

Rhône, et nos ponts, construits dans l'intérêt des routes de terre, sont des obstacles majeurs à la navigation.

Pour motiver les reproches adressés à la navigation du Rhône, on a toujours vanté la régularité du roulage par terre, la certitude du départ et de l'arrivée. Mais, si on avait négligé aussi longtemps la route de terre, pourrait-on établir des roulages! Si on cessait pendant deux années consécutives de la réparer, serait-il possible d'y voyager en voiture? On ne pourrait pas même y aller à pied.

Je ne crains donc pas d'avancer, au contraire, que si depuis vingt ans on avait dépensé pour le cours du Rhône une somme égale à celle que l'on dépense annuellement pour l'entretien de la route par terre, la navigation, alors rapide et d'une régularité parfaite, ne serait complètement interrompue que par les grandes crues du fleuve, ou par sa congélation assez rare pour ne pas être comptée comme un obstacle.

Quelques chiffres viendront à l'appui de ce que j'avance ici.

Etablissons d'abord ce que peut coûter l'entretien de la route royale de Lyon à Marseille. Nous le ferons approximativement, cette dépense étant très variable suivant les parties de la route, soit à cause du profil de la voie, soit à cause de la nature des matériaux, soit à cause de la fréquentation.

Dans le département de l'Isère, la moyenne de la dépense annuelle par myriamètre peut s'élever à 10,858 fr.

Dans le département de Vaucluse, l'entretien et les améliorations s'élèvent à 15,000

Dans le département des Bouches-du-Rhône, la moyenne de la dépense évaluée sur plusieurs points et pour plusieurs années, s'élève à 21,058

La moyenne générale pour toute l'éten-