

voyageurs. Cette opinion s'est fondée sur l'exemple de ce qui a lieu sur les chemins de fer construits aux environs de Paris. Mais ces chemins, établis sur de courtes distances et destinés en quelque sorte à un service de luxe, forment une catégorie spéciale tout à fait distincte des chemins destinés au service général d'un voiturage circulant d'un bout à l'autre du pays. Ces derniers sont appelés à un service d'utilité publique ; ils favorisent le mouvement général du commerce et le développement des industries. Ils ne sont pas seulement animés par des curieux ou par des touristes traînant après eux leurs bagages ; ils transportent aussi les négociants courant visiter les marchés éloignés, ils conduisent les matières premières à la portée des centres manufacturiers, ils emportent et éparpillent les produits que les industries nationales livrent à la consommation ou exportent au loin. Ces chemins doivent donc à la fois pourvoir au transport des personnes et au transport des choses. Cette nécessité soumet l'organisation de leur service à des règles spéciales qu'il importe de prévoir et d'apprécier.

Les personnes veulent voyager plus vite que les marchandises ; un accident, pendant un trajet sur chemin de fer, est infiniment plus dangereux par une plus grande vitesse que par une vitesse moindre ; enfin, il est plus facile de prévenir un accident, ou d'y remédier pendant le jour que pendant la nuit. Ces vérités sont incontestables : il résulte de leur application que le transport des personnes devant courir à raison de 10 lieues à l'heure, peut être fait seulement pendant le jour, tandis que les marchandises qui circulent à une vitesse de quatre lieues seulement par heure, peuvent voyager pendant la nuit. Il est d'ailleurs évident que, sur un chemin animé par une nombreuse circulation, il serait imprudent d'intercaler des convois de marchandises entre des convois de voyageurs. Quelque fut le rapprochement