

tion. Exécutés par les Compagnies, ils seront inabordable pour une très grande partie de la population, pendant toute la durée des privilèges ; car, aux frais d'administration et de transport, viennent s'ajouter ceux de l'achat des terrains et de l'établissement de la chaussée, avec tous les travaux d'arts qu'elle comporte. Ce sont ces derniers frais, pour lesquels on a établi, dans les tarifs des nouvelles concessions, *des droits de péage*, indépendamment de ceux de transport. Or, les droits de péage sont le double de ceux de transport ; on a donc ainsi triplé la dépense pour les voyageurs.

Les chemins de fer, du moment qu'ils sont entrés dans les habitudes et dans les nécessités d'un peuple, doivent être assimilés aux autres grandes voies de communication. Dieu a placé l'homme sur la terre pour qu'il put s'y mouvoir avec liberté, et l'on ne doit apporter d'autres entraves à cette faculté, que celles que réclame la sûreté des personnes. En France, le voyageur qui passe sur une route ne paie pas pour l'établissement de sa chaussée, il ne doit pas mieux payer pour l'établissement de la chaussée d'un chemin de fer. Ce qu'il doit payer sur l'une et l'autre voie, c'est simplement son transport.

Le péage a toujours été une institution des temps de décadence et de barbarie. Aux beaux jours de la Grèce et de Rome, les grandes voies étaient libres et sans taxe. D'ailleurs cette pensée, que l'homme doit avoir toute liberté de parcours sur une voie publique, vient de servir de base à la nouvelle loi sur nos chemins vicinaux. Le voyageur, arrêté par le mauvais état d'une voie vicinale, a le droit, pour continuer sa route, de s'ouvrir un passage dans les propriétés voisines ; et, dans ce cas, la violation de la propriété particulière, et tous les dommages qui en résultent sont à la charge de la commune. Si des obstacles matériels empêchent le voyageur d'user de ce moyen pour poursuivre sa marche, et