communication, le long voyage de Trieste à Zurich et Bâle, offre souvent une économie sur la voie fluviale. De même, le commerce du littoral de l'Espagne passe en grande partie devant Marseille pour aller à Gènes, et l'on a vu des esprits-devin de la Catalogne arriver par cette direction à Genève, sur les bords même du Rhône.

« Les frais d'Alexandrie en Suisse par Trieste, présentent une économie de 5 à 6 francs par 100 kilog. sur la voie de Marseille. Liverpool expédie par le Rhin une forte partie des cotons d'Amérique qu'emploie la Suisse, et pourtant la situation de cette ville ne devrait pas lui permettre de faire concurrence à Marseille sur les marchés helvétiques.

« Que sera-ce donc lorsque le gouvernement sarde et l'Autriche auront ouvert un chemin de fer de Genève à Turin, un autre de Venise à Milan et de là vers Turin encore, un autre de Vienne à Trieste ? N'est-il pas évident qu'alors nous serons dépouillés du transit que la nature semblait nous avoir exclusivement réservé?... »

En présence de l'imminent danger que révèlent ces faits d'une saisissante gravité, la France doit s'efforcer, à son tour, de perfectionner ses voies de communication, de manière à ramener sur son sol le courant commercial qui commence à s'en détourner.

La citation qui précède fait connaître la cause du mal en même temps que le mal lui-même. L'emploi des voies fluviales est plus onéreux que l'emploi des routes ordinaires par terre ; c'est par ce motif que le commerce de transit tend à quitter la France pour se donner à d'autres pays.

Cette préférence paraît inconcevable au premier coup-d'œil ; elle se justifie lorsqu'on examine avec attention. Le transport par les voies fluviales est exposé, surtout pour les longs trajets, à des frais accessoires et à des retards forcés par l'effet desquels, presque toujours, non seulement toute l'économie compa-