

La récente mise en exploitation du chemin de fer P.-L.-M., d'Arles à Saint-Louis, ne manquera pas d'accroître chaque jour l'importance et la prospérité de cette intéressante station maritime. Il y a, en outre, une autre raison majeure pour cela, c'est que les calculs les plus exacts, accusent une économie de 5 francs par tonne, sur le transport des céréales entre Saint-Louis et Lyon, comparé aux prix ordinaires entre Marseille et la même ville.

Lyon ne peut donc que se féliciter d'avoir résolument et avec persévérance encouragé cette vaillante entreprise.

Après avoir, peut-être, un peu longuement étudié Saint-Louis, au point de vue économique et commercial, je vais en quelques mots dire ce qu'il était et ce qu'il est au point de vue civil et administratif.

Il y a vingt ans à peine, Saint-Louis était un simple village, où l'on ne voyait que quelques cabanes de pêcheurs. C'est présentement une petite ville de douze à quinze cents âmes; avec une église et une école. Cette école reçoit environ une soixantaine d'enfants des deux sexes, dont beaucoup atteignent l'âge de douze à treize ans. Il faut dire que cette unique école est sous la direction d'un respectable magister dont la population n'a jamais eu qu'à se louer. L'organisation administrative de Saint-Louis est telle, qu'il faudrait aller bien loin pour en trouver une semblable.

Conçoit-on, par exemple, que cette ville, sans maire, sans conseil municipal, ne soit considérée que comme un hameau dépendant du territoire de la ville d'Arles, située comme on le sait, à 42 kilomètres en amont? Il est vrai que M. Lamanon y est détaché comme adjoint, mais cette localité n'en est pas moins dépourvue de toute organisation communale. Cela est véritablement étrange et ne pourrait s'expliquer, si l'on ne savait que le Conseil général des