

réduirait à 7 fr. 08 cent. Il nous suffit de cet exemple pour faire comprendre tous les avantages qui résulteraient de ce nouvel état de choses, et pour les consommateurs, et pour les producteurs.

Nous ne chercherons pas à démontrer que les blés, la plupart des autres grains, les pommes de terre, sont des denrées de première nécessité : ce serait inutile. Qu'il nous suffise seulement de rappeler que c'est surtout dans les temps de disette que ces denrées sont transportées à de grandes distances, et qu'alors on a besoin de ne pas accroître leur prix, déjà élevé, par des frais trop considérables de transport. Prenons un exemple parmi nous : dans les temps de récolte, un peu au dessous de la moyenne, avant même qu'il y ait disette, une grande partie des blés, nécessaires à l'approvisionnement de notre ville, souvent même de nos campagnes environnantes, nous viennent d'Odessa, par le port de Marseille. Quelquefois il est urgent que ces blés arrivent promptement, et en quantité considérable ; en pareil cas, et à l'avenir, s'ils prennent la voie ferrée, ils auront à supporter un prix de transport de 56 fr. 64 cent. par tonne, et ces seuls frais augmenteront notre pain de plus de 5 cent. par kilog. ; tandis qu'avec un changement de classe pour le blé, et des tarifs mieux appropriés à nos besoins, cette augmentation serait à peine de 2 cent. La tonne de froment transportée ne coûterait alors que 21 fr. 24 cent.

Qu'on ne nous dise pas que, dans cette question de tarif pour le transport de nos denrées de première nécessité, nous nous sommes trop préoccupés des intérêts de l'agriculture et des populations de nos campagnes ; nous répondrons que ces populations forment les quatre cinquièmes de la France, et qu'elles nourrissent l'autre cinquième avec leurs produits. D'ailleurs, nous pourrions répéter ce que nous avons déjà dit plus haut, que les populations de nos villes y sont