

LE GRAU DU ROI

Le Grau du Roi sera érigé en commune en 1879



Historique du lieu

1725 - Origine du canal du Grau-du-Roi à Aigues-Mortes, *extrait de l'Histoire d'Aigues-Mortes de Dom Pacotte, Bénédictin, 1877, page 8.*

Les Rois, Louis XIV et Louis XV avaient un intérêt à la prospérité des salins du "Peccaix". Pour en assurer l'exploitation, il fallait absolument maintenir des habitants à Aigues-Mortes. Après consultation d'une représentation de cette ville, il fut rendu un arrêt du conseil du 14 août 1725, qui ordonna l'ouverture du Grau du Roi, et pour conduire les ouvrages jusqu'à la perfection, le roi affecta le produit d'une crue de 5 sols par minet de sel.

Le devis des ouvrages fut ensuite dressé par les ingénieurs du roi, et l'exécution ayant suivi de près, on ouvrit la plage par un grand canal d'environ 25 toises de largeur, vis-à-vis l'endroit où le canal de la grande roubine se jette dans l'étang du Repausset. On fit des digues à chaque côté du canal par un empierrement solide ; on continua ce canal jusqu'à la grande roubine ; on poussa enfin dans la mer la tête des deux digues pour garantir l'intérieur du canal des dépôts de sables, et on y établit une solide communication des eaux de la mer avec celles des étangs. Il reste à donner à ces digues le prolongement nécessaire dans la mer, pour mettre cette ouverture entièrement à l'abri des ensablements, ce qui en fait l'objet des vœux de la ville d'Aigues-Mortes, pour trouver dans l'ouverture de ce Grau, outre la communication assurée des eaux de mer dans les étangs et marais, une porte de commerce maritime à petit cabotage.

La construction du canal de navigation que la province entreprend, depuis Beaucaire jusqu'à Aigues-Mortes, rend cet objet aussi intéressant pour le public qu'il peut l'être pour cette ville en particulier, soit par rapport aux bâtiments de mer qui se rendent annuellement à la foire de Beaucaire, soit par rapport à l'exportation des vins d'une partie considérable du bas Languedoc.

pas admis. La pension est de 1 fr, pour les hommes, 0,85 pour les femmes et 0,70 pour les enfants au-dessous de 12 ans.

Le comité se composait de 13 membres : Président, M. Albert Sihol 16 avenue Feuchères Nîmes ; Vice-président, M. Emile Bruneton 18 quai de la Fontaine Nîmes ; Secrétaire, M. Alfred Roussy 2 rue Jeanne d'Arc Nîmes ; Directeur, M. Paul Lazergues, pasteur à Arles.

Les dons devaient être adressés à chacun des membres du comité et, en particulier, au trésorier, 3 rue Jean Reboul à Nîmes

Le Comité acceptait les dons en nature : objets de lingerie, couvertures, vins, huile, lard, légumes secs, sarments etc. (ref. *Les œuvres de l'Église chrétienne réformée de Nîmes, 1911*) - (voir suite 1904/1906)

1869 – **Le phare de l'Espiguette** a été allumé le 1er janvier 1869 à minuit, l'ancien phare d'Aigues-Mortes sera éteint à la même heure. Établi sur la pointe dite "de l'Espiguette" à 5800 mètres à l'Est du Grau-du-Roi et construit à 80 mètres des basses eaux, il se trouve actuellement (2013) à plus de 700m du bord de mer. Sa construction avait été adjugé le 13 juillet 1865, quelques jours après un premier crédit de 30 000 fr a été ouvert, l'année suivante ce sera 60 000 fr qui seront débloqués. La prévision pour l'ensemble du projet était de 119 028,17 fr.

L'adjudication a été remportée par l'entrepreneur de maçonnerie, Charles Dupuy d'Aigues-Mortes, la construction de l'appareil d'éclairage sera confiée à une entreprise parisienne.

Un quai provisoire avait été installé sur la plage en face, et les matériaux étaient amenés par bateaux.

Une dune artificielle a été créée, en 1873, à 150m du phare pour la défense contre l'envahissement des sables, au moyen d'un projet spécial montant à 13 000 fr.

- Sa position géographique est celle-ci : Latitude Nord 43° 29' 16" ; longitude Est 1° 48' 45".

- Le plan focal est à 26m82 au-dessus du zéro de la mer ; le sol du bâtiment est à 1m70 plus haut.

- Le système éclairant est le même que celui de l'ancien phare d'Aigues-Mortes qu'il a remplacé. Le feu est blanc (3e ordre de catadiotrique) varié de 4 en 4 minutes par des éclats suivis de courtes éclipses. Il avait une portée de 18 milles.

1872 - **Extrait du rapport n° 18.** Le mouvement commercial dans le port d'Aigues-Mortes est toujours dans un état précaire, il suffit de jeter les yeux sur les statistiques. Nombre de navires entrés dans le port en 1870 : 47 ; en 1871 : 50.

Importations : **Oranges** 1870, 1357 T ; 1871, 1467 T - **Vins** 1870, 62 T ; 1871, 42 T

Exportations : **Sel** 1870, 446 T ; 1871, 227 T ; **Vins** 1870, 19 T ; 1871, 272 T

Il résulte de ces chiffres que le commerce d'orange est à peu près le seul aliment du port à l'importation, et s'il venait à s'arrêter, il ne resterait plus rien.

Toutefois il faut rappeler que le port d'Aigues-mortes conserve son importance comme port de relâche. En 1871 il a pu mettre à l'abri 16 navires jaugeant en tout 982 T.

Il faut noter aussi, que l'industrie de la pêche attire sur le littoral, et retient au Grau-du-Roi pendant une partie de l'année, un certain nombre de bateaux étrangers qui viennent y vendre leur produits, en concurrence avec les bateaux pêcheurs du pays, lesquels sont au nombre de 103, montés par 308 hommes d'équipage, et représentant un tonnage total de 741 T.

La chaussée du chemin de halage est aujourd'hui en très bon état sur tout le parcours. Les charpentes et surtout les rampes d'accès du pont-levis situé près de la borne kilométrique 1, dont l'entretien est à la charge de la compagnie des salins Perrier, étaient en très mauvais état. Des mesures ont été prises pour forcer la Compagnie à exécuter, à

bref délai, les réparations du pont actuel et de ses bords. Les 5 passerelles en charpente sont dans un état d'entretien convenable.

1873 - Inauguration de la ligne de chemin de fer Nîmes à Aigues-Mortes, le 13 mai. Le projet de la 1^{er} section comprise sur les territoires d'Aigues-Mortes et Saint-Laurent-d'Aigouze avait été définitivement approuvé, le 28 juin 1866.

1874 - M. Rédarès commence à planter des vignes dans le sable en bord de mer. Il a entrepris de niveler des dunes et de planter des vignes dans son domaine de Terre-Neuve situé au bord de la mer, à 6 km du centre du Grau-du-Roi, en 1874 et même en 1873, sans se rendre compte que le phylloxera ne tuerait pas les vignes dans le sable. Pour les vignes plantées dans les anciennes terres cultivées, elles ont coûté beaucoup moins cher à créer, les terrains étant nivelés et le plus souvent défoncés par l'extraction de la garance qu'on y avait récolté.

1879 – Érection en commune du hameau du Grau-du-Roi. Les habitants du Grau ont demandé la distraction de ce hameau de la commune d'Aigues-Mortes, et son érection en commune distincte sous le nom du Grau-du-Roi.

Une enquête a été ouverte sur cette demande et n'a révélé aucune opposition à ce projet. Le Conseil municipal d'Aigues-Mortes a donné adhésion sous réserve de restitution à faire à la ville d'Aigues-Mortes par la commune à ériger sur l'indemnité pour l'établissement du chemin de fer.

Le Conseil d'arrondissement dans sa session de 1871 a émis, sur ce projet d'érection en commune, un avis favorable.

L'art 46, & 26 de la loi du 10 août 1871 confère au Conseil général le pouvoir de statuer sur les demandes de l'espèce, lorsqu'il n'y a pas opposition de la part des intéressés. Le Grau-du-Roi deviendra une commune indépendante en 1879. Le premier Maire de la commune sera Amédée Rédarès, élu en octobre 1879, il en restera le premier magistrat jusqu'en mai 1884.

Lors du premier dénombrement de la commune en 1881, elle comprenait 1044 h ; en **1886**, 1060 h ; **1891**, 1187 h ; **1901**, 1279 h ; **1906**, 1291 h ; **1911**, 1275 h ; **1921**, 1304 h ; **1926**, 1348 h ; **1931**, 1462 h ; **1936**, 1733 h ; **1946**, 1681 h ; **1954**, 1977 h ; **1962**, 2363 h ; **1968**, 3354 h ; **1975**, 3963 h ; **1982**, 4152 h ; **1990**, 5253 h ; **1999**, 5875 h ; **2006**, 7892 h ; **2010**, 8178 h.

1880 - Rapport de l'ingénieur en chef sur la situation du port d'Aigues-Mortes.

La situation commerciale du port d'Aigues-Mortes continue à rester dans 'un état précaire, et le mouvement de la navigation accusé pendant les années 1877 et 1878 s'est à peu près maintenu pendant l'année 1879.

Les marchandises transportées tant à l'importation qu'à l'exportation sont :

Importation, oranges : **1877**, 2118 t ; **1878**, 1759 t ; **1879**, 1469 t, pour les autres produits sur 3 années, 399 t de vins, 23 t de tomates, 150 t de bois de sapin, 59 t d'ardoises, 119 t de Tan, 62 t de Fruits secs, et en divers 124 t au total sur 3 années.

En exportation sur les 3 années : 125 tonnes de vins et 288 tonnes de houilles.

Ainsi le commerce des oranges est le seul aliment de la navigation du port d'Aigues-Mortes à l'importation.

Quant aux exportations, elles ont été insignifiantes en 1879. Il est bon d'ajouter cependant que le port d'Aigues-Mortes ne sert pas seulement comme port de commerce et doit être considéré comme port de relâche.

C'est ainsi qu'il a pu mettre à l'abri, en : **1872**, 13 navires jaugeant 652 t ; **1873**, 15 navires 524 t ; **1874**, 12 navires, 597 t ; **1875**, 31 navires, 1450 t ; **1876**, 19 navires, 911 t ; **1877**, 19 navires, 1541 t ; **1878**, 23 navires, 954 t ; **1879**, 7 navires, 360 t.

Tous ces navires, réfugiés au Grau-du-Roi pendant le mauvais temps, en sont sortis sans communiquer avec le port dès que le calme a été rétabli.

Il convient de noter aussi que l'industrie de la pêche attire, sur le littoral d'Aigues-Mortes et retient au Grau, pendant une partie de l'année, un certain nombre de bateaux étrangers qui viennent y vendre leurs produits en concurrence avec les bateaux pêcheurs du pays, lesquels ont été, en 1879, au nombre de 127 montés par 342 hommes d'équipage, représentant un tonnage total de 116 tonnes, ayant produit 292500 kgs de poisson, représentant une valeur en argent de 232340 frs, ce qui porte le prix revient à 79 centimes le kgs.

TRAVAUX D'ENTRETIEN. Le crédit ouvert sur les fonds du chapitre 20, 1^{re} catégorie, pour l'entretien du port d'Aigues-Mortes, qui était précédemment fixé à la somme de 15000 fr., auquel venait s'ajouter un crédit extraordinaire de 10000 fr., réduit dans ces dernières années à 6000 fr., vient d'être porté cette année, pour la totalité, à 23000 fr., y compris 800 fr. applicables aux dépenses accessoires chi personnel. Il reste donc pour l'exécution des travaux proprement dits un Crédit de 22200 fr.

Mais comme, sur ce crédit, nous n'avons pas à payer le traitement de l'Agent chargé de la surveillance du port, qui demeure imputé sur les fonds du personnel, l'augmentation sur le crédit de l'année dernière afférente aux travaux sera en définitive de 2.700 fr. environ, qui permettra de maintenir au chenal et au bassin la profondeur normale de 3 mètres sur tous les points : La chaussée du chemin de halage est en assez mauvais état sur tout son parcours. Les ressources du port ne permettent pas d'y consacrer la quantité de matériaux qui serait nécessaire à son entretien régulier.

Les passerelles ont été réparées partiellement, l'arche centrale du pont en charpente a été mise à neuf.

Le pont-levis en charpente, construit par la compagnie des Salins du Midi, près la borne 1^{er} km, et dont l'entretien est à sa charge, a été réparé, ainsi que ses rampes d'accès, en 1879. Malgré ces réparations, le passage de ce pont est dangereux, et dans l'intérêt de la circulation publique, il serait bon que la Compagnie fût contrainte à le remplacer par un pont tournant à tablier métallique.

Les perrés non maçonnés de la rive gauche du chenal ont été réparés en-1877, depuis Aigues-Mortes jusqu'au Grau-du-Roi. Ils sont aujourd'hui dans un état d'entretien assez passable.

Les gazonnements au-dessus de ces perrés sont en mauvais état, mais le crédit du Port ne permet pas de les réparer, même partiellement.

TRAVAUX. DE GROSSES RÉPARATIONS. Reconstitution de la plage ouest du Grau-du-Roi. Le 22 décembre 1877; un projet a été dressé pour la reconstitution et la défense de la plage Ouest du Grau-du-Roi. Depuis quelques années la mer rongeaient les dunes de sable qui protègent le hameau du Grau-du-Roi, sur la rive droite du chenal maritime, et menaçait de les faire disparaître dans un avenir prochain.

Les travaux comprennent la, construction en mer de 4 épis en enrochements de 300 kgs au minimum, en calcaire dur provenant des carrières de Lunel.

Le premier épi, qui s'appuie à la jetée Ouest, est parallèle au rivage ; les 3 autres s'enracinent à la plage ; ils sont parallèles à la jetée et doivent se terminer, d'après le projet, par des T qui s'alignent entr'eux et avec l'épi n° 1.

Le projet, s'élevant à 12000 francs, a été approuvé par décision ministérielle du 6 mai 1878 ; une tentative d'adjudication, en date du 10 mai 1879, n'ayant pas abouti, le projet a été remanié, et finalement le montant en a été élevé à 23000 francs. Les sieurs Ravel et

Combe ont souscrit, pour l'exécution de ce projet, une soumission en date du 3 septembre. 1879, qui a été revêtue de l'approbation préfectorale le 10 septembre suivant. Ces tâcherons se sont mis à l'œuvre immédiatement et ils ont employé le crédit de 6000 frs alloué pour l'exercice 1879, et ils emploieront aussi intégralement le crédit de l'exercice 1880 qui, fixé d'abord à 10000 francs, a été augmenté récemment de 4800 frs.

Les épis n° 1 et 2 sont terminés, sauf le T, et l'épi n° 3 sera terminé incessamment. Leur effet a été assez prompt et assez satisfaisant, au point, de vue de la reconstitution de plage, pour que les Ingénieurs aient cru pouvoir renoncer, au moins provisoirement, à exécuter les retours en forme de T.

Un fait imprévu s'est produit en cours d'exécution, pendant les grosses mers : les épis se sont affaîssés et il a fallu, les recharger à diverses reprises. Ces rechargements auront pour résultat une augmentation de dépense qui ne sera compensée qu'en partie par la suppression des T.

FIXATION DES DUNES DE LA PLAGE OUEST DU GRAU-DU-ROI. Le 9 juillet 1879, notre prédécesseur a présenté un projet pour la fixation des dunes de la plage Ouest du Grau-du-Roi.

Ce projet était la suite nécessaire du précédent ; la corrosion du rivage causait l'effondrement des dunes qui défendent le Grau-du-Roi, et le sable qui les constitue, emporté par les vents d'Ouest, envahissait les maisons de la rive droite du chenal maritime et le chenal lui même.

Le projet comprend :

1° L'écrêtement des dunes à la côte 5 mètres au-dessus des basses mers ;

2° La fixation des dunes.

Ce dernier travail se compose d'abord de la fixation provisoire du terrain par un repiquage de joncs coupés, de l'établissement de haies en fagots de tamaris verts derrière lesquels on plantera des boutures d'olivier de Bohême et de la plantation, en quinconce, de petits goubets destinés à remplacer les joncs lorsqu'ils seront détruits.

La dépense prévue s'élève à 20000 francs.

Le 21 août 1879, une décision ministérielle a approuvé ce projet et a autorisé l'exécution des travaux en régie.

Les sieurs Ravel et Combe, soumissionnaires de la reconstitution de la plage, ont consenti à exécuter les travaux de fixation des dunes moyennant un rabais de 21 % sur les prix du bordereau.

Il a été ouvert, pour l'exécution des travaux, sur l'exercice 1879, un crédit de 3000 francs, et successivement, sur l'exercice de 1880, un crédit de 8000 frs et un Crédit complémentaire de 7200 frs.

PROJETS. Nous croyons inutile se reproduire les développements dans lesquels notre prédécesseur est entré à plusieurs reprises concernant les projets successivement étudiés pour l'amélioration du port d'Aigues-Mortes.

Dans sa session d'avril 1879, le Conseil général a nommé une Commission chargée de procéder à une étude au sujet de ces améliorations, et notre prédécesseur a été invité par M. le Ministre des Travaux publics à fournir son concours à cette commission. Nous sommes, comme l'était notre prédécesseur, à la disposition de la Commission.

PHARES ET FANAU. L'entretien du Phare de l'Espiguette et des deux feux de Port du Grau-du-Roi est toujours assuré par un crédit annuel de 2600 frs, non compris les dépenses du personnel. Ce service se fait aujourd'hui dans les meilleures conditions. Un crédit spécial de 3000 frs nous est continué, sur le budget de l'année courante, pour défendre les bâtiments du Phare contre l'envahissement des sables, et nous avons la satisfaction de dire que l'emploi de ce crédit, consistant dans l'établissement de digues artificielles et de plantations, a donné jusqu'à ce jour des résultats excellents.

1883 - Transformation du chemin de halage. M. Aguillon présente au Conseil Général du Gard, le rapport suivant : Depuis 1875, on réclame la transformation du chemin de halage longeant le chenal maritime d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi en voie carrossable pour la circulation ordinaire.

Par décision du 29 août 1882, M. le Ministre des Travaux publics a autorisé cette transformation et décidé que les travaux seraient répartis de la manière suivante :

Construction d'une chaussée empierrée, estimée 42,000 fr, à la charge du département, qui pourvoira ensuite à son entretien. Etablissement d'une banquette de sûreté, évaluée 17,000 fr, à la charge de l'Etat, qui pourvoira il son entretien. Remplacement de cinq passerelles en bois par des ponts en maçonnerie, dont la dépense, qui s'élève à 45,000 fr, sera payée 1/3 par le département et 2/3 par l'Etat, celui-ci restant seul chargé de l'entretien. Cette répartition fut acceptée lors de la séance du 5 avril 1883.

La première catégorie des travaux ci-dessus indiqués étant la plus urgente, MM. les Ingénieurs ont dressé le projet qui a été soumis à l'examen de la Commission, et qui s'élève à la somme de 42,000 fr à la charge exclusive du département.

La Commission estime qu'il y a lieu d'approuver ce projet, de faire exécuter les travaux en deux campagnes, et d'inscrire à cet effet un premier crédit de 21,000 fr. au budget de 1884. Décision conforme du Conseil.

1895 - M. Aster de la Commission des routes du Conseil Général du Gard, donne lecture du vœu déposé par M. le docteur Raynaud : Considérant, que **Le Georges Henri** de la Compagnie des lignes côtières de la Méditerranée qui fait le service hebdomadaire entre Marseille et Aigues-mortes a, lors de son dernier voyage, eu de grandes difficultés pour se mettre à quai et brisé ses amarres ; que la balancelle espagnole **Le San José** faisant un service entre Candie et Aigues-mortes où elle arrive chargée d'oranges a eu aussi beaucoup de difficultés pour se mettre à quai émet le vœu que la profondeur du port d'Aigues-Mortes et du chenal qui le relie au Grau-du-Roi soit portée à 4m50. M. le Rapporteur propose l'adoption de ce vœu. Adopté.

1895 - Lors de la Séance du Conseil Général du Gard du 26 avril 1895, M. Veillon donne lecture du rapport suivant : En 1895, un certain nombre d'électeurs du Grau-du-Roi demandent l'érection en commune distincte de la section de la rive droite de cette commune. Cette demande sera soumise à l'instruction réglementaire. Lors de la séance du 24 septembre 1894, le conseil d'arrondissement de Nîmes émettra un avis défavorable. Par la suite M. le Préfet communique le dossier de l'affaire et demande que, conformément aux prescriptions de l'art. 3 de la loi du 5 avril 1884 et de la circulaire ministérielle du 15 mai de la même année, le Conseil général veuille bien émettre son avis. La Commission des objets divers, dit M. le Rapporteur, vous propose d'émettre un avis défavorable à la demande d'érection en commune de la section de la rive droite du Grau-du-Roi. Les intéressés paraissant devoir obtenir satisfaction par la construction d'un pont tournant au Grau-du-Roi sur laquelle le Conseil général va délibérer. Cette dernière proposition, mise aux voix est adoptée.



1895 - Projet de Construction d'un Pont Tournant au Grau-du-Roi, Conseil Général du Gard, séance du 26 avril 1895. Au nom de la Commission des objets divers; M. Veillon présente le rapport ci-après. Le 25 août 1894 et sur la proposition de M. Reynaud, vous avez, adopté le vœu suivant :

Le Conseil général émet le vœu .que l'Ingénieur ordinaire (*Service du Port d'Aigues-mortes*) soit invité à étudier la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'acheter à Cette (Sète) un des ponts tournants qui sont à la veille d'être réformés, pour l'installer au Grau-du-Roi, sur tel point du chenal maritime qui serait choisi par les Ingénieurs ou par une Commission .spéciale nommée à cet effet.

Ce vœu a été adopté sous la réserve que le prix du pont ne pourra jamais incomber au département.

A diverses reprises, le Conseil municipal du Grau-du-Roi, a demandé le remplacement du bac établi sur le chenal maritime du Port d'Aigues-mortes par un. Pont-tournant.

Par décision du 2 juin 1894, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé MM. les Ingénieurs à étudier le projet de construction du dit pont.

L'étude de ce projet comporte d'abord celle des voies et moyens de pourvoir à la dépense de construction et à celle d'entretien de l'ouvrage.

Les dépenses de construction s'élèveraient à 50.000 francs environ. Cette évaluation est faite dans l'hypothèse ouvrage serait accessible aux voitures, c'est-à-dire qu'il se composerait d'une Voie charretière de 3 mètres de largeur et de deux trottoirs de 1 mètre.

La dépense annuelle d'entretien serait de 100 francs environ, y compris le salaire du gardien chargé de la manœuvre du pont.

Par sa délibération en date du 22 août 1894, le Conseil municipal du Grau-du-Roi, saisi de la question, a voté une subvention de 20.000 francs et décidé que l'annuité à payer pour l'emprunt de cette somme serait prélevée sur les produits du péage à établir suivant un tarif convenu.

Cette délibération soulève des questions que MM. les Ingénieurs n'avaient pas examinées dans leur rapport du 16 août dernier et qu'ils traitent dans celui qu'ils ont adressé à M. le

Préfet les 21-22 février 1895, afin de fournir au Conseil général tous les renseignements nécessaires à l'étude de cette affaire.

Quant à la question d'achat à Cette d'un des ponts tournants qui sont, à la veille d'être réformés, MM. les Ingénieurs font connaître que la mise à la réforme des Ponts tournants de Cette est motivée par l'état d'usure de ces ouvrages, qui ne sont pas susceptibles d'être réemployés. D'ailleurs, leur adaptation au chenal maritime d'Aigues-mortes n'aurait présenté que de médiocres avantages, par suite des conditions de régime de ce chenal, auquel il est indispensable de conserver un large débouché afin d'assurer l'écoulement des rivières du Vidourle et du Vistre. Un pont tournant comme ceux de Cette ne satisferait pas à cette condition. Il faut, au Grau-du-Roi, que le pont tournant soit accolé à un pont fixe de très large ouverture; c'est pour un ouvrage réalisant ces conditions qu'une dépense de 50.000 francs est prévue.

M. l'Ingénieur en Chef fait remarquer, dans ses conclusions, que l'examen ultérieur de cette affaire ne sera véritablement utile que si le Conseil général consent à contribuer à la dépense du nouveau projet.

M. le Rapporteur, propose d'accepter en principe de participer dans une proportion à déterminer jusqu'à examen du devis définitif, à la construction et à l'entretien du pont tournant à établir sur le chenal maritime du Grau-du-Roi, d'inviter l'Administration à faire établir les projets et devis définitifs et d'engager la commune à trouver d'autres voies et moyens que des droits de péage sur le futur pont pour suffire aux annuités de sa part contributive. Cette proposition est mise aux voix et adoptée.



Pont Tournant 1928-1944

1901 : **Les malheurs des ponts tournants** - C'est seulement au début du siècle qu'un premier pont tournant sera réalisé et mis en service. Détruit assez rapidement par les éléments et les malfaçons, une passerelle escamotable assurera le service pour une courte période. Elle sera remplacée par un bac à péage. Quelques années plus tard un deuxième pont sera construit. Il servira jusqu'en 1928, date de la mise en service du troisième pont. Ce dernier sera détruit en 1944 par les Allemands, et le bac reprendra du service jusqu'à la construction et la mise en service, en 1951, du pont actuel.

1903 - Extrait du rapport de l'ingénieur en Chef SALLES au Conseil Général du Gard, le 23 juin 1903.

Le Conseil général du Gard a émis à plusieurs reprises, le vœu qu'un bassin de refuge soit établi au Grau-du-Roi.

Un projet avait été dressé dans ce but en 1875 ; mais il n'a pas eu de suite, en raison du refus de la commune d'Aigues-Mortes de céder gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement du bassin projeté (*décision ministérielle du 30 juillet 1875*).



Le Château Leehardt, rive droite

1904 - Un établissement protestant de colonie de vacances est créé par le pasteur Comte dans un étonnant bâtiment de style italo-flamand construit au Grau-du-Roi, rive droite, par l'architecte Leehardt pour lui même quelques années auparavant.

Reprise en 1906 par l'Œuvre d'Hygiène infantile, installée rive gauche depuis 1857, la colonie sera transformée en Sana et par la suite en maison d'accueil.

Avec la démolition du château Leehardt en décembre 1974, c'est tout un pan de l'histoire de la station qui est ré. Pour les nostalgiques de cette époque, il ne reste que quelques Cartes Postales que vous pouvez visionner sur la page dédiée, en lien en bas de cet article.

1905 - **Rapport de l'ingénieur en chef sur la situation en 1905 du port d'Aigues-Mortes (et du Grau-du-Roi) et du service maritime du Gard.**

I. - Renseignements généraux. Les variations du mouvement commercial du port d'Aigues-Mortes pendant les dix dernières années, y compris les navires en relâche, sont indiquées sur le tableau suivant :

1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
78	48	35	16	4	1	2	14	53	26

Le mouvement commercial total, du port d'Aigues-Mortes, tant à l'importation, se résume de la manière suivante, pour les dix dernières années :

1895 : 7047 T ; **1896** : 4599 T ; **1897** : 1989 T ; **1898** : 1218 T ; **1899** : 309 T ; **1900** : 178 T ; **1901** : 176 T ; **1902** : 2177 T ; **1903** : 8770 T ; **1904** : 4088 T

Un essor commercial s'est révélé franchement à partir de 1892 ; il s'est développé ensuite d'année en année jusqu'en 1895 ; puis il a fléchi graduellement jusqu'au point d'être presque nul en 1900 et 1901 ; une reprise sensible s'est opérée en 1902 et s'est accentuée sérieusement en 1903 ; enfin, en 1904, on constate une diminution sensible du mouvement de l'année précédente.

Il importe essentiellement pour la prospérité du port d'Aigues-Mortes que des travaux de curage suffisants y soient exécutés de manière à assurer aux navires une entière sécurité et un accès facile du port et des quais.

On a exécuté dans ce but, pendant les années 1900 à 1903, un important projet de dragage, dont, les heureux effets n'ont, pas tardé à se faire sentir.

Mais le port d'Aigues-Mortes ne sert, pas seulement de port de commerce et doit être considéré aussi comme port de relâche.

C'est ainsi que, pendant les dix dernières années, il a pu mettre à l'abri 15 navires jaugeant 1359 tonnes et portant 589 tonnes de marchandises.

Tous ces navires, réfugiés au Grau-du-Roi pendant le mauvais temps, en sont sortis sans communiquer avec le port dès que le calme a été rétabli.

Il convient aussi de noter que l'industrie de la pêche présente une importance assez considérable. Pendant l'année 1901, la pêche a été pratiquée, en effet, par 110 bateaux jaugeant 182 tonneaux et montés par 268 hommes d'équipages : elle a produit 24 629 kgs de poissons, d'une valeur totale 215 185 frs, ce qui fait ressortir le prix moyen du kilogramme de poissons à 0,87 frs.

Enfin, la circulation intérieure du chenal maritime d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi a été la suivante en 1904 : Nombre de barques : 895 Tonnage 64 258.

II. - Entretien et curage. L'entretien du port d'Aigues-Mortes fait l'objet de deux entreprises distinctes : l'entretien proprement dit, et le curage.

L'adjudication du 29 août 1901 pour le bail de 1902 à 1906 n'ayant pas donné le résultat, les ingénieurs ont, proposé l'approbation d'une soumission directe consentie par l'entrepreneur. Servant, pour l'exécution des travaux d'entretien proprement dits ; cette proposition fut adoptée par une décision ministérielle du 3 mars 1892 et la soumission, approuvée par le Préfet le 5 de ce même mois.

Quant aux travaux de curage, ils ont fait l'objet également d'une soumission directe consentie par M. Rond, adoptée adoptée par le Ministre le 1er juillet 1903 et approuvée par le Préfet le 5 de ce même mois.

Le crédit ouvert en 1904 pour l'entretien et le curage du port d'Aigues-Mortes, a été de 14.000 frs, dont 5999,02 frs ont été consacrés à l'entretien proprement, dit et le surplus soit 8.000,98 frs, au curage.

Le cube des déblais extraits a été 7221 m. cubes.

Le crédit mis à ma disposition sur l'exercice courant pour l'entretien et le curage est, comme celui de l'année dernière, de 14.000 frs; sur cette somme, il sera prélevé 8.000 frs environ pour le curage.

Les jetées et les musoirs du Grau-du-Roi se maintiennent en assez bon état ; il en est de même pour les autres dépendances du port d'Aigues-Mortes. La chaussée du chemin de halage, utilisée comme voie carrossable est entretenue par le service vicinal aux frais du département.

III. - Construction d'un bassin au Grau-du-Roi. Le Conseil Général du Gard a émis, à différentes reprises, le vœu qu'un bassin de refuge soit établi au Grau-du-Roi.

Un projet avait été dressé dans ce but en 1875, mais il n'a pas eu de suite, en raison du refus de la commune d'Aigues-Mortes de céder gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement du bassin projeté (décision ministérielle du 30 juillet 1875).

Cette situation s'est modifiée en 1897. Le propriétaire actuel de ces terrains s'est engagé à en faire la cession gratuite à l'Etat.

Mon prédécesseur a, en conséquence, proposé à l'administration de reprendre l'instruction de l'affaire en la combinant avec le prolongement éventuel jusqu'au Grau-du-Roi du chemin de fer d'intérêt général de Nîmes à Aigues-Mortes. Cette proposition fut adoptée par une décision ministérielle du 13 juin 1898.

En exécution de cette décision, les ingénieurs ont présenté un avant-projet bassin commercial dont la dépense était évaluée à 86 000 francs. Une décision ministérielle du 25 avril 1899 a fait connaître que les dispositions de cet avant-projet ne soulèvent, aucune objection au point de vue technique, mais qu'il convient d'attendre, avant de poursuivre l'instruction de l'affaire, que la question du chemin de fer d'Aigues-Mortes au Grau-du Roi ait été résolue.

Une lettre du Ministre des Travaux Publics du 10 février 1900 est venue confirmer la décision précédente, en ajoutant que la prise en considération de l'avant-projet du bassin reste subordonnée au règlement de la question du concours financier qui pourrait être fourni par la Compagnie des chemins de fer de Paris Lyon et la Méditerranée, elle devient concessionnaire de la ligne projetée ou à tout autre combinaison qui limiterait la participation de l'État la moitié de la dépense prévue pour la construction du bassin.

La concession de la ligne d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi, accordée à titre, éventuel à la Compagnie P.-L.-M., a été rendue définitive par un décret du 26 décembre 1902, qui a prononcé la déclaration d'utilité publique des travaux.

Les négociations engagées avec la Compagnie pour son concours financier à la création du port commercial projeté au Grau-du-Roi sont en bonne voie et promettent d'aboutir avant la fin de l'année

IV. - Défense de la plage Est du Grau-du-Roi. Le 21 avril 1900, le Conseil Général du Gard a décidé de participer aux travaux de défense de la plage Est du Grau-du-Roi, contre les envahissements de la mer, et a fixé le montant de la subvention départementale à la moitié du concours financier qui sera accordé par l'État, sans qu'elle puisse toutefois dépasser, en aucun cas, la somme de 6.000 francs.

Par décision du 13 novembre 1900, le Ministre des Travaux Publics a alloué à la commune du du Grau-du-Roi une subvention égal au tiers de la dépense de premier établissement réellement faite, dans la limite du maximum de 11.000 francs.

La subvention départementale se trouve ainsi réduite à 5.500 francs au maximum.

Les travaux ont été mis en adjudication le 7 juillet 1901, sans résultat ; une seconde adjudication a eu lieu le 28 de ce même mois, mais n'a pas eu de suite et la question en est restée là.

V. - Phares et fanaux. Un crédit de 1.700 francs est ouvert en 1905 pour l'entretien du phare de l'Espiguette et des feux de port du Grau-du-Roi .

On a consacré, pendant les années 1876 à 1886, une somme annuelle de 3.000 francs à la création et à l'entretien d'une dune artificielle destinée protéger le phare de l'Espiguette

et ses dépendances contre l'envahissement des sables ; ce crédit a pu être réduit ensuite d'années en années ; il n'est plus que de 300 francs pour 1905.

Le but qu'on se proposait est complètement atteint ; le phare de l'Espiguette et ses dépendances sont préservés de tout ensablement.

Nîmes, le 4 juillet 1905. L'Ingénieur en chef, DENISET.

1909 - Ce n'est qu'en 1909 que la gare du Grau du Roi, alors terminus de la ligne sera réalisée et placée en entier sur l'étang du Repausset. Etant donné la nature vaseuse du sol ses fondations seront réalisées sur pilotis en béton. La ligne Aigues-Mortes / le Grau-du-Roi sera ouverte le 10 juillet 1909. Le premier train sera composé de 3 voitures de voyageurs et d'un fourgon, le tout tracté par une locomotive dernier cri, une C 145 dotée d'un carénage coupe vent pour améliorer son aérodynamisme. La ligne sera inaugurée quelques semaines plus tard, le 5 septembre par Gaston Doumergue, natif d'Aigues-Vives. Il était alors Ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts. (*Voir dossier complet à la fin de cette page.*)

1923 - Situation de la commune du Grau-du-Roi en 1923 - Extrait de l'annuaire du Gard année 1923.

A 40 kilomètres de Nîmes, et à 6 km de la gare d'Aigues-mortes - 1301 habitants - Superficie : 4249 hectares, 29 ares, 92 centiares - Poste, télégraphe, gare de chemin de fer - Fête locale : Le premier ou le deuxième dimanche d'août - Productions : Vins, 20 000 hectolitres ; Pêches.

Maire : Vincent Auguste

Adjoint : Amphoux L.

Conseillers : Coulomb, Sénafs, Daumas, Pellegrin, Haon, Malabave, Garelli, Girard, Bonnèze.

Secrétaire de Mairie : Chabaud M.

Receveur Municipal : Olivier F.

Receveur Buraliste : Chabaud M.

Instituteurs : Berne, Gondrau, Deleuze.

Appariteur : Vigliola J.

Receveur des PTT : Cassaid Ed.

Passage du Facteur à 11 heures et 4 heures.

Chef de Gare : Roque H.

Docteur : Teissède J.

Sage-Femme : Teissède J.

Pasteur : Lazerges.

Affenage : Pelissier frères.

Assurances : Granier A.

Bazars : Aran M., Gayte, Gardette.

Bois et charbons : Meirounen.

Bouchers et charcutiers : Coulomb J., Amphoux L.

Boulangers : Coulomb, Gozioso, Couderc.

Cafés : de Paris, de France, de la marine, St-Louis, du Commerce, Continental, National, Granier.

Coiffeurs : Bastet G., Guiraud M., Vve Luven.

Courtier en vins : Pousole L.

Entrepreneurs de Travaux Publics : Gayte J., Sénap fils, Cinno A.

Epiciers : Saccoccio F., Cazesubrat Etoile du Midi, Batanzaro F.

Garage : Neygret

Hôtels : d'Angleterre et St-Louis.

Journaux : Vve Gozioso, Vigliola

Maçon : Gaytes J., Senap et fils, Ciano A.

Maréchal-Ferrand : Nouyngat A.

Menuisiers : Meironnen et fils.

Merciers : Aran, Gardette, Gayte.

Pâtissier : Pellegrin Ed.

Quincailler : Gardette.

Serrurier : Avineau A.

Tabacs : Revest V., Chabaud M.



La Villa Rédarès, rive gauche

1931 - Rive gauche, construction d'un immeuble de style oriental appelé "La Villa Rédarès", à la limite urbaine de la plage. Pendant 80 ans ce bâtiment marquera sa différence architecturale, tout comme le Château Leehardt, construit une trentaine d'années plus tôt, qui marquait les limites urbaines de la plage, rive droite. Sa démolition en 2011 mettra fin au deuxième bastion architectural, symboles éphémères des grands financiers locaux.

Colonie les Aigues-Marines au Grau-du-Roi



A gauche, premier bâtiment (1935), situé sur l'emplacement de l'actuelle plage privée "Bplage", et à droite, bâtiment construit côté Sana en 1949 (ce document photographique, date de 1955).

1933 - Cette année-là, l'association les œuvres des pupilles de l'École Publique achète un terrain sur la rive droite du Grau-du-Roi pour y construire une colonie de vacances, ce sera "*les Aigues-Marines*". Dès l'été 1935, elle accueillera ses premiers enfants. La devise de cette association créée le 21 décembre 1916 était, "*la solidarité dans la tourmente*". Dès 1932, dans le canton de Lasalle, une colonie de vacances "*La Marine*" fut créée à Monoblet par cette même association, dans la propriété de la famille Justet-Viala (1). Une école de plein air fonctionnant à l'année y sera ouverte en 1936.

(1) M. Justet, membre fondateur de cette association était directeur de Cours Complémentaire à Nîmes.

Au Grau-du-Roi, l'établissement fonctionnera jusqu'en 1940, date à laquelle il sera réquisitionné du fait de sa position stratégique en bord de mer, et sera entièrement détruit en 1944.

Les malheurs de ces événements ayant frappé cette association, dont les membres fondateurs n'étaient autres que M. Justet, directeur de Cours complémentaires à Nîmes, MM. L'Hopital, et M. Paganelli, inspecteurs d'Académie, ne pouvaient pas laisser indifférent M. Paganelli nommé Préfet du Gard à la libération.

Durant trois années, un travail opiniâtre emploie les dirigeants de l'association, dont Monsieur LIGNIERES, nouvel Inspecteur d'Académie et Monsieur ARBOUSSET, Directeur de Cours Complémentaire à Nîmes, pour recueillir les fonds nécessaires à la reconstruction des "*Aigues-Marines*". En complément à des subventions d'État, une souscription est lancée et de larges mobilisations locales sont conduites pour trouver des fonds.

La première pierre de l'établissement sera posée sur un nouveau terrain le 12 février 1949. En 1971, les Aigues-Marines seront reconverties en Maison à Caractère sanitaire spécialisée. En 1991 les bâtiments seront transformés en Foyer d'Accueil médicalisé et en Maison d'Accueil Spécialisée. En complément un foyer Occupationnel est créé en 2009.

Ce bâtiment datant de 1949, coloré en "*bleu marine*" avec de nombreuses extensions est encore reconnaissable, avec sa partie centrale à un étage et ses deux ailes symétriques situées à droite et à gauche.

Remerciements à M. Guy Cassard qui nous a fourni ces précieux renseignements.

NDLR : Le rédacteur du dossier "Le Grau-du-Roi", a lui-même été pensionnaire des colonies de vacances des Aigues-Marines et de la Marine au cours des années 1953, 1954 et 1955.

Les Aigues Marines 2015



Le jeudi 21 mai 2015, la résidence les Aigues Marines fête ses 80 ans d'existence. Le Président, René Juanchich, et le conseil d'administration de l'ADPEP30, vont commémorer 8 décennies de fonctionnement de cet établissement mythique de la Rive Droite du Grau-du-Roi.

-oOo-

LE SANAT



Le Sanatorium du Grau-du-Roi, rive droite

1935 - C'est en 1935, que sera ouvert le **Sanatorium Maritime du Grau-du-Roi**, réalisé rive droite au Bouquanet par l'architecte Nîmois Henri Floutier, il offrait aux malades des deux sexes enfants et adultes atteints de l'une des formes de la tuberculose relevant du traitement marin (tuberculose osseuse), l'asile propre à un séjour de cure dans les conditions physiques les plus favorables. Par leur aspect "horizontal", les bâtiments des

malades ne comprenant qu'un rez-de-chaussée, on comprend à première vue combien, par cette disposition, l'architecte s'est efforcé de répondre aux conditions d'un programme particulier. Contrairement à certaines dispositions, il a fallu, dans le cas présent, éviter aux malades dont les membres étaient atteints les fatigues et les dangers des escaliers. La merveilleuse situation en bordure de mer, face au sud et en un terrain suffisamment vaste allait faciliter la tâche de l'architecte.

L'établissement comprenait, à son l'ouverture, 132 lits, savoir 40 lits d'adultes (20 hommes, 20 femmes), 80 lits d'enfants (40 garçons, 40 filles), 6 lits de lazaret, 6 lits d'isolement.

En annexe, l'établissement comprenait une cour d'entrée située au Nord des bâtiments et la conciergerie. Dans le bâtiment principal, les services généraux, l'économat, les services thérapeutiques en contact unique avec les malades. Les services généraux en relation directe avec l'Economat et le service médical relié au service des malades par une large galerie de 3 mètres de largeur, il comprend : une salle d'attente pour le sexe masculin, une pour le sexe féminin, un cabinet pour le Docteur, une salle d'examen et de rayons, une salle de radiographie et cabinet noir, une salle de mégatoscopie. Exposés au nord sont disposés : une salle d'opération aseptiques, une salle d'opération septiques, plâtre, pansements, une salle de stérilisation et dépôt d'instruments ; placée entre ces deux dernières salles qui possèdent autoclave électrique, toupinel vidoir, lavabos, un petit cabinet dentaire. Tous ces services sont groupés autour d'un hall de dégagement bien éclairé et ventilé.

Chacun de ces services comprend : Une salle d'attente avec lavabo et WC ; deux cabinets douches propreté ; un bain de sable ; un bain de mer chaud ; une petite baignoire pour les enfants.

Les services communs aux deux sexes se composent d'une salle de massage, d'une salle de mécano-thérapie, d'une salle de douche au jet, d'une piscine pour enfant, d'un dépôt de linge propre avec chauffe linge, d'un dépôt de linge sale.

Les galeries de cures sont d'une largeur de 3m50, assez larges pour permettre l'emplacement des lits espacés de 0m50 et laisser un passage entre eux et la balustrade. Elles sont couvertes par des auvents en ciment armé établis à 3m30 de haut permettant ainsi une large isolation sur les malades, tout en protégeant leur visage des rayons solaires. Une salle destinée aux réceptions prévue au centre du bâtiment, peut être affectée en salle de jeux et cinéma.

D'autres détails sont donnés, mais ils ne font pas partie de cet extrait.

-oOo-

Dossier de la ligne Saint-Césaire/Nîmes Le Grau-du-Roi

(40,509 km)

Inauguration de son dernier tronçon le 10 juillet 1909.



Un petit rappel sur les origines du Chemin de Fer aux alentours de Nîmes, grâce aux extraits de « Nîmes au XIXe siècle », publié par Georges Mathon dans le site www.nemausensis.com :

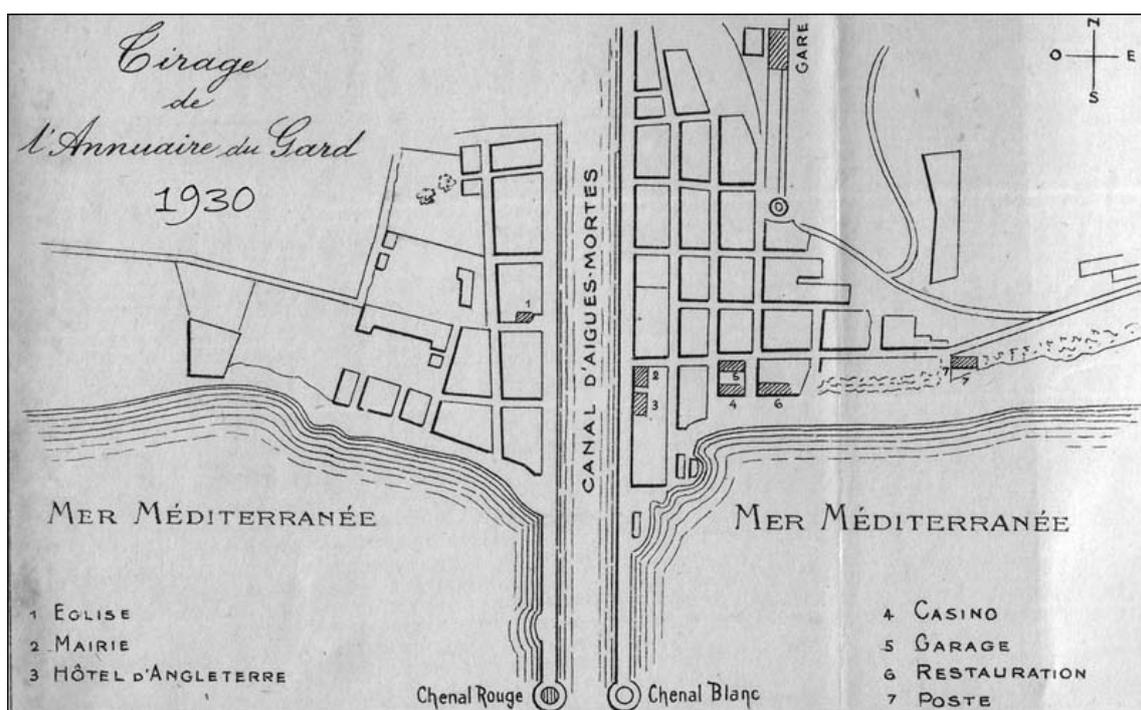




Le 23 juin 1903 - Extrait du rapport de l'ingénieur en Chef SALLES, au Conseil Général du Gard.

Le Conseil général du Gard a émis à plusieurs reprises, le vœu qu'un bassin de refuge soit établi au Grau-du-Roi.

Un projet avait été dressé dans ce but en 1875 ; mais il n'a pas eu de suite, en raison du refus de la commune d'Aigues-Mortes de céder gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement du bassin projeté (décision ministérielle du 30 juillet 1875).



Cette situation s'est modifiée en 1897. Le propriétaire actuel de ces terrains s'est engagé à les céder gratuitement. J'ai, en conséquence, proposé, le 30 mars 1898, de reprendre l'instruction de l'affaire en la combinant avec le prolongement éventuel jusqu'au Grau-du-Roi du chemin de fer d'intérêt général de Nîmes à Aigues-Mortes. Cette proposition a été adoptée par une décision ministérielle du 13 juin de la même année.

En exécution de cette décision, j'ai présenté, le 30 janvier 1899, un avant-projet de bassin, dont la dépense est évaluée à 86.000 francs.

Une décision ministérielle du 25 avril 1899 a fait connaître que les dispositions de cet avant-projet ne soulèvent aucune objection au point de vue technique, mais qu'il convient d'attendre, avant de poursuivre l'instruction de l'affaire, que la question du chemin de fer d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi ait été résolue.

Une lettre ministérielle du 20 février 1900 est venue confirmer la décision précédente, en ajoutant que la prise en considération de l'avant-projet du bassin reste subordonnée au règlement de la question du concours financier qui pourrait être fourni par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, si elle devient concessionnaire de la ligne projetée, on a toute autre combinaison qui limiterait la participation de l'État à la moitié de la dépense prévue pour la construction du bassin.

La concession éventuelle de la ligne d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi a fait l'objet d'une loi du 8 juillet 1902, suivie, à la date du 26 décembre dernier, d'un décret qui a prononcé la déclaration d'utilité publique des travaux et a rendu définitive cette concession éventuelle. Des négociations sont entamées avec la compagnie P.-L.-M. en vue de sa participation à la dépense de construction du bassin du Grau-du-Roi.

**Le 1^{er} octobre 1908, délibération du Conseil Général du Gard.
Construction du chemin de fer d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi.
Paiement de la subvention départementale.**



Rapport de la commission des finances.

Proposition est faite de donner acte à M. le Préfet de la communication faite au nom de M. le Ministre des Travaux publics, par M. le Directeur des Chemins de fer.

Le département se trouvant en face d'un engagement pris, en premier par la délibération du 18 octobre 1896 et ensuite par celle du 22 août 1902, engageant le Conseil Général à fournir une subvention de 70 000 frs pour l'établissement d'un chemin de fer d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi. Au cours de cette séance, décision est prise de couvrir cette somme par un emprunt remboursable en 20 années.

L'ouverture de la ligne d'exploitation ne se faisant qu'au milieu de l'année suivante et la somme ne se versant qu'à ce moment là, cette date démarrera le début des premiers versements, soit la moitié de l'annuité pour les 6 mois de la première année, et 5006,27 frs pour chaque année complète. L'inauguration du tronçon Aigues-Mortes le Grau-du-Roi aura lieu le 10 juillet 1909. La première partie Nîmes-Saint Césaire / Aigues-Mortes avait été mise en service 36 ans plus tôt, en 1873 (31,835km). L'ensemble de la construction de cette ligne sera réalisé par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM).

Le tronçon Aigues-Mortes le Grau-du-Roi étant réalisé entièrement sur l'étang de Repausset, cela pose des problèmes techniques considérables pour l'époque, pour cela on utilisera la dernière technique de construction en cours, « *Le pilotis Simplex* ».

- Ci-dessous détails, textes, dessins et photos, de cette construction :

Exécution des fondations des bâtiments de la Gare du Grau du Roi sur Pilotis Simplex (Ligne d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi), par M. Colombaud, chef de section principal de la compagnie PLM, 1908.

La gare du Grau du Roi, terminus de la ligne venant d'Aigues-Mortes, a dû être placée entier dans l'étang du Repausset, dit du Levant.

Dans ces conditions et étant donné la nature vaseuse du sol qui constitue, le fond de l'étang, on s'est décidé, dans un double but d'économie et de facilité d'exécution, à abandonner, pour la construction des bâtiments, le mode de fondation habituel, consistant en une enceinte de pieux et palplanches avec dragages et coulage du béton dans l'eau, et à essayer le système avec pilotis en béton, dénommé « **Pilotis simplex** », reliés entre eux à la partie supérieure par une semelle en béton armé.

Ce système a été appliqué à tous les bâtiments de la gare du Grau du Roi qui sont les suivants :

Bâtiment des voyageurs de 11,50m de longueur sur 7,50m de largeur avec marquise et annexes de 5,75m x 7,00m et 10,20m x 7,00m.

Bâtiment des bouillottes de 12,50m x 7,50m.

Quais couverts de 20,00m x 13,725m et découvert de 20,00m x 10,00m

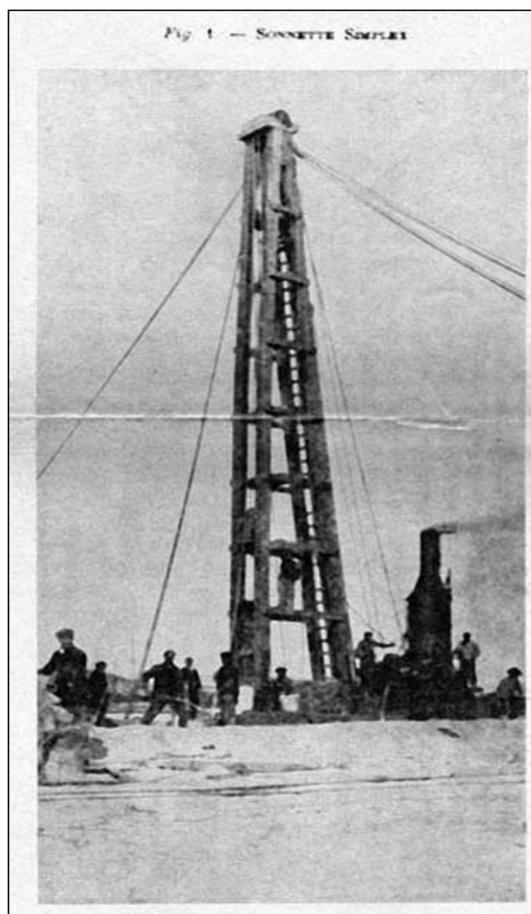
Pont tournant de 17,00m pour locomotive.

Remise pour locomotive de 21,23m x 5,90m avec annexe de 9,00m x 5,60m.

Cabinets d'aisance à 6 sièges de 3,84m x 3,00m.

Les travaux ont été exécutés par MM. A. Soly et Cie de Lyon, concessionnaires de la Société « *Simplex* » pour le Midi de la France, moyennant un forfait de 102.620 fr.

Préalablement à tout commencement d'exécution des fondations, la plateforme de la gare du Grau du Roi avait été remblayée à la cote + 1m environ.



La sonnette Simplex (fig. 1)

Description de la sonnette SIMPLEX

La sonnette du système *Simplex* qui a battu les pilotis des bâtiments de la gare du Grau du Roi se compose essentiellement (*fig. 1*) de 2 jumelles verticales de 14,50m de longueur et de 0,25m X 0,25m d'équarrissage. Ces deux montants sont consolidés par deux contrefiches, de même épaisseur. Ces 4 Pièces sont réunies entre elles par des traverses et entretoises ; elles portent à leur partie supérieure le chapeau et leur extrémité inférieure est réunie à un double châssis en chêne qui porte en même temps le treuil à vapeur et sa chaudière.

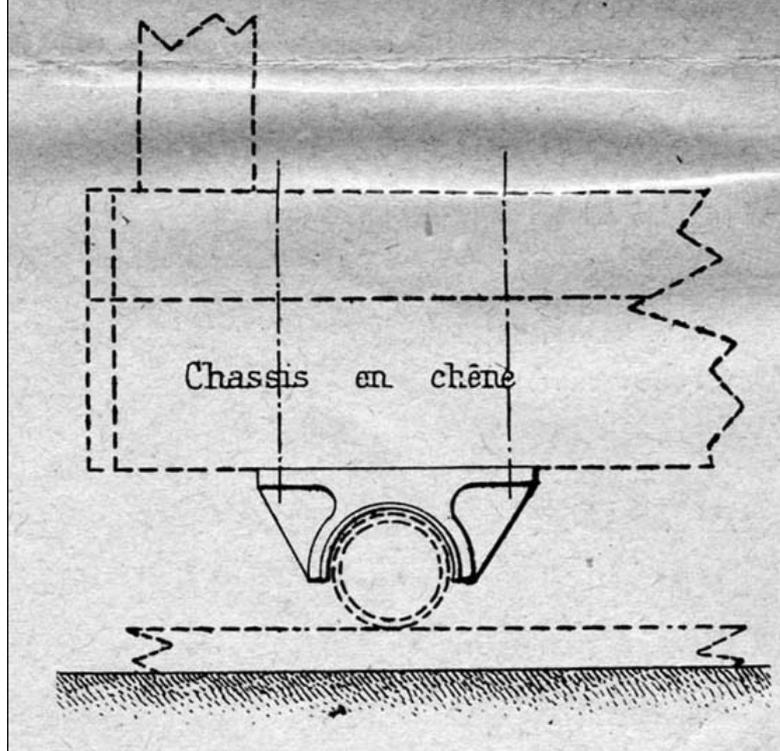
Ce châssis repose sur 2 rouleaux transversaux, au moyen de 4 sabots en acier coulé. L'un de ces sabots est représenté sur la **figure 2**. Le diamètre de, la partie cylindrique du sabot est légèrement plus grand que le diamètre du rouleau ; par suite, le contact de ces deux pièces ne s'exerce que sur la génératrice supérieure.

Le chapeau de la sonnette supporte 5 poulies, savoir : 2 poulies de renvoi pour le câble d'arrachage ; 1 poulie de renvoi pour le câble du mouton ; 2 pour les cordes de service, dont une sert à monter le béton et l'autre à manœuvrer le petit pilon servant au damage du béton.

Le treuil à vapeur destiné à manœuvrer la sonnette est de la force de 24 chevaux. Il est muni de 2 tambours servant : l'un au battage du tube, l'autre à son arrachage. Enfin des manchons de friction sont fixés à l'une des extrémités des axes des tambours. C'est à l'aide de ces manchons que se fait la majeure partie des manœuvres de la sonnette (manœuvre de l'appareil, remplissage du tube et damage du béton).

La sonnette est défendue contre le renversement au moyen de 4 haubans à 3 brins figés d'un côté à des boucles situées au sommet de la sonnette, et de l'autre fixé à des corps morts disposés convenablement.

Fig. 2. — SABOT EN ACIER MOULÉ
POUR LE DÉPLACEMENT DE LA SONNETTE.



Battage des pilotis

L'établissement de pilotis Simplex consiste essentiellement à fonder un tube en tôle jusqu'à refus ; puis à le retirer en remplissant la cavité ainsi formée avec du béton de ciment damé au fur et à mesure de son introduction dans la cavité.

Le tube qui a servi au battage, est en tôle d'acier soudé, de 20mm d'épaisseur, de 0,40m de diamètre extérieur et de 10m de longueur et pèse 2000 k. Il porte à sa partie supérieure une frette en tôle de même épaisseur que lui. Pendant le battage on peut obturer sa partie inférieure de 2 façons :

1° A l'aide de la pointe dite Alligator, espèce de mâchoire en acier chromé, rivée au tube et qui peut s'ouvrir par son propre poids, à l'aide de deux charnières en fil d'acier (**fig 3**).

2° Par un culot conique creux en fonte portant à sa partie supérieure un collet qui pénètre et s'emboîte dans le tube. Le joint ainsi formé est garni par un bourrelet de chanvre fortement suiffé. Ce culot resté sous le pilotis après le bétonnage.

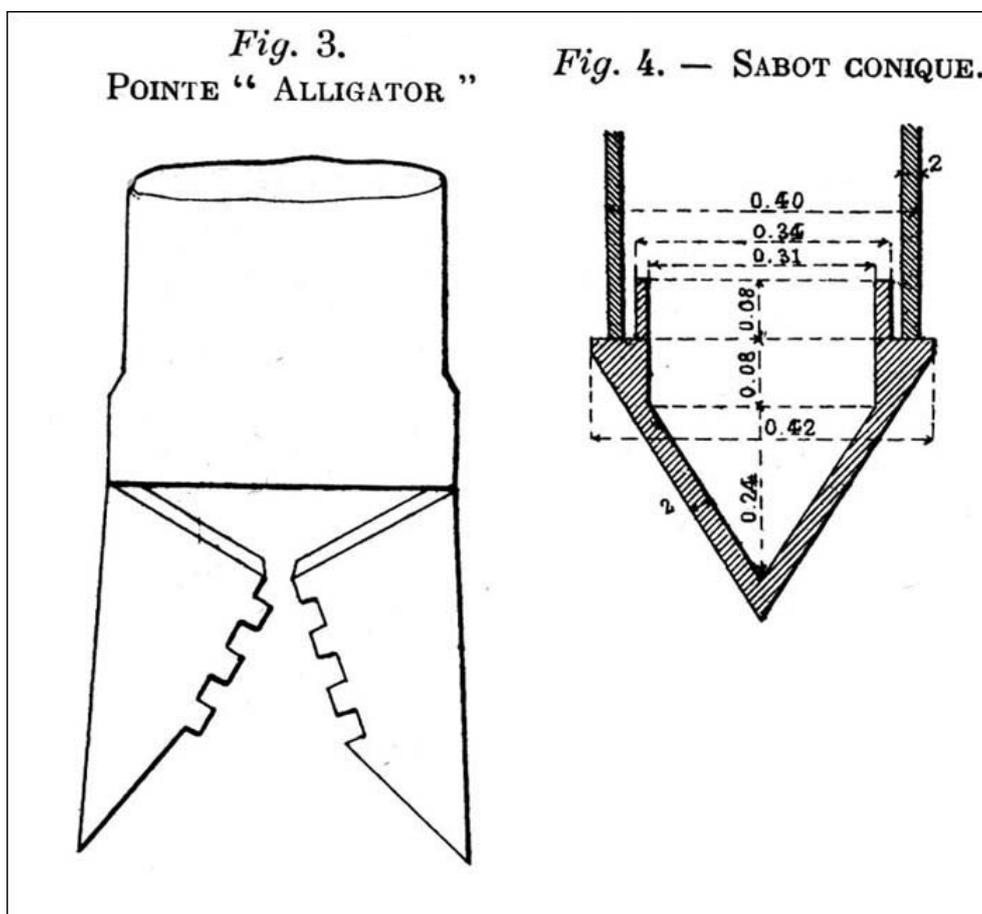
La pointe Alligator s'emploie principalement lorsqu'on n'a pas à redouter une trop grande sous-pression d'eau qui pourrait avoir pour effet de contrarier l'ouverture des mâchoires. Lorsqu'on descend à une certaine profondeur dans l'eau, on emploie de préférence le culot en fonte, **fig. 4**.

C'est ce dernier qui a été employé pour les pilotis de la gare du Grau du Roi.

Ces deux modes d'obturation sont tout à fait étanches. Le coulage du béton se fait donc absolument à sec.

Pendant le battage, le tube est maintenu en place par un casque en acier coulé, portant à sa partie inférieure une couronne qui pénètre dans le tube. La partie supérieure du casque est disposée de façon à recevoir un billot en bois muni d'une frette, sur lequel se fait le battage au moyen d'un

mouton en acier coulé du poids de 1,436 k dont la chute était ici en moyenne de 3m à 3,50m. Ce mouton est réuni à l'un des tambours du treuil, au moyen d'un câble, en chanvre de 45 mm. L'embrayage du tambour fait monter le mouton et le débrayage provoque sa chute. On donne environ 8 à 10 coups de mouton par minute.



Le casque et le mouton sont maintenus en place par deux glissières en fer à U fixées aux jumelles et pénétrant dans des rainures ménagées dans les côtés, latéraux du casque et du mouton. Lorsque le tube est battu à la profondeur voulue, on remonte le mouton et le casque à la partie supérieure de la sonnette où ils viennent reposer sur un renard, **fig. 5**, puis on pose sur le sommet du tube un entonnoir en tôle.

Coulage du béton

Le béton est alors monté, à l'aide de bennes ou coulottes de 100 litres de capacité et munies à leur partie inférieure d'un fond mobile, que l'on ouvre au-dessus de l'entonnoir au moyen d'un verrou. Le béton tombe alors au fond du tube, ce qui le comprime fortement. On répète cette opération un certain nombre de fois et on commence à retirer le tube, en damant le béton au moyen d'un petit pilon en fonte pesant 180 kg manœuvré, comme les bennes, par des cordes de service passant sur les poulies du chapeau et que l'on enroule et déroule autour des manchons de friction des tambours. Le relevage du tube est réglé de manière que sa partie inférieure soit toujours en contact avec le béton ainsi que l'indique la **Figure 6**.

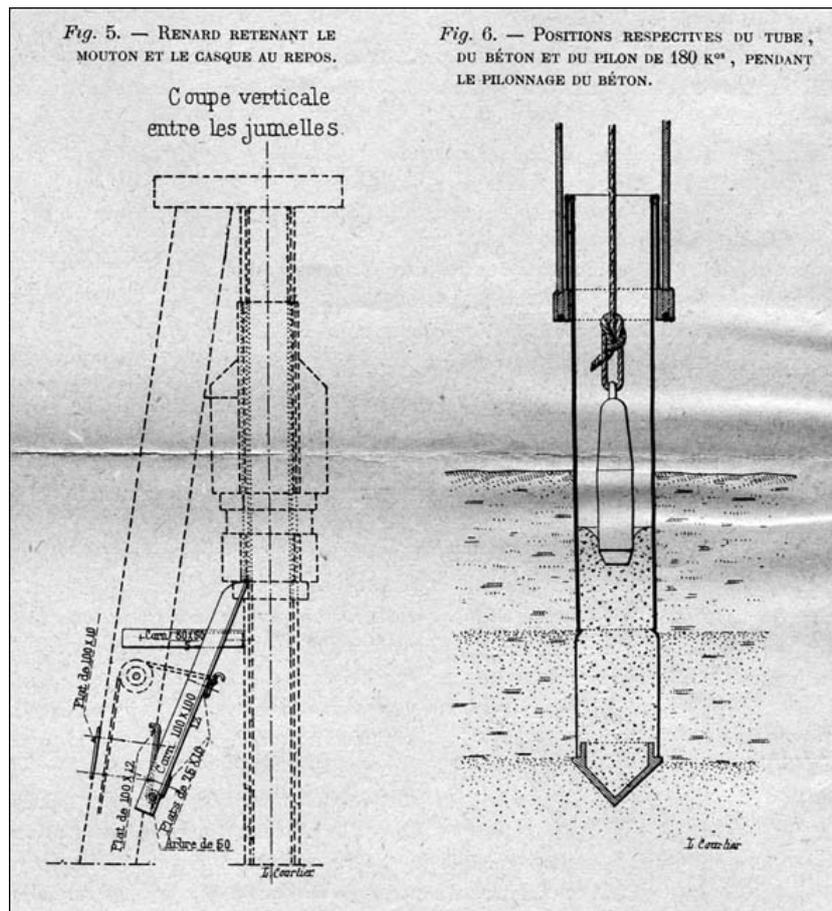
On continue ainsi à mettre du béton et à retirer le tube jusqu'à ce que la tête du pilotis soit arrivée à la cote prévue. A ce moment on plante le goujon de 0,80m destiné, à recevoir les barres en acier

de 0,04m formant chaînage, en le laissant dépasser de moitié pour sa pénétration dans le béton des semelles.

Dans l'opération du relevage du tube qui mettait ainsi à nu une colonne de béton tout frais, on n'a jamais constaté, même dans la traversée de la couche vaseuse, le moindre épanchement de béton ni la plus petite dislocation du pilotis, le cube du béton coulé correspondant exactement au cube théorique du tube.

Pour se rendre compte de la bonne exécution du travail, on a fait découvrir, jusqu'à une certaine profondeur, divers pilotis et l'on a toujours trouvé une colonne de béton parfaitement homogène et sans aucune déformation.

On doit faire connaître que le béton était composé de 3 parties de gravier pour 2 d'un mortier fait avec 550 kg de ciment pour 0,90m³ de sable.



-oOo-