuses *fossae marianae*, cent ans avant Jésus-Christ.

Les travaux de correction directe

La question de l'aménagement du Rhône maritime allait prendre une particulière importance au milieu du XVII^e siècle, lorsque la Fronde réprimée et la sécurité revenue, la Royauté put se consacrer à l'expansion économique du pays et soutenir les efforts des Communautés. La ville d'Arles se préoccupe alors du dessèchement des marais voisins et y intéresse le riche banquier Herwart, parent des Sollicoffre, négociants suisses alors établis à Marseille ; mais elle a un souci au moins égal de maintenir avec la mer, par le Grand Rhône, une navigation régulière qui fait sa prospérité. Elle se rencontre ici avec le pouvoir central, car les besoins en bois, en chanvre et en fer de l'arsenal de Toulon et ceux du nouvel arsenal de Marseille, créé pour les galères en 1665, exigent une liaison permanente avec le fleuve. C'est là, plus que jamais, une question d'intérêt national.

Quelle est à cette époque la situation dans le delta ? Comme aujourd'hui, on n'y compte que deux bras navigables : le Petit Rhône à l'Ouest et le Grand Rhône à l'Est. Mais ce dernier, avant d'atteindre la mer, se divise lui-même en trois branches de taille très inégale : de l'Ouest à l'Est, le bras de Fer, le bras de la Vidange et le bras de Passon. Ce dernier, à l'époque dont il s'agit, est à peu près mort, sans avoir jamais rendu de vrais services. Du bras de la Vidange il sera question plus loin.

Le plus gros bras, à beaucoup près, est depuis 1587 celui de l'Ouest ou bras de Fer. Large et profond, il dessine, en aval de Chamone, une vaste boucle vers le nord-ouest suivie d'un retour brusque vers le Sud, c'est-à-dire vers la mer. Mais ici, les atterrissements ont fait surgir de nombreuses îles : îles de Sainte-Anne, de Saint-Ramon, île Longue ou de Janeton. Les eaux fluviales débouchent péniblement entre elles par les trois graus de Sauze, de Sainte-Anne et du Midi, celui-ci seul vraiment accessible aux bâtiments. La navigation dans ce bras est des plus précaires ; ses sinuosités surtout font le désespoir des usagers : « *Les allèges d'Arles, rapportent les agents de la marine, sont souvent des mois entiers (?) à descendre au bas dudit Rosne, à cause des contours, pour descendre lesquels il leur faut trois ou quatre sortes de vents* », et la remontée s'avère encore plus pénible. Enfin, au grau du Midi, la barre, « *plage continue qui renferme le Rosne comme dans un bassin* », réduit parfois la profondeur à trois pieds et même à deux.

Ces graves inconvénients ramènent alors l'attention des pouvoirs publics sur le bras de la Vidange. En 1668, un membre de la Commission des Embouchures, Pierre Chalamont, ancien conseiller au siège d'Arles, signale au chevalier de Clerville, le célèbre ingénieur du Roi, que ce bras, détaché du Rhône un peu en aval du coude de Chamone, orienté sensiblement N.N.E.-S.S.W. et à peu près rectiligne, avait, pendant quatre-vingts ans, rendu les plus grands services à la navigation. Le bras de Fer s'en rapprochait en aval de son grand méandre, et les bouches des deux bras étaient séparées par la pointe de la Dent, avancée du littoral provoquée par les atterrissements du bras de Fer lui-même. Le bras de la Vidange profitait ainsi, à son arrivée dans la mer, de la protection de cette longue flèche contre la houle du sud-ouest ; en avant du grau, la profondeur n'était pas inférieure à douze pieds, et les vieux mariniers consultés par Chalamont affirmaient que, jusqu'à l'époque récente où ce grau s'était envasé, les barques de 2 000 à 3 000 quintaux de portée y trouvaient « *une navigation très heureuse* ». Chalamont proposait en conséquence de rouvrir le grau de la Vidange pour éviter aux navigateurs les deux difficultés majeures du bras de Fer : le grand coude en aval de Chamone et la barre terminale.



Le bras de Fer aujourd'hui

Il semble bien que Clerville n'ait pas fait merveille pour obtenir l'exécution de travaux qui auraient si peu coûté. Dix ans après, soit en 1678, Pierre Arnoul, intendant de la Marine à Toulon adressait au ministère un rapport des plus alarmants sur la situation au débouché du bras de Fer : la profondeur était tombée à deux pieds d'eau sur la barre, et les barques devaient s'alléger partiellement pour la franchir, soit à la descente, soit à la montée. Arnoul insistait donc pour l'exécution immédiate des travaux préconisés par Chalamont, mais, par surcroît, il avançait un second projet encore plus radical : obturation des trois graus de Sauze, de Sainte-Anne et du Midi, par lesquels s'ouvrait le bras de Fer, de manière à refouler les eaux du Rhône dans le seul bras de la Vidange et à transformer celui-ci en un véritable canal naturel. Il y avait dans ce plan comme préfiguration de celui qu'on allait exécuter à l'extrémité du Grand Rhône, deux siècles plus tard, en fermant les graus de Piémanson et de Roustan au bénéfice du grau du Levant. Les vues de Pierre Arnoul eurent, d'ailleurs, le sort des précédentes. L'administration les trouva trop dispendieuses et se borna par la suite à un travail de correction du grau du Midi. Un levé de juin 1711 mentionne dans cette ouverture l'existence d'un chenal, dragué à six pieds et demi, qui remonte le bras de Fer jusqu'à la tour du Tampan. Mais la profondeur, à peine suffisante, était-elle réellement obtenue sur la barre en toute saison ? Il serait téméraire de le prétendre.

C'est alors que le Rhône vint brusquement tout simplifier. En 1706, les fermiers des Gabelles, désespérant de réprimer la contrebande du sel tiré par les fraudeurs des étangs salés qui s'éparpillaient entre Chamone et le littoral, avaient adouci l'eau de ces étangs en les faisant communiquer avec le fleuve par un petit canal dit canal des Launes. Or, cinq ans après, poussé par un violent mistral, le Rhône se précipita dans cette rigole et gagna directement le rivage, coupant ainsi un détour de plus de vingt kilomètres. Appauvri, le bras de Fer fut bientôt abandonné, et, dès 1725, les barques passaient aisément dans le nouveau lit. Désormais le Grand Rhône présentait, à partir d'Arles, un tronc unique, orienté N.W.-S.E., accessible depuis la mer par toute espèce de vent marin, largade, labech ou levant, mais pratiquement interdit à la montée par temps de mistral et affligé, à son extrémité, de l'inévitable barre.

Les projets de canal

Les premiers projets sérieux d'un canal unissant le Rhône navigable à la mer, du côté de la Provence, devaient voir le jour à l'arrivée de Colbert. En 1662, on n'en compte pas moins de trois. Le comte de Saint-Aignan, s'inspirant du tracé des antiques Fosses-Mariennes, préconisait comme point d'aboutissement la plage de Fos. En revanche, l'ingénieur tarasconnais Milet de Valbrun se défiait de cette côte sans abri et voulait prolonger l'ouvrage jusqu'à Port-de-Bouc. Quant au troisième projet, il consistait à creuser directement un canal de Tarascon ou d'Arles à l'étang de Berre. Aucun d'eux ne fut d'ailleurs retenu et la Marine parut renoncer à ce genre de travaux jusqu'à l'époque où Vauban s'en déclara partisan convaincu, ce qui ramena sur eux l'attention des techniciens. A deux ans d'intervalle, soit en 1707 et 1709, le sieur Benard, d'Arles, et un professeur de mathématiques du collège de cette même ville, Noël Avizard, faisaient parvenir à Pontchartrain un projet de canal d'Arles à Port-de-Bouc.

Les deux itinéraires, presque identiques offraient une frappante analogie avec celui du canal tel qu'il devait être exécuté au XIX^e siècle, sauf qu'ils contournaient le rocher de Fos par le nord et par l'est, au lieu de suivre le bord du golfe, battu par les vents et le ressac. Mais la guerre de Succession d'Espagne et les difficultés financières en firent interrompre l'examen et ajourner la réalisation.

La paix revenue, ce fut toute une floraison de plans, les uns analogues aux devanciers, d'autres de conceptions si vastes et d'un coût si énorme qu'ils apparaissaient condamnés aussitôt que connus. De ces derniers le projet Allemand, en 1717, ne visait rien moins que l'union de Donzère à la baie de l'Estaque par Avignon, la basse Durance, Lamanon, l'étang de Berre, celui de Bolmon, et la haute plaine du Rove, avec un devis de quatre millions de livres. Vingt ans plus tard, l'ingénieur Floquet, auteur d'un projet de grand canal d'alimentation et d'irrigation de la Durance à Marseille, envisageait la liaison de cet organe avec l'étang de Berre et le Rhône par une branche navigable, et l'idée ne tarda pas à faire son chemin : le duc de Richelieu, devenu « protecteur » de l'entreprise, exposait dans un placet au Roi les avantages qu'aurait, pour le commerce, le creusement d'une dérivation d'Aix à l'étang de Berre, jumelé avec celui du canal d'Arles à Bouc, ajoutant du reste que si cet ensemble de travaux paraissait excessif, on pourrait y suppléer par l'établissement d'une dérivation navigable de Lambesc à Tarascon, et cette variante, incorporée au plan général du « Canal de Richelieu », était approuvée le 7 septembre 1751 par arrêt du Conseil. On sait qu'après avoir creusé son grand canal sur une longueur de 3 000 toises à partir de la Durance, Floquet, faute d'argent, dut arrêter les travaux au début de la guerre de Sept Ans. La fameuse dérivation vers le Rhône continua dans le néant.

Cependant, les communautés rhodaniennes ne renonçaient pas à l'union directe de leur fleuve à la mer. En 1747, le sieur Silvy lançait un nouveau projet de canal de Tarascon à Port-de-Bouc qui provoqua les vives réactions des Arlésiens, inquiets de se voir ravir le contrôle de la navigation dans le Rhône maritime. Une véritable polémique s'ensuivit, qui devait durer jusqu'à la Révolution. Dès le début, les Tarasconnais réussirent à obtenir l'adhésion des Etats de Provence et l'appui, beaucoup plus efficace, du maréchal de Belle-Isle. Ce grand seigneur, très populaire depuis la guerre de Succession d'Autriche, se passionnait alors d'urbanisme, de commerce et d'industrie ; il dessinait un projet d'agrandissement de la ville de Marseille, où il devenait en outre fabricant de savon par personne interposée. Fortement intéressé par le plan Silvy, il chargea les ingénieurs Belidor, Milet de Montville et Pollard de l'étudier à fond. Or, ces praticiens trouvèrent le tracé beaucoup trop long ; ils repoussèrent non seulement le choix de Tarascon comme tête de ligne, mais même celui d'Arles, et finirent par convenir d'un emplacement situé plus en aval, entre Arles et Bras-Mort.

Travail parfaitement vain, du reste : la multiplicité des projets rendit tout accord impossible entre le pouvoir central, les collectivités régionales et les bailleurs de fonds éventuels. Le XVIII^e siècle s'était écoulé en controverses et les difficultés majeures n'avaient pas été résolues. En 1789, les transporteurs ne pouvaient entrer dans le Grand Rhône ou en sortir que par l'issue que le fleuve avait ouverte en 1711 au coude de Chamone. A vrai dire, la Marine s'était évertuée à rendre ce bras accessible. Elle avait réussi à en augmenter la profondeur en construisant, sur chaque rive, une série d'épis que les usagers appelèrent « palissades de Mitton », nom de l'intendant auteur du travail.

Les frais d'entretien, couverts à l'origine par un impôt spécial sur le sel, devinrent malheureusement de plus en plus onéreux, à mesure que se poursuivait l'alluvionnement des rives et, en conséquence, l'allongement du bras aux dépens de la mer. Aussi les Arlésiens, qui ne croyaient plus au projet du canal, demandaient qu'on en restât aux procédés de correction traditionnels ; ils n'étaient d'ailleurs pas les seuls à le souhaiter : en 1778, lorsque l'Académie de Marseille avait mis au concours une étude sur « *les moyens les plus propres à vaincre les obstacles que le Rhône oppose au cabotage entre Arles et Marseille* », ses préférences étaient allées au mémoire du premier consul d'Arles, La Lauzière, qui avait prôné la méthode de la correction directe. Cependant les compatriotes du lauréat s'effrayaient chaque année un peu plus du colmatage qu'ils constataient à l'extrémité du nouveau bras, et, en avance d'un siècle sur les événements, exprimaient la crainte de voir le Rhône ensabler le golfe de Fos.

Enfin le problème de la barre restait insoluble. En 1788, trente quatre bâtiments chargés de marchandises pour l'arsenal de Toulon attendaient une montée des eaux pour sortir du fleuve et le commerce privé n'était pas mieux partagé. « *Les variations qu'il y a eu depuis quelque temps dans les dépôts de sable à l'embouchure*, écrivait-on d'Arles à la Chambre de Commerce de Marseille, *ont tellement divisé les eaux qu'il n'en reste nulle part assez pour faire sortir nos barques* ». Ainsi, en 1789, le seul remède efficace aux maux dont souffrait la navigation dans le delta restait encore à appliquer ; le pouvoir central s'en était tenu à des améliorations de détail et aucun des nombreux projets de canal intéressant le Grand Rhône, c'est-à-dire, en fait, la Provence, n'était sorti des cartons ministériels. Mais, du côté occidental, le Languedoc n'était pas resté inactif ; il s'était efforcé de maintenir Agde et Sète en liaison avec le Rhône. De ces ports, par le difficile canal des Etangs (Thau, Ingril, Vic et Mauguio), puis par les petits canaux de la Radelle et de Sylvéreal, les barques de faible tonnage pouvaient gagner le Petit Rhône ou en venir, en attendant que la construction du canal de Beaucaire apportât un moyen plus commode d'union au fleuve. Pendant tout le XVIII^e siècle, ce système de canaux allait se poser en rival du Grand Rhône dans les relations des ports languedociens et même de Marseille avec l'intérieur.

Texte de Gaston Rambert, extrait de la revue Delta n°1, 1960, republié dans « *Le Rhône à son delta* », Courrier du Parc Naturel Régional de Camargue, n°41-42, 1993.