

Le pont de Saint-Gilles sur le Rhône

Le pont métallique et suspendu de Saint-Gilles sur le Petit Rhône, que les usagers pouvaient encore apercevoir il y a peu de temps et qui mettait en liaison Arles et Lunel par la route nationale 572, est la conclusion d'une longue histoire qui mérite d'être rapportée et que nous livrent les archives municipales.

La traversée du Petit Rhône s'effectuait, de temps immémorial, par bac, à traîlle ou autre. Mais en 1802, François Esteve, Robert Mestre, Aîné Aptel et Jean Gautier demandent l'autorisation de construire un pont de bateaux pour assurer la traversée du fleuve. L'année suivante, une année de délai leur est accordée pour la construction de ce pont. Ils doivent respecter le tarif suivant : *charrette à un collier : 30 centimes ; cheval monté : 10 centimes ; cheval à poil, mule, boeuf ou vache : 5 centimes ; âne chargé : 5 centimes ; âne à poil : 2,5 centimes ; mouton ou chèvre : 1 centime ; piéton : 5 centimes.*

Leur pont de bateaux ne pourra entraver la navigation. En juillet 1804, le tablier est établi, mais manquent les parapets ; on complète le règlement et les charges. Le pont ne sera pas ouvert en cas de crues ou de grand vent. Il devra livrer passage à la navigation, et les bateaux de descente auront la priorité ; mais les bateaux ne doivent pas être accouplés. Le pont de bateaux fut inauguré au cours de l'été 1805. Il comportait deux travées fixes, l'une sur chaque rive du Rhône, et le véritable pont de bateaux. Il mesurait 152 mètres de longueur, en 11 travées, dont 9 entre bateaux. La travée rive gauche mesure 32,70 mètres ; 9 travées de 7 mètres entre les bateaux : total 63 mètres ; dix bateaux de 4 mètres ; soit 40 mètres ; petite travée rive droite : 15,30 mètres. Sa largeur moyenne entre garde-corps : 5,20 mètres. Pour la rive gauche, 4 palées fixes ; pour les travées sur bateaux : 8 longrines reliées par des traverses ; pour la travée rive gauche : 8 poteaux montants, supportant chaque longrine en son milieu. Un brise-glace sera construit en amont, et en écharpe.

Le 28 juin 1856, un accident endommagera le pont : il fut heurté par un bateau des Bouches-du-Rhône qui remontait le fleuve. Malgré les réparations, le pont est en mauvais état en 1868. Le 29 octobre 1868, le pont est heurté par un radeau de bois sans conducteur. Les dommages sont importants. Ce pont que l'on allait bientôt remplacer par le pont suspendu avait aussi, lors de sa construction, entre 1802 et 1805 nombre de mécontentements. On était attaché au bac à traîlle. Nous avons, pour le bac à traîlle, un tarif de 1732 : *un homme paiera 2 deniers, un cheval : 16 deniers, le gros bétail : 6 deniers par tête, le bétail menu : 2 deniers, cheval ou mule, chargés ou non : 1 sol, charrette : 3 sols.* Et il est précisé en 1802, que la construction du pont de bateaux a lésé les propriétaires des terrains où s'arrêtaient les passagers des bacs. Car il y en avait deux, l'inférieur et le supérieur ; les terrains où les passagers s'arrêtaient appartenaient, pour la rive droite, à Gabriel Rougnon, cordier, et pour la rive gauche à Laurent Michel, maréchal...

Quoi qu'il en soit, le pont de bateaux a connu lui aussi des vicissitudes. Il fut brisé par la glace en 1879, et il fut rétabli en 1882. Pendant la construction, le service du passage était assuré par la remise en service des bacs à traîlle. Mais le 28 décembre 1879, le Rhône charriait des glaçons de plus de vingt mètres carrés. Le préposé à la garde du pont, qui était fermé la nuit, et ouvert au trafic de nuit seulement du 1^{er} juillet au 15 septembre, le préposé Lamanon a replié sur la rive droite à 8 heures du soir. Les élus locaux ne restaient cependant pas inactifs. Entre 1878 et 1885, l'étude de la construction d'un pont fixe et le transfert du pont à bateaux à Sylvéreal avait été entrepris. En juin 1880, l'état propose de financer l'ouvrage pour un tiers. Les projets de 1881 prévoient un pont en charpente. Alors que l'on discute encore, et qu'un futur pont suspendu est en cours de construction, de nouveaux incidents marquent le pont de bateaux. En 1889, le 15 novembre, le pont a été distordu à cause de la crue du Rhône. Il a fallu scier le tablier (longrines et patelage) entre les barques 9 et 10, c'est-à-dire du côté des Bouches-du-Rhône. Le 5 mars 1890, le pont dût être replié, car il était menacé par les glaces. Pourtant, le pont suspendu est construit en novembre 1890.

Les épreuves eurent lieu le 28 novembre 1890, et le pont fut livré à la circulation le 1^{er} décembre 1890. Circulation assortie d'une sévère réglementation : « *pour le transport des marchandises, on admet 5 chevaux pour une charrette ou un tombereau à deux roues, 8 chevaux pour quatre roues. Mais il ne doit pas y avoir plus de 5 chevaux de file. Pour les personnes, 3 chevaux pour deux roues et 6 pour quatre roues : si la voiture tractée l'est par 5 chevaux ou plus, ne pas s'engager si une voiture semblable est sur la même travée. Si la circulation se fait en file, la distance entre les deux véhicules doit être de 15 mètres. Les chevaux doivent aller au pas : les voituriers ou rouliers devront aller à pied, en tenant les guides. Les conducteurs ou les postillons pourront rester sur leur siège. On ne fera pas passer plus de 80 boeufs ou vaches à la fois, et le passage se fera par bandes séparées de 20 bêtes. Pour le passage de la troupe il faudra rompre le pas. La cavalerie franchira le pont en une seule file* ». Fait à Nîmes, le 1^{er} décembre 1890. Signé : Le Mallier.

Devenu vétuste, le pont fut reconstruit avant la guerre de 1939-1945, puis, détruit en 1944, il fut reconstruit immédiatement après la fin de la guerre. Malheureusement une circulation automobile intense oblige à fermer ce pont en décembre 1984. Remplacé par un ouvrage du génie militaire parallèle et « provisoirement éternel »...

Il ne vit que dans les cœurs nostalgiques qui revoient dans leur souvenir passer les automobiles "rétro", les manades voisines où au moment des pèlerinages des Saintes-Maries-de-la-Mer, les jolies roulottes de bois des gitans encore tirées jusqu'aux années 60 par de tranquilles chevaux.

Texte de Marie-Françoise Griffueille, extrait de « *Le Rhône à son delta* », Courrier du Parc Naturel Régional de Camargue, n° 41-42, 1993.