

n'en est rien ; pendant qu'il entretient à grands frais des canaux onéreux, des routes peu fréquentées, la plus belle route, la plus fréquentée, la plus lucrative, il ne s'en occupe que pour ajouter aux obstacles du fleuve : et la douane, qui arrive encore avec ses mille entraves, couronne les difficultés d'une si périlleuse navigation.

La douane, dit le mémoire, pressure notre industrie autant par ses réglemens que par la manière dont elle les exécute. Il démontre que le plombage, mesure si inutile, grève les transports d'un droit énorme et supérieur aux frais ordinaires.

Se croirait-on dans un pays libre, au milieu d'un pareil dévergondage de fiscalité, les réclamations très-justes de la Compagnie générale des bateaux à vapeur se forment dans les conclusions suivantes :

1° L'abolition du droit de navigation ;

2° Diminution des  $\frac{2}{3}$  du droit perçu sur le prix des places ;

3° Réparations au cours du Rhône, capables de maintenir sa viabilité en tous temps, par les basses, comme par les hautes eaux ;

4° Modification du régime des douanes, en ce qui concerne le transport des marchandises d'Arles à Marseille.

Les travaux les plus urgents signalés par la Compagnie, sont le resserrement du lit du fleuve aux passages du Saint-Esprit, du bourg de Saint-Andéol et Viviers.

L'élargissement d'une arche au pont d'Avignon, et l'élévation du tablier des ponts suspendus de Serrières, de Tournon et de Givors.

Hâtons-nous de le dire, notre Chambre de commerce, si intelligente des besoins de notre ville, a corroboré ces conclusions de l'approbation la plus pressante, de