

mandé par la diminution de pente qu'affecte en long le profil du fleuve, à mesure qu'il s'approche de son embouchure.

En arrière de ces digues submersibles, l'auteur du projet établit deux chaussées insubmersibles destinées à limiter, dans les crues, le lit majeur.

L'une de ces chaussées se rattache, sur la rive droite, à celle de Paulet, et sur la rive gauche à celle de l'Eyssèle.

Les digues insubmersibles laissent au fleuve, au dessus de la tour Saint-Louis, un lit de 3,000 mètres, où ses eaux peuvent s'étaler pendant les inondations. Ces digues se dirigent, en convergeant, jusqu'à l'extrémité des theys, où leur écartement n'est plus que de 900 mètres, de manière à rejeter sur la barre, à leur sortie en mer, toutes les eaux comprises dans leur enceinte.

Ces chaussées barrent de nouveau, en les traversant, les cinq graus déjà coupés par les digues submersibles qui, sans cette défense nouvelle, seraient, dans les crues du Rhône, exposées à des déversements dangereux et à des causes sérieuses de détérioration.

La chaussée de droite a un développement de 4,550 mètres, et celle de gauche de 7950.

Les barrages transversaux relient ces digues aux rives des theys, pour empêcher la formation de courants entre elles et le rivage qui, lui-même est, sur certaines parties, défendu contre les érosions par des lignes d'encrochements.

D'après M. Surell, voici quel serait le résultat de l'endiguement :

« Comme le volume d'eau jeté sur la barre est à celui qui y passe aujourd'hui comme 5 est à 2, la profondeur moyenne du chenal navigable croîtrait dans le même rapport, si la nouvelle masse fluide s'écoulait sur la même largeur et avec la même vitesse que l'ancienne. Dans cette hypothèse, la passe prendrait désormais 4 mètres 50 de hauteur, au lieu de 2 mètres qu'elle a actuellement. »

Toutefois, et pour rester dans les limites les plus basses, M. Surell, en suivant la formule approximative d'Eytelwein, estime que le mouillage de la passe future sera de 3 m. 31, mais, en