

grande ville un germe puissant d'animation et d'émulation industrielle. Le mouvement et la circulation suscitent la circulation et le mouvement, la foule attire la foule, la présence des étrangers active la consommation, favorise le développement des industries. Ce sont là de trop grands éléments de prospérité, pour qu'on puisse sans danger en perdre la possession.

La ville de Lyon ne serait pas seule à souffrir par l'effet de l'ajournement du chemin de fer de Chalons à Lyon ; toute la vallée de la Saône , au dessous de Chalons , partagerait ce triste sort. Dans cette belle vallée, les villes et les villages se touchent, pour ainsi dire ; une population nombreuse et riche s'agite ; d'importantes industries manufacturières et agricoles sont exploitées. Si on la déshéritait, même temporairement , du chemin de fer qui doit faciliter ses communications avec Lyon et Paris, on lui causerait les plus graves préjudices.

Si l'on compare les deux tracés qui se disputent la préférence pour le chemin de fer de Paris à Lyon , on est étonné qu'il puisse y avoir un seul instant d'hésitation entre le choix du tracé par la Loire et le choix de celui par la Saône. Le tracé par la Loire desservirait des intérêts de médiocre importance. C'est tout au plus si, de St-Etienne à Orléans, il toucherait à trois ou quatre villes dont l'industrie est sans valeur, dont l'activité commerciale est presque nulle. Le tracé par la vallée de la Saône, dessert, au contraire , une masse importante d'intérêts industriels et commerciaux, il doit donc être préféré.

Cette préférence est d'ailleurs motivée par une considération puissante. Le chemin de fer de Paris à Orléans est destiné à devenir la tête du chemin de fer de Paris à Nantes, à Bordeaux, à Toulouse et à St-Etienne. On comprend quels considérables mouvements de voyageurs et de marchandises viendront, dans un prochain avenir, animer et encombrer ce chemin.