

LE CHEMIN DE FER

DE*

PARIS A LYON ET A AVIGNON.

Lorsque le génie de l'homme, qui ne s'arrête jamais, eut découvert le nouveau moyen de circulation par la vapeur et les lignes ferrées, il eût été à désirer que notre pays, si ardent à adopter les théories les plus hardies dans l'ordre des idées politiques, si prompt à les généraliser et à en faire sortir un système pratique, eût appliqué cette faculté d'assimilation aux progrès de la viabilité, et se fût emparé de l'invention nouvelle, sans hésitation, sans tâtonnement, et surtout avec ces vues d'ensemble et d'unité qui, dans les faits d'économie supérieure, ont, tout au moins, une aussi grande valeur que pour les conceptions idéologiques.

Il faut reconnaître que le dernier gouvernement, soit dans des vues particulières d'influence, soit par le sentiment réel de son initiative, avait compris que la circulation ou les voies de communication relevaient principalement du domaine public et de l'union nationale elle-même.

Le parti parlementaire, en 1838 (1), n'osa pas confier à la royauté ce nouvel agent de prépondérance, et il fit passer sa défiance secrète avant ce principe, que les agents, les plus élevés de sociabilité doivent reposer dans les mains de l'Etat. Ici, comme en beaucoup d'autres points, la tactique du moment l'emporta sur la vérité gouvernementale. Tant il est vrai que, dans les luttes de parti, on finit par perdre de vue le but immuable pour les manœuvres utiles du moment !

(1) Rapport de M. François Arago au nom d'une Commission de trente députés.