

APPENDICE

COMPARAISON DES VOIES DE COMMUNICATION.

La question de l'antagonisme des canaux et des chemins de fer a fait, depuis la publication du premier volume de cette seconde édition, un nouveau pas.

La lutte est aujourd'hui plus ardente que jamais, et il est bien reconnu qu'en France du moins, sur la plupart des lignes, les canaux ne peuvent soutenir la concurrence des chemins de fer pour le transport des marchandises *pondéreuses* qu'à la condition de la suppression complète ou presque complète du péage. Le capital engagé dans les voies navigables artificielles se trouve donc ainsi entièrement ou presque entièrement sacrifié.

La question du canal de la Sarre, que nous avons traitée page 9 du premier volume, a été de nouveau agitée. Le gouvernement a soumis au Corps législatif un projet ayant pour objet de construire ce canal aux frais de l'État. Nous empruntons le passage suivant au rapport fait sur ce projet, rapport qui, tout en cherchant à établir la nécessité de la construction du canal pour satisfaire aux vœux des populations et pour donner de la vie au canal de la Marne au Rhin, n'en fait pas moins ressortir les avantages des chemins de fer sur les canaux : « Depuis quinze années le pays et les organes légaux ont marqué leur préférence pour les chemins de fer comparés aux voies fluviales artificielles, et l'on ne peut s'empêcher de reconnaître que, si ces dernières offrent à l'industrie des avantages considérables

par la modicité de leur prix de transport, les lignes ferrées ont dû paraître aux populations éminemment supérieures, en ce qu'elles transportent les hommes en même temps que les choses; que leurs nombreuses stations et les embranchements qui viennent s'y souder de toutes parts prennent et déversent leurs chargements sur tous les points de leur parcours, multipliant ainsi les rapports et les échanges entre des contrées éloignées; qu'enfin leur service, d'une régularité mathématique, n'est point, comme celui des canaux, sujet à des retards, à des intermittences fréquentes, et exposé, dans les régions où les hivers rigoureux convertissent l'eau du canal en une glace compacte, à des interruptions et à des chômages prolongés. »

La Compagnie de l'Est, dans cet état de choses, a déposé une proposition d'effectuer sur un chemin de fer, qui remplacerait le canal, le transport à *meilleur marché* qu'il ne s'opérerait sur le canal, à la condition, bien entendu, que le gouvernement exécuterait le chemin à ses frais, comme il eût exécuté le canal. Cette proposition paraît devoir être accueillie favorablement.

Les chemins de fer paraissent donc devoir accaparer définitivement le transport de la totalité des marchandises pondéreuses, ou au moins d'une grande partie. Mais ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'ils semblent avoir perdu dans quelques cas leur supériorité longtemps incontestée pour celui des objets d'une certaine valeur.

Les bateaux à vapeur dits *bateaux porteurs*, dont nous avons parlé dans le premier volume, continuent à faire au chemin de fer du Nord une certaine concurrence pour le transport de ces objets. Disons toutefois que cette concurrence ne paraît pas être très-redoutable.

CHEMINS DE FER LIVRÉS A L'EXPLOITATION

DEPUIS LA PUBLICATION DU PREMIER VOLUME.

Dans le premier volume (seconde édition) du *Traité élémentaire* nous avons donné pour la longueur des chemins de fer construits en France, au 1^{er} janvier 1857, 6,186 kilomètres. Toutes ces lignes