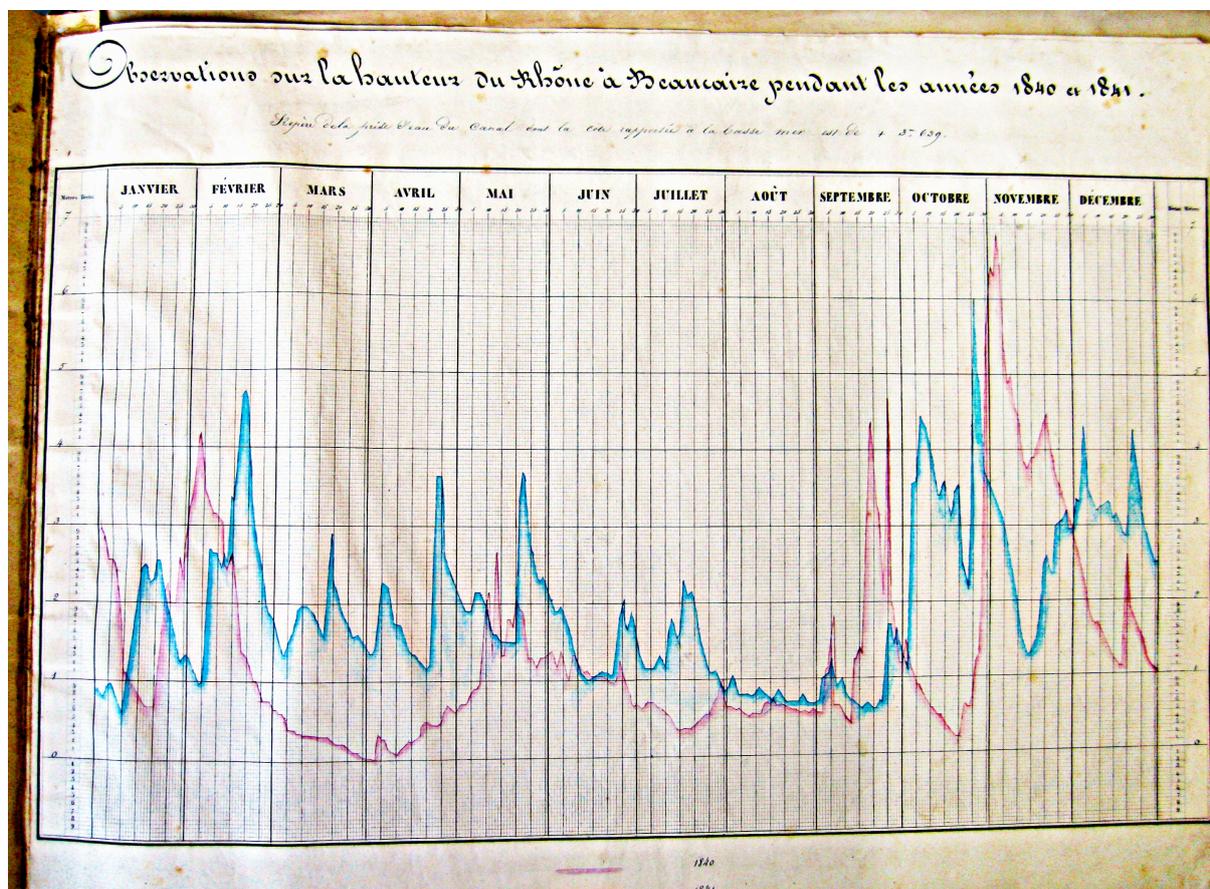


AD Hérault, 5 F 1348, Canal de Beaucaire à Aigues-Mortes. Hauteurs du Rhône à Beaucaire.  
 Courbe rouge : 1<sup>ère</sup> année citée. Courbe bleue : 2<sup>e</sup> année citée.



### • Janvier 1841 :

BM Arles, ms 235 (L. Mège)

"10 janvier :

*Aujourd'hui, le pont de Crau s'est affaissé à l'endroit où il a le plus souffert pendant l'invasion des eaux [pluie] ; il a été aussitôt provisoirement réparé, la circulation n'a pas été interrompue".*

### • Février 1841 :

VILLARD, Marius, "Météorologie régionale", in *Bulletin de la société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, XXIIe volume, 1889, p. 367-381.

Le 21 février, le Rhône est en crue et atteint 3,72 mètres de hauteur à Valence. A la suite d'une pluie battante qui dure trois jours, le Rhône commence à recouvrir les îlots voisins et inonde Avignon ; la crue fut notée de 5,01 mètres à Valence, le 19 février.

ADV, 3 S 76 : Hauteurs du Rhône

18 février 1841 : Le Rhône atteint la cote de 3,32 m à l'échelle d'Arles.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

19 février : 3, 50 m.

20 février : 3,25 m.

18 février 1841 : Le Rhône atteint la cote de 4,67 m à l'échelle de Beaucaire.

Autre crue due au Gardon. Dans la nuit du 18 au 19 février, à 5 heures 30 du matin, les eaux s'élevèrent à 5,20 m.

19 février : 4,73 m.

20 février : 4,56 m.

#### BM Arles, ms 235 (L. Mège)

*"17 février, seconde inondation :*

*Le temps qu'il fait depuis le commencement de la semaine est désespérant ; la pluie comme en novembre dernier et tout est déjà inondé de nouveau de ce côté.*

*18 février :*

*Dans la nuit du 17 à aujourd'hui, orage, tonnerre et pluie torrentielle ; le même temps continue toujours, le ciel est très chargé. Les eaux du Rhône qui s'élevaient progressivement depuis trois jours, ont fait de nouveau irruption par la brèche de Boulbon qui n'était pas encore fermée. Le levadon provisoire établi par l'association de Tarascon n'a pu résister ; il a été emporté par les eaux qui couvrent déjà tout le territoire de Tarascon, le Trébon d'Arles, les marais, et une grande partie du Plan du Bourg. La brèche de Lauricet a également reçu les eaux du petit Rhône et toute la partie occidentale de la Camargue est encore une fois submergée.*

*19 février :*

*Aujourd'hui, les eaux ne sont pas encore sur le pavé du pont de Crau mais elles s'en approchent sensiblement ; le Rhône a un peu diminué.*

*20 février :*

*Tout notre territoire est sous les eaux qui s'étendent jusqu'aux portes de la Cavalerie. Les eaux couvrent le pavé du pont de Crau. La circulation est interceptée.*

*26 février :*

*Les eaux s'écoulent avec assez de rapidité. Le pavé du pont de Crau est totalement dégagé, mais la circulation est très difficile par suite des grands dommages que ce pont a éprouvés. Les marais ainsi qu'une grande partie du Trébon sont encore sous l'eau et tous les travaux de culture et de semence, qui avaient été repris depuis l'écoulement des eaux de novembre, sont une seconde fois perdus".*

#### BM Avignon, ms 5354, "Mémorial de quelques événements me concernant ainsi que ma famille", Anonyme, propriétaire de Villeneuve-lès-Avignon, XIX<sup>e</sup> siècle.

*"Le 17 février 1841, l'eau du Rhône s'est accrue d'une manière subite dans la nuit de ce jour au suivant. Le 18, à 9 heures du matin, la partie basse du chemin conduisant à Roquemaure est déjà sous les eaux. Le vent du midi souffle avec assez de force. Il a fait des tonnerres la nuit dernière qui ont été assez forts.*

*Depuis la dernière et désastreuse inondation, la terre s'était remise au point de sécheresse désiré par les agriculteurs. Les fermiers et propriétaires, après d'assez beaux labours, avaient recommencé à ensemençer, cette crue subite du Rhône va indubitablement détruire, pour une*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*seconde fois, toutes leurs espérances. Les blés sortaient très bien et les malheurs passés semblaient s'effacer et faisaient place à une espérance de récolte qui paraissait fondée.*

*Le 19 février, à 7 heures du matin, après une nuit calme et sans pluie, le Rhône s'est accru d'une manière assez forte. Les eaux avaient atteint le bout de la ville ; elles étaient vis-à-vis la porte de la remise de Jean Devaux, dit frère Jean. A midi ½, le Rhône n'a pas augmenté. Depuis 7 heures du matin à trois heures et 20 minutes de l'après-midi, les eaux baissent sensiblement.*

*Dans la nuit du 19 au 20 février, le Rhône a diminué de 25 centimètres, le vent s'est tourné au nord ; tout nous présage une baisse plus considérable dans la journée. A dix heures ½ du matin, les eaux se retirent bien lentement et bien insensiblement. A trois heures de l'après-midi, les eaux avaient baissé de 50 centimètres. Le vent du nord a cessé de souffler, mais l'eau reste stagnante.*

*Dans la nuit du 20 au 21, les eaux se sont abaissées de un mètre vingt-cinq centimètres ; le vent du nord a repris le dessus : 4 heures et 20 minutes de l'après-midi, les eaux se sont abaissées de vingt-cinq centimètres depuis dix heures du matin.*

*Dans la nuit du 21 au 22, les eaux ont diminué de 50 centimètres et les jours suivants les eaux se sont abaissées sensiblement. Enfin, le 26, le Rhône est rentré dans son lit. Les désastres de cette inondation sont incalculables ; elle a détruit pour la seconde fois les blés qui paraissaient superbes. L'année est calamiteuse et ruineuse en même temps. Dieu veuille mettre un terme à ces terribles fléaux !"*

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

Coïncidence du maximum de la Durance et du Rhône.

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

16 février 1841 : 1,35 m.  
 17 février 1841 : 3,60 m.  
 18 février 1841 : 4 m.  
 19 février 1841 : 2,70 m.  
 20 février 1841 : 2,20 m.  
 21 février 1841 : 2 m.

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

16 février 1841 : 1,30 m le matin, 1,25 m le soir.  
 17 février 1841 : 1,75 m le matin, 2,05 m le soir.  
 18 février 1841 : 2,50 m le matin, 2,65 m le soir.  
 19 février 1841 : 2,70 m le matin, 2,90 m le soir.  
 20 février 1841 : 2,20 m le matin, 1,95 m le soir.  
 21 février 1841 : 1,60 m le matin, 1,48 m le soir.

Hauteurs des eaux du Rhône observées à l'échelle du petit bras d'Avignon :

16 février 1841 : 2,90 m le matin, 3,02 m le soir.  
 17 février 1841 : 3,40 m le matin, 4,10 m le soir.  
 18 février 1841 : 4,65 m le matin, 4,82 m le soir.  
 19 février 1841 : 5,55 m le matin, 5,62 m le soir.  
 20 février 1841 : 5,50 m le matin, 5 m le soir.  
 21 février 1841 : 4,50 m le matin, 4 m le soir.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



## ● Mars 1841 :

BM Arles, ms 235 (L. Mège)

*"19 mars :*

*Depuis quelques temps, les eaux du Rhône s'étaient maintenues à l'étiage ordinaire, mais le vent d'Est ayant de nouveau soufflé vers nous, les eaux ont augmenté d'un mètre. Depuis 24 heures, nous sommes sous une pluie battante et aujourd'hui continue toujours".*

[A cet endroit, intéressants développements sur les terrailons d'Arles en conflit avec les ouvriers immigrés espagnols (avec des rixes, etc.)].

## ● Octobre 1841 :

BM Arles, ms 235 (L. Mège)

*"Du 4 au 5 octobre :*

*Le Rhône, qui avait été constamment à son étiage moyen pendant le mois passé, s'est élevé dans la nuit à 3 mètres 90 centimètres au-dessus de ses basses eaux. Les ségonnaux du Trébon sont en grande partie inondés. Une lettre du maire de Boulbon annonce que la chaussée nouvellement réparée a cédé à l'effort des eaux.*

*6 octobre :*

*Le pont d'Arles a failli être emporté encore une fois [un bateau chargé de briques avec 4 hommes heurta la 5<sup>e</sup> barque : le bateau est allé couler bas à 200 mètres au-dessous du pont. L'équipage s'est sauvé. Le pont a résisté].*

*25 octobre : Autre inondation.*

*Le Rhône, qui s'était maintenu ces jours-ci à une assez grande hauteur, a cru très rapidement dans la journée ; à [?] heures du soir, il était à 4 mètres 20 c. au-dessus de son étiage. Il s'élevait dans la nuit à 4 m 50. La commission centrale est en permanence et des travailleurs sont envoyés sur toutes les chaussées.*

*26 octobre :*

*Le Rhône a fait brèche vis-à-vis le mas de Panisse. Le courrier de Toulouse a été obligé de rebrousser chemin pour prendre la voie de Nîmes par Bellegarde. Quelques instants après, la chaussée de Saint-Denis à Beaucaire ayant été rompue, toute la plaine de Languedoc, de Fourques au canal du Midi, se trouva bientôt inondée. Les eaux de la brèche du mas de Panisse avaient cependant fait peu de progrès dans la matinée mais tout à coup, on les voit se répandre avec une grande rapidité dans le Trébon et jusqu'aux abords de la ville.*

*27 octobre :*

*Aujourd'hui, mercredi, dès le matin, les marais sont entièrement inondés. Les eaux commencent à envahir le pont de Crau et de là, se répandent dans le territoire inférieur. Un exprès envoyé à midi par M. le Maire de Boulbon, est arrivé à 3 heures à Arles, nous apprend que tous les travaux d'art de cette commune sont sous les eaux, que 3 ou 4 brèches existaient à la chaussée de Tarascon et que cette ville était inondée.*

*28 octobre :*

*La communication avec la Crau est interrompue. Le Rhône, qui était resté à 3 mètres 70 centimètres mardi et mercredi, est descendu aujourd'hui jeudi à 3 mètres 60. Le canal d'Arles*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*à Bouc reçoit de nouveau toutes les eaux, les brèches faites par l'inondation de 1840 étant encore béantes.*

*29 octobre :*

*Le Rhône est descendu aujourd'hui à 3 mètres 40 centimètres ; il y a eu également diminution dans la masse des eaux qui couvrent le territoire.*

*30 octobre :*

*Aujourd'hui, samedi, cette diminution est, sur le soir, de 0 m 25 c environ. Les eaux s'écoulent par la martellière du Roi et par le canal.*

*31 octobre :*

*Les eaux décroissent dans le lit du fleuve et sur le territoire avec une extrême lenteur.*

*Dimanche 31 octobre : Rhônomètre à 2 m 90.*

*Lundi 1<sup>er</sup> novembre : 2 m 84.*

*Mardi 2 novembre : 2 m 78.*

*Mercredi 3 novembre : 2 m 68.*

*14 novembre :*

*Les eaux commencent à se retirer de notre territoire".*

DUHAMEL, Louis, "Les inondations à Avignon", in *Annuaire administratif, historique et statistique du département du Vaucluse*, 1887.

1841, octobre-novembre : Fortes crues du Rhône ; 6,40 mètres à Avignon.

VILLARD, Marius, "Météorologie régionale", in *Bulletin de la société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, XXIIe volume, 1889, p. 367-381.

Inondation du 24 au 27 octobre : Avignon, Tarascon, Beaucaire, Arles, voient leurs digues emportées de nouveau et leurs territoires submergés.

*Le Mémorial d'Aix*, 31 octobre 1841, p. 3

*"On nous écrit d'Avignon, à la date du 25 octobre 1841 :*

*Nous sommes affligés d'un désastre pareil à celui qui plongea notre pays dans la désolation l'année dernière. Le Rhône a de nouveau envahi notre cité. Dans l'espace d'une seule nuit, il s'est élevé à une hauteur étonnante. Dans le courant de la journée, les eaux ont toujours été croissant. Enfin, sur le soir, les digues s'étant rompues, les rues basses de la ville ont été submergées presque en un clin d'œil. En ce moment (neuf heures du soir), il croît encore d'une manière sensible, en sorte qu'une panique s'est emparée de tous les habitants. On les voit, des flambeaux à la main, errant d'une rue à l'autre, s'interrogeant avec anxiété et voulant s'assurer par eux-mêmes des progrès alarmants de l'inondation. On déménage au rez-de-chaussée ; la plupart transportent leurs effets chez leurs parents ou amis dans les quartiers élevés, où l'on voit passer les troupeaux que l'on conduit en lieux de sûreté. Mais c'est surtout l'île de la Barthelasse qui est dans une position effrayante. Quand on pense qu'il y a là 200 habitants, pour ainsi dire, à la merci de ce terrible élément, qui ne peuvent, pendant la nuit, recevoir de secours de personne, et qui sont dans des transes mortelles au souvenir des malheurs qu'ils ont éprouvés l'an dernier et qu'ils voient sur le point de se renouveler encore, le cœur se serre de pitié et l'on se prend à déplorer l'impuissance où l'on*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

*se trouve, d'aller les délivrer de leur frayeur et de leur danger. Fasse le ciel que les flots s'écoulent aussi rapidement qu'ils se sont précipités dans nos campagnes !*

*P.S. - 26 octobre : les eaux commencent à baisser, mais au moment où j'écris ces lignes (cinq heures du soir), les nuages s'amoncellent du côté du nord et nous font redouter de nouveaux malheurs.*

*De Tarascon, le 26 octobre 1841 :*

*Nous avons été réveillés cette nuit, à deux heures du matin, par les lugubres sons du tocsin qu'on sonnait du haut des clochers de Tarascon et de Beaucaire, pour annoncer aux habitants la rupture des chaussées du Rhône. Au même instant, les eaux s'étant ouvert de grandes brèches dans les nouvelles chaussées, se sont répandues dans la plaine avec une impétuosité effroyable. La population se trouve sous le poids du plus affreux désastre. Tous les malheurs de l'inondation de 1840 se renouvellent plus graves et plus irréparables que jamais. Toutes les semences commencées dans le vaste territoire sont anéanties ; toute espèce de récolte est de nouveau perdue. Les communications sont interceptées, sur tous les points. Les habitations rurales sont privées de secours, faute de bateaux suffisants. L'administration municipale est en permanence pour aviser aux moyens de sauvetage et prémunir la ville contre les dangers dont elle est entourée ; malheureusement, les précautions sont inefficaces, les eaux arrivent de tous les points, et il est probable que les rues seront bientôt envahies.*

*On nous écrit d'Arles à la date du 27 octobre 1841 :*

*Les pluies violentes qui duraient depuis quelques jours et l'état supérieur du Rhône ainsi que des rivières qui s'y précipitent avaient jeté dans notre population des craintes qui n'ont été que trop tôt justifiées. Dans la nuit de lundi à mardi, le fleuve s'était élevé à 4 mètres 50 centimètres au-dessus de son étiage mais le 26 au matin, on apprît avec douleur que, le courrier de Toulouse ayant rencontré les eaux entre Arles et Tarascon, était retourné sur ses pas et s'était rendu à Nîmes en prenant la voie de Bellegarde. Quelques instants après, la plaine de Beaucaire, le canal du Languedoc et Fourques inondés confirmèrent la nouvelle, arrivée à Arles, de la rupture de la digue de Saint-Denis. La pluie ayant continué avec violence pendant toute la journée de mardi, les chaussées neuves de Boulbon et Tarascon ont été entièrement emportées" [suite de la page dégradée : les eaux arrivent à Arles et le canal d'Arles à Bouc est envahi. Troupeaux transhumants "interceptés", pâturages inondés].*

ACHARD, Paul, *Notes chronologiques sur les différentes inondations dont la ville d'Avignon et les lieux environnants ont eu à souffrir*, Avignon, Typ. de F. Seguin aîné, 1873.

*"En 1841, la ville eut encore à subir une inondation considérable ; voici quelles en furent les circonstances, d'après le journal tenu à l'hôtel de ville.*

*A partir du 9 octobre, le Rhône coule à pleins bords ; le 24, pluie battante pendant toute la journée avec redoublement sur le soir. Le 25, augmentation rapide et débordement du fleuve. Des mesures sont prises pour empêcher l'introduction des eaux dans la ville qui est pourtant envahie dans l'après-midi. Le Rhône cesse de croître pendant toute la soirée. On assure la circulation dans les bas quartiers. 26 octobre : la crue qui avait repris et continué pendant toute la nuit, s'arrête dans la matinée, à neuf heures le mouvement rétrograde se manifeste. La diminution est de 25 centimètres ; une nouvelle crue de 75 centimètres étant annoncée, on multiplie les moyens de communication dans les quartiers inondés et on livre à la circulation les courtines et les tours des remparts.*

*La prise du canal de la Durançole, ayant été laissée imprudemment ouverte, fut emportée.*

*Un détachement de 110 hommes de la garnison, commandé par Biénelli, lieutenant, et Pietri, sous-lieutenant, alla, muni de sacs, fermer la brèche.*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*Le maximum de cette crue atteint, le 26 octobre, marque 6,08 mètres à l'échelle posée en amont du pont Saint-Bénézet".*

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

– Cit. GUILBERT, Xavier, *Les crues de la Durance depuis le XVI<sup>e</sup> siècle. Fréquence, périodicité, essai d'interprétation paléoclimatique*, Maîtrise de Géographie, Aix-Marseille I, 1994.

25 octobre : 4,70 m à Mirabeau. Crue de trois jours de la Durance couplée à une crue du Rhône. Débit estimé : 3 160 m<sup>3</sup>/s.

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

Coïncidence des maxima du Rhône et de la Durance.

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

24 octobre 1841 : 1,41 m.

25 octobre 1841 : 4,70 m.

26 octobre 1841 : 4,30 m.

27 octobre 1841 : 3,90 m.

28 octobre 1841 : 3 m.

29 octobre 1841 : 2,60 m.

30 octobre 1841 : 2,50 m.

31 octobre 1841 : 2,15 m.

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

24 octobre 1841 : 0,80 m le matin, 0,78 m le soir.

25 octobre 1841 : 1,25 m le matin, 1,89 m le soir.

26 octobre 1841 : 3,45 m le matin, 2,90 m le soir.

27 octobre 1841 : 2,95 m le matin, 3 m le soir.

28 octobre 1841 : 2,50 m le matin, 2,25 m le soir.

29 octobre 1841 : 2 m le matin, 1,70 m le soir.

30 octobre 1841 : 1,55 m le matin, 1,55 m le soir.

31 octobre 1841 : 1,45 m le matin, 1,35 m le soir.

Hauteurs des eaux du Rhône observées à l'échelle du petit bras d'Avignon :

24 octobre 1841 : 2,03 m le matin, 2 m le soir.

25 octobre 1841 : 4 m le matin, 5,40 m le soir.

26 octobre 1841 : 6,30 m le matin, 5,80 m le soir.

27 octobre 1841 : 5,80 m le matin, 6,15 m le soir.

28 octobre 1841 : 6,40 m le matin, 5,90 m le soir.

29 octobre 1841 : 5,25 m le matin, 4,80 m le soir.

30 octobre 1841 : 4,40 m le matin, 4,25 m le soir.

31 octobre 1841 : 3,95 m le matin, 3,92 m le soir.

ADV, 3 S 76 : Hauteurs du Rhône

Premier pic de crue :

5 octobre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 3 m à l'échelle d'Arles.

6 octobre : 3,50 m.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

7 octobre : 3,85 m.  
 8 octobre : 3,83 m.  
 9 octobre : 3,78 m.  
 10 octobre : 3,60 m.  
 11 octobre : 3,50 m.  
 12 octobre : 3,30 m.

5 octobre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 3,58 m à l'échelle de Beaucaire.

6 octobre : 4 m.  
 7 octobre : 4,45 m.  
 8 octobre : 4,33 m.  
 9 octobre : 4,32 m.  
 10 octobre : 4,08 m.  
 11 octobre : 3,96 m.

#### Deuxième pic de crue :

25 octobre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 3,40 m à l'échelle d'Arles.  
 26 octobre : 4,41 m.  
 27 octobre : 3,76 m.  
 28 octobre : 3,70 m.  
 29 octobre : 3,30 m.

25 octobre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 4,15 m à l'échelle de Beaucaire. Nouvelle rupture de digues dans la nuit.

26 octobre : 5,50 m.  
 Dans la nuit du 26 au 27 octobre, à 5 heures du matin, les eaux ont monté à 6,10 m.  
 27 octobre : 5 m.  
 28 octobre : 4,90 m.  
 29 octobre : 4,13 m.

ADV, 3 S 485, Tableau des grandes crues du Rhône, 1226-1856, 1857.

Octobre 1841 : maximum de 6,08 m à Avignon (repère de l'ancienne échelle en face de la maison dite de la Madone à 200 m amont du pont Saint-Bénézet).

26 octobre : le Rhône atteint 4,41 m à l'échelle d'Arles.

27 octobre 1841, 5 heures du soir : le Rhône atteint 6,10 m à l'échelle de Beaucaire.

28 octobre 1841, 7 heures du matin : le Rhône atteint 6,40 m à l'échelle d'Avignon.

La crue de la Durance marquera 3,45 m à l'échelle du canal Crillon le 26 octobre au matin alors que le Rhône marquait 6,30 m à Avignon. Le 28 octobre, alors que le Rhône au maximum s'élève à 6,40 m à Avignon, la Durance marque environ 2,50 m au canal Crillon, correspondant à un débit de 2 000 m<sup>3</sup> par seconde.

BM Avignon, ms 5354, "Mémorial de quelques événements me concernant ainsi que ma famille", Anonyme, propriétaire de Villeneuve-lès-Avignon, XIX<sup>e</sup> siècle.

Inondations de 1827-1838-1840-1841 :

*"Au mois de mars 1838, j'ai fait faire la chaussée situé dans mon domaine de Malatras, qui avait été emportée par l'inondation du mois d'octobre 1827. Cette chaussée vient se joindre à celle du domaine de Monsieur de Lirac. L'inondation des années suivantes n'avait point fait de mal à ladite chaussée jusqu'au 2 novembre 1840, où elle a été emportée de nouveau. Le*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

*vingt avril mil huit cent quarante un, j'ai traité avec des terrassiers de Mondragon pour le relèvement de la susdite chaussée, à raison de 2 f. 62 centimes ½ la toise cube, d'après le calcul qui en a été fait par Monsieur Chazel, géomètre au Pont-Saint-Esprit. Cette réparation me coûtera 714 francs.*

*La chaussée et digue reconstruite comme il est dit ci-dessus Le 20 mai 1841 a été crevée en deux parties : primo, dans la partie nord de mon domaine ; secundo, à une limite au midi avec les hoirs Lirac par la crue du Rhône du 25 octobre et jours suivants de l'année mil huit cent quarante un".*

2 octobre 1841 :

*"L'inondation du deux octobre mil huit cent quarante et un détruisit la semence des bas-fonds, la pluie a tombé par torrents, la nuit passée un orage épouvantable a éclaté ; le vent du midi soufflait avec impétuosité. A trois heures après-midi, le vent du nord a pris le dessus, mais les eaux augmentent toujours ! A onze heures du soir, les eaux étaient devant ma maison ; elles ont augmenté sensiblement jusqu'à deux heures du matin. Après avoir enlevé tous les meubles de mon rez-de-chaussée, l'eau couvrant déjà à douze centimètres la partie basse de ma remise, je me suis couché. A mon levé, à 7 heures du matin, les eaux avaient baissé au moins d'environ 5 centimètres. Le vent du midi règne toujours.*

*26 octobre 1841 : les eaux baissent.*

*27 octobre 1841 : les eaux ont réaugmenté, elles vont en croissant insensiblement. La chaussée de Bourbon [Boulbon] réparée dans le courant de l'année 1841, a été crevée en deux parties : 1<sup>e</sup> derrière le jardin potager de Mr Linsolat, 2<sup>e</sup> vis-à-vis la petite Grange de Lattaquant.*

*A cinq heures moins un quart de l'après-midi, les eaux sont encore entrées dans ma remise, la partie de jasse a huit centimètres d'eau.*

*A 9 heures du soir, l'eau entrait par filtration, et mis un centimètre d'eau dans le corridor de l'escalier. Le lendemain 28 octobre, les eaux s'étaient retirées vis-à-vis la maison de mon voisin de gauche. Les jours suivant les eaux ont diminué bien insensiblement".*

**Le Mémorial d'Aix, 4 novembre 1841.**

*"Les nouvelles que nous recevons d'Arles et des autres villes que les inondations viennent encore de frapper, quoique moins tristes que ces jours derniers, n'en sont pas moins encore déplorables. Les brèches que le Rhône a faites ne seront pas de longtemps libres d'eaux, et les désastres de l'inondation seront bien plus cruellement sentis par des populations que les malheurs de l'année avaient atteints dans les ressources et dans la richesse de leur territoire. Comment, en présence des malheurs passés, n'a-t-on pas pris des précautions plus sages contre des maux à venir. Toutes les lettres que nous recevons sont unanimes pour attribuer les nouvelles dévastations au peu de soins avec lequel les réparations ont été faites. Il paraît qu'une mauvaise direction donnée aux travaux, du relâchement dans la surveillance supérieure ont laissé bien des points sans défense ou faiblement protégés par des ouvrages imparfaits. Que l'administration y prenne donc garde si elle continue ce déplorable système d'adjudication et de sous-adjudication qui met souvent la sûreté du pays entre les mains d'entrepreneurs avides et intéressés à dépenser le moins possible, que l'œil de ses agents ne soit jamais fermé, et qu'elle offre enfin à tous les citoyens de tutélaires garanties.*

*On écrit de Tarascon à la Gazette du Midi, sous la date du 31 octobre 1841 :*

*Le Rhône est rentré dans son lit, mais la brèche du chemin de hallage de Boulbon inonde encore toutes les plaines inférieures jusqu'à la mer. Vraisemblablement, nous serons inondés tout l'hiver. L'expérience des inondations précédentes est là pour nous enlever même*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*l'espérance de la cessation prochaine d'un si grand fléau. Le chemin de hallage devait être réparé dans le délai de 100 jours, c'est-à-dire au mois de janvier dernier ; par l'effet des corrosions, une partie non achevée, après dix mois, a probablement entraîné la perte de tous les ouvrages exécutés. Ainsi, les eaux continueront de nous arriver par cette tranchée profonde de Boulbon jusqu'à ce que le Rhône soit descendu à son étiage. Comprenez-vous qu'il soit possible de se faire à une pareille idée sans charger de malédictions l'ingénieur qui n'a su faire exécuter aucune condition des devis. Si, du moins, notre administration des chaussées avait tenu la main à ce que l'adjudicataire suivit exactement les conditions de son contrat, nous serions aujourd'hui sauvés malgré la coupable négligence de l'ingénieur. Comme le dit votre correspondance d'Arles, la ville de Tarascon ou pour mieux dire, son administration des chaussées, a les plus grands reproches à se faire, non pas pour avoir négligé l'entretien des digues, car elle a laissé l'ingénieur pourvoir à tout, sans jamais compter avec lui pour la dépense, mais pour avoir permis, et c'est là son plus grand tort, qu'on lui enlevât la surveillance entière des travaux. Elle a tout vu, elle a prévu, comme toute la population, les résultats funestes de la direction de l'ingénieur ; elle a manqué d'énergie pour lutter contre l'omnipotence que s'arrogeaient les hommes de l'art imposés par l'Etat".*

Le Mémorial d'Aix, 7 novembre 1841.

Arles, 3 novembre 1841 :

*"Les eaux s'écoulaient mais très lentement ; la plupart des brèches ont cessé de livrer passage au Rhône ; la brèche de Boulbon seule plus large ou plus profonde que les autres, continue à déverser dans notre territoire. On ne désespère pas cependant de pouvoir travailler à la fermer dans quelques temps.*

*Notre député, M. le marquis de Grille, dont le zèle est toujours infatigable quand il s'agit des intérêts du pays, s'est rendu en toute hâte à Marseille, à l'effet, dit-on d'obtenir de M. le préfet que la somme de 95 000 francs qui restait encore sur les fonds de secours pour l'inondation dernière, fût immédiatement employée aux travaux urgents nécessités par les brèches nouvelles. On assure que ses démarches ont eu le plus heureux succès et que bientôt, la main va être mise à l'œuvre. Dieu veuille que nos craintes se bornent pour cette année à une première, mais bien désolante irruption ! Dieu veuille surtout que l'incurie et le mauvais vouloir, bien avertis par un terrible passé, n'oublie point la leçon, et profitent aussi des conseils du présent, pour prévenir un désastreux avenir. Deux paquebots à vapeur, arrivés vendredi dernier et repartis le lendemain sont les seuls qui aient pu descendre jusqu'ici depuis le commencement de l'inondation.*

*Ainsi tout est en souffrance, agriculture et commerce. Les propriétaires se désolent et certes, ils en ont le droit ; les affaires languissent ; notre marine à voiles est là aussi muette et triste, ne sachant peut-être plus à quel saint patron se vouer.*

*Le Rhône lui est fermé ; les passes sont impraticables ; la voie du canal commence à devenir fabuleuse ; une seule chose ne l'est pas : la quantité incalculable d'argent qu'on y a enfoui pour n'en obtenir aucun résultat. Notre marine est donc condamnée à rester amarrée contre le quai, et à se résigner. La résignation est une vertu bien difficile, convenons-en, lorsque l'on a à craindre que le mal d'aujourd'hui ne soit pire encore demain, ce qui peut redonner du courage à cette marine qui se meurt, c'est l'encaissement du Rhône. Il est vrai qu'on l'a promis bien souvent déjà ; il est vrai aussi que le chemin de fer Talabot, de Marseille à Tarascon est en projet. En vérité, tout cela est consolant pour notre pays.*

*Les communications par terre sont toujours interrompues. Plus de voyageurs de Nîmes à Marseille, passant par Arles, et partant plus de diligences. Arles est une ville qui ne semble vivre qu'à la condition de consumer sa vie au profit des autres. C'est fort heureux. Le pont de*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*Crau paraît cependant devoir bientôt être rendu à la circulation : déjà même, les omnibus de la localité l'ont déjà traversé.*

*Divers exemples de dévouement et d'intrépidité ont été donnés au milieu de ces désastres, et nous croyons remplir un devoir, en mentionnant en première ligne M. Dessoliers, membre de la commission centrale des associations et du nommé Barrelier (de Trinquetaille). M. Dessoliers se rendit sur les chaussées de Camargue malgré un violent orage, et ne trouvant personne pour porter secours aux chaussées menacées d'être renversées par le fleuve, parcourut les campagnes environnantes et amena sur les lieux bon nombre de travailleurs. Une crevasse donnait passage aux eaux. La plupart (les ouvriers désertèrent aussitôt les lieux devenus dangereux mais M. Dessoliers redoubla de zèle, de dévouement et d'activité, et retint voyant que tous les obstacles opposés à l'eau ne pouvaient l'arrêter, se jeta lui-même dans le gouffre et là, disposant les pierres et les matériaux que lui fournissaient ses compagnons, à force de peines, de travaux et d'efforts, il parvint à combler la crevasse. La chaussée fut sauvée".*

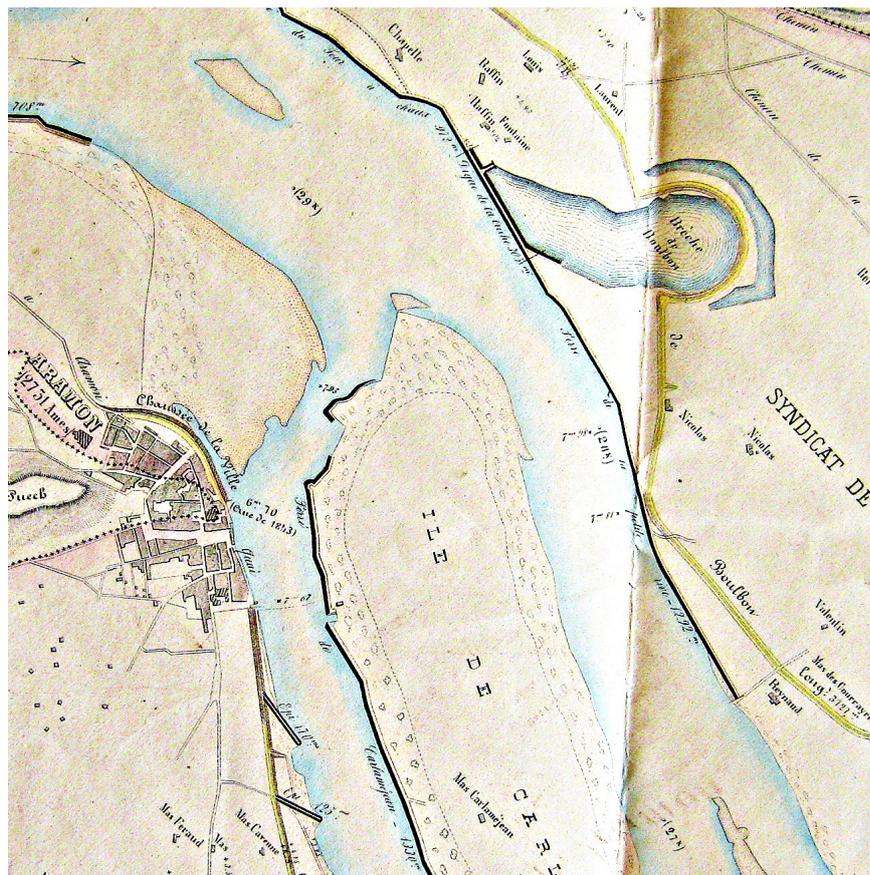
ADBR, 5 S 5/3, Plan à joindre à mon rapport de ce jour, sur les augmentations relatives à l'exécution du rehaussement de la chaussée de la Montagnette, 2<sup>e</sup> partie, Beaucaire, décembre 1846. Signé Surell.

### 1. La brèche de Saint-Denis (Syndicat de la Mérarde) à Beaucaire :

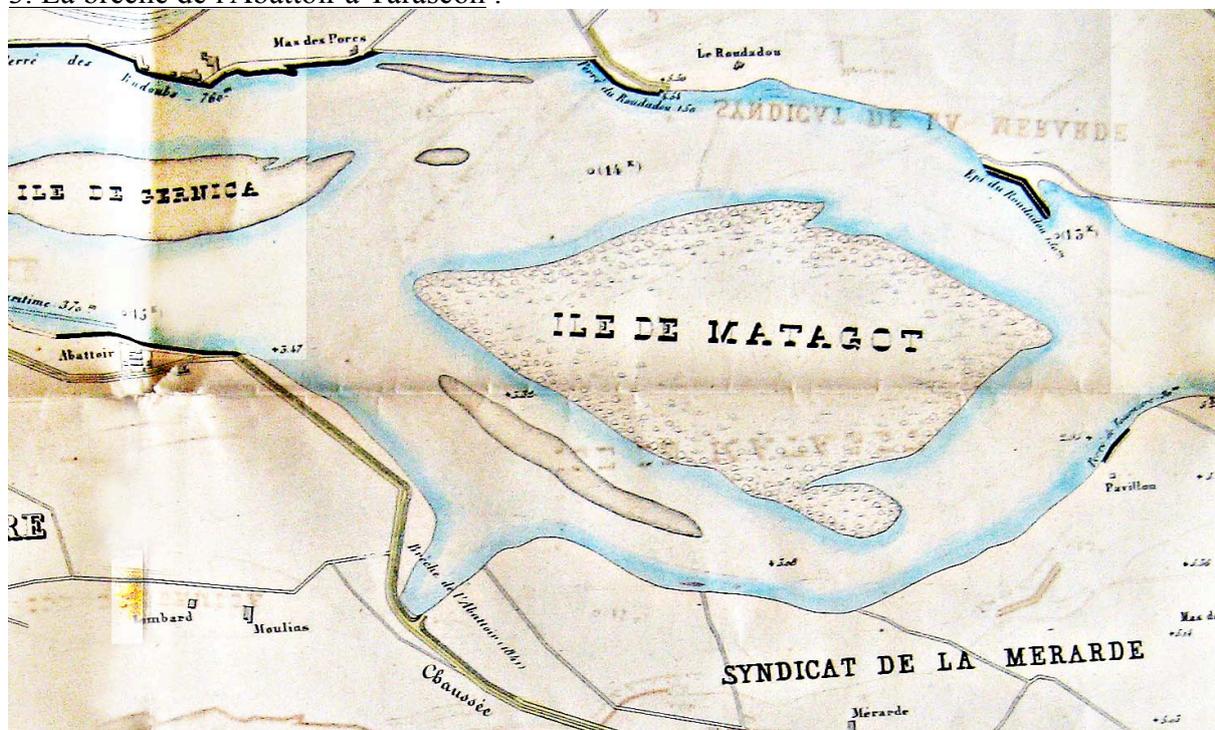


### 2. La brèche de Boulbon (vers le haut, à droite, vue de la brèche de Boulbon futur "fer à cheval") :

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



3. La brèche de l'Abattoir à Tarascon :



Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

BM Arles, ms 235, Annales de Louis Mège.

"23 novembre :

*Une légère crue du Rhône est venue nous inonder une quatrième fois. Les eaux couvrent de nouveau tout notre territoire. Elles arrivent près de la porte de la Cavalerie. Cependant, le rhônomètre ne marque que 2 mètres 50 c. C'est le résultat des brèches qui ne sont pas encore fermées.*

24 novembre :

*Aujourd'hui mercredi, les voitures de Tarascon ont cessé leur service. Les communications sont interrompues. La malle poste, partie de Nîmes à 6 heures du soir, a été obligée de rétrograder entre Tarascon et Arles et d'aller prendre la route d'Avignon. Il n'est plus possible d'ensemencer le terrain inondé.*

3 décembre :

*Nous sommes toujours dans la même situation. Les eaux continuent à déverser sur notre territoire par les brèches de Boulbon et de Tarascon. Nos communications sont toujours interrompues sur cette dernière ville et sur la route de Nîmes par Bellegarde. La pluie tombe en grande abondance depuis la nuit du 1<sup>er</sup> décembre. Aussi, tous les travaux des brèches de Tarascon, Boulbon et Beaucaire ont été interrompus. A minuit, le Rhône marque au rhônomètre d'Arles 3 mètres 30 c."*

ADBR, 6 M 1743, Lettre du sous préfet pendant la crue de 1841, 3 novembre 1841, 7h30 du matin.

Lettre écrite "à la hâte", selon les mots du sous-préfet, en déplacement à Tarascon, au milieu des eaux (il est passé par les chaussées). On y trouve aussi des sous-entendus peu compréhensibles concernant un certain personnage (nom difficile à lire), représentant "inconvenant" de la Commission centrale des Associations territoriales d'Arles. Il est aussi question de Boulouvard, maire d'Arles, et de Poulle, l'ingénieur en poste à Arles.

"Monsieur le préfet,

*Votre lettre du 31 octobre, qui me parvint avant-hier soir, me parut tellement propre à rendre au pays confiance, courage et énergie, que je fut immédiatement la communiquer à M. Boulouvard, puis, avec lui, à M. Poulle, que nous entretenions longuement des moyens les plus prompts et en même temps les plus efficaces de préserver à jamais le pays.*

*Par la même raison, je me rendis hier matin à Tarascon, d'où je ne fus de retour qu'à 8 heures du soir, et suivant la chaussée, attendu que la route est encore couverte d'eau. Je trouvais à Tarascon le conseil municipal et les syndics réunis. Je leur fis connaître en substance le contenu de votre lettre, après quoi je pris part à une discussion qui dura trois heures. On finit par me remercier et par me prier de vous remercier de votre intérêt et bienfaisante sollicitude.*

*Je les trouvais se préparant à boucher leurs quatre brèches, sans préjudice du système de travaux définitifs qui pourra être adopté. Ils bouchent à tout hasard pour sauver les semences qui sont en terre ce sera une dépense d'une trentaine de mille francs. Le maire a dû prendre ce matin un arrêté pour prescrire aux syndics de boucher.*

*Je fis venir hier soir M. Poulle qui est parti ce matin pour Tarascon et qui, de là, ira à Boulbon.*

*Hier, quoiqu'on ne fut à Tarascon, on y envoya d'Arles (du conseil municipal et de la Commission centrale) une députation, je ne sais qui en fait. J'y rencontrai M. Lieutaud [?]*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*l'un des commissaires, peut-être même le commissaire unique. Lieutaud ! Il n'était pas possible de faire un choix plus inconvenant.  
Les députés partent et je n'ai pas le temps de prendre une copie de cette lettre écrite à la hâte.  
J'aurais l'honneur de vous envoyer copie de la vôtre.  
Veuillez agréer, Monsieur le préfet, l'hommage de mon respectueux dévouement.  
Je vous ferai rapport sur tout".*

ADBR, 6 M 1743, Correspondance avec le sous-préfet d'Arles sur l'inondation de 1841, 4 novembre 1841.

La correspondance du sous-préfet d'Arles au moment de la nouvelle crue arrivée début novembre restitue, de façon inattendue, parce que très vivante pour une correspondance officielle, le traitement sur le vif et sous le coup de l'urgence, d'une catastrophe exigeant des décisions rapides. On y perçoit même la question sociale concernant l'emploi des militaires ou des ouvriers du pays. Mais domine aussi le problème du "système" technique à adopter pour combler le "gouffre" de Boulbon (le fameux fer à cheval) et les brèches au plus vite.

*"Monsieur le Préfet,*

*M. Poulle arrivait de Boulbon et de Tarascon, et depuis une demi-heure, causait avec moi et M. Boulouvard [maire de Tarascon], survenu dans l'intervalle, lorsque m'a été remise votre dépêche du 3, à laquelle je m'empresse de répondre en vous envoyant une lettre d'hier et celle-ci par une ordonnance de gendarmerie, autrement elle ne vous arriverait qu'après demain matin.*

*A Tarascon, on voulait aujourd'hui travailler ; M. Poulle ne s'y opposait pas, mais la nature y résistait. Les terres qui avoisinent les brèches sont encore recouvertes d'un peu d'eau ou tellement mouillées qu'il y avait impossibilité de les remuer. Cependant, il fallait faire quelque chose pour répondre à l'impatience du pays. Or, comme dans tout système, il faudra de la pierre, beaucoup de pierre (j'ai dit dans une lettre d'hier 70 000 m.). M. Poulle a établi un atelier d'extraction à Boulbon. Je l'y avais verbalement autorisé pour répondre au désir qu'il m'en exprimait, et bien que, légalement, je n'en ai pas le droit. M. Boulouvard ayant vivement insisté pour que, en attendant votre arrivée, un second atelier soit établi à la Montagnette. Celui-ci pour la chaussée de Tarascon. J'ai encore autorisé M. Poulle à le créer, et demain un certain d'ouvriers y seront occupés. J'espère, Monsieur le préfet, que vous ne nous désapprouverez pas quand vous aurez tout vu, tout entendu.*

*Vous pour[r]rez, dans l'état actuel des eaux, arriver à Arles en voiture et aller à cheval à Tarascon, votre cheval n'ayant jusqu'à mi jambe à l'une des brèches de panisses.*

*Quant au système des travaux, M. Poulle est déjà provisoirement arrêté sur ce qu'il faut combler avec de la pierre le gouffre de Boulbon et construire une chaussée toute en pierres, qu'il faut revêtir en pierres celle de Tarascon. Mais n'y aurait-il pas moyen de lier à tout cela la défense de Mézoargues ? M. Poulle n'est pas arrêté sur ce point. Seulement, revenant aussi de Mézoargues aujourd'hui, il pense qu'il faut 100 000 f. pour les travaux nécessaires dans cette localité.*

*Je lui ai lu votre lettre du 3, et il veut continuer à s'occuper sérieusement de son objet.*

*Le chiffre de la pierre n'est point non plus invariable, cela dépendra des gouffres de Boulbon, je dirai presque de ce nouveau lit du fleuve ; et il y a trop d'eau encore pour qu'on puisse se livrer à des appréciations imprécises.*

*Relativement à la question des militaires, je ne saurais mieux vous informer qu'en vous adressant copie d'une lettre que j'écris aux maires de Tarascon, Arles et Boulbon. M. Boulouvard est du nombre de ceux qui pensent que les bras ne manqueront pas et il prend la responsabilité de déclarer en réponse à ma lettre, Moi qui me préoccupe beaucoup plus de faire des travaux que de l'avantage de ménager des journées aux ouvriers du pays, je pense,*

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



*et M. Poulle est de mon avis, qu'il serait fort utile d'avoir des militaires, un peu plus ou un peu moins, mais par-dessus tout, de pouvoir y joindre une compagnie du Génie. Il s'agit d'extraire et d'employer d'immenses quantités de pierres et le Génie ferait là merveille.*

*J'ai reçu aujourd'hui et j'ai l'honneur de vous envoyer une copie de la soumission Mourier<sup>1</sup>, extrait de la délibération prise par le Conseil municipal d'Arles. Pour le moment, mon avis ne serait pas pour l'adopter. Il me semblerait beaucoup plus intéressant, si vous ne pensez pas avoir le pouvoir d'autoriser l'exécution par voie de régie, de demander par le télégraphe carte blanche sur ce point.*

*Au reste, les eaux n'ont presque pas baissé aujourd'hui. S'il y avait une succession de pareils jours, je ne sais pas quand le territoire sortirait de dessous de l'eau.*

*Je serais bien reconnaissant, Monsieur le Préfet, si vous avez la bonté de m'informer du jour et l'heure de votre arrivée.*

*Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'hommage de mon respectueux dévouement.*

*Le sous-préfet d'Arles".*

#### ● Décembre 1841 :

VILLARD, Marius, "Météorologie régionale", in *Bulletin de la société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, XXIIe volume, 1889, p. 367-381.

Du 1<sup>er</sup> au 4 décembre, le Rhône se maintient à une grande hauteur et les parties inférieures du fleuve, depuis Avignon jusqu'à Arles, sont inondées de nouveau.

BM Arles, ms 235, Annales de Louis Mège.

"25 décembre :

*Depuis le 21 de ce mois, les eaux sont encore aux portes de la Cavalerie et elles continuent à augmenter. La grande vallée d'Arles depuis Boulbon ressemble à une mer. Le Rhône, qui se maintenait depuis quelques temps à une assez grande hauteur, s'est encore élevé de 35 centimètres dans la journée du 21. Cette nouvelle crue s'est fait sentir dans tout le territoire et les eaux passent de nouveau aux deux extrémités de la Crau. La diligence de Périllier, qui fait le service de Tarascon, avait péniblement repris son service lundi dernier 20 du courant, et a dû le cesser aussitôt. Le pont de Crau n'est pas encore envahi, mais il s'en faut de peu".*

BM Avignon, ms 5354, "Mémorial de quelques événements me concernant ainsi que ma famille", Anonyme, propriétaire de Villeneuve-lès-Avignon, XIX<sup>e</sup> siècle.

*"La crue subite du Rhône du premier au 15 décembre est venue retarder les semailles dans le territoire de la Barthelasse, de Bourbon [Boulbon] et l'abbaye. Les propriétaires redoutant ensuite les gelées ne sont pas sans inquiétude sur le résultat.*

*Le 19 décembre, la journée fut si ruineuse et le vent du midi commençait à souffler dans la nuit de ce jour au lundi 20. Le Rhône augmenta d'une manière assez subite ; du 20 au 21, il tenait déjà toute la plaine de Bourbon [Boulbon] et l'abbaye. La Barthelasse était sous les eaux. Dans la journée du 22, les eaux commençaient à baisser insensiblement. Il est essentiel d'observer dans cette note que le Rhône était rentré tout à fait dans son lit du 15 au 19 décembre".*

<sup>1</sup> Auteur d'un projet de prise en charge immédiate des travaux de réfection des chaussées, qui trouva un écho auprès du Conseil Général du département.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

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

21 décembre 1841 : la Durance atteint 4 m à Mirabeau.

ADV, 3 S 76 : Hauteurs du Rhône

4 décembre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 4,33 m à l'échelle de Beaucaire mais ne dépasse pas le seuil des 3,50 m à Arles.

22 décembre 1841 : Le Rhône atteint la cote de 4,28 m à l'échelle de Beaucaire. *Idem* à Arles.

MOUGIN, Pierre, *La restauration des Alpes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931, p. 59.  
– Cit. GUILBERT, Xavier, *Les crues de la Durance depuis le XVI<sup>e</sup> siècle. Fréquence, périodicité, essai d'interprétation paléoclimatique*, Maîtrise de Géographie, Aix-Marseille I, 1994.

Dans le bassin de l'Asse : en 1841, à Barrême, l'Asse rompt les digues et inonde les rues.

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

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

20 décembre 1841 : 1,95 m.  
21 décembre 1841 : 4 m.  
22 décembre 1841 : 2,60 m.  
23 décembre 1841 : 2,50 m.

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

20 décembre 1841 : 0,90 m le matin, 0,95 m le soir.  
21 décembre 1841 : 1,45 m le matin, 3,05 m le soir.  
22 décembre 1841 : 2,70 m le matin, 2,20 m le soir.  
23 décembre 1841 : 1,95 m le matin, 1,70 m le soir.

Hauteurs des eaux du Rhône observées à l'échelle du petit bras d'Avignon :

20 décembre 1841 : 2,91 m le matin, 2,86 m le soir.  
21 décembre 1841 : 3,46 m le matin, 4,36 m le soir.  
22 décembre 1841 : 4,02 m le matin, 4,87 m le soir.  
23 décembre 1841 : 4,57 m le matin, 4,60 m le soir.

#### • 1841 :

*Résumé par ordre de matières des délibérations et des vœux du Conseil Général des Bouches-du-Rhône. Session de 1843*, Marseille, imprimerie et lithographie Jules Barile, 1843.

En cette année de désastre sans précédent pour la Durance, la session du Conseil Général, qui lui est visiblement antérieure, fait le point des travaux et n'a en tête que les inondations de 1840 et 1841. Voir en particulier le survol historique du Conseiller M. Clair, grande figure arlésienne, sur la périodicité des inondations depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, mais aussi sur l'histoire des digues du bas Rhône et leur conception technique (à partir de la page 173 des rapports et délibérations).

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



§ 1<sup>er</sup> — RAPPORTS DES INGÉNIEURS.

° Rapport de l'Ingénieur en chef directeur du départ<sup>t</sup>, sur la situation générale, au 1<sup>er</sup> juillet 1843, de la partie du service des ponts et-chaussées sur les fonds du gouvernement.

Les travaux des ponts-et-chaussées, dans le département des Bouches-du-Rhône, sont scindés en quatre parties gérées chacune par un ingénieur en chef :

1° Entretien de la route royale N° 7, depuis Bonpas jusqu' à Aix, et de la route royale N° 8 depuis Aix jusqu'au pavé avant Marseille. (Service spécial confié à M<sup>r</sup> Berthault.)

2° Le Rhône, le canal d'Arles à Bouc et la Camargue. ( Confiés à M. Poulle. )

3° Les ports de mer, le littoral maritime, les phares et les bourdigues. ( Confiés à M. Toussaint, sous la direction de l'ingénieur en chef Directeur du département. )

Et 4° les routes royales, les routes départementales, la Durance, et le service général du département. ( Confiés à M. de Montluisant. )

[.....]

A mon retour d'une tournée générale dans le haut Rhône, je reçois la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 4 du courant, pour me demander la situation sommaire des travaux en cours d'exécution sur le Rhône, dans votre Département, parce que vous avez le projet d'en entretenir le Conseil Général dans sa prochaine session.

4° Situation sommaire des travaux du Rhône dans le département des Bouches-du-Rhône. (Service de M. Bouvier.)

Pour le moment, il y a peu de travaux adjugés sur ce fleuve dans les Bouches-du-Rhône, et ses eaux ont été tellement hautes, qu'il a été impossible d'y travailler ; en voici du reste le détail :

On s'occupe activement d'extraire les matériaux nécessaires à l'exhaussement de la digue de M. de Barbentanne, laquelle lie l'extrémité aval des digues de la Durance avec celle du Rhône. Ce travail est fort utile, et on y mettra la main dès que les eaux le permettront.

On profitera des mêmes basses eaux pour terminer les digues de

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 158 —

Barbantannè. En attendant, on extrait aussi les matériaux nécessaires à leur exécution.

Je vous adresserai sous peu de jours le devis que vous m'avez demandé des enrochemens à faire pour consolider les perrés de Saint-Pierre de Mézouargues.

L'extrémité aval des perrés de Barbantanne a été emportée par les inondations, ainsi que la métairie de Brun qu'ils protégeaient. On rédige le projet de leur établissement, et j'aurai l'honneur de vous l'adresser sous une douzaine de jours. Lors de la tournée de Monsieur le Ministre des Travaux publics, je lui fis remarquer combien ce travail était urgent, et il voulût bien assurer des fonds pour son exécution ; ainsi, dès que le projet sera approuvé, on pourra mettre la main à l'œuvre.

Il existe une assez longue lacune entre les perrés qu'on a exécutés en tête du territoire de Boulbon et ceux qui couvrent le territoire de Mézouargues. Il est d'une indispensable nécessité de défendre la partie amont de cette lacune sur sept à huit cents mètres de longueur, vu que sans cela la chaussée qui est en arrière va être attaquée. On fait sur le terrain les opérations nécessaires à la rédaction de ce projet et j'espère sous un mois pouvoir vous l'adresser.

Tels sont, Monsieur le Préfet, les travaux du Rhône, dans votre Département, dont nous avons à nous occuper ; il y en a beaucoup d'autres qui devront aussi attirer l'attention de l'Administration ; ainsi il faudra revêtir la rive du Rhône sur une très grande longueur en amont de Tarascon, faire des quais en face de cette ville ; revêtir la rive entre Tarascon et Arles, sur des longueurs fort étendues, vis-à-vis les Mas du Petit-Castelet de Renchiers, des Tours, de Sarei et aux environs d'Arles ; faire des quais pour le service du Chemin de Fer, aux abords de cette ville, et exécuter enfin une multitude d'autres travaux qu'il serait surabondant de chercher à prévoir ici, et dont le besoin se fera successivement sentir. Mais pour entreprendre tous ces travaux, il faut des fonds ; Monsieur le Ministre nous en a promis ; j'ai la persuasion qu'il tiendra sa promesse ; cependant, pour favoriser ses bonnes intentions, il sera bon, je crois,

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 159 —

que Messieurs les Préfets et les Conseils Généraux insistent sur la nécessité d'améliorer la navigation du Rhône. Je viens de rédiger un petit Mémoire à ce sujet ; il sera imprimé vers le 18 du courant, et je m'empresserai de vous en adresser le nombre d'exemplaires nécessaires pour que vous puissiez en distribuer à tous les Membres de votre Conseil Général.

Je suis avec respect,

Monsieur le Préfet,

Votre très humble et très obéissant Serviteur.

*L'Ingénieur en chef Directeur de la Vallée du Rhône,*

BOUVIER.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

## DURANCE.

Les endiguemens sont approuvés en remontant, depuis le Rhône jusqu'au pont de Cadenet, sur un développement de	58,000 m.
Sont proposés entre le pont de Cadenet et celui de Pertuis, sur un développement de.....	12,000
Sont approuvés entre ce dernier pont et les forts ou dignes de Peyrolles, sur un développement de...	8,000
Et proposés entre ces forts et le Verdon, sur un développement de.....	18,000
Développement total sur les Bouches-du-Rhône.	<u>96,000 m.</u>

Des travaux réguliers et adjugés s'exécutent sur la commune de Barbentane ; d'autres en régie ont lieu à Orgon sur les lignes d'endiguement, et des projets sont à l'étude sur les communes de Sénas, Meyrargues, Peyrolles et Saint-Paul-les-Durance.

Il est de principe que les riverains paient moitié des dépenses, le Département, un sixième, et le Gouvernement, un tiers. Pour le concours du Département, en 1844, nous demandons une allocation de 23,089 fr. 70 c. (voir pour plus de détail sur les routes et la Durance, les projets de Budget ci-annexés, pièces n° 1, 2 et 4).

Marseille, le 1<sup>er</sup> juillet 1843.

DE MONTLUISANT.

## § II.— NAVIGATION.

Le tracé des lignes d'endiguement de la Durance est approuvé

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

- - 134 - -

sur une longueur de 66,000 mètres. Sur le restant du développement de 30,000 mètres, il est étudié, adopté et proposé par une commission mixte, composée de membres des syndicats et des ingénieurs en chefs et des ingénieurs ordinaires des deux rives. Il est probable que le Gouvernement sanctionnera ce tracé, et que, par cet acte important, l'encaissement du lit mineur de la Durance sera définitivement arrêté depuis le Verdon jusqu'au Rhône, ou sur toute la partie longeant le département des Bouches-du-Rhône. Ainsi ce grand travail, qui depuis des siècles a divisé les deux rives, touche à sa fin, et va être un puissant stimulant pour encaisser le thalweg de la Durance, défendre ses bords, et conquérir, colmater et fertiliser des grèves immenses. Nous répéterons, ce que nous avons déjà dit dans nos rapports des années précédentes, qu'il est d'usage que les riverains paient moitié des dépenses, le département, un sixième et le gouvernement, un tiers. Depuis quelques années les trois contributions se sont élevées annuellement, sur toute la longueur du département, de 50 à 60,000 fr.

[...]

produits agricoles.

5<sup>o</sup> Amélioration des Embouchures du Rhône. (Même séance, M. Clair, rapp. p. 82.)

Sur les vœux émis par la ville d'Arles, et adoptés par le Conseil du 3<sup>e</sup> arrondissement,

Le Conseil Général a témoigné le désir de voir faire sur le Rhône les travaux nécessaires à la canalisation du fleuve depuis Lyon jusqu'à la mer ; il supplie M. le Ministre des travaux publics de faire étudier sérieusement les embouchures du Rhône, afin de reconnaître les améliorations dont elles sont susceptibles et d'ordonner l'établisse-

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 173 —

ment et l'emploi des bateaux dragueurs pour l'enlèvement des vases qui encombrant accidentellement les passes du fleuve. Le Conseil Général appelle la sollicitude toujours si active et si vigilante de M. le Ministre sur cet objet si important pour le commerce et la navigation.

Le Conseil du 3<sup>e</sup> Arrondissement est frappé des réclamations fondées qui lui arrivent de toutes parts au sujet des travaux devenus nécessaires sur les bords du Rhône. Les eaux, vaincues sur un point par le magnifique travail de l'année dernière, attaquent les digues inférieures de Boulbon et de Mézoargues, et trouvent trop peu d'obstacles en face de Tarascon, où une lacune de défense de 2,000 mètres leur ouvrirait un passage par où elles se précipiteraient dans la plaine. Le Conseil d'Arrondissement demande donc votre appui auprès du Gouvernement, pour qu'il veuille bien continuer le système de défense qu'il a commencé, et en même temps rétablir en perré le chemin de halage partout emporté pendant les inondations de 1840 et 1841.

Le Conseil Général adopte le rapport ci-dessus et le convertit en délibération.

M. Clair, au nom de la Commission des objets divers, présente le rapport suivant :

Alarmé des désastres occasionnés par les inondations de 1840 et 1841, le Gouvernement s'est adressé aux Conseils Généraux pour rechercher les causes de ces déplorables catastrophes ; s'enquérir du système de défense opposé aux attaques des fleuves, rivières et torrents ; savoir de quelles modifications ce système serait susceptible, et recueillir les renseignemens que fournissent l'expérience et la pratique des localités.

Voici, Messieurs, la réponse que votre Commission vous propose de faire à ces diverses demandes :

Le département des Bouches-du-Rhône est baigné par deux grands cours d'eau : la Durance et le Rhône. De ces rivières, la première est si désordonnée dans son régime ; la masse ou la rareté des eaux deviennent si subitement excessives qu'on pourrait considérer la Du-

6<sup>o</sup> Endiguement du Rhône à Tarascon. (Séance du 31 août, M. de Cadillan, rapp. p. 88.)

7<sup>o</sup> Endiguemens. (Séance du 26 août, M. Clair, rapp.)

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 174 —

rance comme le plus irrésistible et le plus impétueux des torrens. Ceux qui ont parcouru ses bords, savent quelles immenses plages de gravier et de cailloux elle jette dans les champs voisins ; et combien s'étendent au loin ses ravages.

Les propriétaires riverains n'ont cessé de lutter contre ces violences auxquelles ils opposent la constance et l'opiniâtreté de leurs efforts tendant à restreindre et à fixer la largeur de son cours ; mais les ruines toujours nouvelles et toujours apparentes de leurs travaux attestent constamment leur lutte et la supériorité de forces d'un ennemi qui ne se lasse jamais.

Le Rhône, quoiqu'il subisse les caprices de la Durance, en la recevant dans son sein, s'est montré moins rebelle aux efforts tentés pour contenir ses eaux.

Les premiers essais d'endiguement ont été entrepris par les riverains du Rhône inférieur. Ce fut vers la fin du XIII<sup>e</sup> siècle que les propriétaires d'Arles s'avisèrent d'élever des digues pour mettre leurs champs à l'abri des eaux d'inondations.

Cet empressement à éloigner des terrains d'alluvion, les eaux fécondes qui les avaient formés, fut-il prévoyant et sage ? C'est un point qui ne peut être contesté ; en effet, les barrières élevées contre le Rhône mirent un terme au calmatage, arrêtaient définitivement la hauteur du sol déjà bien bas par rapport à la mer qui le borde à l'Ouest, et surtout par rapport au Rhône, dont le lit devait naturellement s'exhausser et convertir en canal en relief un canal jusqu'alors encaissé. Mais nous n'avons pas à juger les œuvres du passé ; il nous suffit de rappeler les faits qu'il nous a légués.

Les premières digues consistèrent en simple levées faites avec de la terre prise sur les bords du fleuve. Ces travaux furent individuels et lents ; l'œuvre de la défense générale ne s'établit ni tout d'un trait, ni tout le long du fleuve. Comme les territoires se divisent par quartier, l'endiguement se fit par fractions, répondant d'abord à des domaines particuliers, puis à chacun des divers quartiers. Ce ne fut qu'au XVI<sup>e</sup> siècle que la totalité des territoires d'Arles et de Tarascon se vit garantie par une ligne continue de chaussées s'étendant

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

jusqu'à la mer. Ce résultat était dû aux propriétaires qui s'étaient réunis en association, ayant pour but d'organiser ou régulariser les moyens à employer pour contenir le Rhône dans un lit désormais limité.

La contribution aux dépenses de l'œuvre fut réglée à raison de la valeur et de la contenance des terrains partagés. Des *Levadiers*, désignés de nos jours sous le nom de *Syndics*, eurent pour mandat la surveillance et l'exécution des travaux. Le corps entier se réserva le vote des dépenses ; chaque membre eut le droit d'appeler la délibération du corps sur les vues qu'il croyait utiles, et la société se trouva organisée avec une rare intelligence.

Toutefois la ligne du fleuve dont l'entretien, sur toute la longueur de son parcours, était de l'intérêt commun, resta divisée par tronçons correspondans aux différens quartiers. Chaque société eut pour obligation d'entretenir le tronçon qui était en droit-soi. Ce système de division qui prévaut encore aujourd'hui, présente des inconvéniens qui seront plus tard examinés.

A l'époque dont nous venons de parler, celle du 16<sup>m</sup>e siècle, les propriétaires garantis commencèrent à sentir les mauvais effets de leurs prédécesseurs, à se barrer contre le Rhône. Le lit du fleuve s'était exhaussé, les eaux pluviales tombées sur des terrains enclos ne pouvaient plus s'écouler facilement au Rhône ; l'époque des pluies étant naturellement celle des grosses eaux. Il fallût parer à ces inconvéniens et diriger sur la mer les écoulemens qu'on avait perdus sur le fleuve, organiser les chaussées du Rhône, ouvrir des canaux de fuite sur la mer ou sur les étangs communiquant avec elle ; telle fut l'œuvre du 16<sup>m</sup>e siècle, œuvre utile, digne de tous nos respects, mais insuffisante pour atteindre le double but qu'elle se proposait, puisque des milliers d'hectares de terrains sont encore dans la Camargue, le Plan du Bourg et le Trébon, à l'état de marais et que de fréquentes et désastreuses inondations sont venues ravager les territoires qu'on croyait avoir suffisamment protégés.

Ces inondations suivent une marche qu'il est utile de constater :

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 176 —

Au 16<sup>e</sup> siècle elles se renouvellent par moyenne de six en six ans.

Au 17<sup>e</sup>, de sept en sept ans ; au 18<sup>e</sup>, de neuf en neuf ans ; de nos jours , elles se sont reproduites en 1801 , 1810 , 1827 et 1840 ; celle de 1841 n'étant que la suite de celle de l'année d'auparavant.

Si dans ce tableau diminue de siècle en siècle le chiffre des sinistres , c'est que le système de défense s'améliore et s'affermi.

En effet , les chaussées du Rhône , qui n'avaient été d'abord que de simples ouvrages en terre établis à la hâte et non tassés , revêtent peu à peu une forme régulière et consistante. On dame les terrassements qui prennent la forme du trapèze et par là admettent sur leur couronnement une voie ouverte au passage des hommes et des animaux , nouvelle cause de terrassement. On a recours à la pierre pour fortifier les points les plus exposés au battement des eaux ; pour faire face au système d'empierrement , un rocher situé aux environs d'Arles est mis en exploitation ; les extraits de la mine sont employés à couvrir le talus qui incline du côté de l'eau , et bientôt la chaussée est en état d'opposer aux entreprises du Rhône une barrière hérissée de pierres et d'énergiques éperons.

Les formes de l'empierrement subissent elles-mêmes des amendemens indiqués par l'expérience et les besoins. Aussi long-temps que la mine qui fournit la pierre fut abondante et d'une facile exploitation , le revêtement des chaussées se fit à *pierres perdues* ; c'est-à-dire à pierres jetées au hasard et sans assemblage régulier. Mais la hausse des prix de la pierre a fait remplacer ce mode par celui d'un assemblage régulier en forme de maçonnerie ; la main-d'œuvre est plus chère , mais ce dernier système exige moins de matériaux ; il résiste plus long temps et prévient la fréquence des éboulemens qu'entraînaient des pierres mal assises , laissant de l'une à l'autre des intervalles ouverts au clapotage des eaux et des affouillemens qui avaient pour résultat la chute des terres d'intérieur et celle des pierres du revêtement. Dans l'état actuel des choses , les chaussées revêtues de pierres régulièrement assemblées présenteraient un système suffisant de résistance à la pression des plus fortes

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

eaux, si ce système était suffisamment développé. Pour atteindre ce but, il suffirait d'élargir la base des levées et surtout de relever leurs crêtes ; car c'est un fait digne de remarque que, dans aucune des inondations contemporaines, les chaussées du Rhône n'ont été emportées de vive force. Leur résistance a suffi aussi long-temps que les eaux sont restées inférieures au couronnement, mais dès que les lames d'eau atteignent cette hauteur, elles détrempe la terre, la ravinent, l'entrouvent par de nombreuses rigoles, et la chaussée est irrévocablement détruite.

Si ce système de défense est bon à conserver, il n'en est pas de même du régime administratif qui le régit.

Le fractionnement par association offre des inconvénients et des dangers. Pour en être convaincu, il suffira de savoir que la diversité des tronçons empêche de considérer le corps de la chaussée comme chose commune. Chaque société remplit sa tâche comme elle juge à propos de le faire ; celle-ci avec zèle, une autre avec lenteur et insuffisance ; il résulte de là que, si une inondation survient, occasionnée par l'incurie d'une association qui tient mal sa chaussée, les désastres dans ce pays de plaine et de niveau continu, sont pour les propriétaires vigilans comme pour ceux dont l'inaction a causé le sinistre. Cet état de choses, qui rend la vigilance solidaire de l'incurie, exige un prompt redressement. Il convient qu'une seule association préside au sort de toute la ligne de défense, et que le propriétaire qui travaille et dépense cesse d'être soumis aux chances de celui qui s'abstient et de dépenses et de travail.

L'unité est le seul remède à cet abus ; cette unité qu'il serait impossible de rendre générale ou absolue, pourrait être réglée par façade de département, ou au moins de commune, eu égard aux circonstances des terrains qui, fractionnés par des barrières naturelles ou artificielles, sont par là même isolés les uns des autres.

Demander cette conversion à une règle commune, c'est vouloir ce que l'État a lui-même voulu.

Un décret, en date du 14 prairial an XIII, avait ordonné la réunion en une seule, des diverses associations territoriales d'Arles. Cet

— 178 —

acte prescrivait, par rapport à la conservation et à la défense des chaussées, diverses dispositions qui sont le droit commun des associations d'Arles; mais comme ces associations sont nombreuses et de nature diverse, la réunion commandée par le décret aurait produit une inextricable confusion.

Le décret est donc resté inexécuté sur ce point, et les associations continuent à fonctionner isolément. Il est urgent de sortir de cet état et de modifier un système dont l'expérience a démontré les dangers.

En conséquence, votre Commission proposant pour la Durance tout ce qu'elle propose pour le Rhône, l'histoire des endiguements de ce dernier cours d'eau étant, à peu de chose près, l'histoire des endiguements de la Durance, votre Commission est d'avis d'adopter les conclusions suivantes :

Maintenir le système actuel de défense en lui donnant le développement qui doit assurer son efficacité ;

Élargir la base des clapets;

Exhausser leurs crêtes afin de les tenir constamment supérieures aux plus grosses eaux ;

Substituer au système d'empierrement ou pierres perdues le système d'empierrement à assemblage maçonné ;

Tenir le couronnement des chaussées assez large pour que les charrettes et voitures puissent passer tout le long de la digue ;

N'avoir qu'une seule association par rive de fleuve ou par façade de commune, et réunir à cette association toutes les propriétés protégées ;

Tels sont les vœux de votre Commission ; telle est la réponse qu'elle vous propose de faire aux demandes du Gouvernement.

Mais il reste à examiner une dernière question :

L'administration des chaussées doit-elle être continuée entre les mains des propriétaires associés, ou convient-il de la confier au Gouvernement, ainsi que cela se pratique dans le département du Gard et sur la rive droite du Rhône ?

Pour rester dans l'état actuel des choses, on a dit que la surveillance exercée par les intéressés sera toujours plus active que celle de

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

l'administration, déjà si surchargée de soins ; que l'esprit d'association, dont il convient d'encourager les progrès, ne doit pas être étouffé là où il existe depuis des siècles et que remettre à l'autorité administrative la garde de son bien, c'est aliéner le droit le plus important de la propriété, celui par lequel tous les autres sont assurés.

A ces motifs, on a répondu que l'état actuel des chaussées dépose d'un défaut de sollicitude qui ne peut être nié, et qui a occasionné les plus grands désastres ; qu'une économie par trop parcimonieuse préside au vote des dépenses et empêche de donner à la défense toute l'énergie dont elle a besoin ; que les cotes ou impôts se lèvent mollement et que les ménagemens de plus en plus délicats que comportent les relations d'associé à associé, tournent au préjudice de la communauté et à l'obtention de travaux dont on reconnaît d'ailleurs la nécessité ; que l'esprit d'association a droit à des encouragemens sans doute, mais qu'il ne faut pas s'obstiner à vouloir le maintenir là où il tombe d'âge et d'épuisement, et que des déchiremens intérieurs ressort la nécessité d'un nouveau régime. Enfin que remettre au pouvoir central le soin de régir les chaussées, ainsi que cela se pratique sur la rive droite du Rhône, c'est moins aliéner un droit que garantir le sort de la propriété en lui donnant une protection qu'un système épuisé ne peut plus lui assurer désormais.

C'est à ce dernier parti que votre Commission s'est arrêtée et qu'elle vous propose d'adopter comme mesure d'ordre et de sûreté territoriale.

Le Gouvernement puisera dans les ressources dont il dispose les moyens de faire ce que n'osent point tenter, par timidité ou par impuissance, les petites fortunes ; il assurera l'avenir de nos territoires et trouvera dans la perception assurée de l'impôt une indemnité pour toutes ses avances.

Les travaux d'amélioratoins, récemment entrepris sur le Rhône, dans l'intérêt de la navigation, rendent plus pressantes encore les obligations de l'État. Le régime des eaux, modifié par ces travaux, menace de destruction nos chaussées, si elles ne sont promptement consolidées. Reculons, Messieurs, devant toutes les dépenses su-

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



perflues ou aventurées, mais sachons réclamer ce qu'exige l'intérêt de l'Agriculture, cette nourrice des sociétés humaines, dont les services ne sont guère rétribués que par les éloges qu'on lui accorde. Demandons protection à l'État pour nos champs, nos cultures, nos récoltes; notre avenir est là. M. le Préfet l'a dit avec une haute raison : dépenser beaucoup et produire beaucoup, c'est le secret des peuples qui veulent vivre avec aisance dans le présent et avec gloire dans l'avenir.

Ce rapport, dont la lecture a été écoutée avec le plus vif intérêt, est adopté par le Conseil dans toutes ses parties et converti en délibération.

**8° Prolongement du canal d'Arles jusqu'à Tarascon (Séance du 31 août, M. de Cadillan Rap.)** Le Conseil Général appuie, depuis plusieurs années, le vœu du Conseil du 3<sup>e</sup> arrondissement, que le canal de Bouc soit continué jusqu'à Tarascon. Ce vœu étant réitéré cette année, le Conseil Général ne peut qu'appuyer encore la demande de cette construction utile au commerce et au département.

Le Conseil Général adopte le rapport ci-dessus et le convertit en délibération.

**9° Prolongement du même canal jusqu'à Martigues. (Même séance, M. Prat Rapporteur.)** M. Prat renouvelle la proposition qu'il avait faite dans la précédente session pour le prolongement du canal d'Arles à Bouc jusqu'à Martigues.

Ce prolongement est réclamé par les intérêts les plus considérables et les plus pressants. Des établissements industriels de toute nature et tous d'une grande importance se groupent autour de l'étang de Berre. Des fabriques de produits chimiques, des salines, des huileries, des moulins à blé et enfin la poudrerie de St-Chamas donnent lieu à une navigation fort active. Cette navigation est malheureusement paralysée dans sa marche par les difficultés que présentent les canaux qui établissent aujourd'hui la communication entre la mer et l'étang. Ces canaux manquent de profondeur, et des navires du plus petit tonnage peuvent seuls y pénétrer. Le surcroît de frais qui en résulte pour le commerce à chaque année excite vivement la sollicitude du Conseil Général. Le gouvernement lui-même n'y est pas demeuré indifférent, et un projet étudié par ses ordres est maintenant terminé.

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 181 —

Ce projet qui substituerait aux canaux actuels si insuffisants un canal à large section et d'une profondeur de 3 mètres, satisferait à tous les besoins du commerce, de l'industrie et de l'agriculture; son exécution n'entraînerait pas de grandes dépenses; le devis ne s'élève pas à plus de 1,500,000 fr. Outre ce projet, la marine en a étudié un autre dans la vue de faire de l'étang de Berre une rade couverte et une station pour nos bâtimens à vapeur. Nous nous estimerions heureux qu'un tel projet pût se réaliser; le Canal ainsi conçu satisferait à la fois à un intérêt national et aux besoins de notre commerce et de notre industrie. Mais la dépense en serait bien plus élevée, elle a été calculée à près de 7,000,000. Les ressources de l'État sont déjà engagées dans d'immenses travaux; ne serait-il pas à craindre que le prolongement du canal se présentant aux Chambres avec un chiffre aussi élevé, ne fût ajourné à un avenir plus éloigné? Pour aller au-devant de cette éventualité, il conviendrait que le Conseil en renouvelant son vœu demandât au gouvernement l'exécution du canal de commerce dans le cas où le projet du canal à grande dimension devrait être abandonné.

*Délibération.* — Sur quoi, le Conseil, approuvant les considérations qui précèdent, délibère à l'unanimité que le gouvernement sera supplié de vouloir bien faire exécuter le plus promptement possible le canal qui a été étudié par ses ordres pour mettre le port de Bouc en communication avec l'étang de Berre; et au cas où la dépense d'un grand canal, propre à servir de passage à nos bâtimens de guerre, paraîtrait trop élevée, de satisfaire aux besoins de l'industrie et du commerce par l'établissement d'un canal de moindre dimension, tel que l'administration de la marine l'a également fait étudier.

Sur la proposition de M. Prat, le Conseil renouvelle le vœu émis dans sa dernière session pour la réduction des droits de navigation du canal d'Arles :

« Le Conseil sollicite chaque année avec instance la réduction des droits excessifs qui sont perçus sur le canal d'Arles à Bouc.

» Déjà justice a été faite à ses réclamations, dont le gouvernement a apprécié toute la convenance. Mais cette justice est loin de satis-

10° Réduction des droits de navigation sur le même canal ( Séance du 31 août même Rap. )

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

— 182 —

» faire aux besoins de la situation ; et, ce qui ne laisse aucun doute à  
» cet égard, c'est que les recettes sont demeurées stationnaires, et le  
» canal dans lequel on doit chercher à attirer tout le mouvement  
» commercial, n'a pas vu le nombre des navires qui le fréquentent  
» s'accroître sensiblement.

» Le gouvernement avait compris lui-même la nécessité d'une ré-  
» duction plus importante. Il s'était même efforcé d'y amener la com-  
» pagnie financière intéressée dans l'exploitation de ce canal ; mais  
» ce qu'il n'a pu obtenir d'elle alors, il importe d'en faire l'objet de  
» nouvelles négociations qui, cette fois, ne sauraient manquer de ré-  
» ussir. Ce qui donne lieu de l'espérer, c'est la réduction accordée  
» récemment sur les charbons. Cette marchandise n'est pas la seule  
» de celles qui fréquentent ce canal, qui ait droit, par son peu de  
» valeur et son importance comme quantité, à une exception; il en est  
» plusieurs autres qui sont dans le même cas. Les sels notamment  
» peuvent être complètement rangés dans la même catégorie. Pauvre  
» et abondante, cette marchandise a besoin pour atteindre la ligne  
» du Rhône, en concurrence avec les sels du Languedoc, d'y arri-  
» ver à aussi peu de frais que possible. Les droits du canal de Beau-  
» caire vont être considérablement réduits sur cet article par privi-  
» lège sur tous les autres. Il ne se peut pas que le canal d'Arles à  
» Bouc ne fasse pas jouir les sels qui circulent par cette voie de la  
» même faveur; et en conséquence le Conseil estime que, s'il n'était  
» pas possible d'obtenir de la compagnie et d'accorder au commerce  
» une réduction générale et importante sur toutes les marchandises,  
» chose qu'il sollicite de la manière la plus instante, comme récla-  
» mée impérieusement par les besoins les plus certains et les plus  
» urgents, il y aurait lieu, tout au moins, d'accorder aux sels la fa-  
» veur dont on a cru devoir faire jouir les charbons et dont ils vont  
» jouir sur le canal de Beaucaire. »

Auteurs : Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE

