

portent 20 millions de tonnes, contre 82 millions livrés aux 30,000 kilomètres de nos voies ferrées; soit, que le kilomètre de voie d'eau transporte encore la moitié du tonnage que reçoit le kilomètre de voie ferrée. La navigation n'est donc pas une concurrence méprisable, une quantité négligeable; et c'est à elle surtout que le pays est redevable des tarifs *minima* à 2 cent. 2 et 2 cent. 5 consentis par les chemins de fer dans les zones concurrencées par leur rivale; c'est là le seul régulateur qu'il nous reste contre les fantaisies des Compagnies de chemins de fer; et l'on s'explique bien pourquoi la Compagnie de Lyon n'a rien fait, au contraire, pour aider le Rhône et sa batellerie à se transformer et à se relever...

Marseille n'a pas fait meilleur accueil au nouveau port : avec son exclusivisme de clocher, elle n'a pas vu le parti qu'elle pourrait tirer de cette annexe placée à deux heures de distance, lui permettant d'envoyer ses navires se décharger directement dans un bateau du Rhône, en supprimant une nouvelle rupture de charge et un double transbordement; c'était un dérangement à une routine séculaire, c'était la suppression d'intolérables tributs payés aux corporations parasites qui se partagent tyranniquement les opérations du port de Marseille !

On n'épargna rien pour compromettre ou ruiner la création naissante; mais cette hostilité, plus ou moins habile, de Marseille a trouvé sa récompense : Saint-Louis ne s'est pas, il est vrai, promptement développé; mais le commerce extérieur a eu le temps de se lasser des exigences marseillaises; il a pris, en conséquence, un peu le chemin de Cette, ce qui n'est pas un très grand malheur, mais bien davantage celui de Gênes, de Trieste et d'Anvers, ce qui est un désastre complet ! Et finalement, nous ne sommes