

rait ainsi au voyageur un surcroît de dépense d'argent et de temps et par cela même pourrait le détourner de s'en servir. C'est vrai, le voyageur, du Havre à Marseille aura, d'après le tracé arrêté, un surcroît de dépense en argent de 18 centimes, en temps de trois minutes et demie. Eh ! bien, nous le demandons de bonne foi, seront-ce ces dix-huit centimes et ces trois minutes et demie de surplus qui empêcheront ce voyageur de prendre le chemin de fer ? D'ailleurs ces voyageurs de l'Océan à la Méditerranée, aux quels on porte tant d'intérêt, que l'on regarde comme devant faire, par leur présence, la prospérité financière de l'entreprise, ne seront jamais qu'une très faible minorité. Si leur produit devait être la partie principale de la recette, l'Administration de la Compagnie ne pourrait même arriver à subvenir à ses frais d'entretien, et loin de distribuer des dividendes à ses actionnaires, elle se verrait contrainte de leur faire chaque jour de nouveaux appels de fonds jusqu'à l'expiration de son privilège. On devrait savoir que, sur les grandes lignes, les voyageurs des deux extrémités ne donnent que de faibles produits ; et que ceux, au contraire, qui parcourent de petites distances, sont presque partout la cause principale des revenus réalisés. Ils entrent dans ces revenus pour soixante, quatre-vingt, quelque fois même quatre-vingt-dix pour cent. L'avenir paraît devoir encore augmenter cette proportion ; car, il est constaté par chaque nouveau compte rendu, que telle circulation partielle des points intermédiaires augmente beaucoup plus proportionnellement que la circulation totale.

C'est ainsi, nous pouvons le prédire avec certitude, que, sur l'ensemble des voyageurs que la voie ferrée transportera à Lyon, un vingtième à peine arrivera des bords de l'Océan et du Nord, trois vingtièmes de Paris, trois autres vingtièmes des points intermédiaires jusqu'à Chalon, et tout le reste nous viendra de Chalon, Tournus, Macon, Villefranche et Neuville.