

a dépensé pour le fleuve la 20<sup>e</sup> partie seulement de ce qu'on dépense pour la route de terre. Cependant le revenu produit par la voie de terre peut être évalué à 30 ou 40,000 francs par an, tandis que celui du fleuve s'élève à 600,000, non compris les fermes de la pêche, les droits d'attache, etc.

Cette disparité deviendrait encore bien plus frappante, si, au coût des réparations de la route de terre, j'ajoutais encore les frais d'établissement pour l'achat des terrains et la construction première, frais qui n'existent pas pour le fleuve.

Sur la route de terre, les réparations seront d'autant plus coûteuses, que les voitures qui la parcourent seront plus nombreuses et leur marche plus rapide; mais le fleuve ne s'use pas par la fréquence de la navigation; sur cette route sans cahots, les ornières se referment d'elles-mêmes derrière les roues des bateaux à vapeur.

Si le lit du Rhône était amélioré, la navigation deviendrait plus rapide et plus régulière. Chacun des 28 bateaux à vapeur fait en moyenne 50 voyages par an; il en ferait 70. La remonte d'Arles à Lyon exige 40 à 50 heures, on la ferait en 30 à 36 heures. Au lieu de payer 40 à 45 francs par tonne pour la remonte, le prix pourrait descendre à 25 ou 30 francs si la navigation était moins souvent interrompue, et le bénéfice des entrepreneurs de transport ne serait pas soumis à tant d'éventualités.

Après ce parallèle, je crois inutile de mettre en ligne les dépenses énormes de construction et d'entretien d'un chemin de fer dont le seul avantage serait une vitesse de quelques heures en remontant d'Arles à Lyon. Cette vitesse ne pourrait compenser le tarif plus élevé du transport. Elle serait moins avantageuse au commerce qu'agréable aux riches désœuvrés, lorsque l'envie les prendrait de souper au *Palais-Royal* ou de manger des *clovisses* au *Pharo*.

LORTET.