de superficie, soit, pour la totalité du port, un million de mètres cubes.

Cette masse servirait à remblayer, sur une hauteur de deux mètres, une étendue de 500,000 mètres carrés, à repartir le long des rives du port.

Le fleuve s'y retirerait par un canal de jonction destiné au passage des bateaux à vapeur qui viendraient accoster bord à bord les navires au mouillage.

Ce canal s'ouvrirait à l'extrémité occidentale du port et rejoindrait le Rhône, par un développement en longueur de 700 mètres.

Il aurait 32 mètres au plafond, 40 mètres à la ligne de flottaison et un tirant d'eau de 2 mètres.

A son entrée dans le Rhône, n'ayant pas de différence de niveau à racheter, il serait fermé, non par une écluse, mais par une simple porte, s'ouvrant pour le passage des bateaux, et défendant le port contre les envasements. Les berges seraient perréyées pour résister aux vagues soulevées par les aubes des bateaux à vapeur.

L'ensemble de ces travaux entraînerait une dépense de trois millions.

De plus, ils donneraient lieu à la reconstruction du pont de bateaux d'Arles qui élève, sur le Rhône, une véritable barricade infranchissable pour la grande navigation.

Nous n'évaluons pas cette dépense qui devra être à la charge de la ville ou de l'Etat et le sujet d'une adjudication.

Ce projet met en contact immédiat les navires arrivés du large avec les bateaux à vapeur qui doivent transporter leurs cargaisons dans l'intérieur. La traversée d'un canal sans écluse et d'une longueur de 700 mètres seulement, ne peut occasionner à ces bateaux, maîtres de leur manœuvre, aucune difficulté ni perte de temps.

Il est exempt de tous les autres obstacles que laissent subsister les endiguements, indépendamment de l'abaissement incertain de la barre, tels que les attérissements voisins de la passe, les