

convenait pour les coupages avec les vins d'Espagne. Ceci n'est qu'un détail peu digne d'être noté, me dira-t-on ; à quoi je réponds qu'il ne manque pas d'importance, puisque les propriétaires des terrains du Port-Saint-Louis espèrent sérieusement voir s'y installer, un jour, des fabriques importantes, du genre de celles qui ont fait dans le passé, et qui font encore aujourd'hui, la richesse de Cette.

Mais, en attendant ce jour fortuné, notre steamer continue à battre des ses palettes les flots bleus et argentés de ce beau fleuve, qui coule en ligne droite, large partout de quatre cents mètres.

On passe d'une rive à l'autre pour prendre un ou deux voyageurs ; manœuvres qu'on répète une douzaine de fois au moins, pendant la traversée de quatre heures. Rien que de très naturel, nos bateaux-mouches nous ont habitués à cet exercice.

Enfin, les deux berges s'abaissent insensiblement, l'horizon s'élargit, et l'on aperçoit bientôt sur la gauche la fameuse tour de Saint-Louis.

Ce vieux monument historique, sa physionomie, son nom, la barre gigantesque du Rhône, la vaste mer dont un fort vent du sud-ouest soulève les vagues, tout cela ne laisse pas d'impressionner vivement le voyageur, même le moins enthousiaste.

On accoste le quai du service fluvial en face des vastes magasins de la Compagnie de Saint-Louis. Tout auprès sont les bureaux de la Compagnie générale de Navigation dont les paquebots mouillent un peu plus bas. A cent ou cent cinquante mètres, sur la gauche du ponton, s'élève un confortable hôtel dénommé naturellement *Grand Hôtel de Saint-Louis*.