

chargements, offrir en somme au commerce une ressource de plus.

Quoi qu'il en soit, Saint-Louis s'est déjà classé en quelques années comme notre *troisième port* dans la Méditerranée. Il est devenu la tête de la ligne fluviale de la *Compagnie générale de navigation*; les grandes Compagnies maritimes, Transports maritimes, Cyp. Fabre, N. Paquet, Morelli, Fraissinet, Florio, etc., y envoient leurs navires; la marine nationale y a établi pour son service les appareils de chargement les plus puissants; des commissionnaires avisés y ont fondé des agences qui prospèrent sans effort.

Pour apprécier exactement les avantages du nouveau passage, on peut se rendre compte que, le frêt étant le même pour Saint-Louis que pour Marseille, le transit, par le port du Rhône, se trouve affranchi de toutes les charges parasites qui grèvent de 3 à 5 fr. par tonne le débarquement à Marseille, bénéfice auquel viennent s'ajouter les économies du transport fluvial; de Saint-Louis à Lyon, par exemple, les blés paient 12 fr. par tonne, au lieu de 16 fr. 60, de Marseille à Lyon; les vins 13 fr. au lieu de 18 fr. 50; les pétroles 14 fr. 50, au lieu de 27 fr. 75!...

A l'heure présente, pour certaines marchandises lourdes et encombrantes, comme les minerais, les fontes, les fers, les rails, les charbons, etc., de telles différences de 4 à 5 fr. par tonne sur le transport, suffisent à constituer tout le bénéfice réalisable dans la détresse qui étreint notre industrie. Et, pour mesurer d'un coup-d'œil ce que vaut, dans l'économie générale des transports, de pareilles réductions, qui représentent, à 3 ou 4 cent. par tonne kilométrique, un raccourci moyen de 150 kilomètres, il faut se rappeler que le Saint-Gothard a réussi à battre, de Calais à Plaisance,