

venue une atteinte de plus en plus rare au bonheur des peuples ; de l'autre, elles ont admis, toutefois avec de sages réserves, qu'une entreprise de rail-way, hors les cas d'abus, fera d'autant mieux ses affaires, qu'elle fera plus réellement les affaires du pays ; par dessus tout, qu'elle desservira plus immédiatement les populations, qu'elle s'identifiera plus intimement avec leurs intérêts, qu'elle répondra plus efficacement à leurs besoins. Ce sont, on le sait, les populations, ce sont les relations des grands centres entre eux, qui font la valeur des chemins de fer, et comme utilité, et comme bénéfice. Au reste, le vulgaire appréciateur de ces graves matières peut, à l'aide de sa seule raison et sans avoir étudié les rapports de rendement donnés par la statistique, se convaincre que la détermination prise ne devait, dans un aucun cas, manquer de rectitude. En effet, pour les contrées favorablement situées en tout état de cause, si les courants s'y sont formés d'eux-mêmes, ils tendront à s'activer encore ; pour les lieux où l'appel de la fortune était dû à des conditions moins heureuses, l'essor de leur mouvement acquis, l'importance des capitaux créés et l'empire de l'habitude sur les relations, soutiendront longtemps une activité, accidentelle, si l'on veut ainsi la nommer, mais en cela plus légitime encore, puisqu'elle serait le fruit de l'intelligence et du travail ; conserveront longtemps une puissance de vie qui, si elle n'était pas foncièrement sur ce point même, était indubitablement à proximité, sans quoi elle se fût portée sur un organe voisin. Il y a donc eu habileté, sagesse et prudence à résoudre le problème comme l'ont résolu les arbitres tout-puissants de l'intérêt français : c'est-à-dire en mesurant la force qui doit solliciter les chemins de fer vers les populations, par l'importance et l'activité productive de celles-ci ; formule dans l'application de laquelle la fortune publique, la fortune des réunions d'intérêts privés et la for-