

rants littoraux qui les dérivent à l'ouest, soit dans le courant du fleuve qui les repousse. »

« Les embouchures, même améliorées, ne seront jamais un passage parfaitement facile. Nous pouvons bien abaisser la barre, mais que peut l'art contre les forces atmosphériques et les brisants de la mer qui interceptent si souvent le passage, *non pas faute de mouillage, mais faute de liberté dans la manœuvre des navires*. Ceux-ci auront toujours à lutter contre le courant du fleuve, celui du littoral, les vents contraires et les brisants, toutes les fois que la mer sera mauvaise. L'approfondissement de la barre diminuera sans doute une partie de ces difficultés, mais on ne peut guère espérer qu'il les efface complètement. (1) »

On voit, par ce qui précède, dans combien de circonstances, indépendamment de la profondeur de la passe, l'entrée du Rhône peut devenir infranchissable. Que serait-ce donc, si les travaux projetés n'avaient d'autre effet, comme on peut le craindre, que de chasser la barre devant eux, à une plus grande distance des embouchures.

Une fois entrés dans le fleuve, les navires, s'ils ont un vent favorable, arriveront promptement à Arles; si le vent leur est contraire, ils seront exposés à des retards ou à des frais de remorque.

Le second projet consiste à tourner la difficulté des embouchures au moyen d'un canal latéral à grande section. Ce projet, dont l'idée était souvent présentée par les marins d'Arles, fut mis en avant, en 1847, par MM. Peut et Bonnardel. Son étude fut confiée à M. Surell.

Le canal projeté s'ouvrirait dans le Rhône, un peu au dessous de la tour Saint-Louis, au moyen d'une écluse destinée à racher une faible différence de niveau, et à empêcher les envasements. Il arrivait à la mer en s'avancant, pour trouver le fond nécessaire, jusqu'à 1 kilomètre du rivage, dans la partie du golfe de Fos appelée rade du repos.

Son développement total était de 4,500 mètres, dont 3,500

(1) Page 105.