

mage en moyenne par l'effet des glaces ; or, il est arrivé que la Saône est restée prise par les glaces pendant vingt, et même pendant trente jours consécutifs. Si l'on ajoute à cette cause aggravante des chômages, celle dérivant de la plus longue durée des crues de la Saône, on reconnaît qu'il n'y a rien d'exagéré dans l'évaluation qui fixe à trois mois, *en moyenne*, la durée des chômages successifs éprouvés par la navigation sur cette rivière chaque année.

En l'état actuel des choses, les conséquences nuisibles que produisent ces chômages, sont moins vivement senties parce que l'on n'a pas encore contracté l'habitude, en France, des bons et rapides services que peuvent rendre les chemins de fer ; mais elles deviendront intolérables quand on aura pu reconnaître quels immenses avantages produit l'utilisation de ces nouveaux moyens de circulation. Elles seraient plus intolérables encore quand l'ouverture du chemin de Paris à Chalons-sur-Saône aurait provoqué une augmentation considérable dans le mouvement général de la circulation entre Lyon et Paris. Si donc une économie malentendue arrêta à Chalons-sur-Saône le chemin de fer de Paris à Lyon, les lenteurs et les irrégularités de la navigation sur la Saône compromettraient le commerce de transit que la France exploite, et faciliteraient le succès des efforts tentés par nos rivaux pour nous enlever cette riche source de profits. Nos industries auraient aussi à souffrir de ce déplorable système. *Le commerce est un voiturage*, a dit M. Blanqui : cette définition est pleine de justesse et de vérité, car le commerce est l'intermédiaire obligé, par les soins et par l'activité duquel les industries reçoivent leurs matières premières, et réalisent la vente de leurs produits. Il résulte de là qu'en favorisant le voiturage, on arrive à favoriser le développement des industries, c'est-à-dire, en dernier effet, l'accroissement de la richesse nationale.