

Arles et le Rhône

Il est quasiment impossible d'évoquer l'histoire d'Arles sans que le Rhône y prenne une grande place. L'ancienne Petite Rome des Gaules a toujours vu son destin intimement lié à celui du fleuve qui l'arrose et lui a même donné la vie. Il ne faut en effet jamais oublier que c'est grâce à sa position géographique que le site de notre ville a été choisi par ses fondateurs. La colline calcaire sur laquelle s'élève toujours aujourd'hui l'amphithéâtre est la dernière éminence avant l'embouchure du Rhône, dont le cours est dévié par la présence de cette dernière. D'autres jalonnent ainsi les berges du grand fleuve alpin avant qu'il ne rejoigne la Méditerranée ; le rocher des Doms où s'élèvera l'Avignon primitif, le site du château de Tarascon, l'éminence de Beaucaire, et enfin, voisinant le site d'Arles, la Montagne des Cordes et celle du Castellet.

Les premiers habitants de notre ville ne pouvaient que remarquer la hauteur sur laquelle ils s'établirent. Entourée de marécages et par le fleuve lui-même, cette dernière se trouvait ainsi être le dernier site « au sec » avant la mer... ou le premier depuis la côte, en commandant ainsi l'accès. C'est la raison pour laquelle les Celto-Ligures s'y installèrent très tôt, les Grecs de Phocée et les Romains occupant ensuite le même endroit. Depuis cette époque, la ville d'Arles a vécu en étroite symbiose avec le fleuve qui la fit naître. Le visiteur qui découvre Arles au nord de la ville est frappé par la courbe majestueuse du Rhône sur laquelle vient s'allonger la ville qui est réellement appuyée sur le fleuve, entre la Roquette et la Porte de la Cavalerie. On peut dire qu'il existe une véritable osmose entre les bâtiments et les rives du Rhône, ce qui n'est le cas pour la plupart des villes arrosées par le même cours d'eau. En Avignon, il a été possible de créer une voie sur berges entre les remparts de la ville et la rive. Un tel aménagement, que certains proposaient dans les années 1970, aurait été très difficilement envisageable en Arles sans même invoquer des raisons esthétiques -on n'ose d'ailleurs à peine envisager les conséquences qu'un tel aménagement aurait entraîné durant ces derniers mois... Cette réalité se retrouve aujourd'hui dans le paysage urbain arlésien. La plupart des rues de la vieille ville "descendent" vers le fleuve, particulièrement dans l'ancien quartier des marins, la Roquette dont nous reparlerons. Les anciens remparts - sauf précisément à la Roquette, le quartier portuaire -, furent bâtis très près du fleuve, et servirent également de défenses contre ce dernier. Ces liens étroits expliquent grandement la façon dont les Arlésiens appréhendèrent toujours le fleuve auprès duquel ils vivent. Comme l'a si justement écrit l'historien Louis Stoff dans la thèse qu'il a consacrée à l'Arles du bas Moyen Age, le Rhône est une sorte de « Janus bifrons » ", « *une réalité double à la fois dangereuse et bienfaisante* ».

Dangereux, le Rhône l'était à plusieurs titres. S'il servait de voie de communication, une fonction importante sur laquelle nous aurons à revenir, cela amenait aussi de graves inconvénients. Ainsi pouvait-il quelquefois faciliter l'arrivée aux portes de la ville d'invasions et de visiteurs indésirables. C'est par la route fluviale que Lombards, Normands et Maures sont parvenus jusqu'en Arles pour piller la cité. Un tel danger est encore très présent durant la période très troublée que constitue la seconde moitié du Moyen Age. En 1431, deux galiotes florentines remontent une brassière du fleuve et font prisonniers plusieurs arlésiens. En 1435 et 1453, ce sont des Génois qui commettent quelques actes de violence et de rapines dans la même contrée. Les Catalans sont eux aussi très actifs durant cette période. Ainsi que le remarque Louis Stouff, « *Trois quarts de siècle durant, les Catalans menacent et souvent ravagent le territoire d'Arles* ». Et jusqu'à la disparition définitive de la piraterie barbaresque avec la prise d'Alger en 1830, les rives camarguaises sont quelquefois l'objet de raids venant de l'autre rive de la Méditerranée qui expliquent l'existence de tours fortifiées.

Le Rhône constituait aussi un important danger avec lequel devaient vivre les marins et les pêcheurs arlésiens. La peur de la noyade et du naufrage est constante tout au long des siècles passés. Une preuve significative en est donnée par l'existence de miracles liés au fleuve dès la période médiévale. Deux de ceux attribués au Bienheureux Louis Aleman, Cardinal-archevêque d'Arles ayant vécu entre 1423 et 1450, ont pour cadre le Rhône et des personnes en danger de noyade. Plus près de nous, à la charnière entre les XVIII^e et XIX^e siècles, le culte populaire rendu à Isabelet par les marins est dû lui aussi à l'existence de miracles attribués à celle que l'on a appelée la « sainte de la Roquette ». Il est d'ailleurs très significatif que dès le Moyen Age, les croyances populaires font du fleuve le repaire de monstres tels que la Tarasque ou le Drac, qui enlèvent les habitants ainsi que le rapporte Gervais de Tilbury (ca.1155-ca.1234) : « *Quant aux dracs,...ils prennent forme humaine et sont les premiers à venir... sans être reconnus de quiconque. On rapporte qu'ils ont leur séjour dans les gouffres des fleuves, qu'ils attirent femmes et enfants qui se baignent... brusquement enlevés et entraînés au fond de l'eau... D'autre part, sur la rive du Rhône, au dessous de la résidence des chevaliers, il y a un abîme du fleuve. Par nuit claire, des dracs se montrent très souvent sous forme humaine en ces lieux fort profonds...*»

Vivre intimement avec le fleuve équivalait aussi à subir les conséquences de ses colères. Si les Arlésiens et les Camarguais ont semblé très surpris de voir le Rhône en crue à deux reprises durant ces derniers mois, un tel sentiment n'aurait pas été celui de leurs prédécesseurs. Eux connaissant à leur juste valeur les variations du cours d'eau et en assumaient les risques. Fleuve méditerranéen, le Rhône peut recevoir de très grandes quantités d'eau provenant de ses affluents alpins et cévenols. Au fur et à mesure que l'on s'approche de l'embouchure, les risques de crues se multiplient en même temps que les affluents se jettent dans le fleuve. C'est ainsi que le nombre de crues double de Valence à Avignon et triple de Valence à Beaucaire. Entre 1827 et 1919, la cote de 5,50 mètres a été dépassée neuf fois à Valence. Celle de 6 mètres l'a été 17 fois à Avignon et 27 fois à Beaucaire. C'est dire si les Arlésiens et les Camarguais se trouvaient jadis – et se trouvent toujours – aux premières loges pour recevoir les eaux du fleuve, dans un territoire qui comporte près de 1650 km² de zone inondable au sud de Beaucaire. Tout le terroir d'Arles l'est ainsi de la sorte, à l'exception de la colline des arènes et de la Crau...

Les crues médiévales nous sont connues grâce au témoignage de Bertrand Boysset (ca.1345-1429) qui en décrit quatre dans son journal, entre 1372 et 1414. Ainsi peut-on y lire pour le 14 novembre 1196 : « *fon gran diluvi d'ayga de Rose e de palun ;...e neguet Monlonc, la Capa, Camarguas-Major, las sals totas de Pequais...L'ayga crec del deluns al sera entro al dimars, à l'ora de tersisa, XI palms d'aut...Item, en mon ostal ac d'aygua tant que cubrie lo sieis esqualons dels escaliers...* » (Boysset habitait à la Roquette, paroisse Sainte-Croix). De telles inondations se produiront jusqu'au XIX^e siècle, où, entre 1800 et 1856, le terroir arlésien fut envahi par les eaux à vingt six reprises. Un dessin d'E. Tassy, conservé dans une collection particulière, représente l'actuelle place Voltaire et le quartier de la Cavalerie inondés et couverts de barques lors de la crue de 1801... En 1840, le domaine du mas des Tours, situé dans le Trebon, perdit plus d'une dizaine d'hectares de superficie après l'inondation qui ravagea cette contrée. Le Rhône entraînait aussi d'autres conséquences négatives. Il coupait bien évidemment la ville et son territoire en deux, ce qui posait des problèmes de communication, ne serait-ce que pour le franchissement du fleuve entre Arles et Trinquetaille. Ce problème ne sera réglé qu'avec la construction du pont métallique en 1875. Les marécages et les terres basses environnant la ville rendirent longtemps cette dernière et son terroir particulièrement malsains. Ajoutons enfin la présence du mistral, amené par la vallée du Rhône, parmi les aspects négatifs apportés par le fleuve.

Il serait toutefois inexact de ne voir que ces aspects négatifs. Si l'homme s'est établi depuis des temps très anciens sur le site d'Arles, c'est parce que le Rhône apportait aussi des avantages qui expliquent l'existence de la ville et des activités qui y sont pratiquées. C'est ainsi que les crues et inondations rendaient fertile le terroir arlésien grâce à ses alluvions. Pierre de Quiqueran de Beaujeu le remarque déjà au XVI^e siècle lorsqu'il souligne que les crues du Rhône engraisent et fertilisent les terres malgré les dégâts entraînés par les crues : « *Neantmoins l'année qu'elles ne se déborde point [les inondations], elle leur fournit une telle foison de grains, que non seulement elle les récompense des dommages passez, ains les assure contre la peur de l'avenir.. Le Rhône..laisse un limon très fertile, ne cèdent en rien que se soit...à celui du Nil* ». De plus, alors que la Provence est généralement pauvre en eau, le fleuve donnait la sienne en abondance à la ville et à ses habitants. Grâce à sa proximité, les puits étaient très répandus dans les maisons. Conservée dans de grandes jarres, l'eau était aussi consommée grâce à la distribution faite par les "Barralières" qui, avec leurs ânes, parcouraient les rues pour répondre aux besoins. Frédéric Mistral les évoque dans ses Mémoires et Récits: « *...De fes, sus li calado, nous turtavian a l'ase de quanco barraliero que vendié d'aigo de Rose...* ». Le fleuve facilitait enfin les communications, en des temps où les voyages étaient durs et difficiles même pour aller en Camargue, beaucoup d'Arlésiens empruntaient la voie d'eau plutôt que les chemins et les routes, souvent peu praticables. Et nous arrivons là à la principale richesse que le fleuve apportait la ville ; son activité maritime et portuaire. Plus d'un tiers de la population arlésienne du XIX^e siècle vivait du fleuve, comme pêcheur, marin, portefaix ou constructeur de bateau. Cette dernière activité se pratique d'ailleurs dans la cité depuis l'Antiquité, puisque c'est grâce aux douze navires fournis par les chantiers arlésiens que Jules César put prendre Marseille lors de la guerre civile l'opposant à son rival Pompée. Et c'est pour récompenser la cité de son aide que cette dernière devint la métropole romaine que l'on connut par la suite.

Les activités portuaires d'Arles font en effet partie des grandes pages de son histoire. Notre ville avait une vocation particulière, celle d'être ce que l'on appelait la « rupture de charge » entre les navigations fluviales et maritimes. Les marchandises descendant la vallée du Rhône devaient être déchargées à Arles. Si ce trafic était assuré par les marins de Condrieu, les Arlésiens prenaient ensuite le relais. Eux seuls connaissaient les fonds mouvants du bas Rhône, et étaient capable d'y naviguer grâce à leurs petits bateaux à fond plat, les allèges. Bénéficiant d'une situation de quasi monopole et organisés en corps depuis 1806, les marins arlésiens livraient ainsi ces marchandises vers Marseille ou Toulon ou elles étaient à nouveau transbordées sur des navires plus importants. Le même trafic existait bien évidemment en sens inverse, à la remonte. Une telle activité, pratiquée depuis l'Antiquité, connut un grand développement durant la première moitié du XIX^e siècle. Le Rhône était alors une voie de communication très pratiquée, et la conquête de l'Algérie stimula ces échanges. A titre d'exemple, les mouvements du port pour 1846 furent de 106 573 tonnes à la descente (pour 1 447 sorties de bateaux), et 1 050 entrées, sans tenir compte du trafic provenant du Canal d'Arles à Bouc, ouvert en 1834. Le port d'Arles possédait 104 bateaux en 1804, ce chiffre passant à 152 en 1847. En 1837, le port de notre ville était au 13^e rang national devant des villes maritimes comme Brest, Saint-Malo ou Cherbourg.

Le petit monde des marins était très homogène et hiérarchisé. Résidant à la Roquette et à Trinquetaille, il était de pure souche arlésienne. On note en effet curieusement que les familles qui le composaient se mariaient quasiment toujours entre elles, ce qui n'était pas le cas pour les agriculteurs, principale composante de la population arlésienne. A sa tête se trouvaient les capitaines marins, maîtres de cabotages formés à l'école hydrographique de la marine qui existait dans la ville. A terre, ils étaient de véritables « messieurs », portant la redingote et le gibus. Dans un cas sur cinq, ces capitaines possédaient en propre leurs navires, le reste des bâtiments étant divisés en actions, appelées « quirats » détenus par des particuliers. Les maîtres en second et les matelots suivaient, dont les conditions de vie étaient souvent modestes, voire même précaires. Les portefaix constituaient un véritable prolétariat urbain. Il faut bien entendu ajouter à cela les charpentiers de marine qui pouvaient fabriquer quelques bateaux par an (cinq ou six). En 1846, Arles possédait de la sorte 182 capitaines marins, 600 matelots et maîtres en second, 1 237 personnes étant inscrites sur les registres maritimes. Avec les familles jointes, on peut estimer à 5 000 personnes vivant ainsi du port. Très indépendantes par rapport à l'oligarchie urbaine propriétaire des grands domaines camarguais qui fournissait du travail aux ouvriers agricoles et paysans de la ville, les marins d'Arles avaient le plus souvent des idées politiques avancées. C'est dans leurs rangs que se recruteront les principaux membres du parti Jacobin de la ville durant la Révolution, les fameux Monnaidiers. Ces mêmes caractéristiques se perpétueront durant toute la première moitié du XIX^e siècle, jusqu'à la fin de la marine d'Arles. C'est l'implantation du chemin de fer qui portera un coup fatal à la vocation portuaire d'Arles. Le 15 janvier 1848 était inaugurée la ligne ferroviaire entre Avignon et Marseille. Conscients de la concurrence que cette nouveauté pouvait leur faire, les Arlésiens avaient demandé et obtenu que le tracé du chemin de fer passât par Arles, appuyés par les Lyonnais et l'éloquence de Lamartine.

Si la marine arlésienne sembla bien résister à l'introduction des bateaux à vapeur sur le Rhône - le transbordement des marchandises à Arles restait indispensable car la plupart de ces derniers ne pouvaient aller directement jusqu'à Marseille -, la concurrence du chemin de fer causa la perte des marins arlésiens. Il faut savoir que le temps de navigation entre Arles et Marseille ou Toulon était très long (de 10 à 40 jours), et tributaire des aléas du climat. Le mistral, une diminution du débit du fleuve pouvaient obliger les allèges à s'arrêter en route jusqu'à ce qu'un temps meilleur leur permette de reprendre leur route.

Le chemin de fer avait le gros avantage d'assurer un service régulier et rapide. Les marchandises qu'il transportait n'étaient pas contrôlées par les douanes, ce qui entraînait une baisse des coûts. Enfin, ses dirigeants n'hésitèrent pas à casser les prix... quitte à augmenter les tarifs lorsque le fleuve n'était pas praticable et qu'il n'y avait plus de concurrence... La création de la Compagnie du P.L.M. en 1856 ne fit qu'aggraver cette situation. Un quart de la population de la Roquette disparut entre 1851 et 1871.

La marine d'Arles avait vécu, et la seule chose qui rappela désormais cette vocation maritime fut les chantiers navals de Barriol, ouverts en 1880 pour le compte des ateliers Satre de Lyon afin de construire des dragues et des bateaux à vapeur. La ville d'Arles continuera de vivre près du fleuve qui marqua si fort son histoire et son paysage urbain. Mais elle le fit en négligeant et en oubliant quasiment le Rhône qui l'avait fait naître, désormais considéré comme un cours d'eau dompté par l'homme et inutile. Au moment où la vocation portuaire de la ville semble renaître grâce au nouveau port fluvial ouvert par la Chambre de Commerce, les récentes crues nous permettent aussi de nous rappeler l'importance que le Rhône peut avoir dans notre vie de tous les jours, comme c'était le cas du temps de Bertrand Boysset ou de Quiqueran de Beaujeu. L'histoire, dit-on, est un éternel recommencement. Espérons qu'une nouvelle page des rapports entre notre ville et son fleuve va désormais s'écrire, dans laquelle une meilleure connaissance du Rhône ira de pair avec des liens encore plus connus et resserrés.

Texte de **Rémi Venture**, publié dans le « *Le Rhône à son delta* », Courrier du Parc Naturel Régional de Camargue, n° 41-42, décembre 1993.