

soit ou non une concession faite par tactique, peu importe, il n'en est pas moins un hommage forcément rendu à la vérité. Donc il faudra, tôt ou tard, construire le chemin de fer de Chalons à Lyon ; mais, en attendant, il faudra considérer Chalons comme tête de ligne, et comme tête d'une des plus importantes lignes de France. A ce titre, il deviendra nécessaire d'établir dans cette ville de vastes débarcadères, d'immenses magasins, des ateliers complets. Cependant, et bien plus tôt qu'on ne le pense, la seule force des choses obligera nécessairement de continuer jusqu'à Lyon le chemin de Paris temporairement interrompu à Chalons. Lyon, alors, deviendra naturellement la grande station intermédiaire entre le voyage du midi et le voyage du nord. C'est à Lyon qu'afflueront les marchandises pour se répartir ensuite dans les diverses directions correspondantes avec ce point central si admirablement placé pour rendre les services d'un immense et général entrepôt. Alors aussi c'est à Lyon qu'il faudra établir de vastes débarcadères et d'immenses magasins ; c'est à Lyon, au confluent du Rhône et de la Saône, à côté du riche bassin houillier de la Loire, qu'il faudra installer les ateliers. Dès ce moment, les débarcadères, les magasins, les ateliers provisoirement établis à Chalons deviendront inutiles ou tout au moins trop étendus et trop considérables. Il faudra en démolir la majeure partie, il faudra revendre les terrains sur lesquels ces parties forcément supprimées auront été coûteusement construites. Or, on sait combien les matériaux provenant de démolitions ont peu de valeur, on comprend combien on revendrait mal ces terrains que leur destination antérieure indique suffisamment devoir être situés en arrière du débarcadère principal, c'est-à-dire en dehors du cercle d'animation créé par le voisinage de l'entrée centrale d'un grand chemin de fer.

Les diverses causes qui viennent d'être indiquées, impose-