

Si le passage du canal absorbe 20 francs par tonne au charbonnier qui reviendra sur lest, il ne restera que 18 francs de fret pour l'armateur, ce qui est dérisoire.

S'il s'agit des côtes de France, c'est encore plus grave ; il faut prélever, dès que le canal Saint-Louis permettra les réductions de transports sur le Rhône :

Pour le charbon sous vergue	20 fr.
Pour le tarif du canal de Suez	20
	<hr/>
Total des frais	40 fr.

Reste pour fret, 10 francs.

Non-seulement, sans réduction de tarif l'opération est impossible pour les charbons anglais, mais les charbonnages du midi de la France seraient encore placés dans des conditions d'infériorité relativement désastreuses.

A notre avis, la Compagnie ne fera qu'un sacrifice apparent en perdant 1,665,000 francs, et ce n'est qu'à ce prix que Suez et Aden deviendront les grands dépôts et les grands marchés de charbon de la mer Rouge et de l'Inde. Il faut que les bateaux à vapeur fassent, dès le début, des voyages productifs, c'est le seul moyen de fermer la route du Cap et d'assurer au canal de Suez une prospérité certaine.