

Les Salins de Camargue et le Rhône

La complicité du sel de Camargue et du Rhône a déjà fait l'objet de bien des études. La production de sel dans le delta au XIX^e siècle n'y est pas abordée. Le Parc naturel régional de Camargue a 25 ans. C'est l'occasion de faire un peu d'histoire récente du sel, particulièrement, celui qui naît dans l'enceinte du Parc régional, et d'évoquer le rôle du Rhône dans son développement. Toutefois, pour bien la comprendre, il faut remonter hâtivement à ses origines.

Les origines des lieux de culture du sel du delta et le tirage du sel par le Rhône

Depuis la plus haute Antiquité, le littoral méditerranéen est un site privilégié pour la production du sel. L'espace salinier s'étend de Canet-Roussillon à Hyères. E. Rastoin et J. de Remefont nous content que le royaume du sel en terre de Provence est plus âgé que la Provence historique. Avant les Grecs et les Romains, des hommes retiraient le sel de la mer et d'autres le portaient en d'interminables voyages dans les profondeurs de notre continent.

En Camargue, le sel répond à un besoin. La conservation des aliments est une des principales raisons. Dans cette région où les produits de la mer ont une importance particulière, la saumure servait à faire divers condiments tel que le *garum* dont on est pas tous d'accord sur sa composition. Un seul point commun, cependant, c'est le sel qui en est le principal composant.

Les salins sont nombreux en Camargue et la plupart d'entre eux ont une histoire qui remonte bien au-delà du Moyen Age. A l'est, ce sont les salins de Peccaïs, proches d'Aigues-Mortes, qui ont la suprématie du sel dans le Languedoc. L'acte de naissance de ces salins remonte au temps de Charlemagne, mais il est fort probable qu'ils existaient déjà au temps des Romains. La légende attribue l'origine de sa fondation à un légionnaire des armées romaines, Peccaius, chargé par César d'y établir un salin.

Ce sont, cependant, des Bénédictins qui donneront un essor définitif à ces salins après les invasions barbares. L'abbaye de Psalmody, isolée au milieu des lagunes d'Aigues-Mortes, où vivaient 140 moines, à l'époque de Louis le Pieux, doit son établissement à la culture du sel dans cette région. D'ailleurs certains croient trouver dans le nom de Psalmody, le nom de *Saumodi* qui en provençal peut expliquer de loin, peut-être l'abbaye du sel « *Abadie de la Sau* ». Ce domaine dépendra, comme beaucoup, de l'abbaye de Saint-Victor de Marseille, au XI^e siècle, durant sa période de prospérité. Au XIII^e siècle, les territoires de Peccaïs sont bordés de façon étroite par le comté de Melgueil appartenant au roi d'Aragon et le comte de Provence terre d'empire. Louis IX choisit ce lieu comme point de départ de ses croisades. Il achète en 1248 une partie des terres de Peccaïs à l'abbé de Psalmody et fait construire la ville d'Aigues-Mortes.

C'est en 1290, que Philippe le Bel, petit-fils de saint Louis, acquiert le territoire de Peccaïs en échange de terres situées entre Remoulins et Pouzilhac. Philippe le Bel donne les salins à ferme et demande en échange le septième de la production. C'est l'origine du droit de Septain. C'est à partir de cette fin du XIII^e siècle que les salins de Peccaïs prennent une importance plus grande dans le partage des marchés du sel sur le Rhône. La suprématie que détient le roi de Sicile sur le Rhône est compromise. Les deux souverains recherchent alors un terrain d'entente. Un traité signé en 1301, répartit scrupuleusement les zones de ventes de sel, mais, durant le XIV^e siècle, le comte de Provence « *qui fait percevoir par les Florentins d'Avignon, les droits fructueux de la riparia rodani (taxe), ne cesse de voir son sel battu en brèche par celui de Peccaïs, plus abondant. Les deux rois forment alors une société pour le tirage du sel en 1398* ».

Pour la Provence, F. Benoît cite les salins de Marseille appartenant à l'abbaye de Saint-Victor, dont l'exploitation est signalée en 558. Dans le delta actuel de Camargue, sur l'emplacement actuel de Salin-de-Giraud, existaient des petits salins épars dont les conditions de vie difficiles faisaient redouter les propriétaires à produire du sel. En Basse Camargue, à l'est des salins des Trois-Maries, l'exploitation du sel se pratiquait à Berre, Istres et Fos (Saint-Blaise).

A l'embouchure d'un ancien bras du Rhône, près de l'étang du Fournelet, se trouvait le salin du Badon, dont l'origine remonte au XII^e siècle. Le salin dépendait de l'abbaye cistercienne d'Ulmet. Elle doit son nom à une forêt d'ormes, aujourd'hui disparue. Les salins des Trois-Maries, ou Notre-Dame, sont eux aussi signalés au XII^e siècle, de même que ceux du Plan du Bourg où sont les salins de Giraud actuellement.

Des enquêtes du XIV^e siècle nous éclairent sur l'activité et le rendement des salines provençales en 1334 et 1377. Il est question d'abord dans celle de 1334 du Salin de la Blancarde où le roi de Sicile s'approvisionne. Le salin de La Manica où ce même roi a le sixième du sel produit. La Comtessa qui produit 800 muids par an et d'autres salines au nombre de 15 dont celle de Rostagnenque. Dans celle de 1377 effectuée par Honorat de Berre et Maître Hugues Bernard, sont recensées tout d'abord dans la région des Saintes-Maries-de-la-Mer et la Méjane, que détiennent les seigneurs d'Albaron la Blancarde, la Rostagnenque.

Pour les salines d'Arles placées par P. Véran au lieu-dit du Plan-du-Bourg, il s'agit en fait du salin de la Porcelette. Il existe aussi au XIV^e siècle six salines autour du Vaccarès, dont Teulet, Constancia et la Perjurade qui appartiennent au roi de Sicile. Le roi de Sicile joue un rôle important en Provence durant les XIII^e et XIV^e siècles. Il possède les salins de la Valduc et de l'Engrenier, les salines d'Orgon construites par la commune des Saintes-Maries-de-la-Mer. Il a aussi le droit de tirer du sel par le Rhône autant qu'il le souhaite sur les salins de Notre-Dame (Saintes-Maries-de-la-Mer).

Le personnel sur le salin à cette époque est en général peu nombreux le long de l'année, sauf, évidemment, pour la période de récolte. Il est d'une dizaine de personnes, sous les ordres d'un maître saunier, lequel est souvent l'homme du propriétaire du salin ou du fermier. Les sauniers sont recrutés dans les villes proches, Aigues-Mortes ou Arles. En 1377, ils sont six sauniers au salin de la Vernidi (proche du Vaccarès) et quinze à Peccaïs en 1412. Cependant, un événement allait troubler la quiétude de toutes ces contrées. La gabelle, qu'elle soit provençale ou royale, va plonger nos maîtres sauniers dans les tracasseries les plus noires.

J. de Romefort distingue deux phases dans le processus de mise en place de l'impôt du sel, la phase dite d'adolescence correspondant à la domination sur la Provence des comtes de la Maison de Barcelone, phase pendant laquelle l'impôt sur le sel est disputé par le souverain. Cet impôt porte le nom de « saunerie » (*salinaria*) en Provence et « salin » (*salinum*) dans la Narbonnaise.

Un texte ancien atteste la présence d'une « saunerie » sur les bords du Rhône à Tarascon. Le principe de la « saunerie » ou du « salin » est semblable à celui que l'on connaît mieux, la gabelle. Les marchands achètent le sel sur les marais salants, mais ne peuvent le vendre qu'à un grenier à sel qui est en fait un magasin de revente où il est taxé.

Scènes de la vie à Peccaïs au XVI^e siècle au temps de la gabelle

Ce n'est pas une mince affaire que de se procurer du sel en Camargue. l'application des ordonnances royales entoure les ouvriers du sel d'un personnel bureaucratique très nombreux. Il existe les gardes les contre-gardes, les mesureurs, les palayers, les renverseurs, les porte-cabas. La découverte tout à fait fortuite d'un texte de 1524 de Charles Romistaing nous conte son aventure à Peccaïs. *« arrivé le 23 août, il ne trouve personne au salin et se rend à Aigues-Mortes. On lui promet d'être au salin le lendemain. Le 24, se trouvent en effet trois gardes, un mesureur, trois palayers et deux renverseurs qui lui mesurent ses 326 quintaux de sel. La dépense est importante. Il est noté les frais de dîner des trois, gardes et du mesureur, ainsi que des attelages, le repas de trois palayers et de deux renverseurs, plus le goûter des trois palayers et des renverseurs, plus trois pots de vin qu'ils burent en mesurant, plus le lavage des deux grands cabas pour vider et renverser le sel. Il fallut aussi inviter les trois gardes à souper à Aigues-Mortes et leur payer la journée de travail ainsi que les droits de police pour qu'ils signent de leur main. S'ajoutent à tout cela les journées des palayers, des mesureurs, des renverseurs, et, comble de tout payer le notaire pour signer les doubles des mandements établis par les gardes ».*

Ce texte nous donne une idée de l'ambiance qui régnait à Peccaïs au XVI^e siècle. Il y a tout lieu de penser qu'antérieurement à cette époque les choses sont toutes aussi compliquées. Le caractère empirique du mesurage du sel a toujours donné lieu à des contestations, et il était de bon ton, à cette époque d'avoir tous les égards possibles pour les mesureurs.

Le faux saunage et la Camargue

Des canaux sont creusés par les fermiers généraux., celui du bras de fer au sud d'Arles qui prend naissance dans le Grand Rhône, inonde les étangs inférieurs de Camargue, afin d'éviter la saunaison de certains étangs qui ne sont pas en communication avec la mer durant la saison d'été.

Durant la gabelle, les salins sont « fermés » par une grande chaussée de ceinture ainsi qu'un canal, tout ce dispositif est destiné à faciliter la surveillance. Le règlement général des gabelles de 1599 oblige les fermiers généraux à faire sauner tous les ans afin que les « *sels produits soient exposés et purifiés par l'air* ».

Les amas de sel exposés tentaient évidemment les contrebandiers. De nombreux règlements des gabelles et notamment celui du 3 mars 1711 instaurent sur ces lieux paisibles une forme de terreur propre à intimider les faux sauniers. « *il ne sera fait aucune poursuite contre ceux qui auront tué des faux sauniers résistants, imposant silence en ce cas à tous nos procureurs* ».

En 1760, les fermiers généraux jaloux de leur ferme décident de faire garder « l'île de Camargue » afin d'en prévenir le faux saunage. Pour cela, ils demandent que l'île ne soit plus pratiquée par les paysans qui selon eux sont la source du faux saunage. Les habitants d'Arles et des Saintes-Maries-de-la-Mer se manifestent et proposent aux fermiers généraux de laisser les habitants de Camargue sur leur île et de tout simplement les priver de toute arme à feu ; il faut savoir, cependant, que contrairement au reste du royaume de France en 1750, il était possible de chasser en Camargue, ce qui attirait sur les lieux beaucoup de gens de diverses contrées et peu recommandables. Les brigadiers, gardiens des « fonds » de sel produit naturellement, font les pires misères aux Camarguais.

Il est cité qu'un berger avec ses moutons et agneaux ont été privés de boire pendant trente six heures du fait de la proximité de pâture par rapport au fond de sel. C'est le propriétaire des lieux, le sieur Davignon qui a délivré le troupeau. On cite aussi que les gardiens ou bouviers ont subi des pertes d'argent ou des peines de prison par le seul fait d'être allé récupérer des bêtes sur les lieux salés.

Il est reconnu que malgré toutes les dépenses considérables que l'on consacre à la surveillance du sel, le faux « saunage » existe beaucoup en Camargue et il n'est pas le fait des Camarguais. Beaucoup de chevaux sont volés par les contrebandiers pour le transport du sel et bien des tracasseries sont causées aux propriétaires afin de justifier de leur bonne foi. Il est donc préconisé de faire évacuer l'île de tous ces brigadiers et de les placer sur les pourtours afin d'en interdire le transport.

Le renouveau des salins avec l'abolition de la gabelle en 1791 et le Rhône

Quittons l'histoire sombre de la gabelle et abordons la fin du XVIII^e siècle avec l'abolition de la gabelle en 1791. Cet événement très important donne un élan nouveau aux saliniers de Camargue. Des salins nouveaux vont naître, c'est le cas de ceux de la Vignolle, de la Tour du Valat et de Quarantaine. Celui de Badon vit à cette époque un renouveau. En l'an IV, la commune vend ce salin aux sieurs Dervieux qui en sont les principaux actionnaires. Le salin de la Vignolle fut construit en 1791. Ceux de la Tour du Valat datent de 1801 et la Quarantaine de 1803.

Ces salins sont de petites dimensions. Ils sont gérés par de petits groupes de propriétaires. Leur principal handicap est l'absence des moyens de communication terrestre. En ce début du XIX^e siècle, la production de sel est destinée aux départements bordant le Rhône. Il est fait rarement des envois sur Marseille et Toulon et pratiquement jamais pour l'étranger, ni pour la production de soudes factices. Les sels produits sont exclusivement réservés à la consommation intérieure.

Le transport du sel se fait le plus souvent par charrettes jusqu'au fort de Paques situé sur les bords du Rhône pour être ensuite chargé sur des bâtiments qui arrivent à Arles. Il est ensuite transbordé sur des barques à Lyon.

Le prix de la mise à bord de ce sel sur les barques d'Arles produit sur les terres de Camargue est très élevé. L'absence de gabelle favorise de façon évidente les débouchés du sel où les coûts de transport ne représentent qu'une faible partie de l'antique gabelle. Cependant, la mise en place du nouvel impôt en 1806 va porter un coup fatal à certains salins comme celui de Quarantaine qui, éloigné de tout, après deux ans de production entre dans le marasme économique de l'agriculture du sel. Le sel de ce salin est chargé sur des charrettes qui par les chaussées argileuses arrivent jusqu'à la prise du canal du Japon. Il est ensuite repris sur les bâtiments, remonté jusqu'à Arles où il sera transbordé. Pour le salin de la Vignolle, le transport est facilité par la proximité du canal du Japon. En effet, le sel est transporté par des petites barques jusqu'à la prise du canal du Japon où, chargé sur des bâtiments, il suit le même trajet que celui de Quarantaine.

Le salin de Giraud

Le plus grand d'entre eux est celui de Salin-de-Giraud. C'est l'un des derniers salins construits sur la côte méditerranéenne hormis celui du Caban dit du Relais, et celui de Gruissan (1911) dans l'Aude. C'est Henri Merle, gérant de la compagnie en commandite des produits chimiques d'Alès et de Camargue, sous la raison sociale Henri Merle et Compagnie, qui en 1855, avec un capital de quatre millions de Francs construit une usine de produits chimiques, Salindres près d'Alès (Gard), et un salin à Salin-de-Giraud, qui exploite par les procédés Balard, les vastes étangs salés de la Camargue.

La fabrication de sel marin n'était à l'époque de la construction du salin qu'un accessoire à la véritable vocation de Salin-de-Giraud, celle de construire une unité de traitement des eaux mères pour en extraire les produits magnésiens. La société avait acquis 12 500 hectares ; après la découverte des gisements de Stassfurt, qui a pour conséquence la mise sur le marché des produits magnésiens à bas prix, elle envisage de n'en exploiter que 1 000 hectares. La production de ce salin est de 30 000 tonnes en 1855. Elle a atteint 40 000 tonnes en 1861 mais l'insuffisance des débouchés limite la production du quart de sa capacité. La gestion de ce salin est industrielle. Il existe sur place un directeur qui applique les directives de la compagnie Henri Merle, qui a son siège social à Salindres. La première séance du conseil de surveillance de la compagnie eut lieu le 11 mai 1855 dans le salon de Monsieur Guimet, à Lyon, place de la Miséricorde. Il était composé de Messieurs Jean-Baptiste Guimet, président, Ainé Biatrix, vice président, Gaspard Antoine Simonnet, secrétaire, François Pironi, Nicolas Philibert Guinon et Charles René Marion. Henri Merle assiste à cette première séance et annonce que son usine est en construction et qu'elle va produire dans quelques mois. Le conseil le 24 août 1855, décide d'acheter avec une émission de 6 800 actions nouvelles, le salin de Giraud et les étangs de Camargue appartenant aux deux sociétés en liquidation qui sont : Lichtenstein Wespall et Cie et la Société Agricole de la Basse Camargue. Ce même conseil décide de faire entrer dans la société trois personnes connues alors dans le milieu salinier, Messieurs Balard, Usiglio et Levat.

Le Rhône et les salins du delta de Camargue au XIX^e siècle

Une grande partie du sel produit en Camargue et Basse Camargue est acheminée par le Rhône. Pour celui produit à Aigues-Mortes, il est d'abord chargé sur des sapines, sortes de barques plates qui sont les ancêtres de la caratte. Ces sapines sont acheminées jusqu'à Beaucaire où le sel, conditionné en sacs est transbordé sur des bateaux plus gros qui assurent la remontée du Rhône. La capacité des navires varie de 45 à 120 tonnes. Les sapines sont halées par des chevaux ou des mulets. Durant l'hiver, le transport du sel à l'intérieur du salin pose beaucoup de problèmes du fait du gel des canaux. Pour le salin de la Vignolle, les choses sont beaucoup plus complexes du fait que le sel est d'abord transporté à l'écluse de Chamone, située au nord de Salin-de-Giraud, sur le canal du Japon. Le directeur du salin Tassy, le 30 novembre 1845, nous renseigne sur les expéditions de l'époque : « *Les chargements du salin du Badon marchent très lentement. On a commencé à expédier depuis quelques temps, mais on est à Chamone que très rarement à cause de la contrariété du temps pluvieux. Une forte pluie a occasionné une crue du Rhône qui nous permet de rentrer les bateaux dans le Rhône pour transborder, mais les gelées blanches et le vent du nord qu'il fait actuellement ralentissent les chargements. La crue a amené une forte vase dans une partie du canal...* ».

Déjà en 1837, Eybert, alors responsable de la Vignolle, de retour de Beaucaire, s'arrêta à Arles pour demander à son bailleur de louer pour dix jours une vingtaine d'hommes afin d'activer le travail du salin, le damage des tables salantes, mais aussi réparer les *gabarrats*. C'est le nom qu'il donne aux bateaux à fond plat destinés à transporter le sel de la Vignolle à l'écluse de Chamone.

Le travail consiste aussi à les goudronner. Pour charger le sel sur des bâtiments fluviaux ou maritimes, le premier travail consiste à mettre le sel dans des sacs en toile. Ces sacs sont confectionnés sur le salin même. Le 3 juillet 1839, Eybert s'est rendu à la ville d'Arles pour y acheter 293 F de toile destinée à confectionner 258 sacs. Les couturières sont payées 20 centimes par sac et il leur est fourni le fil. Il en profite aussi pour acheter 108 F de haricots pour la récolte du sel. En effet, l'éloignement du salin oblige les propriétaires à nourrir les équipes de récolte qui résident, durant toute la durée de la récolte, sur place. Le sel de la Vignolle est pratiquement destiné, durant cette première moitié du XIX^e siècle, à la remonte du Rhône. Dans les années 1845, la navigation permet un acheminement du sel plus rapide mais le tirant d'eau exigé par certaines vapeurs oblige quelquefois de décharger le sel au Pontet, où, chargé sur des charrettes, il remontera sur Lyon. L'année 1854 est très sèche, la navigation du Rhône est très perturbée et le sel est déchargé, la plupart du temps, à Valence.

Les caprices du Rhône

Le Rhône, utile au rayonnement du sel de Camargue, a cependant causé beaucoup de tracas aux saliniers. Les crues en sont le véritable fléau. Le 3 novembre 1840 et le 26 octobre 1841 eurent lieu les terribles inondations qui portèrent leurs ravages sur les salins d'Aigues-Mortes jusqu'au port de Bouc. Les crues du Rhône ont substitué dans tous ces salins des eaux saumâtres et bourbeuses aux saumures. Durant trois ans, certains salins n'ont pu produire. De plus, le début des années 1840 a été très pluvieux et les salins du littoral méditerranéen donneront des récoltes très inférieures aux moyennes. 6

Les 2 et 3 novembre 1843, une nouvelle inondation du salin par le Rhône, dont le niveau, mesuré à Beaucaire, est supérieur à celui des années 1830 et 1841. C'est d'ailleurs à partir de ce dernier événement qu'une ordonnance royale du 28 août 1845 ordonne la constitution en syndicat de toutes les parties intéressées à la conservation des chaussées du Rhône. Elle concerne les communes de Beaucaire, Saint-Gilles, Fourques, Bellegarde, Aigues-Mortes, Vauvert, Saint-Laurent-d'Aigouze, le Caylar, etc. De plus, les salins de Peccaïs et la Compagnie du Canal y sont associés.

C'est au Ministre de l'intérieur, T. Duchatel, que l'on doit cette ordonnance établie à partir de son rapport du 31 janvier 1844. En 1842, après les désastres du salin de Peccaïs, causés par l'inondation de 1841, les propriétaires vendent le salin à la Société Rigal qui regroupe une dizaine de négociants montpelliérains pour la somme de un million de francs. Cette même société avait acheté en 1837 les salins de Saint-Jean et de l'Abbé au prix de 302 000 francs à l'Etat. Avant 1837, ces deux salins étaient gérés par un administrateur célèbre : Fenouillot de Falbaire, auteur de « l'Honnête Criminel ». Les grands travaux des chaussées du Rhône permettront aux saliniers de ne plus avoir de crainte des désastres. Les salins de la Vignolle et du Badon verront, au fil de la fin du XIX^e siècle, leur déclin ; le salin de Giraud couvre tous les besoins de cette région.

Les vapeurs du Rhône et le transport du sel

Vers la fin de l'année 1839, François Bourbon livre deux bateaux « Le Crocodile » et le « Marsouin » sortant des ateliers de construction du Creusot. C'est la Compagnie Bonnarel Frères qui finance cette opération. Les bateaux font soixante mètres de long sur six mètres de large, du même type que les modèles américains. Il existe alors sur le Rhône cinq compagnies qui se partagent le transport des marchandises. La concurrence de ces compagnies aboutit à une baisse des prix de transport au point qu'il est rapidement nécessaire de rechercher des solutions « d'accommodement ».

A peine ces bateaux terminés en 1842, qu'il est décidé la concession du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le principal acteur est Paulin Talabot. Beaucoup de débats à la chambre des députés, malgré l'étonnement des compagnies de navigation, ne parviendront pas à faire différer le projet. Verpilloux crée un remorqueur à grappins prenant appui dans le lit du fleuve. Ces bateaux sont capables de remorquer des péniches portant 400 à 500 tonnes utiles. L'ampleur de tous ces problèmes et les menaces de construction du chemin de fer incitent les compagnies à se regrouper. En septembre 1844, les propriétaires du salin de Galegeon, proche de Martigues, passent un contrat avec quatre compagnies de bateaux à vapeur du Rhône. Pour les compagnies des vapeurs, il s'agit de MM.Louis Breitmayer, Cie de l'Aigle, Bonnardel Frères, Courrat Gaillard, Cie Lyonnaise, et la Compagnie anonyme des bateaux à vapeur pour la navigation du Rhône et de ses affluents.

Les propriétaires du salin de Galegeon sont Séguin Frères, ingénieurs civils à Paris, Michel Fils, ingénieur civil de Martigues, J.-B. Magnan, négociant à Marseille. Ils s'engagent à livrer l'entière production de leur salin sur le littoral du Rhône par l'intermédiaire des vapeurs. Les propriétaires doivent toutefois amener leur sel en gare du canal de navigation d'Arles. Les sels seront commercialisés par les Compagnies des vapeurs, et percevront les 55 % de la vente. Le restant est destiné aux producteurs. Ce premier contrat sera suivi d'autres. 7

En décembre 1844, F. Agard passe un contrat avec les quatre compagnies des vapeurs pour acheminer 6 000 tonnes de jute de 100 kg. La Compagnie des vapeurs se chargera du transport à partir du quai se trouvant sous le pont d'Arles jusqu'aux gares habituellement desservies. Une nouveauté consiste à utiliser le sel comme complément de lest à la remonte. En effet, les producteurs de sel sont tenus de laisser en permanence sous le pont d'Arles, sur des bateaux, le vingtième des quantités annuelles à transporter.

En décembre 1844, les quatre compagnies de bateaux à vapeur passent un contrat de transport de sel à destination de la Suisse, de la Savoie et de Lyon, ainsi que les ports situés sur la Saône. Les sels seront chargés toujours à Arles sous le pont, et à Beaucaire. Pour les sels chargés à Chamone, la Compagnie des vapeurs devra remorquer jusqu'à Arles. Les risques de navigation ne sont pas couverts, c'est dire les conditions de navigation de cette partie du Rhône. Il est aussi prévu que la Compagnie des vapeurs s'interdit toute descente du sel étranger au-dessous de Lyon. Pour les chargements à Beaucaire, les bateaux sont limités à trente mètres de long correspondant à la longueur admissible de l'écluse alors que les vapeurs atteignent plus de cent mètres de long dans les années 1840-1850.

Le 13 mars 1843, A. Monfouilloux, associé aux marchands de sel marin à Lyon, tente de faire infléchir la Compagnie du canal de Beaucaire afin d'effectuer ces travaux, mais il n'y parviendra pas. Les barques de sel chargées à Peccaïs sont halées par des mules jusqu'à Beaucaire pour être transbordées sur vapeur à Beaucaire. Le 27 mars 1847, Vigne, commanditaire de la Compagnie du Gard se plaint que « *le temps de pluie qu'il a fait hier, m'empêche de terminer le débarquement de nos bateaux de sel, ce sera probablement pour ce matin, car ce qu'il reste est peu de chose - soixante-dix sacs - . Vos mules viennent d'arriver et votre patron partira demain matin pour Aigues-Mortes* ».

Hormis cette compagnie de vapeur en 1846, Gros et Conte achètent un premier bateau capable de remonter 90 tonnes de sel et 30 passagers. Ce service sera assuré deux à trois fois par semaine. Il faut sept heures pour aller de Beaucaire à Marseille. Les sels d'Aigues-Mortes seront acheminés aussi en Suisse. Le 5 mars 1847, Malbois va essayer pour la première fois le service des compagnies des vapeurs. Il remet à cet effet un mot à remettre à l'agent des vapeurs, afin qu'il prenne toutes les précautions possibles pour ces chargements nouveaux pour lui. En 1848, la crise que traverse la France oblige Gros et Conte à arrêter le service régulier de leur bateau faute de mécanicien. Le mécanicien anglais dut quitter le pays.

Les passions politiques obligent les mécaniciens et chefs d'ateliers anglais à quitter le pays sur les injonctions formelles du gouvernement. Dans la soirée du 30 mars 1848, l'arrivée à Lyon du bateau Vautour, appartenant à la Compagnie des Aigles, avec un drapeau flottant à l'un de ces mâts, faillit tourner au drame et « compromettre la tranquillité publique » pour la bonne et simple raison que ce drapeau à fond blanc avec des bandes rouges et bleues, vu de loin, fût confondu avec un drapeau blanc pouvant représenter alors un signe politique. Pour calmer l'effervescence de la population, la préfecture fit apposer l'annonce : « *saisi par la République* ».

Les vapeurs cependant ne solutionnent pas tous les problèmes de transport. Le 8 mai 1854, Ferrogio et Gazelle, agents commerciaux des Salins du Midi au 129 quai de la Charité, près du pont de la Guillotière à Lyon, se plaignent des difficultés qu'ont les vapeurs pour remonter le Rhône. Les points difficiles sont les points hauts en période d'étiage bas. « *Pour le Midi, il faut garder le débouché coûte que coûte, et il est temps que le chemin de fer commence son service jusqu'à Valence pour organiser des transports à petite vitesse* ». Lorsque les périodes d'étiage insuffisantes pour la navigation des vapeurs sont trop importantes, Lyon est approvisionné par voiture à partir de Beaucaire. Le 16 mai de la même année, le Rhône étant toujours aussi bas, il est décidé d'approvisionner Lyon en sel uniquement en hiver, afin d'éviter les deux hauts fonds du Pontet qui ne permettent plus de passer avec des vapeurs. Dans l'immédiat, les bateaux sont déchargés à Valence et le sel est acheminé à Lyon par charrettes moyennant 3 F pour 100 kg.

L'hiver, la navigabilité n'est pas toujours garantie. Vigne, le 17 décembre 1855, signale que le Rhône est glacé. « *La glace a pris une telle épaisseur que la pluie seule peut la faire fondre* ».

Les sels sont quelquefois destinés à la consommation de la Savoie. Les commandes sont ordonnées par le gouvernement Sarde. Rigal, le 25 février 1840, s'engage pour quatre ans à vendre 3 400 tonnes de sel à Pine de Grange dans des sacs de 75 kg. Ce poids est imposé par l'administration. Ce sel venant d'Aigues-Mortes est chargé à Beaucaire sur des vapeurs au prix de 1 F les 100 kg ; par contre, celui du salin de la Vignole, est chargé à l'écluse de Chamone pour 0,70 F les 100 kg, sur des petites barques remorquées jusqu'à Arles pour être transbordées sur des bateaux à vapeur. Il est temps en effet que le chemin de fer prenne le relais du transport par eau. Le 30 juin 1853, Talabot, concessionnaire de la ligne Lyon-Avignon, va voir le ministre des Transports, Magne, qui refusa tout arrangement avec les Compagnies de navigation. L'objectif du ministre est simple, relier au plus tôt Lyon à la Méditerranée. Ainsi, le gouvernement refuse de façon définitive son appui aux compagnies de navigation. Les compagnies de navigation tentent un dernier effort. Elles souhaitent mettre en place une Compagnie générale de transport ayant pour objet « *l'exploitation du transport des marchandises et des voyageurs, soit par eau, soit par roulage, soit par chemin de fer, soit même par mer* ». Aucune suite ne fut donnée à ce projet, et le secteur Valence-Avignon s'ouvrit le 29 juin 1854, on comprend alors l'impatience de Ferrogio et Gazelle.

Au moment de l'ouverture de chemin de fer Lyon-Avignon, il y avait sur le Rhône, soixante-quinze bateaux appartenant à onze compagnies et, sur ce nombre, sept d'entre eux assuraient le service Arles-Marseille. Un essai d'union fut réalisé le 7 décembre 1854, avec le syndicat des navigations du Rhône, de la Saône et des canaux, ayant pour objet de « *défendre et soutenir le transport par eau* », qui ne donne aucun résultat. Une nouvelle compagnie regroupant les intérêts de toutes les compagnies particulières possédant des bateaux sur le Rhône, vit le jour en 1855, pour finir en faillite en 1857. Le chemin de fer est là, le transport du sel a de nouvelles données. Déjà en 1843, Rigal demande aux administrateurs du canal de Beaucaire, une réduction de tarif sur les droits à payer sur ce canal, sur 60 000 quintaux de sel qu'il s'engage à partir du 1^{er} août 1843, à envoyer sur Beaucaire pour être dirigé sur Nîmes et Alès par le chemin de fer. L'ingénieur Talbot, de Montpellier, facilite cette opération. Le 20 mars 1845, c'est Malbois qui se plaint auprès du conseil municipal que le projet de chemin de fer d'Aigues-Mortes à Lunel est urgent. En 1850, ce travail n'est pas encore réalisé.

Vers le présent

Comme nous l'avons vu, le Rhône n'est pas étranger au développement du sel de Camargue, et, particulièrement, Salin-de-Giraud est favorisé. Le Grand Salin expédie son sel et par la mer, et par le Rhône. La mise en place à la fin du siècle dernier de l'écluse de Port-Saint-Louis-du-Rhône a été un atout majeur, ainsi que la venue en 1892, de la Société Solvay, qui, pour les besoins de son industrie, utilisait la moitié de la production du salin. Les besoins naissants du chlore ont incité les saliniers à agrandir leur outil au point que Salin-de-Giraud est très vite devenu le plus grand salin d'Europe. En 1954, sa production de 400 000 tonnes par an exige des installations performantes et fiables. La voie ferrée qui achemine le sel sur Arles est abandonnée. Une remise en cause des moyens d'expédition donne naissance à ce silo en bois de 500 tonnes qui appartiendra, dès sa naissance, à la silhouette du paysage de Salin-de-Giraud. Ayant rempli son contrat, durant 30 ans, il a reçu toutes les récoltes du sel, soit près de 20 millions de tonnes.

Juin 1993, la nouvelle installation est là. Sa capacité de chargement deux fois plus importante permet de réduire les délais de livraison par deux. Nos bateaux, qu'ils soient fluviaux ou fluvio-maritimes, n'en seront que plus rapidement servis. Cette installation performante est un gage d'avenir pour le Salin-de-Giraud.

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