

revient à notre consommation nationale; entamer profondément le monopole tyrannique de ses importations, réserver à nos vaisseaux et à nos ports notre approvisionnement en soies, en cotons, en céréales, en graines oléagineuses, en produits de l'Inde et de la Chine; renvoyer en retour nos soieries, nos huiles, nos savons, nos papiers, nos fers, nos verreries, nos chaux, nos sels, nos cuirs, nos vins, et atteindre là-bas 300 millions de consommateurs !...

On pouvait espérer, au moins, voir se renouveler quelque chose du miracle qui, au prix de travaux moins considérables, avait, en moins de douze ans, fait surgir d'une bourgade de 400 pêcheurs, la cité de Saint-Nazaire avec ses 18,000 habitants.

Il n'en fut rien ! Une fois terminée, l'œuvre du Canal Saint-Louis est restée, le croirait-on, plus de dix ans oubliée, ignorée, stérile; on avait ouvert au Rhône une entrée magnifique, mais l'on n'y passait pas; une tonne de marchandises jetée sur les quais de Saint-Louis, ne pouvait poursuivre plus loin sa route, faute d'une voie fluviale toujours praticable, ou d'un embranchement de chemin de fer (de 45 kilomètres) qui la doublât !

Sous la pression d'influences funestes liguées contre elle, on a mis quatorze ans à terminer les travaux complémentaires qui devaient permettre d'utiliser l'œuvre entreprise, notamment l'amélioration de la navigation du Rhône.

Cette création a eu contre elle l'indifférence d'un public ignorant, pour lequel le Rhône et la batellerie semblaient avoir fait leur temps ! Que pouvaient donc tenter contre les chemins de fer, ces outils surannés et hors d'usage ? C'est qu'on ne se doute guère que, dans le trafic général de la France, nos 16,000 kilomètres de voies navigables trans-