

Vainement prétendrait-on que les transports par la voie de terre pourraient suppléer aux chômages forcés de la navigation. Il est évident que le roulage ne s'organiserait jamais d'une manière active et puissante sur une voie de terre que son voisinage immédiat d'une voie navigable condamnerait à être employée à des époques indécises, et par périodes fractionnelles seulement pendant trois mois par année. Si l'on se rappelle quels développements de circulation l'établissement des chemins de fer provoque, surtout pour les voyageurs, on est effrayé des encombrements que pourrait produire la brusque interruption à Chalons-sur-Saône du chemin de Paris à Lyon, dans les moments où la navigation sur la Saône ne serait pas praticable. Qu'on se figure le chemin de fer amenant chaque jour mille et peut-être même deux mille voyageurs, impatients de suivre leur route vers le midi, et retenus pourtant, comme dans une impasse, par l'innavigabilité de la Saône. Où trouverait-on assez de véhicules pour transporter par la voie de terre cette masse sans cesse renaissante pendant plusieurs jours, et souvent même pendant plusieurs semaines, car les grandes crues de la Saône mettent au moins neuf jours à venir et neuf jours à disparaître. En admettant seulement le nombre de mille voyageurs ainsi arrêtés chaque jour à Chalons-sur-Saône, il faudrait au moins, pour les transporter à Lyon, cent-dix diligences constamment en route soit pour aller, soit pour revenir. Ces cent-dix voitures exigeraient l'emploi de cinq cent cinquante chevaux. Cet immense et coûteux matériel serait utilisé pendant huit ou quinze jours, puis il chômerait pendant un ou deux mois, pour reprendre encore deux ou trois semaines de service actif. Il suffit d'énoncer ces alternatives irrégulières d'inaction et de mouvement que devrait nécessairement subir le service des diligences, pour faire reconnaître qu'aucune entreprise ne voudrait et ne pourrait courir de telles chances. Cependant, lors même que cette