

On comprend, en effet, que cette nécessité qui obligerait à employer deux jours au lieu d'un pour la route, soumettrait les voyageurs à une plus grande dépense, et les priverait en même temps du profit qu'aurait pu leur donner l'emploi productif d'une journée perdue dans les loisirs forcés du voyage. Cette complication accroîtrait inévitablement le coût général du trajet.

Le transport des marchandises ressentirait, comme le transport des personnes, les dommageables influences de l'ajournement de la construction du chemin de fer de Chalons à Lyon. Cette temporisation fâcheuse imposerait aux marchandises des retards fréquents et très-préjudiciables, et des augmentations considérables de frais.

Dans l'exposé des motifs du projet de la loi présenté le 8 mars 1844, pour l'amélioration du port de Marseille, M. le Ministre des Travaux publics, a dit : « La moindre économie suffit pour changer subitement la direction des marchandises de transit ou d'entrepôt..... » Cette vérité, trop souvent oubliée ou méconnue, doit être prise en vive considération dans la question qui nous occupe.

On peut affirmer sans exagération que, sur cent tonnes de marchandises partant de Paris ou de Lyon, dans la direction de Chalons, quatre-vingt quinze tonnes au moins sont destinées à des localités situées au delà de cette ville. Si le chemin de fer continu de Lyon à Paris était construit, la majeure partie de ces marchandises courrait sans rompre charge jusqu'à destination finale. L'ajournement du chemin de fer de Chalons à Lyon soumettrait donc à l'obligation d'un transbordement à Chalons la majeure partie des marchandises allant plus loin que cette ville, et venant de Paris par le chemin de fer, ou de Lyon par les bateaux à vapeur. Ce transbordement nécessiterait des frais spéciaux; probablement, il entraînerait l'intervention obligée d'un commissionnaire afin de