

Ce fut le fait de cet arrêt dans une progression que l'on espérait continue et rapide, joint à la difficulté croissante de satisfaire aux exigences d'un trafic même stationnaire qui finit par attirer l'attention publique sur les vices de l'organisation administrative et technique du port et du système de voies ferrées qui s'y rattache. Le fait était d'autant plus frappant qu'alors que, de 1895 à 1902, Gênes avait vu augmenter son trafic de 32 p. c., Hambourg avait vu croître le sien de 57 p. c., Anvers, de 58 p. c. et Rotterdam de 66 p. c. Si l'on tient compte de ce que, pendant la même période, le trafic de Marseille ne s'était élevé que de 27 p. c., on était forcément amené à conclure que les grands rivaux du port de Gênes, et même de Gênes et de Marseille réunis, sont les ports du Nord.

La comparaison est encore moins favorable pour Gênes, si l'on envisage la qualité de la marchandise qui alimente ce trafic. A Gênes, en effet, 50 à 54 p. c. de la marchandise débarquée sont la houille destinée aux industries de son *hinterland* italien, c'est à dire, donc, une marchandise pauvre, peu productive de bénéfices et qui, dans le mouvement du port de Marseille et de ceux du Nord, figure comme une quantité secondaire.

Une autre et grave condition d'infériorité pour le port de Gênes résulte de ce que les marchandises y embarquées représentent à peine 16 p. c. de celles débarquées, alors qu'à Marseille et à Hambourg le taux est de 50 p. c. et qu'il est même supérieur à Rotterdam et à Anvers. Ce fait révèle une extrême disproportion dans l'importance du trafic à destination et en provenance de Gênes; les trains, partis chargés de Gênes vers l'intérieur de la grande plaine du Pô, doivent, en très grande partie, retourner à vide à Gênes, de sorte que les frais du retour ne sont pas couverts par des transports correspondants et que les lignes sont encom-