

Hâvre, ne suffisent pas seuls pour conserver à la France le monopole du transit. Une ligne rivale, celle d'Anvers à Trieste, fait tous ses efforts pour attirer sur le sol allemand cette riche branche de commerce, et cherche à suppléer par les ressources de l'art aux désavantages relatifs que la nature lui a imposés. Déjà ces efforts obtiennent succès. Trieste, il y a quatre-vingts années, recevait à peine quelques chétives barques ; en 1827, ce port a reçu 2,906 navires ; en 1832, ce nombre s'élevait à 4,338. Ce mouvement a dû s'augmenter beaucoup depuis cette époque, si l'on en juge par le développement des affaires commerciales de Trieste avec l'étranger, développement qui, dans la seule année 1839, s'est accru de plus d'un cinquième comparativement avec l'année 1838. La citation suivante, extraite du remarquable ouvrage de M. Jules Juliany sur le commerce de Marseille, complétera la démonstration du danger que la concurrence de Trieste peut causer au commerce de transit exploité par la France.

« La France, dit cet auteur, devrait être pour le commerce de l'Angleterre, de la Hollande et de l'Allemagne occidentale, le grand chemin de l'Espagne, de l'Italie, de l'Orient, de Constantinople, d'Alexandrie et de Smyrne. Cela devrait et pourrait être ; cela n'est pas.

« Il en est de même pour le transit de Marseille au nord. La France pourrait approvisionner en denrées d'outre-mer la Suisse et l'Allemagne. Le Rhône et le Rhin, adossés l'un à l'autre, coulant en ligne droite l'un au midi l'autre au nord, unis déjà par un canal, bientôt reliés par un chemin de fer, représentent dans le continent une grande tranchée le long de laquelle devrait s'opérer un transit immense. Cependant le transit par cette ligne unique et toute française reste stationnaire ; c'est celui de nos rivaux qui grandit. Des 60,000 balles de coton que reçoit annuellement la Suisse, 20,000 s'y rendent par Trieste, parce que, dans l'état actuel de nos voies de