

Port-de-Bouc et ses fonctions de 1660 à 1789

Dans leur ouvrage sur Colbert et la Compagnie de Commerce du Nord — ouvrage estimé à juste titre —, MM. Boissonnade et Charliat, en relatant l'activité des marins hanséatiques dans les ports français du Ponant, au xv^e siècle, inscrivent à l'actif de ces pionniers du commerce maritime le fait suivant : « Leur trafic s'étendait également à la Méditerranée, où ils fondèrent, près de Marseille, le port de Bouc ¹. »

Cette indication malencontreuse pourrait surprendre ceux qui connaissent le passé de Bouc, notamment le rôle que le port jouait déjà au xiv^e siècle comme débouché économique de la Bourgogne et surtout de l'état pontifical d'Avignon². Il faut toutefois convenir que les auteurs de l'ouvrage pouvaient s'y tromper, Port-de-Bouc ayant brillé d'éclats intermittents séparés par des périodes d'obscurité plus ou moins longues. Ils le pouvaient d'autant plus que son histoire est encore mal connue, et que si l'on s'y trouve parfois devant le vide, c'est sans doute parce que les documents font défaut ou demeurent ignorés.

Quoi qu'il en soit, à la grande activité des xiv^e et xv^e siècles, à un xvi^e siècle marqué par un intense commerce des blés³ succède une époque où Bouc semble avoir vécu un sommeil prolongé, sommeil qui dure, en apparence, non seulement pendant la guerre

1. P. Boissonnade et P. Charliat, *Colbert et la Compagnie de Commerce du Nord* (1661-1689), Paris, Rivière, 1930, p. 25.

2. G. Rambert - Port-de-Bouc : *L'éveil d'un port, l'éclosion d'une ville*, Paris, Vie urbaine, 1925. — Edouard Baratier et Félix Reynaud, *Histoire du Commerce de Marseille*, t. II, p. 270 et p. 568-570.

3. Joseph Billouët, *Histoire du Commerce de Marseille*, t. III, p. 152.

de Trente ans, funeste à l'économie du continent européen, mais encore pendant la seconde moitié du xvii^e siècle et tout le xviii^e, alors qu'au voisinage Marseille et Martigues connaissent une réelle prospérité. C'est précisément sur les cinq quarts de siècle allant de Colbert à la Révolution, et dont on croirait qu'il n'y a rien à dire, que je voudrais attirer pendant quelques minutes l'attention du lecteur.

Et d'abord, quelle est, au milieu du xvii^e siècle, la physionomie du port et du site urbain actuel ? Grâce à Colbert, déjà nommé, qui, durant son ministère, a prescrit de nombreuses enquêtes sur les côtes, les fortifications, la marine de guerre et de commerce, nous sommes renseignés. Les successeurs immédiats se sont du reste efforcés de suivre son sillage, et c'est ainsi que, de 1660 à 1715, on a levé de nombreux plans de Bouc et de ses environs. Ces documents valent à la fois par la précision des contours du port, par l'abondance des cotes de profondeur et le dessin des rives, alors inhabitées, car il n'y a plus d'agglomération, la campagne est déserte ; de là l'espèce de répugnance du pouvoir central et des collectivités régionales à faire des frais de curage et d'entretien. Ce port, dira le procureur du Pays de Périer en 1738, « est trop éloigné d'un centre habité et les ouvrages à y construire pour l'améliorer entraîneraient une dépense hors de proportion avec les services qu'il rendrait »⁴.

Les documents précités consistent surtout en quatre croquis à la plume effectués de 1660 à 1666 et un cinquième levé en 1680⁵. Ils montrent sur la petite île méridionale le fort du xii^e siècle qui va bientôt être agrandi par Vauban, et sur la rive septentrionale, au milieu d'un vide absolu, une unique ferme, flanquée d'un colombier. L'auteur du dessin de 1666, le lieutenant de vaisseau d'Hauttescotte, indique en légende : « Vue prise de la forteresse de Bouc, où j'ay représenté, le plus juste qu'il m'a été possible, son port, son entrée, ses escueils et ses dangers »⁶.

4. Arch. du dép. des B.-du-Rh., C 2016. — Paul Masson, *La Provence au xviii^e siècle*, Paris, Hachette, 1936, p. 754.

5. Ils étaient conservés jadis au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, sous les cotes suivantes : Portefeuille 74 ; division I, pièce 1 ; division III, pièces 2, 3, 4 et 8.

6. C'est le dessin faisant l'objet de la pièce 1, division I.

Ses dangers, qui seront par la suite l'occasion de nombreux commentaires, ce sont l'étroitesse de la passe et l'existence d'un haut-fond dans le port. L'entrée est étroite, certes, mais profonde ; un document de 1680 lui attribue un creux de 24 à 26 pieds ⁷. Ce qui est particulièrement incommode, c'est le haut-fond, appelé *sèche de Foucard*, qui réduit l'épaisseur de la lame d'eau à 5 ou 6 pieds à peine. Heureusement, autour de lui, les profondeurs sont très accusées, particulièrement vers la presqu'île de la Lèque. Il y a là un large espace où la sonde descend à 15 pieds au moins et par endroits jusqu'à 23 pieds ⁸. En sens inverse, c'est-à-dire vers Martigues, la surface à grande profondeur est moindre et le fond marin s'élève rapidement vers les terres basses, dites *cèdes*, qui devaient subsister jusqu'aux travaux accomplis par la Chambre de Commerce de Marseille en application de la loi de 1919.

Les gens de ma génération ont bien connu ces cèdes, qui ne semblent pas avoir beaucoup changé de physionomie au cours de l'Histoire. C'étaient de longues îles de vase sableuse, presque toutes converties en salines, séparées par d'étroits chenaux parallèles à l'axe de l'étang de Caronte, d'où elles émergeaient. Tous ces chenaux n'étaient pas propres à la navigation ; le plus grand nombre abritait les fameuses *bordigues*, qui servaient à la capture des thons ; deux et parfois trois permettaient de « remonter » l'étang jusqu'à Martigues. Détail à noter : alors qu'au XIX^e siècle le canal de communication entre Port-de-Bouc et Martigues allait être creusé le long de la rive nord de l'étang de Caronte, aux XVII^e et XVIII^e les chenaux les plus accessibles étaient au sud, le long de la colline de Lavéra ⁹. Les tartanes de Martigues utilisaient le plus méridional ou canal de Goullèsèque, à cause de sa profondeur qui dépassait 5 pieds et en atteignait 6 à l'embouchure. En 1914, il était encore en service.

Avant que s'achève le XVII^e siècle, on constate, autour du port, quelques nouveautés. Un plan ¹⁰ montre en effet, en dehors du colombier de 1666, une construction appelée « ménage des Lèques », sur la presqu'île du même nom, et une petite église ; au sud,

7. C'est-à-dire un peu plus de 8 mètres.

8. De 5 à 7 mètres environ.

9. Ancien dépôt des cartes et plans. Portefeuille 74, division III, plans n^{os} 10 et 15.

10. *Id.*, plan n^o 8, année 1680.

vers la pointe de la Lèque, c'est une autre maison dite « poste des employés ». Quels employés ? Ce ne peut être que ceux des fermes, et s'il y a des employés des fermes, donc des droits à payer, cela prouve l'existence d'un certain trafic ; on en verra d'ailleurs plus loin d'autres témoignages. Le même plan, ainsi que ceux du début du XVIII^e siècle ¹¹, portent mention de sondages nombreux et rapprochés, avec d'intéressantes cotes de profondeur : 26 pieds à l'entrée du port, 19 à 23 au milieu, mais, tout à côté, 10 et 15 seulement ¹². Le principal défaut du bassin naturel apparaît ici : l'inégalité des profondeurs, très gênante pour les gros bâtiments, et l'on s'explique dès lors l'opinion de Vauban sur l'utilité d'un curage général qui eût donné à Bouc une bonne profondeur égale partout : « Si ce port, disait le célèbre ingénieur, était une fois bien accommodé, il n'en coûterait pas dix pistoles par an ¹³. »

Tel qu'il était alors, Port-de-Bouc pouvait abriter cinquante à soixante tartanes ou allèges, au témoignage des services des Ponts et Chaussées. Le nombre de gros vaisseaux susceptibles d'y trouver place était manifestement beaucoup moins élevé ; mais les événements devaient montrer que ces unités de grande taille avaient, elles aussi, avantages à l'utiliser. En effet, à l'époque qui nous occupe, c'est-à-dire du dernier tiers du XVII^e siècle jusqu'à la fin de l'ancien régime, Port-de-Bouc, sans avoir joué dans l'économie régionale un rôle comparable à celui qui avait été le sien aux XIV^e et XV^e siècles, allait assurer une double fonction : celle de port-abri et celle de port de transbordement.

Le port-abri.

La fonction de port-abri se conçoit aisément, que les navires en difficulté viennent de l'est ou de l'ouest. Dans cette dernière direction, le port le moins éloigné du Rhône est Sète. C'est dire qu'un bâtiment secoué par une bourrasque de ponant près des dangereuses embouchures a peu de chances d'atteindre l'abri languedocien, tandis qu'il pourra se réfugier dans Port-de-Bouc, même par vent d'est ¹⁴.

11. Plans nos 10 et 15 précités.

12. C'est-à-dire 8,50 m, 6 à 8 m et 5 à 6 m, respectivement.

13. Paul Masson, *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, t. IX : *Le Commerce*, Marseille, 1922, p. 662, note 1.

14. Le mistral pouvait parfois empêcher les bâtiments de faible tonnage d'y parvenir. C'est ce qui devait arriver, en juin 1782, à la tartane *Saint-Galdery*, capitaine Henry Raynaud, qui, en difficulté devant les Tignes, dut regagner le port de Marseille. (A.C.C.M., L. IX, Fonds Roux. Dossiers de navires.)

Bouc a une situation si heureuse, affirme en 1738 la Chambre de Commerce de Marseille, « qu'on y entre avec toute sorte de vent et qu'on en sort de même ». Et elle précise : « Ceux qui auroient perdu leur ancre pourroient y entrer à la voile et y échouer, sans craindre aucun dommage, par la bonté du fond, où il n'y a que de la vase ¹⁵. » Les bâtiments en péril vont donc s'y abriter et les rapports officiels mentionnent, à l'actif de Bouc, quelques sauvetages mémorables. En 1680, au cours d'une violente tempête, le maréchal de Vivonne y trouve un asile pour ses trente galères ; en 1687, c'est le tour du bailli de Bethomas, puis, en 1689, celui du bailli de Noailles. Bouc est une véritable providence pour ces bâtiments légers et de médiocre tirant d'eau, bien qu'il leur faille beaucoup de place en surface. Les mêmes incidents se répètent au XVIII^e siècle. En octobre 1734, quatre galères d'Espagne allant en Italie tombent sur un violent coup de vent d'est, manquent de peu le naufrage, mais arrivent à gagner Port-de-Bouc. Ainsi feront, quatre ans plus tard, vingt barques de commerce espagnoles, qui, étant plus lourdes, « ne laisseront pas d'être incommodées par le mauvais état de ce port ». Mais voici un épisode où est mêlé le négoce national. Le 20 janvier 1738, c'est un Malouin, le capitaine Breuille, qui se trouve en difficulté, par une tempête glaciale, sur un vaisseau richement et lourdement chargé : 200 balles de poivre et 200.000 piastres. Il arrive tout de même à gagner Bouc et à sauver sa cargaison, mais en mouillant dans le chenal d'entrée du port, là où sont les plus grandes profondeurs ¹⁶. Notons enfin qu'en cette même année 1738, on ne comptera pas moins de quatre cent soixante-huit bâtiments de tout tonnage entrés dans Bouc pour s'y mettre à l'abri du mauvais temps.

Cette succession de sauvetages retient l'attention du commerce maritime et va entraîner un élan de solidarité peu commun. D'accord avec leurs armateurs, trois cents capitaines de navires adressent à la Marine une pétition pour le rétablissement des droits d'ancrage et de cadénage perçus au temps du roi René, à condition que le produit en soit uniquement consacré au curage du port. Quelques années auparavant, exactement en 1726, l'intendant Mithon avait estimé à

15. Sur cette intervention de la Chambre de Commerce, voir A.C.C.M., D. 36, Mémoire sur la nécessité de rétablir le Port de Bouc, 1738.

16. *Id.*, *ibid.* — Le même dossier D. 36 contient le modèle d'un certificat de paiement du droit d'ancrage, annexé à la pétition.

100.000 écus la somme nécessaire pour égaliser les fonds. Trois collectivités régionales, la Province, la Ville de Marseille et la Chambre de Commerce décidèrent d'unir leurs efforts pour la recueillir¹⁷, mais, en outre, la Chambre adjura la Marine de donner l'exemple en participant elle-même aux frais, et, contre son habitude, elle appuya sa demande d'arguments quelque peu excessifs : « Il n'est rien de plus surprenant, déclarait-elle, que de voir abandonner un port si nécessaire et qui seroit sans contredit le plus beau et le plus sûr du Royaume, s'il étoit en état. Celui de Cette, en Languedoc, qui n'est pas, à beaucoup près, de cette importance, coûte plus de 30.000 livres d'entretien toutes les années, au lieu que celui de Bouc n'en coûteroit pas 2.000. On n'oublie rien, non plus, pour l'entretien des ports de Cassis, de La Ciotat, de Toulon et autres, qui sont sur la côte de Provence, et auxquels le Roi contribue toujours, tandis que celui de Bouc, qui est le plus utile, se trouve presque entièrement comblé »¹⁸.

Il est à peine besoin de souligner qu'à cette époque Bouc n'était pas « entièrement comblé », puisque, la même année, il donnait asile, on l'a vu, à près de cinq cents bâtiments de tout tonnage, — et que le port de Sète, mis en cause, justifiait ses dépenses d'entretien par une activité déjà extrêmement efficace. Mais ces hyperboles volontaires n'ont pour but que de forcer l'attention du pouvoir central et d'exprimer la rancœur qu'éprouve le commerce marseillais devant l'abandon total où est laissé un bon port naturel, susceptible de rendre les plus grands services tant à la Marine royale qu'au commerce privé.

Cependant les années devaient passer et les collectivités qui avaient conçu cette entreprise commune de curage en restèrent à l'intention. Du moins ne retrouve-t-on trace d'un pareil travail dans les documents où il est abondamment question de son projet. Le pouvoir central s'est-il également abstenu de tout effort ? C'est moins sûr. On pourrait même s'arrêter à la pensée qu'il a fait procéder à des dévasements partiels, car, lorsque la Marine fait lever des plans du port, ceux-ci mentionnent des cotes de profondeurs appréciables, voire surprenantes. En 1754, par exemple, on relève 27 pieds à

17. Archives de la Chambre de Commerce de Marseille. D. 36. Mémoire cité.

18. *Id. ibid.*

l'entrée, 23 pieds entre la sèche de Foucard et la Lèque, ainsi qu'au nord, près du débouché actuel du canal d'Arles. Mieux encore, la surface utilisable s'est élargie vers l'est, du côté des cèdes, où l'on note des profondeurs de 13 à 19 pieds, au lieu de 5 à 10 au début du siècle¹⁹. Il faut bien convenir que cette amélioration n'est pas le fait du hasard, mais celui de travaux qu'après la Chambre de Commerce de Marseille, l'assemblée des Communautés de Provence avait déclarés indispensables. Certains furent d'ailleurs exécutés au lendemain de la guerre de Sept ans, après quoi le port fut abandonné à lui-même et pour de longues années.

En 1785, les usagers déploraient le comblement des plus grandes profondeurs utilisées et la Chambre de Commerce de Marseille faisait entendre de nouvelles doléances²⁰, en vain d'ailleurs. Trois ans plus tard, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Remillat, chargé d'une enquête sur la navigation dans le secteur des embouchures du Rhône²¹, dédaignait d'établir le quadrillage serré de coups de sonde pratiqué par ses prédécesseurs et se contentait de faire dans Port-de-Bouc trois sondages qui donnaient entre 12 et 15 pieds de fond seulement. Mais cet optimiste se fiait simplement à la nature pour entretenir ce minimum de profondeur. Son rapport fait état d'une petite agglomération née sur la presqu'île de Lèque, autour de l'église bâtie un siècle plus tôt, puis au-delà, en suivant la rive nord du port et de l'étang, d'un vaste ensemble de terrains cultivables de grande valeur où Rémillat remarque de fort beaux oliviers. C'est précisément ce terrain qui, lessivé par les pluies, est responsable, selon lui, du colmatage progressif du port dont il affirme avec un bel aplomb qu'il « n'a jamais été curé depuis qu'il existe ». Mais il croit que si la terre charriée par les eaux de pluie ne l'a pas entièrement comblé, c'est grâce au flux et au reflux des eaux de la mer par les chenaux qui unissent le port à Martigues et à l'étang de Berre. Passons sur l'affirmation saugrenue relative au curage. Il reste celle que le comblement partiel du port et sa conservation seraient dus, l'un comme l'autre, aux lois naturelles ; et ici, en

19. Dépôt des cartes et plans. Portef. 74, division III, plan n° 16.

20. Arch. du dép. des B.-du-Rh., C. 2016. — Le commerce d'Arles en faisait autant en 1786. (A.C.C.M., D. 36, Mémoire des consuls d'Arles au maréchal de Castries, 1786.)

21. Arch. Nationales. F. 14, 6807. Mémoire relatif aux ouvrages qu'il est urgent de construire pour la facilité et la sûreté de la navigation à l'embouchure du Rhône, 1788.

songeant à la violence avec laquelle les eaux de la mer remontent et redescendent ces chenaux par gros vent, on peut accepter l'idée que le jeu antagoniste des eaux de pluie chargées de terre et les courants marins a très bien pu tendre, au cours des siècles, à la conservation de Port-de-Bouc. Mais, à la veille de la Révolution, ce travail de régularisation, en comblant les plus grandes profondeurs du bassin naturel, avait entraîné un grave danger. Le commerce de Marseille soulignait avec raison que les navires venant chercher un refuge risquaient de s'y échouer ; il n'en voulait pour preuve que la difficulté avec laquelle de nombreux navires revenus d'Amérique et assaillis par de violents orages avaient pu y pénétrer et y mouiller²². Plus que jamais, Bouc devait pouvoir remplir sa fonction de port-abri, d'autant qu'à la même époque, il remplissait aussi celle de port de transbordement.

Le port de transbordement.

Sur les grands fleuves de l'Europe occidentale, remontés par de fortes marées, un grand port s'est établi à la limite d'accès des navires de mer, tandis qu'à l'embouchure même, sur le front marin, on trouve un autre port, tête de lignes de la grande navigation maritime. Dans chacun d'eux, on transborde les marchandises de la batellerie fluviale à la batellerie maritime et inversement. C'était déjà, aux XVII^e et XVIII^e siècles, le cas de Rouen et du Havre au débouché de la Seine, tandis que, sur l'estuaire de la Loire, Paimbœuf, Mindin, puis Saint-Nazaire devaient remplir simultanément ou successivement l'office d'avant-ports de Nantes pour la navigation au long cours. Que se passait-il sur le Rhône ? Arles y assurait les opérations de transbordement avec une activité qui n'a pas toujours été suffisamment mise en lumière. Son rôle était particulièrement important à la descente, car elle regroupait non seulement les marchandises venues par la voie du Rhône et les routes de terre parallèles au fleuve, mais celles qui arrivaient, par Nîmes, du Massif central à destination des ports maritimes provençaux. Ces marchandises étaient placées sur des allèges qui, par dizaines, descendaient le Rhône pour gagner Marseille ou les ports voisins. Mais le Rhône,

²² La Chambre de Commerce, soutenue par le capitaine de port Pléville Le Peley, marin de grande expérience, soutenait que « sans un pareil asile » la navigation dans le golfe du Lyon ne présenterait que des dangers. (Paul Masson, *Levant, XVIII^e siècle*, p. 208, et *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, t. IX, 1922, p. 662.)

on le sait, n'est pas un cours d'eau comme les autres. L'existence du delta infligeait à la circulation de lourdes et permanentes servitudes, même après 1711, lorsque ses eaux, ayant abandonné les sinuosités du Bras-de-Fer, eurent pris la direction du sud-est, droit à la mer. La baisse des eaux en été et même, parfois, au cœur de l'hiver, rendait sur certains points le passage impossible, tant à la descente qu'à la montée et imposait de fastidieuses opérations d'allègement à l'aide de bateaux auxiliaires. Mais il arrivait que la profondeur diminuât aussi, brusquement, sur la barre terminale, et alors les navires venant de la mer devaient renoncer à y pénétrer.

Or, si, à cette époque, on est pauvre en moyens de transmission de nouvelles, celles-ci se transmettent, de bouche à oreille, assez rapidement pour que les usagers, depuis Arles jusqu'à Marseille, soient tenus au courant des conditions de navigabilité du bas Rhône et de l'état de la mer. Ils ne se mettent donc en route qu'à bon escient et avec le minimum de risques. Il n'en va pas de même pour des bâtiments arrivant d'Italie, d'Espagne ou simplement de Provence orientale, tartanes, felouques ou canaris. Ces navires, en temps normal, ont accès sur le fleuve jusqu'à Arles, en dépit de leurs 2.000 à 3.000 quintaux de portée ; mais lorsqu'ils tombent sur une baisse subite du Rhône, il leur est impossible d'y accéder et n'ont qu'une ressource : c'est de s'arrêter à Port-de-Bouc et y transborder leurs cargaisons sur des bâtiments légers pouvant passer par-dessus la barre.

Port-de-Bouc joue donc par intermittence ce rôle de transbordeur : il est à cet égard l'auxiliaire indispensable de la navigation entre la Méditerranée et Arles, une sorte d'avancée maritime du port fluvial ; il est aussi, en quelque manière, le suppléant de Marseille, trop éloigné pour exercer efficacement cette fonction.

Les documents du XVIII^e siècle comportent de nombreux exemples d'arrêts forcés à Port-de-Bouc ou, circonstances plus graves, sur le cours du fleuve. Ainsi, en mai 1745, le patron génois Sicardo, commandant une tartane simplement chargée de quatorze pièces d'huile pour Arles, avait essayé en vain d'entrer dans le Rhône et jugé opportun de gagner Bouc pour transborder sa marchandise sur un bâtiment plus léger. Peu de temps avant, un de ses confrères, le patron Ravix, sur une tartane ne portant que dix pièces, avait bien réussi à franchir la barre, mais tombait, à quatre lieues en aval

d'Arles, devant un haut-fond recouvert seulement de trois pans et demi d'eau, alors que son bâtiment, vide, en calait quatre²³. Les deux incidents étaient également désagréables et coûteux, mais ils révélaient l'intérêt offert par Bouc dans les relations entre les ports maritimes et le Rhône.

Enfin, à titre exceptionnel, Port-de-Bouc assurait encore des transbordements d'une autre importance : celui de marchandises de terre pour l'outre-mer et, à ce titre, destinées à être chargées sur de grosses unités. Les archives de la maison Roux, de Marseille, en offrent un exemple typique.

En décembre 1733, ces négociants ont une forte commande de vins des Côtes-du-Rhône à exécuter pour les Antilles françaises ; il s'agit de deux cent neuf grosses pièces de crus renommés : Tavel, Lirac, Roquemaure, Chusclan²⁴. L'entrée des vins forains étant alors interdite à Marseille ; ils se proposent de faire recueillir le tout par un vaisseau, la *Comtesse de Pontchartrain*, en partance pour la Martinique, dans un port voisin des embouchures. Consulté sur le choix de ce port, leur correspondant à Beaucaire, Louis Boschet, qui est précisément l'acheteur des vins, désigne spontanément celui de Sète, déjà spécialisé dans l'expédition outre-mer des vins et eaux-de-vie. Il propose donc de faire descendre les barriques de vin jusqu'au port de l'étang de Thau par la voie habituelle, c'est-à-dire par le petit Rhône et le chapelet de petits canaux et d'étangs (Sylvéreal, Radelle, etc.) qui s'allongent parallèlement au rivage. « Il me paraît, écrit-il, que cette route vaut mieux que de faire mouiller le vaisseau à Bouc, où il manque d'eau la plupart du temps. » Mais les Roux, qui ont des informateurs partout, ne tardent point à arrêter leur choix sur ce même Port-de-Bouc, où ils se sont assurés que le vaisseau pourra mouiller, malgré son fort tirant d'eau. Boschet est donc chargé, en janvier 1734, d'organiser la descente du convoi par le fleuve²⁵, c'est-à-dire d'assurer la répartition des tonneaux dans des barques fluviales, l'acheminement de celles-ci de Beaucaire jusqu'en Arles, puis le transbordement sur trois grandes barques de

23. Arch. de la Chambre de Commerce de Marseille. L. IX. Fonds Roux. Correspondance de Boulouvard, d'Arles, 1745.

24. *Id.* Correspondance avec Boschet, de Beaucaire. Lettre du 11 décembre 1733.

25. *Id.* Lettres de Boschet, 5 et 11 janvier 1734.

mer, enfin la descente des barques jusqu'à la mer avec allègement éventuel sur le parcours du grand Rhône et la traversée du golfe de Fos, — opérations infiniment délicates, rendues plus pénibles encore par les rigueurs de l'hiver et qui vont durer un mois, du 25 janvier au 23 février²⁶. Au cours de la descente, Boschet avait appris successivement que le petit canal de Sylvéreal était fermé pour quelque temps à la navigation — ce qui rendait l'acheminement vers Sète impossible —, et que la sortie par le Rhône, avec transbordement à Bouc, serait, en fin de compte, moins dispendieuse. Le 3 mars, il félicitait les frères Roux du parti qu'ils avaient pris.

Port-de-Bouc était donc mêlé, par intervalles, au grand commerce international, et devant les exemples de cet ordre on est en droit de se demander s'il ne restait vraiment plus rien, entre 1660 et 1789, de la fonction régionale que le port avait jouée avec tant d'éclat au xv^e siècle, alors qu'il était en courant régulier d'affaires avec l'Europe continentale, la mer du Nord et l'Adriatique. Or, si l'on regarde la situation d'un peu près, on s'aperçoit que cette fonction n'est point morte ; elle est en veilleuse, seulement. La Chambre de Commerce de Marseille elle-même signale²⁷ que, dans la première moitié du xviii^e siècle, Bouc entrepose le sel qui remonte le Rhône, les bois qui en descendent, et, avec ces derniers, les blés du Languedoc et de Bourgogne, dont Marseille, grand marché de grains, est le point de destination le plus fréquent²⁸. Une autre activité est née déjà, qui va se développer dans le demi-siècle suivant : c'est l'entrepôt des marchandises lourdes pour les arsenaux du roi, celui de Marseille, dont le rôle décroît du reste après 1748, celui de Toulon, dont, au contraire, les besoins ne cessent d'augmenter²⁹. Plusieurs états de fournitures, échelonnés entre 1755 et 1788, montrent que, des provinces orientales du royaume, Franche-Comté, Bourgogne, Nivernais, Lyonnais, Dauphiné, descendent par le Rhône vers le grand port de guerre des bois, mâts, cordages, ancres, munitions, charbon de terre³⁰, toutes marchandises lourdes, encombrantes, qui ne trouvent pas toujours place à l'arsenal et qu'on dépose provisoirement à Bouc.

26. *Id.* Lettres du même, 25 janvier, 1^{er}, 5 et 12 février.

27. *Id.* D. 36. Mémoire cité de la Chambre, 1738.

28. Archives Nationales, F 12, 1512 B. Recettes du bureau des péages par eau (1769-1770).

29. A.N., F 12, 1512 B. Etats de fournitures à l'arsenal de Toulon.

30. *Id.* Lettre de Tolozan sur les péages du Rhône, 22 octobre 1788.

Ce qui, à cette époque, a manqué à notre port pour retrouver son rôle de débouché du sillon rhodanien, c'est un canal l'unissant à la partie navigable du fleuve. On sait que le XVIII^e siècle s'est dépensé à cet égard en vaines discussions de projets et que rien n'a été fait parce que l'argent manquait. La malchance allait encore poursuivre Bouc au XIX^e siècle, puisque, lorsque le canal d'Arles, commencé en 1802 sur l'ordre du premier consul, fut achevé, l'application de la vapeur à la navigation, tant fluviale que maritime, frappa de vieillesse, dès sa naissance, cette voie d'eau creusée pour les voiliers. Le port resta donc, surtout après la création de Port-Saint-Louis-du-Rhône, dans un isolement relatif. Cependant le rôle d'entrepôt régional, si modeste qu'il soit au XVIII^e siècle, annonce déjà ce qui se passera beaucoup plus tard, dans la première moitié du XX^e siècle ; il porte le germe d'une activité qui va s'épanouir, après la première guerre mondiale, dans les établissements maritimes de Caronte, avec la concentration, sur une grande échelle, des charbons, des fers, des minerais... Tant il est vrai qu'en fait d'économie portuaire, s'il n'y a aucune situation acquise qui ne soit à l'abri des revers, il n'est point de fonction industrielle ou commerciale dont on puisse valablement prédire la fin.

Gaston RAMBERT.