

qu'il lui faille avoir recours à un renfort d'attelage, les frais en sont encore à la charge de la commune. Si, enfin, malgré ces deux expédients que la loi lui donne pour continuer sa route, le voyageur trouve le chemin dans un si mauvais état qu'il ne puisse le suivre, la commune est encore obligée de lui donner une indemnité équivalente à tous les dommages qu'entraîne pour lui un semblable temps d'arrêt. Comment se fait-il qu'à notre époque, avec de semblables dispositions législatives, on se soit mis dans la nécessité d'introduire dans le tarif des chemins de fer un droit de péage ? Certainement l'état ne l'eût pas fait, si, de concert avec les communes et les départements, il eût été chargé lui-même de l'exécution des chemins de fer ; il s'en serait tenu aux frais de transport. Sans doute les communes et les départements auraient été grevés d'une dépense considérable, mais ils en auraient été amplement dédommagés par la modicité des prix, et les chemins de fer qui, avec les tarifs actuels, ne seront utiles qu'aux grands centres de population, et fort peu aux petites villes et aux bourgs, auraient été au contraire pour ceux-ci, avec des tarifs plus faibles, d'actifs moyens de communication, de commerce, d'échange, et par cela même de prospérité.

On s'est appuyé sur l'exemple de l'Angleterre où *ce droit de péage*, reste des temps de la féodalité, existe même sur les routes ordinaires ; où tous les chemins de fer sont l'œuvre et la propriété de compagnies financières. Hé bien ! même en Angleterre, qu'est-il résulté de l'application d'un semblable système ? Partout ailleurs qu'aux environs des villes la majorité de la population ne peut pas aborder les chemins de fer ; les prix élevés des tarifs ne le lui permettent pas ; il n'y a que les personnes riches, leurs serviteurs, ou les personnes livrées au commerce et à l'industrie qui peuvent s'en servir. Aussi déjà le parlement anglais a-t-il été saisi à plusieurs reprises de pétitions demandant que l'Etat