

ploitation, ceux d'entretien et de réparation resteront à la charge des Compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail. »

Sous l'empire d'une loi si sage, on eût pu donner à l'arrivée du chemin de fer dans nos murs, à l'établissement de nos gares et de nos débarcadères, des proportions justement monumentales. On eût fait une large part aux intérêts actuels et aux intérêts à venir. Les communes et le département, intervenant pour de fortes subventions, soit en terrain, soit en argent, auraient eu voix prépondérante, et l'on ne serait pas exposé à voir s'édifier mesquinement des choses qui devraient être grandes.

Des hommes politiques craignirent qu'une aussi vaste entreprise confiée au gouvernement ne lui donnât trop d'influence : des hommes de finance pensèrent que l'exécution par l'État réduirait de beaucoup ces grandes opérations de bourse qu'ils méditaient, et qu'ils ont réalisé, depuis, avec d'énormes bénéfices. Ces hommes, sans se concerter, nous le croyons, s'unirent dans leur vote. Cette loi, que nous avons appelée sage, fut dénaturée par l'introduction du paragraphe suivant à l'article 2 : « Néanmoins, les grandes lignes de chemins de fer pourront être concédées, en totalité ou en partie, à l'industrie privée. » Ce paragraphe a servi de base à toutes les lois ultérieures de concession, et les chemins de fer, ces routes de la civilisation actuelle, qui, par cela même, devraient être essentiellement d'institution publique, ont été livrés, pour longtemps au moins, au jeu et à toutes les autres passions des spéculateurs. Exécutés par l'État, avec l'aide des communes et des départements, ils devenaient aussitôt un puissant moyen de prospérité générale : en effet, établis sur de telles bases, ils auraient été accessibles à tous, car leurs tarifs se seraient restreints au coût rigoureux des frais de transport et d'administra-