

vents contraires, les grosses mers et les courants du fleuve et du littoral.

Par les plus rudes mers et par tous les vents, l'entrée du port du repos, s'ouvrant sur une rade abritée, sera toujours facile et commode.

Créer à l'extrémité même du cours du Rhône un port qui reçoive simultanément les vaisseaux marchands et les bateaux du fleuve, laisser la mer aux bâtiments à voiles et la navigation fluviale aux bateaux à vapeur qui ne craignent ni courants ni vents contraires, telle est, à notre avis du moins, la meilleure manière d'améliorer les embouchures.

Examinons à présent quelles seraient, pour le commerce, les conséquences d'un port aux bouches du Rhône.

Le mouvement du port d'Arles, pendant une période de sept années, de 1840 à 1846, s'est élevé au tonnage suivant, en moyenne :

SORTIE.			
Par bâtiments à voile.	63,065	} 72,142 tonnes.	}
Par vapeur. . . . .	9,077		
ENTRÉE.			
Par bâtiments à voile.	22,973	} 51,355 tonnes.	}
Par vapeurs . . . . .	28,382		
Par le canal du Bouc. . . . .			250,031
Total. . . . .			373,528 tonnes.

La mise en activité des trains de marchandises sur le chemin de fer de Marseille à Avignon a fortement réduit ce chiffre qui devra certainement diminuer encore, lorsque la ligne de fer sera continue entre Lyon et Marseille; mais ce n'est pas sans une augmentation considérable de frais à supporter par le commerce, que les marchandises abandonneront la voie fluviale pour emprunter le rail way.

Actuellement, les frais que supporte une tonne de marchandise, pour le trajet par le chemin de fer de Marseille à Arles, en