

tune de l'entreprise trouveront le gage le plus certain de la plus complète satisfaction. Quelle ne sera pas, ainsi évaluée, la puissance de la grande cité du travail ?

Dès lors, la question d'art, question de dépense, considérablement simplifiée en présence des capitaux offerts, difficulté, tout au plus, que quelques mois de concession aplaniront le plus souvent; la question stratégique, beaucoup plus sérieuse, notamment près des frontières, où elle peut arriver à une haute importance, pour quelque temps encore, ne constituent en général que de faibles incidents, dans le grand fait, dans le fait universel des chemins de fer; moderne croisade, dont la devise est : union-travail; dont le résultat prochain sera une immense promiscuité d'intérêts; dont le dernier terme sera probablement la paix du monde. Et l'on devra, réflexion assez triste, à l'ordre matériel, ce que l'ordre moral n'a jamais pu réaliser !

En résumé, ce qu'il importe avant tout autre soin de consulter, ce sont les intérêts du pays; de satisfaire, ses besoins; de ménager ou d'accroître, ses richesses. Or, les intérêts, les besoins de locomotion, les richesses, où les trouver plus accumulés, plus féconds, plus actifs, que dans les courants où ils existent depuis des siècles? Etudier la direction de ces courants, leur importance acquise, leurs tendances prochaines, leur essor naturel ou probable, afin de n'en détourner aucun de ses voies normales; y porter les rails-ways, en les approchant le plus possible des populations, coefficient principal de leur rendement; confondre ainsi dans une heureuse solidarité le but, la valeur financière et le principe économique des voies de fer, c'est-à-dire les intérêts particuliers et les intérêts généraux : tel est en cette matière le plus impérieux devoir d'un gouvernement habile et sage; tel évidemment, celui d'une commission d'enquête, dont le mandat ne saurait être grave et digne qu'arrivé à ce degré d'éléva-