

1000 kilos, expédiée de Chalon à Lyon, par la Saône, coûte environ de 6 à 8 fr. de transport ; par le chemin de fer, elle coûtera en moyenne de 10 à 12 fr., et encore, pour cela, faut-il admettre que le tarif fixé par le cahier des charges sera réduit de plus d'un tiers, par conséquent qu'on s'en tiendra presque aux seuls frais de traction (dépenses de machines, de wagons et de coke). Ainsi, même dans l'hypothèse du tracé par les Brotteaux, la voie fluviale n'aurait pas été abandonnée, le commerce aurait laissé tous ses établissements d'entrepôts et d'usines là où ils sont aujourd'hui : seulement la voie ferrée qu'on aurait fait dévier de sa direction naturelle, se serait trouvée deshéritée, pour cette cause, de toute éventualité de transport.

Avec le tracé, tel qu'il a été arrêté par l'administration, combien les conditions sont plus heureuses pour la Compagnie adjudicataire. Le commerce aura à sa disposition les deux voies, et du moment qu'il aura besoin de faire accélérer l'arrivée de ses marchandises, ce sera à la voie ferrée qu'il les confiera. Ce sera encore cette voie qui en sera chargée, toutes les fois que la navigation présentera des difficultés, telles que les gelées, ce qui est rare il est vrai, telles que des eaux trop basses, ou des eaux trop fortes, ce qui est beaucoup plus fréquent. Ainsi on peut admettre, sans crainte d'erreur, qu'un tiers, peut-être la moitié des marchandises, seront confiées au chemin de fer, et cette quantité, au prix moyen de 10 à 12 fr. la tonne, donnera un produit d'environ 2,400,000 fr. Il faut ajouter que ces calculs ne sont faits que d'après ce qui existe actuellement, et comme il n'est pas douteux que le mouvement commercial ne s'accroisse beaucoup, ce ne serait pas trop présumer que d'élever au chiffre de trois millions la recette que fera la Compagnie, pour le transport des seules marchandises arrivant par la vallée de la Saône. Nous avons donc raison de dire que