

des gares d'évitement, on aurait toujours lieu de craindre des chocs ou tout au moins des retards causés par les différences de vitesse. Il y aurait là motifs à de graves inconvénients et même à des dangers. Il faut donc nécessairement, en un tel cas, établir le service de manière à faire exclusivement circuler les voyageurs pendant le jour, et les marchandises pendant la nuit.

De tous les chemins de fer de France, celui de Paris à Lyon serait certainement un de ceux transportant à la fois le plus de voyageurs et le plus de marchandises. Il devrait donc être organisé sur les bases qui viennent d'être indiquées. A ce compte, les voyageurs entre Paris et Lyon, transportés à raison de 10 lieues par heure, feraient le trajet en un jour. Mais si le chemin de fer s'arrêtait à Chalons, au lieu de venir directement jusques à Lyon, le voyage serait infiniment plus long. En temps ordinaire, c'est-à-dire lorsque la Saône serait navigable, les diligences par terre ne marcheraient pas, et le voyageur devrait coucher à Chalons pour attendre le départ des bateaux à vapeur qui ont besoin de la clarté du jour pour naviguer sans danger. En temps extraordinaire le voyageur devrait monter en diligence pour faire en douze heures le trajet entre Lyon et Chalons. Dans la première hypothèse, le voyage de Paris à Lyon durerait 30 à 36 heures ; dans la seconde hypothèse, il durerait 28 à 30 heures. Par un chemin de fer continu, 13 à 14 heures suffiraient.

L'amélioration résultant de l'établissement d'un chemin de fer continu, aurait donc pour effet d'économiser au moins la moitié du temps nécessaire pour le trajet de Paris à Lyon, comparativement avec la durée de ce même voyage dans le cas où le chemin de fer s'arrêterait provisoirement à Chalons. Cette économie de temps produirait une économie d'argent indépendante du coût matériel du transport.