

transportées par terre jusqu'à la Seine (2), qui les rend à l'Océan par son embouchure éloignée de l'Angleterre de moins d'une journée. »

Jusqu'à l'avènement des chemins de fer, on sait quel rôle eut à jouer dans la vie sociale ce « grand chemin qui marche », suivant l'heureuse expression de Vauban, et son temps n'est pas fini, en dépit des coalitions qui le menacent ! L'établissement d'un port d'échange entre la navigation maritime et la navigation fluviale, du côté de la Méditerranée, préoccupa de bonne heure les générations qui se sont succédé, et la solution actuellement adoptée nous fournit l'occasion de redire au moins brièvement les difficultés du problème et de refaire en quelques mots l'histoire des efforts qu'elles ont provoqués.

Si, d'après la légende, les Phocéens conduits par Eumène et Protis fondèrent, 600 ans avant notre ère, Marseille (*Lacydon*), au hasard d'une crique naturelle, à 50 kilomètres de la voie de transit qui devait faire plus tard la fortune de cette ville, avec une bien plus grande intelligence de la situation, une colonie gréco-celtique avait fondé Arles sur le fleuve même, alors à 27 kilomètres seulement de l'embouchure, d'après Ammien Marcellin, et en communication plus directe qu'aujourd'hui avec la mer, en dépit des obstacles de la barre, moins graves pour les navires antiques au plus faible tonnage; c'était déjà un *emporium* important au temps de Strabon (3); César et Marius, et après eux

---

(2) Alors d'Auxonne à Saint-Seine; notre canal de Bourgogne a réuni les deux bassins, sans rompre charge, de Saint-Jean-de-Losne à l'Armançon.

(3) « Πρὸς δὲ Ῥοδῶν ἑμπορίον οὐ μικρὸν Ἀρέλαται » (Strabon, liv. V).