

LE PASSAGE DU RHÔNE A TARASCON

La fonction de passage, liée à celle de défense, est encore de nos jours une évidence géographique, même si les îles, support de passage, et le rocher-oppidum, ont presque disparu sous la double action du fleuve et des hommes. Il s'agit d'ailleurs d'un site classique de la basse vallée du Rhône, analogue à celui d'Arles ou d'Avignon, pour ne prendre que des exemples proches et bien visibles, Avignon surtout, qui peut passer pour un modèle du genre avec son rocher des Doms et son île de la Barthelasse.

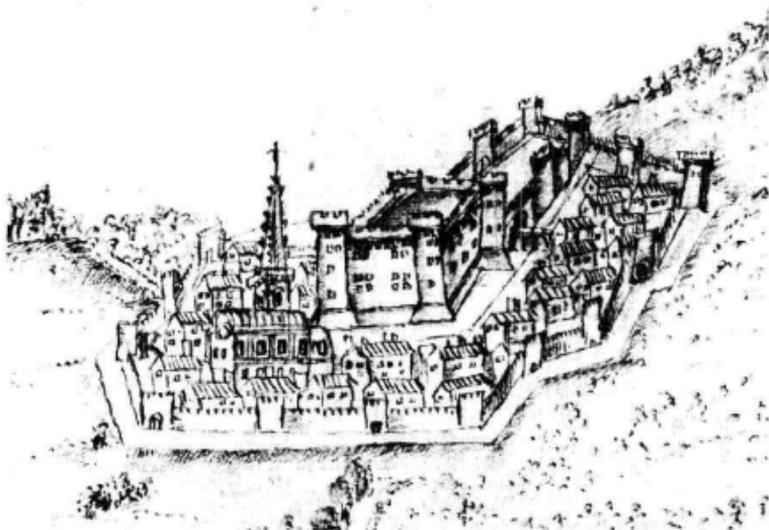
Le cas de Tarascon présente, au contraire, deux paradoxes et une singularité. L'arasement presque complet du rocher calcaire pour la construction, anachronique au début du XV^e siècle, du formidable château que nous connaissons, met pratiquement fin à la fonction de défense de Tarascon ; s'il est si bien conservé, comme son modèle de la Bastille, du moins jusqu'à son « accident » de 1789, c'est que l'un et l'autre ont peu servi. Deuxième paradoxe : plus le passage du Rhône est assuré, plus le commerce tarasconnais décline, et, à cet égard, les dates de 1674, premier pont de bateaux et de 1829, premier pont suspendu, sont pour nous des repères significatifs. La singularité enfin de Tarascon est d'être la seule ville rhodanienne à souffrir de la gémellité : Beaucaire n'est ni Trinquetaille ni Villeneuve, mais bien, dès les origines, une ville rivale.

Pourtant, ni les occasions ni la volonté ne lui ont manqué pour l'emporter. Si l'on peut se contenter de citer, par révérence pour la mémoire de Camille Jullian, l'hypothèse du passage du Rhône par Hannibal, il y a longtemps que Fernand Benoit a fait justice de celle d'un pont romain qui reposait sur la traduction erronée d'un texte où le mot, *pilas*, digues, était pris abusivement pour piles. Arles elle-même, devenue au IV^e siècle la ville de Constantin, doit se contenter d'un pont de bateau pour rejoindre (Duplex Arelas) Trinquetaille. Par contre, le passage est attesté par les milliaires de la voie Domitienne dont les mieux conservés sont, en direction de Nîmes, les *Peires Plantades*, bien étudiées par M. André Michelozzi dans le bulletin 7 des *Amis du Vieux Tarascon*, après avoir été sans doute un gué pour les pistes gauloises et une étape sur la route héracléenne où Jean-Paul Klébert place poétiquement le combat entre Taras, monstre marin et Tauriscus, démon de la montagne. Inutile de dire que nous ne savons rien sur les moyens de passage

sinon qu'ils utilisaient les îles, des radeaux et peut-être les services des utriculaires, ces bateliers aux outres gonflées établis à Ernaginum (Saint-Gabriel) pour la traversée de la Durancelle.

Ces moyens ne vont pas changer de longtemps. Le passage des marchandises se fait surtout au nord de la ville par l'île de Jarnègues aujourd'hui rattachée à la rive gauche alors que les hommes transitent au sud par l'île de Lubières aujourd'hui disparue, donnant lieu à un péage lucratif et convoité, dit des gentilhommes. Ce sont d'ailleurs les péages qui nous renseignent le mieux sur les trafics. Jamais ils ne montent plus haut que pendant les luttes pour le pouvoir entre la maison de Barcelone et celle de Toulouse : du milieu du XII^e siècle au milieu du XIII^e, Tarascon devient une sorte de capitale-frontière et la situation profite aux confréries bourgeoises des prud'hommes. Mais lorsqu'en août 1216, Simon de Montfort doit quitter précipitamment Beaucaire, c'est en barque qu'il doit s'enfuir, en manquant de se noyer.

Au contraire, le retour à la paix avec le passage à la maison d'Anjou, est le signe du déclin : la construction d'un pont de bateaux — d'ailleurs éphémère — à la fin du XIII^e siècle ne change rien à l'affaire. Dans son livre sur les enquêtes de Charles I^{er}, Edouard Baratier montrait bien les changements économiques — et par là socio-politiques — que cette évolution entraîne. Même au XIV^e siècle, avec le coup de fouet commercial que représente l'installation des Papes à Avignon — c'est l'époque où le fameux marchand toscan Datini a un correspondant à Tarascon — la fonction de passage décline



Au début du XVII^e siècle Tarascon n'a pas encore de pont : dessin d'Antoine Borel (1610), Bibliothèque d'Arles, manuscrit 745.

et lorsque le roi René, au XV^e siècle, abandonne les péages aux Célestins d'Avignon, il ne fait pas un gros sacrifice.

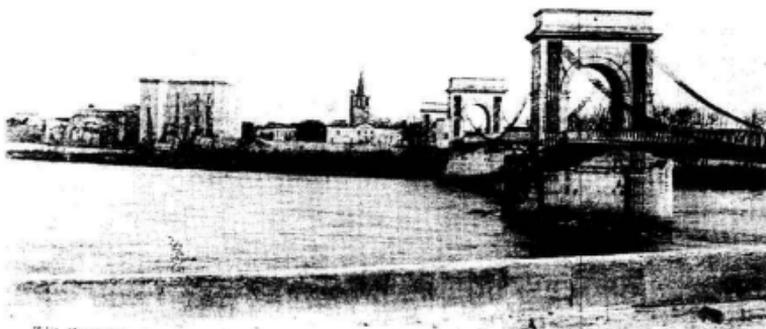
Dans son mémoire de maîtrise, Michel Hebert, ce Canadien qui a travaillé avec tellement d'enthousiasme sur le Tarascon médiéval, a bien montré les changements de routes. Si on se borne à l'exemple du sel, le sel de Camargue continue bien à remonter le Rhône, mais il ne le traverse plus, concurrencé par celui du Languedoc. Aigues-Mortes, Montpellier à l'ouest, Port-de-Bouc, Noves à l'est drainent le trafic pour les marchandises de valeur. D'ailleurs la maison d'Anjou toujours en proie à ses chimères italiennes, délaisse ses intérêts Rhodaniens. Arnaud d'Agnel qui, au début de ce siècle, a épluché pour nous les comptes du Roi René, se fait l'écho de cet abandon et des plaintes des bateliers dont les radeaux ont été emportés par la terrible crue de 1471. Jean Bihes qui, à Tarascon joue auprès du roi le rôle d'homme à tout faire, tâche difficile avec un maître toujours à court d'argent, définit la ligne de conduite du pouvoir vis-à-vis du passage du Rhône : « plus il est partagé, plus il emploie de monde et plus il rapporte. »

A quelques différences de vocabulaire près, cette stratégie qu'on pourrait qualifier de malthusienne, va se poursuivre pendant pratiquement trois siècles. Ce n'est pourtant pas qu'il manque de propositions pour des solutions plus rationnelles, projets de pont ou de bac. En 1609, au cours d'un débat mémorable aux Etats de Provence, c'est d'Esquirolly, premier consul de Tarascon qui en est le plus farouche adversaire. Quelques années plus tard, l'écroulement du pont d'Avignon est une occasion à saisir : il n'y a plus que deux ponts sur le Rhône, l'antique pont de la Guillotière à Lyon, qui a vu passer Philippe Auguste et Richard Cœur de Lion partant pour la croisade, et celui de Pont-Saint-Esprit ; un créneau à prendre comme nous dirions aujourd'hui. Un long manuscrit du musée Calvet nous détaille les nombreuses oppositions à tout projet avec, en première ligne, l'argument que « 7 ou 800 personnes vivent du commerce du passage ». Il va falloir l'intervention du roi pour vaincre les résistances. En janvier 1660, Louis XIV, la reine-mère, Mazarin, tout le cortège du mariage espagnol, arrivent à Tarascon. Il fait si froid que le Rhône est pris par les glaces ; les difficultés de la traversée incitent le roi à décider la construction d'un pont de bateaux « avec péage sur tout ce qui passera dessous ou dessus » ; elle sera réalisée en 1673. C'est trop tard pour relancer les activités commerciales qui vont décliner tout au long du XVIII^e siècle. Le pont est d'ailleurs insuffisant, avec son tracé en baïonnette prenant appui sur une île centrale, trop étroit, très fragile. On décide alors de lancer un pont sur pilotis mais le projet n'aboutit pas à cause de l'antagonisme entre Beaucaire et Tarascon qui toutes deux prétendent imposer leur emplacement.

Sous la Révolution et sous l'Empire, l'insuffisance de la liaison est souvent dénoncée, surtout à l'occasion de passage de troupes et de matériel militaire. Pour ne citer qu'un exemple illustre, lorsqu'en 1793 le capitaine Bonaparte est employé à d'obscures besognes de fourrier pour l'armée d'Italie, il doit se déplacer à plusieurs reprises entre Avignon et Beaucaire — c'est l'époque

du souper dit de Beaucaire — et se plaint amèrement de la lenteur à traverser le Rhône des convois de poudre « en voitures à six colliers ».

Tarascon va se lancer au contraire hardiment dans la révolution des transports dès la Restauration : en 1823, le premier pont suspendu est lancé sur le Rhône entre Tain et Tournon, selon une technique anglaise adaptée par l'ingénieur Marc Seguin. Trois ans après, un projet identique est demandé au même Marc Seguin par les commerçants de Tarascon et de Beaucaire et le pont, qui a coûté la somme énorme de un million est inauguré en 1829, remplacé en 1857 par un pont à quatre travées, un des plus modernes de France sous le Second Empire. Très tôt également le réseau ferré avait été implanté : 1840, ligne Alès-Beaucaire pour l'exportation du charbon, 88 kilo-



Ed. Couraud

TARASCON — Vue générale - Le Rhône - Le pont et château du Roi René

Le pont suspendu.

mètres, la plus longue de France ; 1848 ouverture de la ligne Avignon-Marseille reliée en 1853 à celle du Languedoc par le viaduc de Tarascon qui contraint la gare à se jucher sur les arcades où elle est encore.

Pourtant la crise est proche : lorsqu'en 1877 Alphonse Daudet en compagnie de son fils Léon débarque en cette même gare de Tarascon, il est frappé par la torpeur de la ville qui lui fournira le début de son célèbre Port-Tarascon. La ville est devenue une gare où l'on passe, un pont que l'on traverse, et la « grande dépression » sera durable au-delà de la première guerre mondiale. Les bombardements d'août 1944 réduisent à néant toute cette infrastructure et, mis à part Sainte-Marthe et le Château, le vieux quartier historique des bords du Rhône. La reconstruction, c'est le moins qu'on puisse dire, sera souvent pire que le mal : désastreuse sur le plan architectural, insuffisante dans le domaine des moyens de communication. Le pont de 1959, mal refait,

à l'accès incommode, exige des travaux incessants et coûteux et est l'éternel souci, y compris à ce jour, des services publics et des municipalités.

Mais l'avenir n'est sans doute pas aussi sombre : les projets, et la volonté pour les accomplir, ne manquent pas : amélioration de la liaison ferroviaire qui entre dans le cadre de la transformation nécessaire des relations est-ouest encore très médiocres ; construction d'un nouveau pont à vocation routière internationale que le développement de l'Europe du sud rend inéluctable.

Lorsqu'à la fin de Port-Tarascon, Tartarin passe le pont pour se « départrier » il s'arrête malgré le mistral qui manque de lui arracher le chapeau et dit à son fidèle Pascalon : « Moi, voyez-vous, j'ai le mal des gens de chez nous. Je me suis trop nourri de regardelle ». Et Pascalon de préciser : « c'est la nourriture des gens d'imagination ».

Robert VIGNAL