

# LA DIGUE À LA MER OU LES MÉSAVENTURES DE L'ÉTAT EN CAMARGUE

## Contribution à l'histoire sociale à travers l'histoire de l'aménagement de la basse Camargue dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>

En 1857, l'État entreprend la construction d'une digue le long du littoral de Camargue pour rendre impossible l'entrée des eaux salées de la mer à l'intérieur du delta, tout en permettant aux eaux douces d'en sortir<sup>2</sup>. Dans une plaine deltaïque comme la Camargue, le cordon littoral remplit déjà naturellement mais partiellement cette fonction. Une digue permet à l'homme de maîtriser ces échanges hydrauliques. Cette digue dite « à la mer » est le premier élément d'un ensemble d'ouvrages réalisés tout au long de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, qui ont pour objectif la maîtrise de l'hydraulique camarguaise.

La digue à la mer est traditionnellement considérée comme ayant été construite suite à l'inondation catastrophique de 1856, par des Camarguais désespérés de voir leurs cultures constamment ravagées par les crues successives<sup>3</sup>. Or cette vision d'un XIX<sup>e</sup> siècle soumis aux aléas de la nature,

---

1. Cet article est extrait d'un rapport interdisciplinaire « *Modifications induites par les opérations de mise en valeur du delta du Rhône sur la dynamique des peuplements piscicoles des lagunes de basse Camargue* » réalisé en collaboration avec Carole BARTHÉLÉMY (Sociologie), Olivier BARDIN (Biologie) et Paul ALLARD (Histoire) sous la direction scientifique de Bernard PICON pour le Programme Environnement, Vie et Sociétés du Comité Systèmes Écologiques et Actions de l'Homme du CNRS, à paraître en 2000.

2. Pour les repères géographiques, cf. Carte en annexe

3. Cette vision se trouve clairement exprimée lors des inondations catastrophiques de 1993 et 1994, dans les très nombreux articles de la presse locale et nationale. Beaucoup rappelaient l'histoire du delta en faisant référence à la dernière grande inondation connue ; celle de 1856, date à laquelle les Camarguais décidèrent définitivement de se protéger. Cf. revue de presse de l'Association des Camarguais.

luttant pour se prémunir de ses fléaux, ne résiste pas à l'examen des sources archivistiques. À travers cet aménagement, décideurs locaux et ingénieurs expriment plutôt leur esprit de conquête d'une terre qu'ils considèrent vierge, leurs espoirs de colonisation agricole de ce delta qu'ils veulent voir avant tout fertile puisque composé des alluvions du fleuve. Replacer l'histoire de cet ouvrage au sein de la société qui l'a conçu et voulu, permet d'apercevoir la réelle complexité d'une société locale aux prises avec la première révolution industrielle et ses propres conflits et tensions. Point d'entrée vers la société camarguaise du XIX<sup>e</sup> siècle, l'histoire de la construction et des premières années de gestion de la digue à la mer nous éclaire également sur le fonctionnement de la Camargue d'aujourd'hui, qui porte en elle l'héritage, trop vite oublié ou simplifié, des siècles passés.

Pour aborder l'histoire de cet aménagement, il a fallu opérer des choix dans une documentation riche et variée. Les articles et ouvrages qui s'intéressent à l'histoire de la Camargue sont relativement peu nombreux. Ces travaux ne couvrent qu'imparfaitement l'histoire du delta. Peu d'entre eux ont pour objet l'étude des rapports que l'Homme y entretient avec la Nature, et aucun ne s'intéresse spécifiquement à la basse Camargue. En revanche, les sources sont beaucoup plus nombreuses. Outre l'abondance d'ouvrages et de mémoires publiés sur l'aménagement de la Camargue tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les Archives Nationales, Départementales et Communales recèlent un grand nombre de documents intéressants. Il existe également des archives propres au Syndicat de la Digue à la Mer, mais elles ne sont malheureusement pas consultables<sup>4</sup>. Parmi ces sources, nous avons choisi de privilégier systématiquement celles qui permettent d'approcher au plus près la dynamique sociale et les représentations mentales à l'œuvre dans la construction de cette digue<sup>5</sup>.

L'histoire de cet ouvrage est marquée par des phases d'accélération... puis d'oubli. Le projet naît véritablement en 1850, mais tarde à être réalisé. L'inondation de 1856 en accélère la réalisation, puis, durant presque trente ans, l'ouvrage est quasiment délaissé. La digue à la mer actuelle, reflet des conflits d'usage de la Camargue, a perdu de vue son objectif premier, mais les conflits qui ont émaillé son histoire ne sont pas sans rappeler ceux d'aujourd'hui.

3. Cette vision se trouve clairement exprimée lors des inondations catastrophiques de 1993 et 1994, dans les très nombreux articles de la presse locale et nationale. Beaucoup rappelaient l'histoire du delta en faisant référence à la dernière grande inondation connue; celle de 1856, date à laquelle les Camarguais décidèrent définitivement de se protéger. Cf. revue de presse de l'Association des Camarguais.

4. Les archives des Associations Territoriales de la Ville d'Arles (dont le Syndicat de la Digue à la Mer fait partie), jusque-là conservées dans des locaux difficilement accessibles au public, ont été versées dernièrement aux Archives Municipales d'Arles. Elles ne seront consultables que lorsqu'elles auront été traitées, inventoriées et répertoriées par ces services.

5. A.N.: série F10, A.D. des Bouches-du-Rhône: série XS, série XIII M, A.D. de Vaucluse: série S3, A.D. du Rhône: série 1 M, Archives communales d'Arles: série VI O, III F et série D.

I) L'ÉLABORATION DU PROJET AU DÉBUT DES ANNÉES 1850 :  
OUVRAGE DEFENSIF OU DE CONQUÊTE

La digue à la mer, hors les « ouvrages d'art »<sup>6</sup>, est construite au cours de l'année 1857. Mais son histoire commence au moins une dizaine d'années auparavant. Les dimensions locales tant que nationales sont essentielles pour comprendre comment ce projet prend forme au cours de cette décennie.

*Un projet à l'image de la mentalité de la première révolution industrielle*

L'histoire de la construction de la digue à la mer s'inscrit tout d'abord au cœur de la révolution industrielle en France. La machine à vapeur fait son apparition dans tous les secteurs de l'économie, synonyme et symbole de progrès. En Camargue, on utilise pour la première fois en 1836 une machine utilisant la force de la vapeur pour pomper l'eau du Rhône à des fins d'irrigation. En janvier 1848, le tronçon du P.L.M. qui relie Marseille à Avignon via Arles est inauguré. Désormais, un chemin de fer à vapeur passe quotidiennement par Arles. Au niveau national, tout ce qui de près ou de loin touche le développement technique fait l'objet d'une grande valorisation. Les ingénieurs, notamment ceux des Ponts et Chaussées, sont parmi les catégories professionnelles les plus influentes. Le concept de progrès est central pour comprendre des mentalités profondément marquées par les bouleversements techniques en marche. Le Second Empire permet tout particulièrement aux Saint-Simoniens<sup>7</sup>, dont il faut souligner l'influence, de mettre leur industrialisme optimiste en pratique. Napoléon III, lui-même ardent défenseur de l'industrie et du progrès technique, sera le promoteur de ce développement par une politique dynamique de grands travaux. Il marque indiscutablement la politique d'aménagement du territoire, y compris en Camargue même si cette région ne bénéficiera jamais d'autant de bienveillance impériale que la Sologne par exemple.

Néanmoins, il ne faut pas surestimer le développement de ces techniques que ce soit dans l'agriculture, dans l'industrie ou dans les transports. Très coûteuses, elles font encore de nombreux sceptiques<sup>8</sup>. Si l'industrie se développe rapidement, l'agriculture reste le secteur clef de l'économie française dont le principal souci est encore tout simplement de produire suffi-

6. La digue à la mer se compose d'un talus d'environ un mètre de hauteur sur toute la longueur, réalisé tout d'abord à l'aide de matériaux locaux : bois, roseaux, sable et terre, les pierres manquant cruellement en Camargue. Les ouvrages complémentaires (pertuis et martellières) permettant l'ouverture et la fermeture des passages ménagés dans la digue, seront achevés en 1863.

7. Jürgen HABERMAS, (1968), *La technique et la science comme « idéologie »*, Paris, 1973.

8. « *Il faut donner cela aux Parisiens comme un jouet, jamais on ne transportera de la sorte un voyageur, ou même un seul bagage.* » déclare Adolphe THIERS, au moment de l'inauguration de la ligne de chemin de fer Paris - St-Germain-en-Laye financé par Pereire, 1838.

samment pour nourrir toute la population. La petite agriculture camarguaise est également dans cette situation. Par contre, depuis longtemps déjà, les grands domaines dégagent des surplus qu'ils exportent en dehors de la région<sup>9</sup>. Néanmoins, seuls les plus fortunés des propriétaires qui cherchent à améliorer leurs rendements agricoles peuvent investir dans des machines à vapeur ou bien dans des cultures totalement nouvelles. Au-delà de simples agriculteurs, ce sont de véritables « entrepreneurs »<sup>10</sup>. Confiants dans le progrès, les améliorations techniques et les innovations agronomiques, ces entrepreneurs sont ambitieux : le rôle de l'agriculture ne doit pas se limiter à nourrir la France; elle peut la rendre riche et puissante. Ainsi, en 1850, l'amélioration de la productivité agricole est un souci constant.

### *Un projet qui s'inscrit dans une dynamique locale*

C'est dans ce contexte national qu'il faut replacer l'amélioration agricole de la Camargue » si souvent invoquée au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, le projet qui occupe le plus les esprits, arlésiens ou non, qui s'intéressent à la Camargue, est depuis de nombreuses décennies celui de son amélioration agricole. Les projets sont très nombreux et certains entrepreneurs viennent de très loin pour se proposer d'investir en Camargue<sup>11</sup>. Certains font quelques fois preuve d'une grande imagination<sup>12</sup>. Mais tous convergent vers ce même objectif d'amélioration agricole. En ce milieu de XIX<sup>e</sup> siècle, il ne se passe pas un mois sans que le journal hebdomadaire local *Le Publicateur* ne s'ébaudisse d'une nouvelle tentative d'améliorer la productivité agricole de la Camargue : nouvelle culture ou nouvelle machine, nouveau propriétaire ou nouveau projet... C'est que la Camargue occupe une place privilégiée dans l'esprit des chantres de la productivité agricole.

Elle bénéficie, il est vrai, de conditions particulièrement favorables. Fertiles car composées des alluvions du Rhône, les terres de Camargue doivent simplement, pour profiter pleinement du climat méditerranéen, être convenablement arrosées grâce aux eaux limoneuses du fleuve tout proche.

9. Paul MASSON, *Les Bouches-du-Rhône, Encyclopédie départementale*, Marseille-Paris, 1914.

10. Au sens de Schumpeter, Joseph SCHUMPETER, (1<sup>re</sup> éd. 1912), *Théorie de l'évolution économique*.

11. L'Angleterre et la Hollande sont des nations plus avancées que la France du point de vue de la révolution industrielle. L'anglomanie est très à la mode, et il n'est pas rare de voir utiliser des termes anglais pour désigner surtout des innovations comme, par exemple, le « railway ». Concernant les ingénieurs de ces pays, une réputation très flatteuse précède toujours leur venue.

12. Entre le projet de totalement dessécher la Camargue et celui, inverse, de faire venir la mer jusqu'à Arles, il existe une multitude d'idées originales qui explorent toutes les possibilités offertes par la technique : sillonner la Camargue de lignes de chemin de fer, supprimer les bras du Rhône au profit d'un seul canal central, etc.

Pourtant, le delta n'est que très partiellement cultivé. Au milieu du siècle, le préfet estime que seulement 15 % environ des terres de Camargue sont cultivées<sup>13</sup>. Ceci suppose qu'un grand nombre de terres peuvent encore être gagnées à la culture.

À côté de tous ces avantages, la Camargue présente un inconvénient majeur : sa salinité. Les terres de Camargue, et plus particulièrement celles de basse Camargue sont imprégnées de sel, qui, au contraire des alluvions du Rhône, stérilise la terre et rend toute culture impossible. Le sel est donc le principal obstacle à vaincre pour celui qui souhaite cultiver une terre en Camargue<sup>14</sup>. Si, durant une grande partie du XIX<sup>e</sup> siècle, l'analyse des causes de la salinité du sol de Camargue est erronée, le principal moyen de lutte est toujours le même : il s'agit d'irriguer abondamment les terres avec de l'eau douce afin de lessiver le sol et de repousser le sel, de l'empêcher de se déposer à la surface. Il reste à trouver le meilleur moyen d'y parvenir, et c'est sur ce point que les projets rivalisent d'imagination.

L'entrepreneur du XIX<sup>e</sup> siècle qui, fidèle à sa philosophie saint-simonienne, rêve de réussite fulgurante en même temps que d'un rôle de bienfaiteur<sup>15</sup>, trouve donc dans la Camargue de l'époque et surtout dans l'image qu'il s'en fait, tous les ingrédients du mythe de la terre idéale. Elle possède les caractéristiques favorables indispensables à une agriculture florissante, ce qui laisse présager une entreprise très enrichissante. Elle est en grande partie non encore cultivée, ce qui laisse à cette mentalité de pionnier la place de s'exprimer. Mais elle possède un inconvénient majeur, un obstacle à sa mise en valeur qui, certes, rend cette entreprise plus difficile, mais lui donne ainsi toute sa valeur et son prestige. Plus les obstacles naturels à vaincre sont difficiles, plus la démonstration de la suprématie de la technique est éclatante.

Ainsi, la valorisation de la Camargue passe-t-elle par l'augmentation des surfaces cultivées et par l'accroissement des rendements. La construction de la digue à la mer est bien à comprendre dans le cadre de cette course à l'amélioration de l'agriculture. Elle permet de gagner en surfaces cultivables et en fertilité par le dessalement de terres autrefois stériles et incultes. L'idée

---

13. Vicomte de SULEAU, Préfet des Bouches-du-Rhône, Arrêté de M. de Suleau, instituant une commission consultative pour l'amélioration de la Camargue. Préfecture des Bouches-du-Rhône., Ed. Sénès, Marseille, 1850. Actuellement, cette proportion est environ de 35 %. Alain TAMISIER, Camargue. Milieux et paysages, évolution de 1942 à 1984, Paris, 1990.

14. D'autres obstacles sont très souvent cités dans les écrits de l'époque, parmi ceux-là, il faut surtout souligner les fièvres et les insectes, l'éloignement et les difficultés rencontrées pour se déplacer en Camargue, les extrémités du climat, le manque d'hommes, etc. Ces inconvénients de la vie camarguaise sont cités en cas d'échec à la mise en valeur, ou pour mettre en garde ceux qui se lancent dans la réalisation d'un projet. Il serait trop long d'entrer ici dans ces détails ; s'il est insuffisant de ne citer que lui, le sel reste un obstacle majeur, qui nous intéresse particulièrement.

15. Saint-Simon est le théoricien de cette vision sociale du progrès technique, qui influença de nombreux « entrepreneurs » du XIX<sup>e</sup> siècle à divers degrés. Cf. également note 7.

de protection, de défense contre les fléaux naturels, n'est que tout à fait secondaire et subordonnée aux intérêts de l'agriculture.

*La grande concertation du vicomte de Suleau*

En 1849, arrive avec la République à la préfecture des Bouches du Rhône, un homme qui s'intéresse particulièrement à la Camargue: le vicomte de Suleau. Persuadé de l'exceptionnel potentiel de la Camargue, de la capacité des hommes à en tirer parti, apologiste du savoir faire des ingénieurs en la matière, il décide d'œuvrer pour l'amélioration agricole de la Camargue. Il met donc en place une « commission consultative pour l'amélioration de la Camargue ». Cette commission est composée de toutes les parties prenantes de l'agriculture camarguaise et de la gestion du delta. On y trouve les grands propriétaires de Camargue, les notables arlésiens pour la plupart conseillers municipaux et qui quelques fois sont aussi propriétaires en Camargue. On y trouve surtout un certain nombre d'ingénieurs reconnus et influents, au nombre desquels Alexandre Surell et Franz Mayor de Montricher. Ces deux ingénieurs se sont illustrés dans la construction du tronçon Avignon-Marseille du PLM et y ont assis leur réputation. De Montricher sera quelques années plus tard à la tête du gigantesque chantier amenant la Durance à Marseille, chantier qui lui valut en partie sa très grande notoriété. La vision d'une Camargue agricole domine cette commission. Les grands propriétaires agriculteurs y sont, d'une part, largement représentés, mais de plus, les ingénieurs sont eux-mêmes déjà convaincus du bien fondé de cette forme de mise en valeur de la Camargue. Le préfet veut une commission qui ne soit que consultative. Elle doit être un lieu de réflexion pragmatique sur le progrès, la Camargue lui semblant un espace particulièrement adapté à ces ambitions. Il compose habilement cette commission de personnes importantes et influentes, qui toutes, nationalement ou localement, ont une notoriété ou un pouvoir qui se complètent. Elle est subdivisée en cinq sous-commissions plus une commission centrale<sup>16</sup>.

La sous-commission chargée de la digue à la mer est présidée par le baron de Rivière, conseiller municipal d'Arles, propriétaire en basse Camargue du domaine de Faraman sur lequel il a déjà construit en 1835 une digue qui protège ses terres de la mer. Il défend avec vigueur le projet de la digue à la mer qui, s'il était réalisé, serait aussi la reconnaissance de sa propre œuvre à Faraman.

Les arguments qui sont mis en avant pour promouvoir cet équipement sont nombreux. Outre le fait qu'il soit relativement moins coûteux à réaliser que les autres équipements suggérés par les autres sous-commissions, et le fait qu'il soit d'une technologie totalement maîtrisée, sont mis en avant des

---

16. Les cinq commissions sont les suivantes: digue à la mer, écoupages et dessèchement, irrigation naturelle et irrigation artificielle, voies de communication.

arguments de fond. La digue à la mer doit renforcer le cordon littoral et rendre impossible les incursions de la mer à l'intérieur des terres de basse Camargue. En effet, lorsque la mer envahit les terres de Camargue, elle rend impossible toute agriculture. Directement puisqu'elle stagne de nombreuses semaines avant de se retirer sous l'effet du mistral ou de l'évaporation, ensuite indirectement parce qu'elle stérilise la terre à cause du sel qu'elle y dépose. La mer est, en effet, tenue pour responsable de la salinité des terres de Camargue, ce qui n'est pas totalement faux, simplement incomplet. L'existence d'une nappe phréatique salée et le phénomène de remontée du sel par capillarité sont encore mal connus et très sous estimés. Le phénomène, plus directement observable, de salinisation par envahissement des terres par la mer, est plus facilement accusé. L'unanimité se fait donc sur ce point : la digue à la mer est indispensable pour dessaler la Camargue, même si ce n'est qu'une partie des aménagements à réaliser pour atteindre cet objectif<sup>17</sup>. L'agriculture pourra alors enfin se développer sur l'ensemble du delta<sup>18</sup>.

Les sous-commissions travaillent pendant près de deux ans. Finalement, lors de la dernière réunion de la commission consultative en octobre 1851, la digue à la mer fut le seul projet à faire l'unanimité parmi tous ceux examinés<sup>19</sup>.

Au terme de la consultation, la digue à la mer est donc l'aménagement prioritaire de la conquête agricole de la Camargue. À la lecture des arguments développés par ses ardents défenseurs, on ne peut manquer d'être frappé par l'assurance et la volonté offensive des décideurs locaux et ingénieurs face aux nombreux obstacles et difficultés que la nature leur oppose. Il tient à cœur à tous ces entrepreneurs de démontrer la puissance de l'homme et sa capacité à se rendre maître de la nature, à l'utiliser à ses fins. En édifiant la digue à la mer, l'ingénieur ou l'entrepreneur de cette époque construit, en utilisant les caractéristiques de la nature, un monde qui n'y soit pas soumis. Ceci témoigne d'une mentalité conquérante vis-à-vis de la nature<sup>20</sup>, que l'on mésestime si l'on

---

17. L'irrigation est l'autre versant indispensable de l'amélioration de la Camargue aux yeux de la commission centrale, mais là par contre, les différents participants ne sont pas d'accord sur le meilleur moyen d'y parvenir.

18. Certains sont partisans d'un assèchement total, d'autres de conserver l'étang du Vaccarès pour servir de récipient aux eaux d'irrigation, mais le seul objectif commun reste un accroissement notable des surfaces cultivées.

19. Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (abrégé désormais ADBR), XIII M 14 février

20. Danielle BÉGOT démontre bien la précarité de la situation économique des petits agriculteurs de Camargue et une vision de la nature plus empreinte de fatalisme que d'esprit conquérant. Néanmoins, il n'en va pas de même pour les grands propriétaires et les ingénieurs qui disposent de moyens financiers et intellectuels pour développer cette vision conquérante et moderne de l'agriculture. Danielle BÉGOT, *La Camargue dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Essai d'étude sociale*, Thèse d'Histoire ss. dir. P. GUIRAL, Université de Provence, 1976.

se contente de faire de la digue à la mer une simple conséquence de l'inondation de 1856.

## II) LA CONSTRUCTION DE LA DIGUE À LA MER : ÉPHÉMÈRE CONSENSUS AUTOUR D'UNE RÉALISATION (1856-1863)

Immédiatement après la consultation lancée sous l'égide du préfet de Suleau, aucune réalisation concrète ne voit le jour, aucun investissement n'est provisionné, aucun budget voté. Les troubles révolutionnaires liés à l'avènement de la Seconde République, puis l'instabilité politique des années qui suivent, ont suspendu la réalisation de la digue à la mer<sup>21</sup>. Pourtant le projet n'est pas abandonné. Certaines initiatives privées tentent de se substituer à l'État pour la réalisation des projets qui ont été étudiés par la commission consultative. En 1855, par exemple, est lancée une souscription pour former une société ayant pour objectif « la réalisation des projets d'amélioration de la grande Camargue »<sup>22</sup>. Elle s'adresse exclusivement aux propriétaires de Camargue, et met en avant l'intérêt qu'ils auraient, pour améliorer leurs rendements et donc leurs revenus, à investir dans la réalisation de ces projets. Lorsqu'il s'agit d'apposer leur signature au bas d'un projet, les propriétaires de Camargue sont nombreux pour apporter leur soutien<sup>23</sup>. Mais ils restent très réticents à s'engager financièrement. Cette société ne verra jamais le jour. L'attitude des propriétaires présage des difficultés qui suivront la construction de la digue.

### *L'inondation de 1856 : une opportunité pour la digue à la mer*

En mai 1856, l'histoire de la digue à la mer en Camargue va brutalement s'accélérer. Le Rhône est en crue depuis le 17 mai. Il « crève ses digues » à Lyon dans la nuit du 30 au 31 mai et en Camargue la nuit suivante<sup>24</sup>. Le delta de Camargue est totalement inondé<sup>25</sup>, les cultures sont perdues. Cette crue exceptionnelle marque les esprits par les dégâts considérables qu'elle occasionne; 156 maisons s'écroulent à Lyon en une seule nuit. En Camargue,

21. Le Vicomte de SULEAU, par exemple, est nommé sénateur en 1853.

22. Affichette portant la mention « Avis de Souscription », accompagnée de deux lettres au Préfet des Bouches-du-Rhône, ADBR, *loc. cit.*

23. cf. par exemple l'impressionnant étalage de signatures illustres apposées en guise de soutien au bas du projet un peu fou et totalement irréalisable des frères GANDELL en 1852. ADBR, *loc. cit.*

24. Journal du sergent de ville GAYET, ADBR, 1M 348-349, et Délibérations du Conseil Municipal d'Arles, D22.

25. Archives Départementales du Vaucluse, Rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône, S-3-433 et Archives Nationales (abrégé désormais AN), Carte des champs d'inondations des crues de 1840 et de 1856 à l'échelle du 1/400 000 dressée le 30 décembre 1861, F 14 7562.



l'inondation de 1856 apparaît immédiatement comme ayant surpassé en intensité et en gravité l'inondation référence de 1840.

Quelques semaines plus tard, le 19 août 1856, le décret d'utilité publique de la digue à la mer est publié, les crédits débloqués et la construction de l'ouvrage commence<sup>26</sup>. Pourtant, le lien a priori logique qui existe entre ces deux événements est plus indirect qu'il y paraît. L'inondation de 1856 est bien l'événement décisif de la construction de la digue à la mer, mais pourquoi construire une digue contre la mer alors que c'est le fleuve qui vient d'inonder la Camargue ? Les digues le long du Rhône, également objet de discussion lors de la consultation de 1850, ne sont-elles pas plus opportunes ?

La décision repose en fait sur plusieurs éléments décisifs distincts : tout d'abord sur le rôle indirect mais déterminant joué par Napoléon III, ensuite sur l'analyse erronée de la cause de la salinité des terres de Camargue, et enfin sur une certaine « préférence pour la simplicité »<sup>27</sup>.

Napoléon III, habile utilisateur de ses extraordinaires capacités à s'assurer les faveurs du peuple pour y trouver directement la source d'un pouvoir fort, a immédiatement vu le profit politique qu'il pouvait tirer de cette catastrophe. Il visite toutes les villes sinistrées le long du Rhône et se rend à Arles le 3 juin 1856<sup>28</sup>. Au-delà de la dimension politique et symbolique de ce voyage<sup>29</sup>, retenons que la visite de l'Empereur se solde par une aide financière non négligeable. Il donne immédiatement 20 000 F pour les sinistrés et débloquent ensuite des fonds importants pour mettre populations et cultures à l'abri des crues. L'Empereur met ainsi en pratique les principes précédemment proclamés (discours de Plombières notamment) concernant sa volonté de maîtriser les débordements de la nature.

C'est donc très nettement la confirmation d'une dynamique de prise en charge par l'État des dépenses de protection contre les catastrophes naturelles. Il s'agit là, en effet, d'une des spécificités du Second Empire et elle joue un rôle très important dans l'histoire de la digue.

Second point important pour mieux comprendre la décision de construction de la digue : l'analyse de son utilité. Nous avons déjà largement abordé l'argument agricole de l'utilité de la digue qui prévalait au moment de la conception du projet. L'inondation s'y insère parfaitement. Le Préfet des Bouches-du-Rhône résume fort bien, à la fin du mois de juin, l'analyse qui doit être faite de la situation.

---

26. Syndicat de la digue à la mer en Camargue, Recueil de documents relatifs à la digue à la mer, Arles, 1904.

27. Concept emprunté à la théorie des organisations.

28. Délibération du Conseil Municipal du 4 juin 1856, Archives Communales d'Arles, cote D22, et Chroniques de Louis MEGE, Bibliothèque Municipale d'Arles, fonds spécial, M236, page 120.

29. Annie MÉJEAN, « Utilisation politique d'une catastrophe : le voyage de Napoléon III en Provence durant la grande crue de 1856 », dans *Revue historique*, n° 597, 1996.

« Tout porte à croire que l'inondation qui vient de s'étendre sur le delta du Rhône, va le débarrasser du sel qui s'opposait à la culture d'une grande partie de sa surface et la construction immédiate de la digue du littoral maritime en empêchant un nouvel envahissement des eaux salées dans l'intérieur de l'île permettrait ainsi de tirer un certain avantage de l'inondation qui a d'ailleurs causé de grands désastres dans la contrée<sup>30</sup>. »

À toute chose malheur est bon pourrait-on dire. L'ingénieur de Gabriac va même jusqu'à considérer que « tout le sel a disparu » et qu'il « faut en profiter car pareille circonstance ne se représentera plus avant longtemps ». Cette analyse se révélera, bien entendu fautive, mais elle a pesé lourd dans la décision.

Si on envisage maintenant la construction de la digue à la mer sous l'angle d'un processus de décision<sup>31</sup>, il apparaît que ce projet présente toutes les caractéristiques favorisant une décision rapide, même si elle n'est pas forcément logique dans les circonstances d'une inondation de la Camargue par le fleuve. D'un côté, une catastrophe tout à fait extraordinaire fait subir aux populations un fort traumatisme, l'Empereur lui-même lui accorde une grande importance. Il est prêt à agir vite pour marquer les esprits, démontrer l'efficacité de son pouvoir, et sa sollicitude envers ses administrés. D'un autre côté, un projet d'aménagement conçu de longue date n'attend plus, dans les cartons des ingénieurs, que son financement. Ce projet ne rencontre pas d'opposition, il peut donc être réalisé sur le champ, sans qu'il soit nécessaire de passer par de longues études, expertises et contre-expertises qui ont déjà été faites. C'est le seul projet dans ce cas et c'est un avantage décisif.

Il n'est, par conséquent, pas faux de considérer que la digue à la mer a été décidée suite à l'inondation de 1856 et à cause de cette inondation, mais cette interprétation est largement incomplète. L'inondation de 1856, mais surtout l'exploitation qui en a été faite par l'Empereur Napoléon III, représentent pour le projet une opportunité de prompt réalisation que ses défenseurs s'empressent de saisir. La digue est donc construite au cours de l'année 1857<sup>32</sup>.

### *Les premières difficultés surgissent rapidement*

La digue construite, les autorités mettent comme prévu en place les institutions qui doivent prendre en charge le fonctionnement de l'ouvrage. Le Conseil d'État dans sa séance du 19 juillet 1859 institue le Syndicat de la

30. Lettre à Rouher, Ministre de l'Agriculture, AN, F 10 4189.

31. Approche que nous empruntons à la théorie des organisations, John MARCH et Herbert A. SIMON (1965), *Les organisations*, trad. 1969.

32. Pour un coût total d'environ 500 000 F, relativement bas si on le compare au coût total de l'endiguement du Rhône en Camargue trois fois plus important. P. MASSON, *op. cit.*

33. Le décret est publié le 24 août 1859, « Recueil de documents relatifs à la digue à la mer », *op. cit.*

Digue à la Mer<sup>33</sup>. Dès lors, une série de complications vont surgir, et le projet si simple et consensuel de digue à la mer deviendra une réalisation miroir de la complexité de la société camarguaise.

Un inspecteur général des Ponts et Chaussées tentant en 1892<sup>34</sup>, de retracer l'histoire de ce syndicat, signale qu'il n'a pas fonctionné les premières années pour des raisons de budget. Effectivement, plusieurs années après la catastrophe, les dégâts de l'inondation de 1856 pèsent encore sur les budgets des propriétaires de Camargue. Ils pèsent directement sur les exploitations, mais également indirectement, puisque un certain nombre d'impôts additionnels et exceptionnels ont été votés<sup>35</sup>. Les difficultés financières ne reportent pas seulement le fonctionnement du syndicat, elles retardent également l'achèvement complet de l'ouvrage lui-même. Les budgets votés par le gouvernement se sont révélés trop étroits pour équiper la digue de ses ouvrages d'art. Entre 1857 et 1859, rien n'est fait sur la digue<sup>36</sup>.

Au-delà des difficultés financières, il faut également remarquer que d'autres questions, jugées à ce moment-là plus importantes, préoccupent les propriétaires de Camargue et font passer la digue à la mer au second plan. Parmi elles, notons par exemple le problème de la navigabilité des embouchures du fleuve, la question du remplacement du pont de bateaux pour se rendre d'Arles en Camargue ou encore la concurrence que le chemin de fer oppose à la marine d'Arles<sup>37</sup>.

Enfin, pour expliquer le non-fonctionnement du syndicat de la digue à la mer malgré son existence légale, il faut bien admettre que le désintérêt des propriétaires de Camargue y est pour beaucoup. Ce désintérêt ne touche pas l'amélioration agricole de la Camargue » toujours constamment invoquée. Les autres étapes de ce projet sont progressivement mises à l'enquête et réalisées<sup>38</sup>. La digue à la mer apparaît plutôt comme un acquis, et non plus comme une priorité. Pourtant, elle est maintenant réalisée, et il faut en assurer la gestion. L'État se trouve alors confronté à l'épineuse question des conflits locaux.

### *La digue cristallise les conflits*

Dès la fin de sa construction, un lourd contentieux naît immédiatement entre l'État et les parties lésées par la construction de la digue. Ce sont la Compagnie des Salins du Midi pour ses marais salants et la Société du

---

34. AN, F10 4189.

35. Délibérations du Conseil Municipal, D22.

36. Rapports des tournées d'inspection par le département du service hydraulique du Ministère de l'Agriculture, AN, F14-6036.

37. Délibérations du Conseil Municipal, op. cit.

38. Les digues le long du Rhône sont considérées comme achevées en 1869, les trois principaux canaux de drainage terminés en 1880, et les chemins vicinaux progressivement empierrés à partir des années 1875.

Château d'Avignon pour ses pêcheries. Les difficultés initiales proviennent de deux points essentiels, intrinsèques à la réalisation de l'ouvrage puisqu'ils figurent dans les décrets de 1856 et de 1859. Il est d'une part, prévu que « les propriétaires des étangs salés et des terres basses (autrement dit les bénéficiaires de la digue à la mer) s'engagent à construire à leurs frais les ouvrages accessoires de la digue et d'en payer l'entretien ». D'autre part, il est prévu qu'un cadastre devait être établi, fixant avec précision la part de chaque propriétaire dans les dépenses inhérentes à la digue. Un point est resté trop imprécis : la partie qui doit engager les frais liés à l'établissement du cadastre. Sans cadastre, le syndicat ne peut disposer d'aucune finance propre et par conséquent ne faire face à aucuns frais.

C'est ainsi, faute de syndicat, que la Compagnie des Salins du Midi porte plainte contre l'État en 1860, et réclame des dommages et intérêts pour le préjudice subi à cause de l'établissement de la digue à la mer. Elle demande également que soient construites des digues complémentaires qui permettraient d'isoler totalement ses marais salants des étangs inférieurs devenus doux.

Ainsi, à peine achevé, l'ouvrage est déjà remis en question. Il ne s'agit pas d'une remise en question fondamentale ; la digue à la mer reste présentée dans tous les textes à propos de la Camargue comme la réalisation indispensable et préalable à toute amélioration agricole. C'est une remise en question indirecte par la non-crédation du syndicat chargé de son entretien, et par la demande de construction d'ouvrages complémentaires.

Durant toute cette période confuse des débuts de la digue à la mer, aucune véritable autorité ne régit l'ouvrage. L'État, représenté par l'institution des Ponts et Chaussées, ayant pour rôle la simple réalisation de l'ouvrage n'est investi d'aucune autorité. Le Syndicat quant à lui, n'ayant qu'une réalité toute théorique, n'a pas encore pris la suite. De plus, jusqu'en 1863<sup>39</sup>, la digue n'est pas encore équipée des ouvrages d'art qui doivent achever l'ensemble, c'est-à-dire l'équiper de systèmes permettant de réguler le passage des eaux des étangs vers la mer et inversement. Mieux, durant deux ans, tous les travaux sont suspendus, les budgets ayant été épuisés. Pour finir, il semble que les propriétaires ne soient pas pressés de voir établir le cadastre qui leur permettra d'assurer l'entretien de la digue. Les notes qu'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées appose à la fin du rapport d'un de ses ingénieurs, illustrent très clairement la situation<sup>40</sup> : « Une dépense considérable a été faite par l'État pour cet ouvrage, il importe donc de le conserver et pour cela il est indispensable de réparer au fur et à mesure que se produisent les dégradations »

39. AN, loc. cit.

40. AN, loc. cit.

Ainsi, poussé par une administration des Ponts et Chaussées extrêmement attachée à ses réalisations, l'État prend au coup par coup en charge ce qui devrait être du ressort du syndicat. L'État reste donc persuadé que la situation n'est que provisoire et n'accorde aucun budget particulier à ce type de dépense. Les remarques de cet ingénieur en chef, qui datent de 1862, reflètent parfaitement la situation des trente années qui vont suivre.

### III) L'ÉTAT GESTIONNAIRE MALGRÉ LUI FACE À L'INERTIE LOCALE (1863-1892)

La période qui suit voit les traits et caractéristiques décrits à la période précédente, se renforcer. La situation au départ conçue comme provisoire va s'installer durablement. Finalement, l'inscription initiale de l'ouvrage dans la réalité camarguaise va en être totalement modifiée.

#### *Trente ans s'écoulent de démarches procédurières en immobilisme*

Nous avons vu que la Compagnie des Salins du Midi a porté plainte contre l'État en 1860. Trois ans plus tard, l'administration des Ponts et Chaussées a terminé l'étude des ouvrages complémentaires demandés par la Compagnie et propose un arrangement ratifié par les parties en présence: la Compagnie s'engage à suspendre les poursuites si les travaux, financés à 60 % par l'État et à 40 % par le Syndicat de la digue à la mer, sont terminés avant 1868. En 1870, l'État termine les travaux avec deux ans de retard. Le Syndicat quant à lui n'a rien fait. Il argue que l'absence de cadastre ne lui a pas permis de répartir les frais et donc de les engager. Il dénonce la transaction de 1863. Les travaux ayant été terminés après 1868, la Compagnie des Salins du Midi maintient sa plainte, et l'État est cité à comparaître devant le Conseil de Préfecture. Condamné, l'État fait appel. Deux ans plus tard, en 1872, est ordonnée une expertise des Ponts et Chaussées. Les experts rendent leurs conclusions huit ans plus tard! Mais ils ne sont pas d'accord. Une tierce expertise est alors ordonnée. Elle rend ses conclusions dès 1883, mais elles sont sans suite. Il faut attendre 1890 pour que la Compagnie des Salins du Midi relance l'affaire et discute âprement avec l'administration des Ponts et Chaussées les conclusions des expertises successives. Enfin, le 29 février (!) 1892, soit 32 ans plus tard, un arrêt définitif du Conseil d'État condamne l'État à payer les dommages et intérêts à la Compagnie des Salins du Midi qui se montent à la coquette somme de 252 000 F.<sup>41</sup>

De son côté, le Syndicat de la digue à la mer ne fonctionne toujours pas. En 1875, l'État, toujours lui, décide d'une part de forcer le Syndicat à se

41. À titre comparatif, la digue à la mer sera réalisée pour un montant total d'environ 500 000 F.

42. AN, F10-4191

constituer, d'autre part de charger l'administration des Ponts et Chaussées de la réalisation du cadastre. En 1879, les trois experts qui ont été nommés par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de la réalisation du cadastre, rendent leur travail (qui n'est pas le cadastre, mais un travail préparatoire). Ils envoient leur rapport à la Commission spéciale du Syndicat de la digue à la mer formée par décret en 1877, mais cette commission ne s'est jamais réunie<sup>42</sup>. En 1888, un arrêté préfectoral tente à nouveau de forcer le syndicat de la digue à la mer à se constituer, mais en vain. Les propriétaires présents aux réunions sont systématiquement trop peu nombreux pour que leurs décisions soient valides, et les présidents nommés d'office refusent tout aussi systématiquement de remplir leur fonction. Le cadastre est selon eux, un préalable incontournable. En 1892, l'État décide de faire au Syndicat de la digue à la mer l'avance de la somme nécessaire à la constitution du cadastre<sup>43</sup>. Celui-ci est rapidement réalisé et à partir de cette date, soit 33 ans après sa constitution officielle, le Syndicat fonctionne.

Ces deux affaires à rebondissements sont particulièrement représentatives du mode de fonctionnement des différentes institutions liées au delta. Les grands propriétaires camarguais font, durant cette période, une extraordinaire démonstration de force et d'habileté à la fois. Alors que les enjeux qui naissent autour du littoral auraient pu aboutir à une franche opposition entre les partisans du dessalement de la Camargue et ceux qui au contraire vivent du sel, c'est l'État, tierce partie prenante, qui est au bout du compte le grand perdant. Le syndicat de la digue à la mer, par son inertie volontaire, l'oblige à se substituer à lui. L'État assure l'entretien de la digue en lieu et place du syndicat, mais il assume également financièrement tous les frais annexes au fonctionnement de la digue, jusqu'à finalement se voir condamner à payer des indemnités à la Compagnie des Salins du Midi. L'État n'a en réalité pas joué le rôle d'arbitre<sup>44</sup> entre ces deux intérêts opposés se disputant la gestion de l'eau en Camargue à partir de la gestion de la digue à la mer ; il a payé lui-même le prix du résultat de ce faux duel où les deux parties sont sorties vainqueurs.

### *L'attachement des ingénieurs des Ponts et Chaussées à leur réalisation*

Il reste que l'on comprend tout de même mal comment cette situation a pu durer plus de trente ans. La vision du syndicat de la digue à la mer et sa stratégie, confrontées à celles de l'État, représenté sur le terrain par les Ponts et Chaussées, permettent en partie d'éclairer cette question.

L'analyse faite par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dès 1862, reste quasi immuablement celle de son administration durant trois décennies. Les frais d'entretien de la digue sont pris en charge par l'État faute de l'être

43. AN, loc cit. Le document ne précise pas la somme.

44. Bernard PICON, *L'espace et le temps en Camargue*, Arles, 1988.

par le Syndicat qui ne fonctionne pas. La régularisation du fonctionnement du syndicat dépasse largement les compétences et les attributions des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Lorsque la digue est endommagée, les réparations doivent être faites rapidement, sans quoi les dégâts ne font que s'aggraver et le coût des réparations s'alourdit. Il est donc impossible d'attendre la constitution du syndicat. À dix-sept ans d'intervalle, les ingénieurs Dumas et Gay mettent en avant les mêmes arguments pour demander des crédits : « ne pas compromettre l'existence même de cet ouvrage » qu'ils considèrent « du point de vue technique (comme) un succès de premier ordre, dépassant même les espérances de ceux qui l'ont proposée <sup>45</sup> ». Pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées, il est impensable d'abandonner une réalisation pour de « simples » raisons politiques. C'est ainsi, qu'années après années, ils font les démarches nécessaires pour réaliser les réparations strictement indispensables et appuient inlassablement les demandes de crédits. C'est également ainsi qu'ils deviennent progressivement de plus en plus cyniques : « Les intéressés ont pris l'habitude d'être défendus sans avoir rien à déboursier et ils trouveront fort désagréable de voir cesser cet errement » constate amèrement un ingénieur en 1889. Il souligne également la crainte des propriétaires de Camargue de devoir supporter les frais de l'instance engagée par la Compagnie des Salins du Midi, si le syndicat venait à ne plus être tenu pour défaillant. Effectivement, ce n'est pas un hasard si l'année au cours de laquelle le syndicat de la digue à la mer fonctionne enfin est la même que celle qui voit le contentieux avec les Salins du Midi se terminer... au détriment de l'État.

### *Entretien ou abandon ?*

Pendant trente ans, l'État s'occupe donc seul de l'entretien de la digue à la mer par l'intermédiaire de son administration des Ponts et Chaussées. Il serait plus juste de dire qu'il assure le strict minimum indispensable pour que la digue ne soit pas totalement détruite.

Refusant d'entériner la défaillance des propriétaires, l'État conçoit invariablement, durant trente ans, son intervention comme exceptionnelle. L'absence de budget fixe pèse donc lourd sur la qualité de l'entretien. L'ingénieur responsable des travaux doit, au coup par coup, rassembler les finances nécessaires à chaque réparation. Cette option, fort logique d'un point de vue stratégique, a rendu l'entretien de la digue à la mer relativement aléatoire durant trois décennies. La digue à la mer fait

---

45. Ingénieur DUMAS, *Demande de crédit pour exécution de travaux*, 1869, et Ingénieur GAY, *Compte rendu d'inspection*, 1886, AN, F 10-4189.

46. Rapport de l'ingénieur ARNAUD, 1893, AN, *loc cit.*

47. AN, *loc. cit.*

simplement l'objet d'une visite annuelle estivale et, entre deux inspections, « (elle) est abandonnée aux déprédateurs qui se gênent peu pour couper les pieux de défense et enlever les fascines pour en faire du feu<sup>46</sup> ». Dans les années 1880, les rapports alarmistes quant à l'état de la digue se multiplient. Au moment où le syndicat recommence à fonctionner, l'ingénieur ordinaire considère que la digue « existe à peine<sup>47</sup> ».

*1892 : La digue fonctionne enfin, mais a perdu son objectif premier*

1892 est donc une année charnière. Elle marque à la fois la fin des contentieux autour de la digue et le début du fonctionnement du Syndicat qui prend enfin en charge l'entretien de l'ouvrage. La toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle voit la réfection de la digue et la réparation des éléments les plus endommagés<sup>48</sup>. Ce sont ensuite des travaux d'amélioration qui sont envisagés : percement de pertuis supplémentaires, renforcement des structures à l'aide de pierres, etc.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, tous les aménagements indispensables à « l'amélioration agricole du delta » projetée sous l'égide du préfet de Suleau sont enfin réalisés, mais le XX<sup>e</sup> siècle qui commence se préoccupera moins d'agriculture que de nature. L'hégémonie de l'agriculture dans l'économie du delta, tout comme dans l'économie française, s'est lentement effritée au profit, en Camargue, d'une diversification des usages. Des activités secondaires au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, comme l'industrie salinière, prennent de plus en plus de poids. Mais c'est surtout l'apparition d'un nouvel acteur qui est à souligner. La Société Nationale d'Acclimatation installe, en 1927, une Réserve Botanique et Zoologique dans les étangs centraux du delta. Ceci marque, en Camargue, le début d'un mouvement qui prendra sa réelle ampleur dans les années 1960, soutenu par des mentalités sans cesse plus soucieuses de « préserver l'environnement ». Protection de la nature, tourisme vert ou tourisme de masse, élevage, pêche, chasse, agriculture ou production de sel, toutes les activités économiques de la Camargue d'aujourd'hui utilisent directement ou indirectement la digue à la mer, et sont intéressées à sa gestion. On trouve cependant dans cette gestion contemporaine des traces caractéristiques de l'inscription historique de cet ouvrage : le poids des agriculteurs notamment ou bien encore une tendance constamment réaffirmée des pouvoirs publics à se substituer à l'initiative privée chaque fois qu'elle est défaillante<sup>49</sup>.

48. Rapport de l'ingénieur ordinaire, 1893, AN, F10-4191.

49. Pour de plus amples développements de l'histoire contemporaine de la basse Camargue cf. l'article de Carole BARTHELEMY dans le rapport « Modifications induites par les opérations de mise en valeur du delta du Rhône sur la dynamique des peuplements piscicoles » *op. cit.*



## CONCLUSION

Cette trop rapide esquisse d'une cinquantaine d'années d'histoire de la basse Camargue nous a permis d'évoquer quelques axes importants autour desquels l'histoire des rapports que l'homme entretient avec la nature peut se développer avec profit.

L'histoire d'un équipement, dont les principales caractéristiques sont a priori techniques avant d'être sociales, se révèle en réalité un excellent point d'entrée vers la complexité d'une société locale et son inscription dans l'histoire nationale. Les écrits des concepteurs et gestionnaires de ces équipements techniques se révèlent, de la même manière, d'excellents témoignages involontaires des représentations de la nature.

Il faut ensuite faire quelques remarques quant à la pérennité de l'ouvrage. La digue à la mer telle qu'elle existe et telle qu'elle fonctionne aujourd'hui, si elle a effectivement été construite en 1857, n'est pas la même qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Initialement construite pour dessaler la Camargue, en dessécher les marais et les mettre en culture, elle participe aujourd'hui à créer une Camargue qui est surtout valorisée par la protection de la nature. Il semblerait en fait, que les grands équipements ne soient pas aussi rigides que leur aspect technique pourrait le laisser penser<sup>50</sup>. Ils ne trouvent réalité que par l'usage qu'on en fait, et ces usages eux, sont éminemment sociaux. Ils varient au fil de l'histoire. Les usages se chargent en fait d'adapter les grands équipements, sans que leurs caractéristiques techniques n'aient besoin d'évoluer.

Il faut enfin mettre l'accent sur la distance qui existe entre l'histoire de la digue à la mer en Camargue au XIX<sup>e</sup> siècle telle qu'elle apparaît à la lumière de la documentation historique, et telle qu'elle peut être reconstruite par le temps présent. Car c'est bien de reconstruction dont il s'agit, c'est-à-dire une construction a posteriori de la logique censée animer la gestion de cet ouvrage. Cette reconstruction contemporaine rationalise et simplifie une histoire qui pourtant, dans sa complexité, éclaire d'un jour particulier la Camargue d'aujourd'hui.

Sigolène PAILHÈS

---

50 A ce propos, voir également Sigolène PAILHÈS, (1995), L'étang de tous les enjeux. Une nouvelle approche des conséquences de l'aménagement hydroélectrique de la Durance sur l'Étang de Berre, Communication au Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, Aix-en-Provence, à paraître, Ed. du CTHS.

## ANNEXES

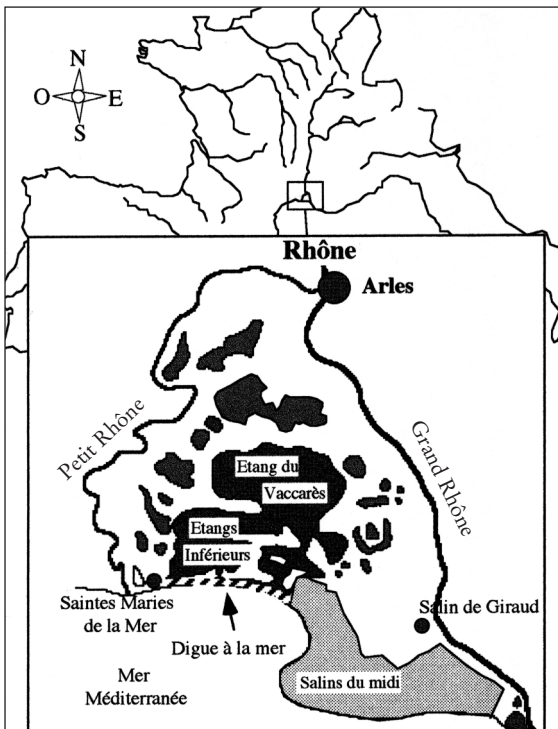
Quelques définitions :

*Plaine deltaïque*: partie de terre, composée des alluvions déposées à l'embouchure d'un fleuve, comprise entre les deux bras de ce fleuve et la mer. La Camargue est la plaine deltaïque du Rhône.

*Cordon littoral*: Bande de terre, essentiellement formée des alluvions charriées par le fleuve jusqu'à son embouchure et poussées vers la terre par les courants marins, qui émerge à peu de distance du rivage. Ce cordon sépare les lagunes de la mer et isole l'intérieur du delta de celle-ci. Il est généralement percés de « graus », c'est-à-dire de passes formées lors de tempêtes, qui permettent à l'eau de mer de pénétrer dans les étangs de l'intérieur du delta, ou bien à l'eau douce surabondante de s'écouler vers la mer.

*Lagune*: étendue d'eau saumâtre, comprise entre l'intérieur du delta et le cordon littoral.

*Fonctionnement hydraulique du delta*: l'hydraulique en Camargue repose sur l'habile, mais conflictuelle, gestion de l'eau douce et de l'eau salée. De manière extrêmement simplifiée: l'eau salée de la mer stérilise les terres et est le fléau de



l'agriculture, mais permet par contre la production de sel dans les salines situées au sud du delta. À l'inverse, l'eau douce permet l'agriculture, mais trop abondante (pluies ou crues) elle inonde le delta et le rend également inculte. La basse Camargue subit plutôt l'influence de la mer tandis que la haute Camargue subit celle du fleuve. Les digues le long des deux bras du Rhône, la digue à la mer, ainsi que les roubines et canaux d'irrigation et de drainage fonctionnant par gravitation, couplés à de puissantes pompes, composent le système, sans cesse amélioré depuis le XII<sup>e</sup> siècle, grâce auquel les Camarguais maîtrisent,