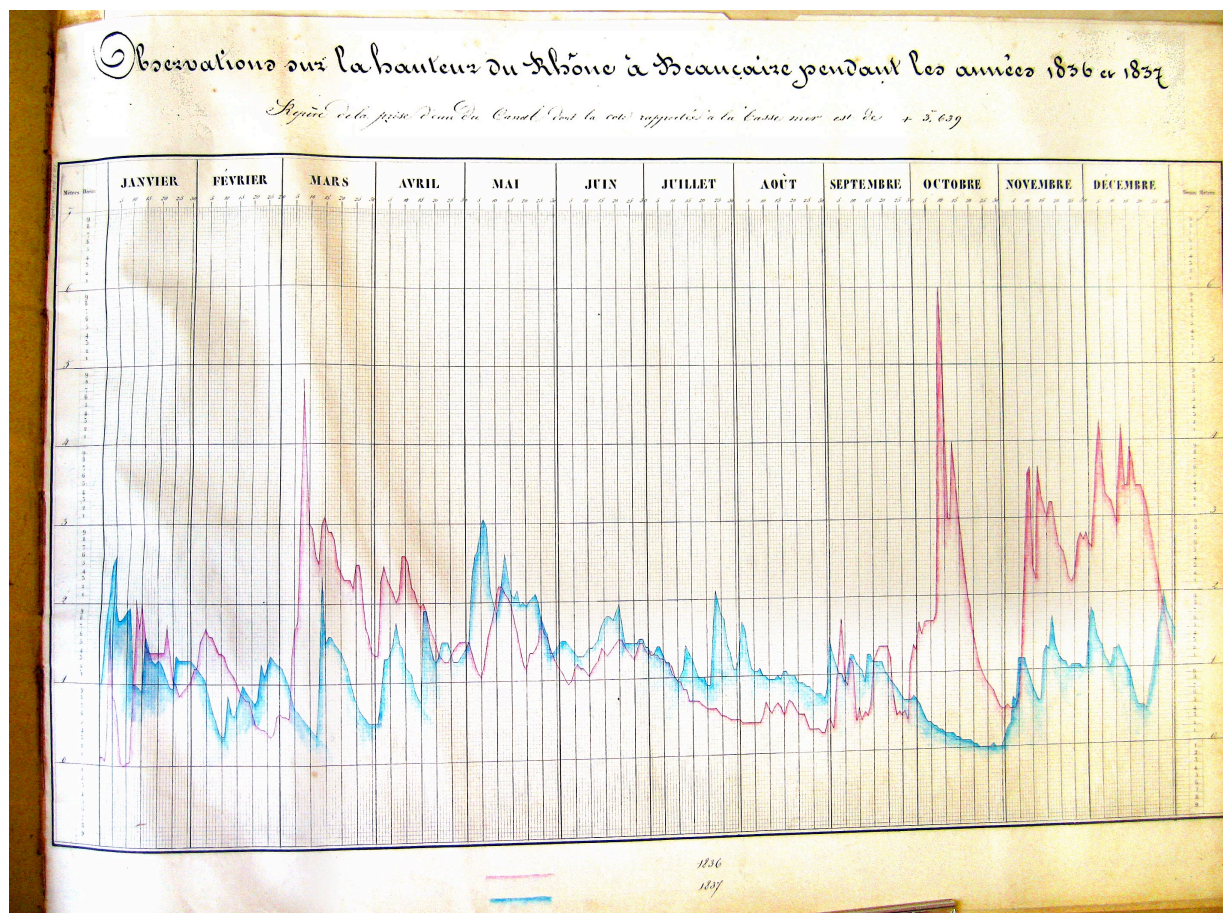


AD Hérault, 5 F 1348, Canal de Beaucaire à Aigues-Mortes. Hauteurs du Rhône à Beaucaire.
 Courbe rouge : 1^{ère} année citée. Courbe bleue : 2^e année citée.



• Janvier 1837 :

AC Arles, J 65, Lettre du maire au sous-préfet, 7 janvier 1837

Le mardi 3, à 2 h. après-midi, débâcle des glaces "par une crue d'eau paroissant provenir de l'Isère et avec un vent du nord assez violent".

"Tous les glaçons arrêtés entre Arles et Trinquetaille depuis le portail de Saint-Jean jusqu'en face des bureaux de la Douane sur une longueur d'environ 600 mètres, partirent subitement entraînés par le courant du fleuve et laissant seulement une lisière de 10 à 15 mètres sur chaque bord". Heureusement pour le pont, la direction du vent poussait les glaces vers la rive gauche de sorte qu'il n'a pas eu à souffrir de leur choc. Mais il n'en a pas été ainsi pour les bateaux et navires en dessous de lui du même côté :

- 14 bateaux chargés coulés bas,
- 2 bateaux entraînés ainsi que 11 radeaux,
- 1 bâtiment de mer violemment froissé (voie d'eau assez forte),
- et beaucoup d'autres avaries plus ou moins considérables.

Evaluation : 117 000 F. Mais les sauvetages continuant, il espère que la perte de réduira à moins de 50 000 F.

La grande débâcle n'est pas encore arrivée, mais la température se radoucit.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

Marchandises : bouteilles, bois du Nord et surtout charbon.

BM Arles, ms 234, p. 147-149: "Chronique arlésienne" de Louis Mège.

"L'hiver de 1836 à 1837 a été très long et très rigoureux" [cite Fouque, *Fastes de Provence*, I, 2].

D'après un extrait du *Publicateur* du 6 janvier 1837 :

"Dans la journée de mercredi, 4 de ce mois [janvier 1837], vers les deux heures de l'après-midi, un énorme fragment de glace, ayant en largeur toute l'étendue du lit du Rhône et une longueur de 150 mètres à peu près, s'est détaché de l'extrémité de la portion congelée du fleuve. L'immense glaçon, entraîné par le courant, a d'abord légèrement incliné vers la rive droite, et ayant laissé le pont intact après l'avoir sérieusement menacé dans toute sa longueur, il a heurté un bateau chargé de charbons, placé en dehors de la première andane, à huit ou dix mètres après la dernière barque du pont. Le bateau, d'abord fracassé, a été ensuite soulevé par la glace et en retombant dans l'eau, il a coulé bas. Ce premier choc a été si violent que les nombreux et solides câbles qui fixaient le bateau à terre ayant résisté, l'arbre de l'entrée de la rue de Fourques, sur lequel les câbles étaient amarrés, a été déraciné et renversé dans l'espace de quelques minutes. De ce point, jusqu'à la jetée dite le billot des moulins, c'est-à-dire dans toute la partie de notre port, où habituellement dans les hivers rigoureux les navires viennent stationner comme dans le lieu le plus sûr, la glace ayant continué son action compressive, à entraîné ou submergé seize bateaux, portant ensemble 11 000 hectolitres de charbon de terre, 130 000 bouteilles à peu près, et un chargement de fonte engueuses, pour l'est, treize radeaux, bois de sapin, et mille pieds bois de chêne. En outre, un bâtiment de mer a été aussi assez fortement endommagé. En général, les bornes d'amarrage ont été arrachées. Les deux rives du fleuve étaient couvertes d'un immense concours de peuples, témoin impuissant et ému de la lutte inégale des éléments contre la fragilité des oeuvres humaines. L'effroyable craquement des navires fracassés, le désespoir des victimes de ce désastre, les cris des femmes ajoutaient encore à l'horreur de cette scène de désolation. Heureusement, au milieu de ce conflit, aucun homme n'a péri.

Les dommages ont été évalués approximativement à la somme de 120 000 francs. Les marchandises et les radeaux submergés ou entraînés ne seront pas, il est vrai, totalement perdus mais les frais de sauvetage des uns et des autres, atteindront presque leur valeur".

D'après le *Publicateur* du 13 janvier 1837 :

[Après le 7 janvier] "Le cours du Rhône est enfin libre. La débâcle, en s'opérant partiellement, semblait ne pas devoir causer de nouveaux sinistres. Cependant, dans la soirée du samedi 7 janvier 1837, un bateau vide a été submergé, et de plus, quelques pièces, gros bois, cubant ensemble mille pieds environ, ont été aussi entraînés.

Le mardi suivant, 10 janvier, le Rhône ne charriait que quelques glaçons peu volumineux et presque sans consistance, et toute chance périlleuse ayant à peu près disparu, on fit replacer le pont et les communications entre la ville et le faubourg furent ainsi rétablies. Malheureusement, elles ne l'ont pas été longtemps. Le jeudi 12 janvier, au moment où le jour commençait à poindre, un préposé de l'octroi vint avertir l'homme de garde que l'une des barques du pont coulait bas. On réclama promptement du secours. Le bateau, servant de bac, fut placé entre la troisième barque, du côté de la ville, et la deuxième qui coulait bas ; cette barque solidement fixée au tablier, tendant, en s'afaisant dans l'eau, à entraîner ses voisines de droite et de gauche, et ainsi, de proche en proche, toutes les barques eussent été submergées et le pont entièrement perdu. On s'aperçut bientôt que le secours du bac était insuffisant pour sauver le pont. Malgré cet appui, le bateau submergé continuait à s'enfoncer.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



On comprit alors la nécessité de rompre toute adhérence entre le bateau et le pont, et dans peu d'instans, le tablier fut transversalement coupé. Dès que la section fut complète, le premier et le troisième bateau se relevèrent et le mal, déjà assez grave, fut ainsi arrêté dans sa marche".

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur