

accourent se mettre à la disposition, et, pour ainsi dire, sous la main des acheteurs établis au delà des frontières. Les propriétaires des marchandises ainsi vendues en font souvent revenir la contre-valeur en produits français ; le commerce du pays s'enrichit ainsi d'une nouvelle branche de revenus et augmente ses débouchés. Il arrive inévitablement d'ailleurs que le transit des personnes cause un accroissement temporaire de consommateurs, et favorise la vente des produits nationaux. Cette heureuse complication augmente infiniment et décuple peut-être les profits bruts que l'action intrinsèque du transit donne au pays.

La France doit donc faire tous ses efforts pour se maintenir en possession de cette branche de commerce. Il faut qu'elle étudie les besoins et les exigences auxquels il est de son intérêt de satisfaire, si elle veut conserver cette riche exploitation.

En fait de circulation, il est un principe qui tend à devenir de plus en plus la loi suprême du monde civilisé. *Voyager le plus vite et au plus bas prix possible*, telle est la double condition généralement exigée aujourd'hui par tous ceux qui ont besoin de calculer le prix du temps. C'est à cette exigence que la France doit pourvoir.

Le grand mouvement du transit se fait en France par une ligne centrale, à peu près unique, courant directement de Marseille, grande porte européenne sur la Méditerranée, au Havre, grande porte européenne sur l'Océan. C'est par ces deux points extrêmes qu'ont lieu tous les départs et toutes les arrivées. Sur la ligne qui les réunit viennent se rattacher des embranchements au moyen desquels les services que cette ligne est appelée à rendre se répartissent entre les diverses subdivisions du centre et du nord de l'Europe.

Cependant, les avantages dont la nature a doté cette grande voie de communication qui court de Marseille au