

gnent plus d'être en butte au jeu intéressé des tarifs. Devant l'Etat, elles peuvent dépérir et ne tomber, toutefois, que par l'effet seul des progrès d'un moyen nouveau de locomotion, et non par la perfidie des oscillations de péage, mortelles pour la navigation à vapeur, le batelage et le roulage ordinaire, mais inoffensives pour une Compagnie couverte par une garantie d'intérêts de la part du trésor public.

Jusqu'à ce jour, on a eu recours aux associations privées dans la construction des chemins de fer ; quel a été le résultat des rapports du gouvernement avec ces grandes existences industrielles, dont le crédit et les ressources étaient aussi puissants que le caractère de leurs fondateurs présentait de garanties par de beaux noms d'épée et de finances ?

Aucune n'a tenu ses engagements. L'Etat, lui, était bien lié ; il accomplissait fidèlement les charges de sa participation ; mais les Compagnies, au moindre revers, tendaient la main, et, pour ne pas les voir crouler, il s'est vu forcé de prêter à toutes le secours de sa puissance. A celle-ci on a octroyé une prolongation de jouissance ; à celle-là une révision de tarifs ; à une troisième un prêt ; à une autre une subvention. Jamais on avait vu pratiquer aussi largement l'assistance publique par la caisse de tout le monde. Il était passé, en jurisprudence industrielle, que les traités n'avaient qu'une force unilatérale, vis-à-vis de l'abstraction gouvernementale ; mais qu'à l'égard des Compagnies, on sousentendait toujours la restriction mentale ou la clause tacite de s'exonérer des stipulations gênantes. Faut-il faire continuer au pouvoir social ce rôle de *Cassandre* pillé, trompé et berné par tous ceux qui ont affaire à lui. Faut-il donner en fief toute la terre de France à ces entrepreneurs de railways, si avisés et si habiles en affaires ; et, dans cette grande invasion du territoire, l'Etat ne conservera-t-il pas son petit royaume de Bourges pour sauver la mémoire de sa puissance passée ? Au moins, qu'il y ait un chemin de fer, dans notre pays, qui ne soit pas livré à des mercenaires, pour servir de point de comparaison entre l'administration publique et la gestion particulière, et où l'on puisse abaisser les tarifs, selon les besoins du commerce et de l'agriculture. Qui peut dire quels seront les besoins de la société, dans un siècle ; et l'on veut aliéner le domaine national pour un laps de temps aussi long ! La France a bien changé depuis 1750, et elle n'aura pas moins changé en 1950.

Ne décrétez pas l'immobilité séculaire d'une compagnie qui peut être, un jour, un anachronisme au milieu d'une société, dont les besoins se seront modifiés ; sachez vous réserver la transformation