

« L'art des chemins de fer est encore dans son enfance ;
« ne faites pas, si vous le voulez, la part de l'imprévu, de
« l'inattendu, et d'ordinaire c'est la part du lion ; contentez-
« vous de porter votre attention sur ce qui se fait, sur ce
« qui existe, et vous trouverez partout routine, tâtonne-
« ment, incertitude. Des solutions sont à l'étude, si elles
« réussissent, les chemins de fer subiront dans leurs tracés
« les plus grandes améliorations ; il pourront pénétrer dans
« le cœur des villes sans tout renverser devant eux. Tout le
« monde sent le besoin de perfectionnements... Le génie de
« l'homme n'a jamais manqué à un besoin social. »

Témoin moi-même, en 1846, des expériences faites à Paris sous les yeux des savants les plus compétents de l'Académie et du corps des ponts-et-chaussées, je ne doute pas que l'invention de Jouffroy ne donne satisfaction au besoin social en offrant la sécurité, l'économie et les facilités si désirables ; l'application de cette invention eût permis d'établir sans tunnel un chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse ; elle répondrait à toutes les objections relatives à l'exécution, aux dépenses, au trafic, produites contre les projets d'un chemin de fer de Lyon à Fourvière, à Saint-Just et le long des riants coteaux de la Saône. La ville de Lyon, qui vit les premiers essais de navigation à vapeur, aurait encore la gloire de réaliser, dans le système des chemins de fer, l'application des perfectionnements les plus importants.

Depuis les expériences de 1846, si favorablement jugées par l'Académie des sciences, des perfectionnements nouveaux réalisés par l'auteur ont été brevetés le 9 juin 1861, au nom de ses trois orphelines ; cependant, un concours fatal d'événements politiques n'a pas permis les applications préparées en France et en Italie.

Le ministre des travaux publics, prenant en considération