

contrées qui viennent d'être citées, elle reçoit encore en transit et réexpédie dans le nord et l'est de la France, dans la Sardaigne, la Suisse et l'Allemagne, des masses considérables de marchandises qui lui arrivent de Marseille et du midi. Cette complication favorable de commerce spécial et de commerce de transit donne d'immenses profits à la ville de Lyon; elle a surtout le précieux avantage de fournir du travail à la population ouvrière si intéressante de cette grande cité.

L'interruption à Chalons-sur-Saône du chemin de fer de Paris, et l'ajournement de la continuation de ce chemin jusques à Lyon, causerait un déplorable changement dans l'organisation actuelle du commerce lyonnais.

L'établissement d'un chemin de fer a surtout pour but d'offrir avantage aux intérêts existant, considérés dans leurs rapports avec les intérêts généraux. Sauf de graves et impérieux motifs, une telle amélioration ne doit jamais négliger les droits acquis, ni laisser en souffrance d'importantes localités. Ce principe concorde trop évidemment avec les besoins et les intérêts de la prospérité générale, pour qu'il soit besoin d'insister sur son importance et sur la nécessité de son application. L'ajournement de la construction du chemin de Chalons à Lyon serait certainement la violation implicite de ce principe sacré.

Deux tracés, ou plutôt deux directions différentes se sont pendant longtemps disputés la préférence pour le chemin de fer de Lyon à Paris. L'un faisait passer ce chemin par les vallées de la Saône et de la Seine, c'est-à-dire, par Chalons et Montereau; l'autre par le bassin de la Loire, c'est-à-dire, par Saint-Etienne et Orléans. Après une lutte sourde, mais persistante et sérieuse, le tracé par la Saône et la Seine l'a emporté en principe. Mais le tracé rival ne s'est pas découragé; il a continué à combattre pour le succès de sa cause, son influence a contribué peut-être à l'ajournement de la