

publique, par l'audace avec laquelle, en 1829, elle a entrepris la navigation par bateaux à vapeur sur un fleuve dangereux. Elle a bien mérité encore pour les perfectionnements qu'elle a apportés à ses bateaux et à sa marche. M. le préfet de Brosse, à cette époque, était fier de mander, à Paris, que le Rhône venait d'être remonté en 14 jours; aujourd'hui cette remonte a lieu en 45 heures.

D'autres Compagnies sont entrées en ligne de concurrence; le hallage et le roulage se fondent dans les nouveaux véhicules; l'activité du transport et la baisse des prix commencent à donner à Lyon une importance [nouvelle d'entrepôt et de transit.

Cette création industrielle, qui a tant d'avenir, risque cependant d'être entravée par les obstacles dont la nature ou l'art ont semé le cours du Rhône, et surtout, au dire du mémoire, par les prétentions fiscales du gouvernement.

On a dit avec raison que la meilleure protection dont l'Etat pouvait favoriser une industrie nouvelle, était de ne pas s'en occuper. Mais l'Etat a d'autres habitudes, il veut une part de tout bénéfice, et rarement se prête-t-il à supporter des charges. Ainsi, pour les bateaux à vapeur, le gouvernement ne s'est pas borné à prélever un droit de navigation, mais il a réclamé en outre l'impôt des diligences, comme si les bateaux détérioraient les grandes routes. Il avait déjà prélevé des sommes énormes, 200,000 fr. sur l'entrée des machines en France. Comment résister à de pareilles *protections* ! la Compagnie générale a pourtant, à ces titres divers, versé 600,000 fr. dans les caisses du trésor.

Si du moins, à ce prix, l'Etat se chargeait d'améliorer cette voie de transport, que la nature a si libéralement ouverte à tous, on se résignerait à de pareils sacrifices. Il