

qui avaient précédé l'ouverture des chemins de fer, les deux steamers desservant cette localité avaient porté 32,882 voyageurs ; dans les douze mois qui ont suivi cette ouverture, ce nombre s'est élevé à 62,105. Ainsi, tandis que le rail-way semblait attirer à lui toute la population mouvante, les bateaux à vapeur voyaient s'accroître le nombre de leurs passagers.

Les études préliminaires faites avant la construction du chemin de fer de Paris à Corbeil, dans le but d'apprécier la circulation probable de ce chemin, avaient évalué à 120,000 personnes le nombre des voyageurs circulant à cette époque même, par les bateaux à vapeur et à pleine distance, entre Paris et Corbeil. Ce chemin de fer compte maintenant deux années d'exploitation, et pourtant, le compte-rendu présenté aux actionnaires au commencement d'avril courant, constate que les bateaux à vapeur transportent encore actuellement ce même nombre de voyageurs entre Corbeil et Paris.

L'accroissement que l'amélioration et l'abaissement de prix des moyens de locomotion causent au mouvement de la circulation n'est pas seulement une conséquence spéciale de l'établissement des chemins de fer ; il dérive d'un principe général qui produit toujours ce même effet.

Quand la navigation par bateaux à vapeur fut introduite sur le Rhin, les entrepreneurs de voitures et de transport adressèrent au gouvernement les plus vives réclamations contre une concurrence qui devait, disaient-ils, causer leur ruine. Les bateaux à vapeur commencèrent nonobstant leur service. En 1834, ils transportèrent 90,000 voyageurs ; la fréquentation des routes resta pourtant aussi active qu'elle l'avait jamais été.

L'établissement de la navigation à la vapeur entre Anvers et Rotterdam, entre Londres et Margate, avait soulevé les mêmes réclamations ; elle fut suivie des mêmes effets.