

considérant cette profondeur comme la moindre qui puisse être obtenue, et avec l'espoir d'un tirant d'eau supérieur.

La somme totale nécessitée par les endiguements s'élèverait à 3,000,000.

A cette dépense, il convient d'ajouter celle qu'entraînera l'amélioration du lit du Rhône entre Arles et la mer.

Au dessous d'Arles et sur divers passages dont la longueur est de 12,800 mètres, le fleuve a moins de 4 mètres de profondeur, et sur un parcours de 6,500 mètres, cette profondeur dépasse à peine 2 mètres.

Les travaux à exécuter sur ces divers points, occasionneraient, suivant M. Surell, une dépense de 200,000 fr. par kilom., soit en nombres ronds 3,000,000 (1).

En sorte que le coût total de l'endiguement du fleuve et du creusement de son lit, s'élèverait à la somme de 6,000,000 (six millions de francs).

L'entretien annuel serait de 36,000 fr.

En admettant que le projet énoncé arrivera certainement à abaisser la barre à un tirant d'eau de 4 mètres, et nous sommes loin de le contester, tant les calculs de M. Surell nous paraissent rationnels et plausibles, l'entrée du fleuve, devenue possible pour les bâtiments d'un fort tonnage, sera-t-elle uniquement, pour cela, toujours praticable, et le peu de profondeur de la passe est-il la seule difficulté que rencontre la navigation?

A cet égard, voici ce que dit le Mémoire (2):

« D'autre fois, la mer devenant grosse, brise avec tant de force sur la barre que nul bâtiment n'oserait s'y risquer; d'autres fois, ils sont arrêtés par les vents. Pour traverser cet étroit défilé environné de hauts fonds, où la moindre déviation entraîne le naufrage, les navires auraient besoin de gouverner avec une entière liberté. Or, il est rare qu'ils ne rencontrent pas quelque obstacle, soit dans les vents, soit dans la mer, soit dans les cou-

(1) Mémoire page 21.

(2) Page 40.