

donc au contraire de bien fixer la valeur des produits que peut fournir une localité avant de lui sacrifier la rapidité ou l'économie du parcours entre les localités extrêmes; ayant bien soin de tenir compte autant du parcours moyen de chaque voyageur que du nombre de voyageurs.

C'est ainsi que la Compagnie de l'Est a cru devoir, en étudiant le tracé du chemin entre Paris et Mulhouse, le faire passer à plusieurs kilomètres de la ville de Provins, parce qu'elle a reconnu que pour toucher à cette ville il eût fallu se jeter dans des dépenses qui n'étaient nullement en rapport avec l'accroissement de produit auquel ce détour aurait donné lieu.

Dans ces sortes de calculs, il faut avoir égard au transport des marchandises autant qu'à celui des voyageurs. Le transport des marchandises sur les chemins de fer ne devient ordinairement avantageux que lorsque la distance dépasse un certain nombre de kilomètres. Aussi le parcours moyen d'une tonne de marchandises est-il, sur nos principales lignes, plus grand que celui d'un voyageur. C'est ce que prouve le tableau suivant :

Parcours kilométrique d'un voyageur et d'une tonne de marchandises.

UNITÉ DE COMPARAISON.	NORD.	EST.	LYON.	ORLÉANS.	MÉDITERRANÉE.	MIDI.
Parcours moyen d'un voyageur.	59	69	101	86,64	73,20	66
Parcours moyen d'une tonne de marchandises.	171	197	249	226,78	150,19	

Il ne faudrait pas croire cependant que le transport des marchandises, à de petites distances, soit insignifiant. Il résulte des tableaux publiés par M. Teisserenc sur le mouvement commercial des chemins de York à Darlington, et de Saint-Étienne à Lyon, que, sur le premier de ces chemins, dont la longueur n'est que de 72 kilomètres, moitié du tonnage en marchandises, à l'époque où il pu-

bliait son ouvrage, appartenait au parcours partiel, et que, sur le second, long de 57 kilomètres, le mouvement local représentait les deux tiers du mouvement total.

Sur le chemin de Manchester à Crewe, qui n'a que 48 kilomètres de longueur, le développement de la circulation intermédiaire en marchandises a été bien plus rapide que le développement du trafic des marchandises de long parcours. En voici le résumé, que nous empruntons encore à l'ouvrage de M. Teisserenc.

Chemin de fer de Manchester à Crewe.

(Première section du railway de Birmingham à Manchester.)

EXERCICES D'EXPLOITATION.	MARCHANDISES	
	PROVENANT OU A DESTINATION DU GRAND-JUNCTION, C'EST- A-DIRE L'ARCOURANT TOUT LE TRAJET DE MANCHESTER A CREWE.	APPARTENANT AUX STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE.
1 ^{er} semestre de 1843. . .	13,966 tonnes.	1,154 tonnes.
2 ^e — — — — — . . .	18,910 —	5,457 —
1 ^{er} semestre de 1844. . .	24,571 —	12,548 —
2 ^e — — — — — . . .	25,166 —	25,560 —
1 ^{er} semestre de 1845. . .	54,035 —	52,005 —
2 ^e — — — — — . . .	57,724 —	41,555 —
1 ^{er} semestre de 1846. . .	47,979 —	89,681 —

Nous ne possédons pas de renseignements plus récents sur ce chemin.

Le tableau suivant, extrait de l'ouvrage de M. Belpaire, vient, aussi bien que ceux de M. Teisserenc, à l'appui de notre opinion.

TRANSPORT DES GROSSES MARCHANDISES SUR LES CHEMINS BELGES EN 1844.

A 5 kilomètres,	15,647 tonnes,	dont 14,976 de Liège à Ans.	
10 —	12,847 —	dont 6,754 de Chenie à Ans.	
15 —	5,968 —		
20 —	40,646 —	dont 19,574 de Tournay à Mouscron.	
25 —	25,069 —	dont 19,265 de Liège à Verviers.	
30 —	5,014 —		
35 —	25,256 —		