

surveiller et de diriger le déchargement et le rechargement de la marchandise ; et encore , malgré tous les soins, le bon conditionnement de la marchandise aurait bien souvent à souffrir par ces mouvements répétés. A ces causes exceptionnelles d'augmentation de la dépense relative au transport, il faudrait ajouter encore les préjudices produits par les retards que les circonstances pourraient imposer au voyage de la marchandise. Pris isolément, chacun de ces motifs de dépense paraît peu important ; réunis, ils forment un total dont le chiffre acquiert une gravité d'autant plus sensible qu'il se rapporte en général à des marchandises dont la nature exige plus de ménagements ou dont les chances de vente veulent une plus sè-vère économie de frais. L'ajournement de la construction du chemin de fer de Chalons à Lyon pourrait donc compromettre la prospérité du commerce général, en grévant le coût matériel du transport de frais onéreux qu'aurait épargné la construction immédiate de ce chemin.

Les raisonnements qui précèdent ont démontré combien il serait préjudiciable aux intérêts du commerce et du pays, de ne pas construire immédiatement un chemin de fer continu de Paris à Lyon. Examinons, maintenant, quelle influence cet ajournement exercerait sur les intérêts du trésor public et sur la prospérité de la ville de Lyon.

III.

Ceux qui soutiennent avec le plus d'ardeur que le chemin de fer de Chalons à Lyon n'est pas immédiatement nécessaire, ne peuvent ou n'osent nier que, dans un délai plus ou moins rapproché, il deviendra indispensable de construire cette partie vitale du chemin de Paris à Lyon. Que cet aveu