

La signalisation de la côte camarguaise et les phares du delta du Rhône

Située sur une route maritime importante entre l'Europe du nord, l'Espagne et l'Italie, la côte de Camargue, quasiment déserte et sans relief, a toujours représenté un péril pour les navigateurs. Au I^{er} siècle, le géographe Strabon parle de fortifications édifiées par les Massaliotes aux embouchures du Rhône. En effet, Marseille est une plaque tournante importante pour le commerce maritime et la sécurité de la navigation dans la région est une priorité. Ces fortifications servent de repères aux marins. Cependant, aucun amer - point visible situé sur la côte - n'est vraiment remarquable. A l'exception de l'église des Saintes-Maries-de-la-Mer construite à partir du IX^e siècle, seuls les sables furent, de tout temps, le paysage insaisissable de cette côte sans fin.

A la chute de l'Empire romain, pirates et barbares s'installent dans le delta et laissent leur sanglante empreinte dans toute la vallée du Rhône. Les Sarrasins sont chassés de Provence en 972 mais les corsaires barbaresques continuent de semer la terreur en Camargue. Du XV^e au XVIII^e siècle, la protection plus systématique de la région s'organise. Des tours sont édifiées le long des divers bras du Rhône dont les lits successifs expliquent leur multiplicité. La tour n'est pas une aide à la navigation mais son existence permet à la population d'être prévenue en cas de danger venu du fleuve ou de la mer.

A la fin du XVI^e siècle, ces tours protègent la ville d'Arles et contribuent à rétablir la sécurité dans la campagne. A cette même époque, un service de pilotes signaleurs est mis en place. Dépendant d'abord de l'administration municipale d'Arles, il est rattaché, au XVIII^e siècle, au domaine du Roi. La mission de ces pilotes est de signaler la profondeur des passes, de baliser les chenaux navigables, de faciliter le passage des barres sableuses et de porter secours aux bâtiments en difficulté. On note, par exemple, la mise en place d'un baril servant de balise pour signaler le chenal navigable à l'embouchure du Rhône.

En 1711, le fleuve change de cours pour la dernière fois. Cette stabilité, fait diminuer la courbe des naufrages. Il faut cependant attendre 1835, date d'édification du premier phare de Faraman suivi de la Gacholle en 1882, du nouveau phare de Faraman en 1892 et de Beauduc en 1902 pour que les côtes de Camargue revêtent un caractère moins inhospitalier. De part et d'autre du delta, le phare de l'Espiguette au Grau-du-Roi est bâti en 1869, celui de Saint-Gervais à Fos, en 1979. C'est le dernier phare construit en France.

Les Phares du delta du Rhône

Le premier phare de Faraman est construit en 1835. Vient ensuite la Gacholle en 1882, le nouveau phare de Faraman en 1892 et Beauduc en 1902. Depuis 1870, durant une centaine d'années, le système d'éclairage des phares de Camargue est alimenté au pétrole. Le principe, pour Beauduc et

Faraman, est semblable à celui d'une lampe à gaz sous pression sur laquelle un manchon diffuse la lumière.

La Gacholle éclaire grâce à une lampe Aladdin glissée à l'intérieur de la lentille à échelons qui concentre la lumière et crée ainsi la puissance. Le pétrole est stocké dans des cuves en bois doublées de zinc. Dans les années 1970 les phares sont alimentés par de l'énergie électrique. Aujourd'hui elle est diversifiée :

- solaire pour la Gacholle,
- éolienne pour Beauduc,
- réseau électrique pour Faraman.

Les optiques

Elles sont de deux types:

- Optique tournante pour Beauduc et Faraman. L'ampoule reste allumée et c'est la lentille qui crée les caractéristiques du feu d'après la manière dont elle est conçue. Elle tourne sur une cuve de mercure.
- Optique d'horizon ou fixe pour la Gacholle. L'ampoule s'allume et s'éteint au rythme souhaité. La lentille est lisse. Il s'agit d'un feu de proximité.

Pendant la seconde guerre mondiale, les phares sont arrêtés et les optiques démontées, mises en lieu sûr. Les alentours sont minés.

Les feux de secours

Les phares de Beauduc et de Faraman sont toujours gardiennés. Leur ampoule respective est changée régulièrement avant qu'elle ne grille. La nuit si une autre panne survient, une alarme prévient le gardien tandis qu'un feu de secours prend automatique le relais.

Pour le phare de la Gacholle, le cas est un peu différent car il s'agit désormais d'un feu télé contrôlé. Il n'y a plus de gardien. Le moindre incident est signalé automatiquement à Marseille au Service des Phares et Balises. En même temps, le feu de secours se déclenche. *"Il appuie sur la souris là-bas et il voit qu'il y a un défaut, tout ça. C'est comme une télé, pareil !"* (Un gardien de phare).

Si l'ampoule grille, elle est changée automatiquement grâce à un système "changeur de lampe". Celui-ci est composé de deux ampoules : une en service, une en attente. Lorsque la première grille, la durée de vie de la seconde laisse le temps au technicien d'intervenir. Le système de secours est complètement indépendant du système principal.

Extrait de « Phares de Camargue », exposition conçue par le Musée de la Camargue ; rédaction Marie-Hélène Sibille, Parc Naturel Régional de Camargue, 2001.