

Il n'est pas difficile de reconnaître les motifs qui maintiennent ainsi une convenable alimentation aux anciens et aux nouveaux moyens de circulation. Tous les voyageurs ne sont pas surexcités par le désir de dévorer l'espace : il en est, et ils sont nombreux, qui tiennent à examiner le pays qu'ils traversent. Pour ceux-là, le vol rapide de la locomotive est plutôt un inconvénient qu'un avantage; ils préfèrent prendre une autre voie. Puis encore, sans parler des esprits arriérés qui redoutent les inventions nouvelles, il arrive bien souvent qu'un voyageur veut connaître les deux routes divergentes desservant les mêmes points extrêmes. Quand le pays intermédiaire est accidenté et intéressant, quand, de ces deux routes, l'une traverse de jolies villes, des vallons pittoresques, des bois, des prairies, et l'autre serpente sur un fleuve dont les rives sont riantes et animées, la plus grande partie des voyageurs fait un trajet par la route de terre et l'autre trajet par le bateau à vapeur.

Les marchandises se répartissent comme les voyageurs entre la route par terre et la voie navigable quand ces deux moyens de circulation courent parallèlement d'un point à un autre. Seulement, les motifs de cette répartition sont différents. La voie navigable reçoit les marchandises qui tiennent moins à la rapidité qu'à l'économie, puis aussi celles dont le conditionnement est plus solide, ou dont la nature exige moins de surveillance ou moins de soins. Les autres catégories de marchandises voyagent par le chemin de fer.

Ainsi, tout s'équilibre, tout se classe. Ainsi l'immense développement de circulation provoqué par l'établissement d'un chemin de fer, non seulement suffit pour alimenter la voie nouvelle sans rien enlever aux anciennes, mais encore, bien souvent, il augmente l'animation de ces dernières en leur fournissant de nouveaux éléments de transport.

Il faut donc écarter toute crainte sur le préjudice que la navigation à la vapeur sur la Saône pourrait éprouver par la con-