d'entretien, marqua-t-elle longtemps encore, comme semblent l'indiquer de vieilles cartes du littoral et les *portulans*, la voie moins variable et plus volontiers suivie par les navires pour l'entrée en rivière, pendant tout le cours du Moyen-Age, pendant que le fleuve et ses embouchures se déplaçaient et variaient sans cesse à l'Ouest, ouvrant et refermant de nouveaux lits et de nouveaux *graus* (embouchures), dans une sorte d'archipel souvent remanié d'îles qui, reliées entre elles par les atterrissements et les colmatages successifs du fleuve, ont fini par constituer sur quinze à vingt kilomètres de largeur toute la partie basse de la Camargue actuelle.

Soit que le tirant d'eau des navires se fût accru, soit que le canal des Etangs ou la passe orientale se fût colmaté, vers le milieu du XVII^e siècle, l'accès du fleuve était devenu presque impraticable.

En 1665, Vauban fut chargé d'étudier la question, et nous fournit dans ses « *Oisivetés* » une remarquable étude du problème; il propose le retour aux idées de Marius; les désastres et les difficultés financières de la fin du règne de Louis XIV ne permirent pas de donner suite à sa proposition.

Pendant le siècle dernier, la ville et le commerce d'Arles continuèrent à souffrir étrangement de cet état de choses, qui avait déjà si gravement compromis l'avenir de cette cité; on proposa, vers 1780, de créer une passe plus profonde en fermant toutes les embouchures du fleuve, sauf une qu'on devait resserrer entre des digues et faire constamment balayer et recreuser par la masse des eaux totales. La Révolution ne permit pas encore de tenter l'entreprise. En 1802, Napoléon I^{er} fit reprendre la question et, séduit par la solution plus grandiose de Marius, décréta le canal d'Arles à Bouc, qui ne fut achevé qu'en 1835.