

de superficie (deux fois la surface totale de notre place de Bellecour).

De ce bassin, part en ligne droite, pour gagner l'excellente rade du golfe de Fos, le canal de 3,300 mètres de longueur, de 63 mètres de largeur au plan d'eau de basse mer et de 6 mètres de tirant d'eau; c'est la section même du canal de Suez.

L'entrée du Canal, du côté du golfe, est protégée par une longue jetée qui s'avance de 1,600 mètres en mer et couvre un avant-port de 120 hectares.

L'ensemble de ces ouvrages a coûté 25 millions.

L'accès de ce port est plus facile aux voiliers et plus sûr que celui de Marseille. Depuis seize ans, malgré les prophéties les plus malveillantes de détracteurs intéressés, l'envasement et les obstructions n'ont pas fait de progrès qui dépassent les conditions absolument normales de l'entretien imposé à tous ces ouvrages; et, dans l'avenir, on pourra les diminuer encore, si, au lieu de laisser toutes les eaux du fleuve se déverser à portée du golfe de Fos, par la bouche unique de l'Est, on se décide à rouvrir les graus de l'Ouest fermés en 1852, et à rejeter les eaux et leurs apports dans cette direction plus rationnelle.

L'entreprise avait été menée parallèlement à celle de Suez, et terminée en même temps, sur les mêmes données et à la même section transversale. Par là, Lyon pouvait compter tendre la main à Marseille, et les deux villes devaient, dans une puissante étreinte, embrasser et dominer le marché de la Méditerranée. Mieux placés que tous autres pour profiter de l'œuvre française de Suez, nous devons rêver de poursuivre ensemble une plus grande entreprise : ravir au marché anglais au moins la part qui