

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'entrainera 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'oseraît 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.