

A peine fut-il ouvert que la navigation à vapeur survint avec ses longs bateaux pour lesquels la voie nouvelle se trouva immédiatement impraticable. Bientôt, devant les exigences croissantes de ce service, on dut, dès 1849, étudier à nouveau le problème et lui trouver une solution plus large; on perdit dix années, de 1852 à 1862, à poursuivre vainement l'effacement, sinon la suppression de la barre par la chasse des eaux réunies dans une branche unique à lit resserré : la barre se refermait toujours entre les musoirs des digues latérales, qu'il eût fallu pousser et plus loin et toujours.

Il fallut bien se résigner, en 1863, au parti le plus héroïque et le plus efficace, à la solution antique d'un *canal latéral* ouvrant un passage artificiel sur le flanc du delta, entre deux points bien fixés et hors de la portée des alluvions et des apports.

La réalisation de ce projet, à l'encontre de l'hostilité puissante de Marseille et du chemin de fer, fut le résultat d'une longue et pénible croisade, vaillamment conduite par un de nos compatriotes, M. Hipp. Peut, énergiquement soutenu par la Chambre de commerce de Lyon, dans une campagne qui n'a pas duré moins de vingt ans !...

Le magnifique ouvrage du *Canal Saint-Louis*, livré à la circulation depuis le 15 août 1870, comprend :

Une écluse d'accès au Rhône, de 185 mètres de longueur, avec un sas de 154 mètres de longueur utile, 22 mètres de largeur entre les bajoyers et une profondeur de 7 m. 50 au-dessous des basses mers; elle est de taille à livrer un passage facile et sûr aux navires de plus de 12,000 tonnes; elle fait communiquer le Rhône avec un bassin rectangulaire, aux murs de quai verticaux, de 12 hectares