

Le gouvernement de Louis-Philippe fut peu affecté de se voir enlever la confection des chemins de fer par les ressources du trésor. Peut-être avait-il entrevu, dans la participation des compagnies financières à l'établissement des grands travaux publics, d'après l'exemple donné par l'Angleterre, un moyen plus efficace de lier le pays à la consolidation de la dynastie, et de le distraire des discussions politiques par la préoccupation des intérêts matériels.

Déjà le célèbre munitionnaire Ouvrard avait préconisé ce système d'assurances mutuelles entre la finance et la couronne, comme d'autres exaltaient l'alliance de l'autel et du trône. L'ingénieur banquier prétend, dans ses Mémoires, avoir conseillé à Louis XVIII d'étendre la dette de l'Etat, en ménageant l'impôt pour le porter sur l'emprunt. La rente, divisée à l'infini, devait rattacher, par la communauté des avantages de la stabilité, la multitude des créanciers de l'Etat au maintien de l'ordre établi et de la Restauration.

Par une combinaison de la même nature, le parti de la maison d'Orléans aurait cherché, dans un but politique, à surexciter outre-mesure le mouvement industriel, pour associer intimément la France aux destinées de cette famille.

De là vient, qu'au lieu de marcher prudemment dans la confection des chemins de fer, en commençant par établir, au moyen des finances publiques, les grandes lignes commerciales et stratégiques, on abandonna, sans système, sans plan déterminé, tous les tronçons de voies ferrées que les compagnies se disputaient, moins pour les construire et les exploiter sérieusement, que pour trafiquer des actions et alimenter ce jeu effréné, qui est, à l'égard de la richesse par le travail, ce que l'ivresse est à la sobriété. Les hommes sages et honnêtes protestèrent, dans les Chambres, contre cet éparpillement de réseaux isolés, où se gaspillaient tout à la fois et les deniers de l'Etat et les capitaux de l'industrie. Ils demandèrent donc la coordination d'un système général de chemins de fer, en établissant deux grandes voies ferrées : l'une, de l'est à l'ouest, de Strasbourg à Bordeaux ; l'autre, de la Manche à la Méditerranée, ou de Marseille au Havre. Le point de jonction, sans solution de continuité, aurait été placé à Paris, de telle sorte qu'un wagon, parti de Marseille, aurait pu arriver à Strasbourg sans temps d'arrêt, sans transbordement. Mais chaque député tenait, dans un intérêt électoral, à doter son clocher d'un bout de chemin de fer. Aussi, on commença partout, et maintenant, on est fort embarrassé d'achever quelque part.

La loi du 11 juin 1842 sembla revenir à une plus haute intelligence,