

fasse l'acquisition des vingt-cinq principales voies ferrées du territoire, pour qu'il puisse en abaisser les tarifs et les livrer ainsi à l'usage de tous. D'ailleurs, en Angleterre, la population n'est pas composée des mêmes éléments qu'en France. Il n'y a pas, en Angleterre, une classe moyenne dont il faille nécessairement tenir compte. Il y a, d'une part, de riches industriels et de grands propriétaires qui, à eux seuls, possèdent presque toute la fortune publique; de l'autre, une population pour la plupart misérable, à qui on jette le gâteau de la taxe des pauvres, pour ne pas en être dévoré. Tout se vend en Angleterre, tout doit s'y acheter, et malheur à qui ne peut payer, pour lui l'on est sans entrailles, à moins qu'on en ait peur.

Il est bien singulier qu'un semblable état social fasse l'admiration de plusieurs de nos hommes politiques, et que, dans toutes les questions d'organisation intérieure, ils nous le donnent comme le meilleur modèle à suivre. Ils ne voient donc pas que ce n'est qu'un mélange de barbarie et de civilisation. C'est un vieil édifice du moyen-âge qui, malgré ses réparations de chaque jour, se lésarde et menace de crouler. Étrange modèle à suivre pour qui veut édifier pour les besoins de notre temps et surtout pour ceux de l'avenir.

Dans les tarifs que la loi de 1845 a introduit dans le cahier des charges, les droits de péage forment les deux tiers du prix des places, et le transport n'y entre que pour un tiers : ces deux droits additionnés donnent, par kilomètre et par voyageur, 10 centimes pour les voitures de première classe, 7 centimes  $1/2$  pour celles de seconde, 5 centimes  $1/2$  pour celles de troisième; plus l'impôt d'un dixième perçu par l'état sur le transport. Voici d'ailleurs le tableau de répartition :