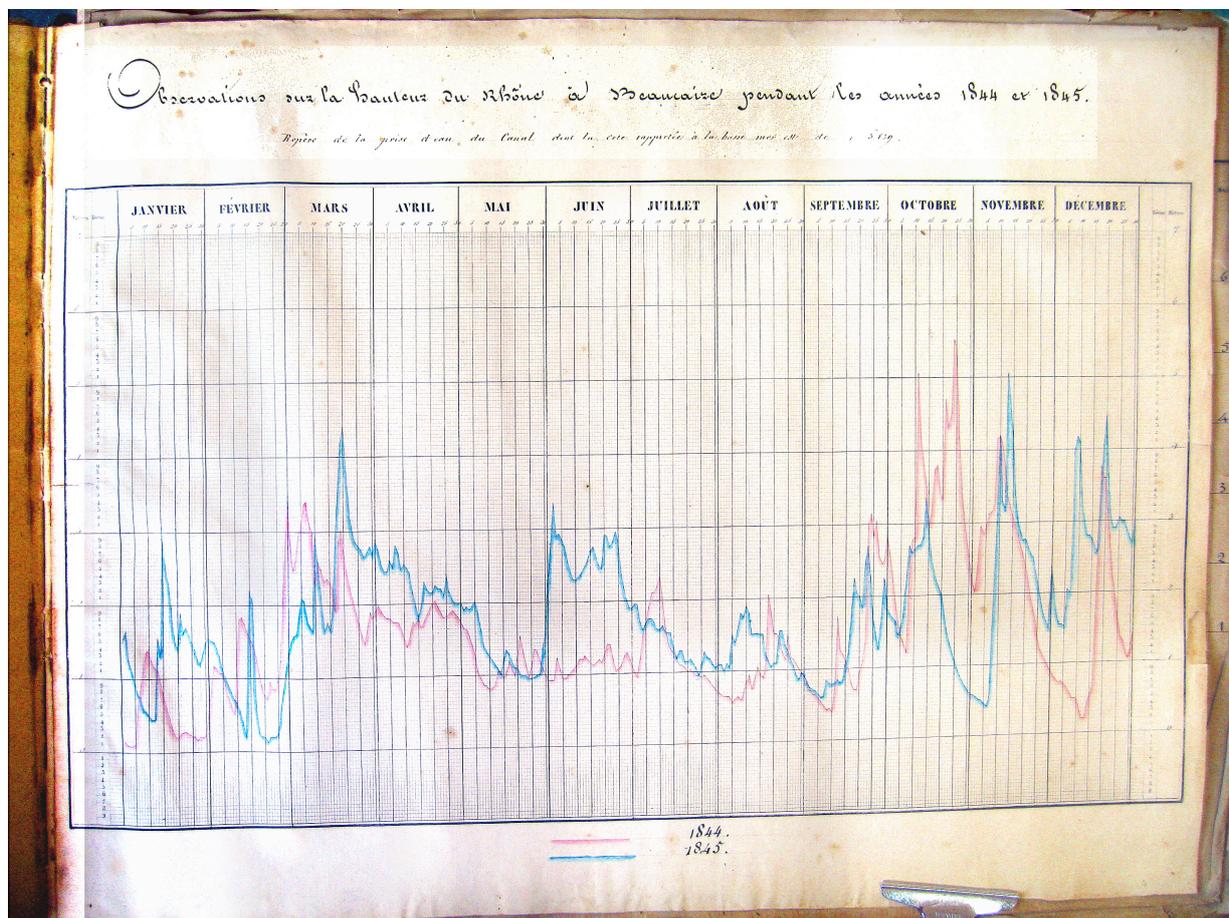


AD Hérault, 5 F 1348, Canal de Beaucaire à Aigues-Mortes. Hauteurs du Rhône à Beaucaire.  
 Courbe rouge : 1<sup>ère</sup> année citée. Courbe bleue : 2<sup>e</sup> année citée.



● **Avril 1844 :**

ADBR, 5 S 5/3, Procès-verbal de la séance du 17 avril 1844 de l'association des chaussées de Tarascon

Le document reproduit ici in extenso (3 pages) est essentiel pour comprendre les enjeux de la protection d'une ville riveraine comme Tarascon. Il s'agissait de relever d'un mètre cinquante la chaussée de la Montagnette *"au-dessus des plus fortes inondations connues"*, après l'expérience désastreuse des crues de 1840, 1841 ou 1843. Ce rehaussement devait être celui des quais en bordure du Rhône et celui du chemin de fer *"dont la chaussée en amont forme la tête de défense"*. La dépense montait à 108 000 francs : un tiers à la charge de l'Etat, un autre tiers à celui de la compagnie de chemin de fer (son représentant était Talabot) et le dernier tiers à celui de l'association. La discussion revêt des aspects prémonitoires qui se révéleraient tels douze ans après. Sans retranscrire tout le texte, suffisamment lisible, il faut souligner l'aspect informatif de certains passages et les termes de l'argumentation ; une partie des associés voulait que la compagnie se chargeât de la dépense de la digue d'amont, comme servant à sa propre défense.

*"Tout en admettant la justesse de ces observations, d'autres membres disaient que tôt ou tard, soit par accident, soit par causes naturelles, notre chaussée en amont pourrait être emportée,*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

*que dans ce cas le chemin de fer, par sa direction, amènerait tout le courant sur la ville, qui éprouverait alors des malheurs incalculables, selon l'aveu de Mr Talabot lui-même, qu'en refusant de concourir à l'exhaussement de la chaussée en amont, on s'exposerait à une éventualité si allarmante. Ils ajoutaient que, malgré la sécurité que cet exhaussement donnerait à la compagnie du chemin de fer, il était à craindre que cette administration refusa de faire à ses dépens un exhaussement d'autant plus nécessaire que le lit du Rhône s'est beaucoup relevé, et que se trouvant en outre beaucoup resserré par les nouvelles digues qui ont été construites sur toute la ligne depuis les inondations de 1840 et 1841, on doit s'attendre dans les crues du fleuve à un relèvement de ses eaux plus considérable que par le passé".*

Cette position, qui demandait l'acceptation du projet de financement des "exhaussements", finit par l'emporter, toutefois avec la condition que les "co-associées" de l'association du Trébon prennent part au paiement du tiers exigé.

On retiendra l'idée d'un relèvement du lit du Rhône et une inquiétude sur les effets des digues.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

Association  
des Chauffées  
de Tarascon

Le six août mil huit cent quarante quatre et le Dix Sept avril  
à une heure après midi, les Membres de l'Association des chauffées  
de Tarascon dument convoqués, se sont réunis dans la grande Salle  
de l'Hotel de ville; étaient présents, messieurs Pouzie maire président  
de Cadillan, président du Syndicat, marbe et chabaud Syndic  
fournier de Violet, grivet p, pous d, requien j, Rouffran u, David M.  
Battallin m, pelissier p. b, Didier j, chauffe a, Viary f, chauffe andré,  
veran f, favier b, mison c, Cayot p, Didier b, granjeir c, fargier,  
brante, Laffond s, Goumet j. b, moureau g, Soudon, Bellegarde  
bigonet j. l, Chauvet c, tardieu j, pelissier c, grivot f, Soudoy et,  
colombreau g, Guyot u, Courbon l, anglie, Raoux b, ~~bege~~  
montagnier, Cartier j, Cady, grivot j, julhian d, grivot b,  
heraudin, Sobier a, grand maison e, de Montcalm, juremy h,  
pupin f, Sureau, Drujon j, et mouge Secrétaire.

L'assemblée ainsi constituée, et l'heure d'appétitive écoulée,  
monseigneur le Maire président a ouvert la séance en ordonnant la  
lecture d'une lettre de M<sup>e</sup> Sirel ingénieur chargé du service spécial  
du Rhône, par la quelle il annonce que le projet de rehaussement  
de la chauffée en amont depuis l'abbatoy jusqu'à la montagne est  
terminé; qu'au moyen de ce rehaussement, la chauffée en amont  
sera élevée à un mètre cinquante centimètres au dessus des plus  
fortes inondations connues, ce qui est l'élévation adoptée pour  
notre quai, ainsi que pour le chemin de fer, dont la chauffée en  
amont forme la tête de Doffroy: que ce rehaussement nécessitera  
une dépense de Cent huit mille francs, que l'administration propose  
de faire payer un tiers par l'Association des chauffées, un tiers  
par l'état, et un tiers par la compagnie du chemin de fer.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

Divers Membres ont été entendus sur une question aussi importante, la plus part soutenaient que l'opération ne doit pas contribuer à ce rehaussement; qu'il n'était proposé que dans l'intérêt du chemin de fer; que la chaussée en amont telle qu'elle est actuellement, en mettant la partie depuis l'abattoir jusqu'au jardin griset au niveau de celle qui va jusqu'à la montagne, suffisait pour nous garantir; que si le chemin de fer plaçait la ville dans une position désastreuse dans le cas où la chaussée en amont serait emportée, c'était à la compagnie du chemin de fer à nous mettre à l'abri des dangers aux quels nous serions exposés par son propre fait; on appuyait ces raisonnements par les expressions de M<sup>r</sup> l'ingénieur qui déclare dans sa lettre, que notre chaussée en amont forme la tête de déversement du chemin de fer.

Cent en admettant la justesse de ces observations, d'autres membres disaient que tôt ou tard soit par accident, soit par causes naturelles, notre chaussée en amont pourrait être emportée; que dans ce cas, le chemin de fer par sa direction amènerait tout le courant sur la ville, qui éprouverait alors des malheurs incalculables, selon l'aveu de M<sup>r</sup> Talabot lui même; qu'en refusant de concourir à l'épaulement de la chaussée en amont, on s'exposerait à une éventualité si alarmante: ils ajoutaient que malgré la sécurité que cet épaulement donnerait à la compagnie du chemin de fer, il était à craindre que cette administration refusa de faire à ses dépens un rehaussement d'autant plus nécessaire, que le lit du rhone s'est beaucoup relevé, et que se trouvant en outre beaucoup rétréci par les nouvelles digues <sup>qui ont été</sup> construites sur toute la ligne depuis les inondations de 1840 et 1841, on doit s'attendre dans les crues du fleuve à un relevement de ses eaux plus considérable que par le passé. par ces motifs, ils concluaient à adopter le

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

le projet, toute fois en ne s'obligeant à payer le tiers de la  
 dépense qu'avec le concours de l'association des chauffés du  
 tribon d'arles, notre coassocié, conformément à la transaction  
 du 2 mars 1707.

plusieurs membres ayant demandé la clôture de la  
 discussion, Monsieur le Maire président a invité l'assemblée  
 à délibérer sur l'adoption de l'une ou de l'autre des deux  
 propositions développées, et pour éviter toute équivoque dans  
 le vote, on est convenu d'exprimer la première proposition  
 par le mot Non ou rejeté, et la 2<sup>me</sup> par le mot Oui ou adopté.  
 Le dépouillement du scrutin a donné les résultats suivants.  
 Sur 56 votants, 32 ont opiné pour la 2<sup>me</sup> proposition, et 24 pour  
 la première.

en conséquence l'assemblée a délibéré d'adopter le projet de  
 rechauffement de la chauffée en amont, montant Cent huit Mille  
 francs, dont le tiers, c'est à dire trente six Mille francs seront  
 payés conformément à la transaction du 2 mars 1707 qui lie  
 les associations d'arles et de tarascon, moitié par chacune des  
 dites associations. la présente délibération sera soumise à  
 l'adoption de l'association d'arles, d'après la susdite transaction.  
 et ont signé M. M. le Maire, les Syndics et le Secrétaire.

Copie Certifiée conforme

Le Maire de la ville de Tarascon.



*[Signature]*

Vu et approuvé  
 conformément aux observations contenues  
 dans votre lettre du 12 août courant.

Marseille, le 14 août 1844.

Le Conseiller d'état, Préfet,

*[Signature]*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

## ● Août 1844 :

AC Beaucaire, 4 D 23, Registre de correspondance consulaire au préfet, 1841-1847

Lettre du maire au préfet du Gard datée du 9 août 1844. Rehaussement général des digues du Rhône :

*"Le Mr Martin, adjudicataire du rehaussement général des digues du Rhône, de Beaucaire à Fourques, a épuisé les fonds que la Compagnie du Canal de Beaucaire et des Salins de Peccais avait mis à sa disposition, et se verrait dans la nécessité d'interrompre le cours des ouvrages si la commune de Beaucaire ne fournissait au plutôt son contingent de 20 000 f. Vous savez que le conseil municipal, renforcé des plus imposés a voté 20 000 f. payables en trois annuités or, l'adjudicataire ne peut attendre, et il nous faut aviser aux moyens les plus expéditifs de sortir de cette difficulté financière.*

*J'ai donc l'honneur de vous proposer, Monsieur le Préfet, de m'autoriser à réunir le conseil municipal renforcé des plus fort[s] contribuables de la commune, composant ensemble le syndicat de la localité, à l'effet de me donner pouvoir de traiter avec un capitaliste ou un banquier, qui nous fournirait dès maintenant 20 000 f. espèces, et qui se rembourserait par tiers, en 1845, 1846 et 1847, moyennant un intérêt dont le taux maximum serait fixé par le conseil. Comme il ne s'agit pas ici d'un emprunt fait pour une commune, mais par une assemblée syndicale placée immédiatement sous votre autorité, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de recourir au ministre. Le traité que je passerai avec le bailleur de fonds, en vertu de la délibération du conseil, sera valable, ce me semble, avec votre approbation.*

*M. l'ingénieur Surell est de cet avis et m'a témoigné d'ailleurs toute la satisfaction qu'il éprouve de l'adjudicataire Martin, lequel exécute les travaux avec un soin et une solidité au dessus de tout éloge [...]"*

## ● Octobre 1844 :

ADV, 3 S 76 : Hauteurs du Rhône

Premier pic de crue :

11 octobre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 4 m à l'échelle d'Arles.

12 octobre : 3,70 m.

11 octobre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 4,92 m à l'échelle de Beaucaire.

12 octobre : 4,08 m.

Deuxième pic de crue :

21 octobre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 4,08 m à l'échelle d'Arles.

22 octobre : 3,90 m.

23 octobre : 4 m.

24 octobre : 4,20 m.

25 octobre : 4,50 m.

26 octobre : 3,65 m.

21 octobre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 4,70 m à l'échelle de Beaucaire.

22 octobre : 4,32 m.

23 octobre : 4,55 m.

24 octobre : 4,85 m.

25 octobre : 5,38 m.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

26 octobre : 3,98 m.

IMBEAUX, M.-E., "La Durance : régime, crues et inondations", in *Annales des Ponts et chaussées*, 7<sup>e</sup> série, tome 3, 1892.

24 octobre 1844 : la Durance atteint 4,25 mètres à Mirabeau. Quatre crues successives et hautes eaux du 11 octobre au 9 novembre.

ADV, 3 S 485, Tableau des grandes crues de la Durance 1834-1856, 1857.

Il n'y a pas de crue remarquable du Rhône.

Hauteurs des crues de la Durance observées à l'échelle de la martelière de Mirabeau à 8 heures du matin :

19 octobre 1844 : 0,58 m.

20 octobre 1844 : 4 m.

21 octobre 1844 : 3 m.

22 octobre 1844 : 2,65 m.

23 octobre 1844 : 2,40 m.

24 octobre 1844 : 4,25 m.

25 octobre 1844 : 3 m.

26 octobre 1844 : 2,60 m.

Hauteurs des crues de la Durance observées à l'échelle de la prise du canal Crillon :

19 octobre 1844 : 1,37 m à midi.

20 octobre 1844 : 1,49 m à midi.

21 octobre 1844 : 2,41 m à midi.

22 octobre 1844 : 1,81 m à midi.

23 octobre 1844 : 1,59 m à midi.

24 octobre 1844 : 2,39 m à midi.

25 octobre 1844 : 2,09 m à midi.

26 octobre 1844 : 1,57 m à midi.

#### ● Novembre 1844 :

ADV, 3 S 76 : Hauteurs du Rhône

9 novembre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 3,70 m à l'échelle d'Arles.

10 novembre : 3,80 m.

11 novembre : 3,70 m.

9 novembre 1844 : Le Rhône atteint la cote de 4,15 m à l'échelle de Beaucaire.

10 novembre : 4,18 m.

11 novembre : 4,06 m.

*Procès-verbal des opérations du Conseil Général du département du Gard. Session de 1845, Nîmes, Imprimerie Ballivet et Fabre, 1845.*

Le préfet se félicite de la fin apparente des grandes crues du Rhône et fait état de la bonne fin ou de la progression des travaux de défense. Il donne aussi des indications sur la formation des syndicats riverains.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



# RAPPORT DU PRÉFET DU GARD

## AU CONSEIL-GÉNÉRAL.

de vous signaler.

Travaux  
publics.  
—  
Navigation  
fluviale.

Le département du Gard continue à se féliciter de l'importance des travaux qui se poursuivent sur son territoire avec les subventions du Trésor.

Le fléau des inondations qui s'appesantissait si cruellement sur le pays depuis quelques années a cessé en 1844; le Rhône est resté dans son lit. Les riverains ont profité de cette trêve pour construire ou rehausser leurs digues et se mettre ainsi à l'abri de nouvelles irruptions; les ateliers sont restés ouverts à Pont-Saint-Esprit, à Roquemaure, à Aramon, à Beaucaire, et l'ensemble du littoral commence à prendre foi dans l'avenir.

Mais il ne suffit pas de garantir la plaine contre l'irruption du fleuve. Les digues longitudinales, qui ont remplacé sur certains points les digues perpendiculaires, empêcheraient les eaux pluviales d'arriver au Rhône et ne tarderaient point à convertir en marais les propriétés riveraines, si on ne leur assurait de nouveaux moyens d'écoulement. Un projet, dicté par cette crainte salutaire, a été récemment étudié pour la Basse-Valergue; il est vivement désirable que les voies et moyens ne fassent point défaut à son exécution.

L'organisation des syndicats se développe chaque jour sur une échelle plus étendue. Ceux de Vallabrègues (rive gauche) et de la Meyrarde, près de Beaucaire, ont été créés depuis votre dernière session; d'autres sont à l'état d'instruction, et je citerai en premier ordre celui de Beaucaire à la mer qui a déjà franchi avec succès la double enceinte du Conseil des Ponts-et-Chaussées et du Conseil-d'État; il ne s'agit plus que de transformer l'avis du Conseil d'État en ordonnance royale; il est permis dès-lors de considérer le grand syndicat de Beaucaire comme définitivement constitué.

Maintenant que le Rhône est contenu dans son lit au moyen de digues puissantes, le moment est venu d'améliorer la navigation proprement dite par une série de projets sagement combinés. Les ingénieurs ne manqueront pas plus à cette seconde tâche qu'ils n'ont manqué à la première.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

Exhaussement du tablier des ponts sur le Rhône, et notamment de celui de Fourques. Ils se sont déjà concertés avec les concessionnaires des ponts suspendus sur le Rhône, pour que les tabliers soient relevés et que la marche des bateaux à vapeur puisse continuer pendant les hautes eaux. Il nous reste à souhaiter que cette mesure soit appliquée au pont de Fourques, et qu'un service de bateaux à vapeur puisse être ainsi régulièrement établi entre Saint-Gilles et Beaucaire.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur