

DE L'URGENCE

ET

DE L'UTILITÉ

DU

CHEMIN DE FER

ENTRE

CHALONS-SUR-SAONE

ET

AVIGNON.



DE L'URGENCE ET DE L'UTILITÉ

DU

CHEMIN DE FER

CHALONS-SUR-SAONE ET AVIGNON.

ENTRE

Dans la séance du 8 août 1849, M. le Ministre des travaux publics a déposé, sur le bureau de l'Assemblée nationale législative, un projet de loi par lequel il propose :

- 1° De concéder à une Compagnie de Capitalistes l'exploitation pendant 99 ans du chemin de fer de Paris à Avignon ;
- 2° D'abandonner à cette Compagnie 150 millions de travaux déjà faits sur ledit chemin, ci. 150,000,000 fr.
- 3° D'exécuter, aux frais de l'État, la traversée de Lyon, qu'il estime devoir coûter. 24,000,000
- 4° D'accorder à ladite Compagnie une subvention en espèces, de. 15,500,000

C'est-à-dire, en total, de lui donner, tant en argent qu'en travaux, la somme de 189,500,000 fr.

5° Enfin, de lui garantir, pendant toute la durée de la concession, l'intérêt de 5 p. % du capital (240,000,000), que celle-ci doit dépenser pour achever le chemin.

A ces conditions, la Compagnie s'engage à terminer à ses frais, risques et périls, dans le délai de 4 ans, à dater de la loi de concession, et à exploiter ensuite, pendant 99 ans, la ligne entière de Paris à Avignon; — le tarif maximum des marchandises sur toute l'étendue dudit chemin étant fixé selon les classes à 10, 14, 16 et 18 centimes par tonne et par kilomètre.

Ces dispositions, qui s'écartent considérablement des règles jusqu'ici usitées en matière de concessions, touchent à des intérêts trop multipliés pour ne pas avoir été l'objet des attaques les plus vives. Le projet ministériel a été discuté et critiqué : d'une part, au point de vue général de la supériorité ou de l'infériorité du système des Compagnies sur le système de l'État; de l'autre, au point de vue particulier des avantages accordés à la Compagnie concessionnaire de la ligne entre Paris et Avignon, et des charges qui pèseront par contre-coup sur le Trésor public déjà si fortement obéré.

Notre but n'est point ici de reproduire les arguments apportés pour et contre dans cette question; nous nous proposons de l'envisager sous une face tout-à-fait nouvelle, et nous soumettons directement aux Représentants du peuple français cette question plus importante qu'ils ne le pensent généralement : y a-t-il urgence, y a-t-il même utilité d'exécuter un chemin de fer entre Châlons-sur-Saône et Avignon, en présence des moyens de transport que présente la navigation actuelle entre ces deux villes ?

Pour notre part, nous n'hésitons pas à répondre : Nox; et nous le déclarons en toute sincérité, si par une telle réponse, nous nous préoccupons vivement de nos intérêts particuliers comme entrepreneurs de transports par eau, nous nous préoccupons plus encore du grand intérêt des consommateurs, de celui du plus grand nombre, de l'intérêt national. Point ne nous sera difficile de le prouver.

Où peut être, dans la question qui nous occupe, l'intérêt du plus grand nombre, si ce n'est dans le meilleur marché possible? Lorsqu'une grande nation comme la France se décide à dépenser des centaines de millions pour la construction d'une grande ligne de fer comme celle de Paris à la Méditerranée, ce n'est pas seulement sa vanité qui la fait agir, ce doit être surtout son utilité. Or, à quoi bon tant de dépenses (environ un demi milliard!) s'il n'en ressort, pour les voyageurs et les marchandises, aucune diminution dans le prix des transports? On conçoit que, pour conquérir le transit des marchandises étrangères entre l'Océan et la Méditerranée, la nation consente à engager d'aussi immenses capitaux; c'est alors un placement qui peut être plus avantageux que tout autre. Mais à quelle condition espère-t-elle obtenir ce transit, si ce n'est à celle-ci : que le nouveau moyen de transport offert à l'industrie et au commerce présentera les avantages du meilleur marché? Une plus grande célérité ne peut rien faire ici; ce n'est pas une différence de quelques jours dans les arrivées, qui compenserait l'énorme désavantage d'une augmentation dans les prix de transport.

La question de l'utilité d'un chemin de fer entre Châlons et Avignon se réduit donc à ces simples termes : les tarifs de la nouvelle ligne de fer pourront-ils être abaissés à l'égal de ceux actuels de la navigation sur la Saône et sur le Rhône? — La passion n'a pas à répondre à cette question; c'est aux faits seuls qu'il appartient de parler. Entrepreneurs de transports par eau, nous plaidons sans doute *pro aris et focis*, mais nous plaidons avec la réalité. Les chiffres sont assez éloquents par eux-mêmes; nous n'avons pas à les grouper savamment; nous avons à les prendre tels qu'ils sont donnés par l'expérience de tous les jours : — Expérience de la navigation entre Châlons-sur-Saône et Avignon dont les tarifs ne sont un mystère pour personne; expérience des chemins de fer en pleine activité, soit en France, soit en Belgique, de ceux surtout qui ont donné jusqu'ici les résultats les plus satisfaisants.

Si d'abord nous interrogeons la navigation intérieure, nous trouvons que le prix de revient des transports par eau est aujourd'hui fixé ainsi qu'il suit : abstraction faite des droits de navigation, de 1 centime $1/2$ à

4 centimes par tonne et par kilomètre, marchandises prises sur le quai et rendues au port. Quant aux droits de navigation, ils varient sur les rivières de 1 à 5 centimes par tonne et par myriamètre; et sur les canaux de 2 à 4 centimes par tonne et par kilomètre. — Ce qui, pour la question qui nous occupe, celle de la navigation entre Châlons-sur-Saône et Avignon, permet, sans perte aucune, et même avec bénéfices pour les entrepreneurs de transport par eau entre ces deux villes, d'abaisser les prix marchands au taux de 2 à 4 centimes $1/2$ par tonne et par kilomètre. C'est du reste ce qui a lieu aujourd'hui par le seul fait de la concurrence que se font ces divers entrepreneurs.

En présence de ces tarifs, que deviennent les chiffres de 10, 14, 16 et 18 centimes proposés par M. le Ministre des travaux publics? Il est évident que si la Compagnie concessionnaire du chemin de fer conserve les tarifs inscrits au cahier des charges, elle ne transportera aucune marchandise entre Châlons-sur-Saône et Avignon. Quel sera le commerçant assez absurde pour confier ses envois à la ligne de fer, alors que la navigation lui offre une aussi énorme diminution de prix? — Citons pour exemple les savons, classés à 18 centimes par le Ministre. Le parcours total du chemin de fer de Marseille à Paris étant de 900 kilomètres, la tonne de savon par cette voie, coûtera 162 francs; elle ne coûte aujourd'hui que 55 fr. par bateaux à vapeur sur le Rhône et la Saône, et par bateaux-postes du canal de Bourgogne jusqu'à Paris! Ce prix de 55 fr. comprend 15 fr. de droits de navigation, l'assurance et l'intérêt du capital pendant 15 jours, différence dans la durée du trajet. Où est donc, sous le rapport de l'économie, l'utilité du chemin de fer de Marseille à Paris; où est surtout son utilité entre Châlons-sur-Saône et Avignon? Les chemins de fer ne seraient-ils que des objets de luxe et d'agrément?

On objectera peut être l'exagération des chiffres proposés par M. le Ministre des travaux publics. Mais alors que devient le projet de loi? De deux choses l'une: ou les tarifs de 10 à 18 centimes cachent un nouveau scandale de Gouhenans, ce que la probité incontestable du ministre actuel ne permet pas de supposer un seul instant; ou la Compagnie qui accepte les propositions qui lui sont faites n'entend rien à ses intérêts,

elle court en aveugle à une banqueroute certaine. A priori, nous n'hésitons pas à déclarer la seconde hypothèse aussi inadmissible que la première. Qu'y a-t-il donc au fond du projet en ce moment soumis à l'Assemblée législative? Ce qu'il y a, nous allons le dire sans ambages : il y a une question de monopole derrière une question de concurrence.

Les tarifs du cahier des charges sont loin d'avoir été calculés sur le prix de revient des chemins de fer. Ils n'auraient pu, il est vrai, être abaissés au niveau du prix marchand de la navigation; mais ils auraient pu être réduits à une moyenne de 8 à 12 centimes par tonne et par kilomètre, moyenne qui s'écarte fort peu du véritable prix de revient sur les voies ferrées.

Ces chiffres de 8 à 12 centimes sont le résultat de tous les calculs qui ont été faits depuis dix ans sur les recettes et les dépenses des chemins de fer de la France et de la Belgique.

Pourquoi M. le ministre des travaux publics, qui ne peut certainement ignorer le véritable prix de revient du transport des marchandises sur les chemins de fer, a-t-il consenti des tarifs aussi élevés que ceux de 16 et 18 centimes? Parce que, l'urgence du chemin de fer une fois arrêtée, ainsi que la non exploitation par l'État, aucune Compagnie n'aurait accepté des tarifs de 8 à 12 centimes, en face des puissants moyens de lutte que présente aujourd'hui la navigation sur la Saône et sur le Rhône. Accepter ces derniers tarifs, comme tarifs *maxima* d'une exploitation de 99 ans, ce serait, pour une Compagnie quelconque, renoncer pendant toute cette période de temps au transport des marchandises, ce serait accepter la ruine; la recette des voyageurs, quelque soit leur nombre, étant toujours insuffisante à couvrir la dépense d'un chemin de fer.

Tout au contraire, en obtenant des tarifs *maxima* de 10 à 18 centimes, la Compagnie concessionnaire de 99 ans se réserve la faculté de les réduire de moitié, des trois quarts au besoin, jusqu'à ce qu'elle soit arrivée au point nécessaire pour absorber tous les transports; la Compagnie, par des bonifications de 75 p. % offertes aux commerçants et aux commissionnaires, tuera infailliblement par la concurrence toutes les entreprises de transports par eau. Pourvu qu'elle fasse une recette suffisante

à payer son personnel et son combustible, elle sera satisfaite, elle n'aura pas besoin de compter sur ses recettes pour payer des dividendes ou des intérêts à ses actionnaires : Le trésor public est là pour parfaire. L'État ne garantit-il pas à la Compagnie l'intérêt de 5 p. % du capital dépensé par elle pour l'achèvement de la voie ferrée? — Passé le temps nécessaire à l'ancêtrement de tous les matériels de transport existants (le temps détruit ces choses-là plus vite que le travail), la Compagnie, maîtresse du terrain, remontera ses tarifs à 10, 14, 16 et 18 centimes; et les marchandises qui paient aujourd'hui 55 fr. la tonne, plus les droits de navigation, paieront 162 fr!... Pour s'assurer d'aussi énormes bénéfices pendant 99 ans, on peut bien se contenter, pendant un an ou deux, d'un simple intérêt de 5 p. %, surtout lorsqu'il est soldé par le Trésor public.

Encore une fois, quels motifs si puissants ont pu militer dans l'esprit de M. le Ministre des travaux publics pour lui faire consentir des tarifs aussi élevés, et par cela même, aussi préjudiciables à l'intérêt général? Dans l'impuissance où nous sommes de répondre par nous-mêmes à cette inévitable question, force nous est de recourir à l'exposé du ministre.

Nous laissons de côté, dans cet exposé, tout ce qui a trait à l'histoire du chemin de fer de Paris à Lyon depuis la Révolution de Février jusqu'à la présentation du projet de loi. Bien que nous puissions à cet égard formuler de justes critiques, nous nous gardons de le faire, d'abord parce que cela importe peu à la question dans laquelle nous voulons nous renfermer exclusivement, ensuite parce que nous croyons plus utile d'empêcher les fautes de l'avenir que de récriminer sur celles du passé. Nous arrivons de plein saut à l'énumération des *brillants résultats* (sic) qu'on semble attendre de l'entier achèvement du chemin de fer.

Brillants résultats pour le pays! M. le Ministre prétendrait-il par hasard que les résultats sont brillants pour les localités où passent les chemins de fer? S'il pensait encore qu'il fût avantageux pour une ville de voir courir des locomotives, nous l'engagerions à consulter les habitants qui se trouvent dans cette catégorie. Les Colmariens, par exemple, pourraient lui répondre que, depuis l'existence du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, ils ont tous plus ou moins perdu, que nul d'entr'eux n'a gagné;

qu'un grand nombre d'industries qui vivaient autrefois du roulage et des diligences sont supprimées; que les propriétaires ruraux vendent moins bien leurs denrées, ce qui leur donne peu de facilité pour payer leurs contributions. Quant aux industriels qui sont en grand nombre dans le département, ils lui diraient que, sans l'agrément que leur procure le chemin de fer pour voyager un peu plus vite, cet établissement leur est complètement inutile; ils lui diraient que leurs transports se faisaient autrefois, aussi bien, mieux et plus vite par roulage ou par canal que par chemin de fer; qu'ils rencontraient plus d'exactitude, de bon conditionnement, de facilité, par les anciens moyens que par la nouvelle voie. — Consultez les habitans de chaque localité où passent des chemins de fer, ils vous répondront comme les Colmariens, que le chemin de fer les a ruinés.

Le ministre n'a pu vouloir dire que les chemins de fer sont utiles à ceux qu'ils ont ruinés. Quels sont donc ceux qu'ils ont enrichis, ceux qu'ils enrichiront ? Les actionnaires, et encore, pas toujours. — Personne, en particulier, dira le Ministre, mais le public tout entier. Pour que cela fût vrai, pour que le public tout entier se ressentit des bienfaits de ces établissemens, il faudrait que chaque individu qui reçoit ou expédie des marchandises par chemin de fer, payât meilleur marché que par canal ou voiture; mais il n'en est rien, au contraire, et ce sera bien pis, lorsque les Compagnies, par la concurrence qu'elles font, et feront bien mieux encore au moyen des secours et des garanties que l'Etat leur fournit, seront parvenues à supprimer les anciens modes de transport. Si donc les chemins de fer finissent par détruire toute concurrence et parviennent à mettre à exécution leurs monstreux tarifs, où sera l'avantage pour le public, où sera l'utilité ?

Voulez-vous que les chemins de fer, au lieu d'être comme aujourd'hui ce qu'ils sont pour la plupart, des objets de luxe et d'agrément, soient véritablement d'utilité publique ? Faites qu'ils travaillent à bon marché, bien et vite. Mais alors, ils ruineront les Compagnies qui les exploitent et l'Etat qui les soutient; les contribuables seront obligés de reverse, sous forme d'impôt, ce qu'ils auront gagné par le bon marché des trans-

ports. — Que si le bon marché des transports est une condition nécessaire au progrès de l'industrie qui fait vivre tout le monde, il n'est pas nécessaire, pour obtenir ce but, de construire des chemins de fer et de dépenser des milliards. Il n'y a qu'à supprimer les droits de navigation (1), et quand, par suite du progrès industriel, personne ne sera plus gêné, quand chaque travailleur pourra payer un impôt, quand nos finances seront en équilibre, quand nous aurons des excédants de recettes sur nos dépenses; alors, seulement alors, nous construirons des chemins de fer; nous les construirons à mesure que nos moyens nous le permettent; nous n'aurons pas à payer perpétuellement des rentes à l'étranger, ce qui épuise toujours le trésor public et les poches des contribuables. — Que dirait-on d'un citoyen qui, ne pouvant vivre de son revenu, emprunterait pour se donner des objets de luxe et d'agrément?

M. le Ministre fait sonner bien haut les nombreuses et graves questions qui se débattent en ce moment dans la Méditerranée. Certes! si le gouvernement attend la construction d'un chemin de fer qui ne sera pas terminé avant 4 ans, pour les résoudre, elles risquent fort de s'embrouiller et de devenir insolubles. D'ailleurs, est-ce que ce sont les moyens de transport qui manquent à la France pour envoyer des armées soit en Italie soit en Afrique? A-t-il fallu un rail-way pour l'expédition de Rome et pour la conquête de l'Algérie? Que le gouvernement fasse grâce de son chemin de fer aux Compagnies de bateaux à vapeur du

(1) Si le gouvernement voulait améliorer le passage par Lyon, c'est-à-dire le rendre praticable toute l'année, affranchir le commerce des transports du monopole des Moudères et des crocheteurs de Lyon, supprimer les droits de navigation du canal de Bourgogne, y dépenser 5 millions pour la création de nouveaux réservoirs, et l'étaucher partout, afin d'éviter toute espèce de chômages, canaliser l'Yonne en y dépensant les 6 millions qui sont votés depuis longtemps, améliorer un peu la Seine, on pourrait transporter les marchandises entre Marseille et Paris, et vice versa, en 15 jours, au prix de 5 fr. à 5 fr. 50 c. les 100 kilogrammes. — Qu'un chemin de fer, construit avec des capitaux qui lui appartiendront, sans garantie d'intérêt de la part du gouvernement, fasse cela; nous consentons à ce qu'il soit concédé, nous nous soumettons sans mot dire et nous passons condamnation.

Rhône et de la Saône; et celles-ci s'engageront, nous en sommes certains, à transporter, *en un seul jour*, 80,000 hommes de troupes de toutes armes, de Lyon à la Méditerranée. C'est plus qu'un rail-way ne pourrait transporter en 8 jours.

M. le Ministre invoque un souvenir en apparence plus concluant pour la construction d'un chemin de fer entre Avignon et Châlons-sur-Saône; il rappelle la cherté des grains, la disette, dans l'hiver de 1846-47. Les rails-ways peuvent, il est vrai, transporter des grains. Mais, supprimez les bateaux à vapeur du Rhône, comme vous les supprimerez par la concurrence du monopole, et laissez faire la Compagnie du chemin de fer; laissez-lui appliquer son Tarif, et vous verrez à combien reviendront les transports de Marseille à Lyon. Tout au contraire, dans l'état actuel des choses, le nombre des Compagnies, sur les deux rivières, est assez grand pour que le manque de concurrence ne soit pas à craindre; car il faut que le Ministre le sache, il y a, sur le Rhône (1), 50 bateaux à vapeur jaugeant de 200 à 700 tonnes, de la force de 100 à 400 chevaux qui pourraient transporter, d'Arles à Lyon, en 4 jours, par des eaux moyennes, de 12 à 1500 tonnes. (Sur la Saône, le nombre des bateaux à vapeur s'élève à 21.) Et c'est en présence de moyens aussi formidables que vous osez rêver la construction d'un chemin de fer qui vous absorbera un capital de 450, peut-être même 450 millions, que vous êtes obligés d'emprunter à l'étranger! — Acheter de l'étranger, emprunter à l'étranger, ne rien vendre à l'étranger! — O Ministres de la République, est-ce là toute votre science économique, tout votre génie?

M. le Ministre insiste pour que la ligne de Lyon à Avignon soit commencée immédiatement, parce que, dit-il, il faut donner de l'ouvrage aux usines qui ont achevé les commandes pour la ligne de Paris, parce qu'il ne faut pas arrêter des établissements qui ont pris naissance avec les chemins de fer, parce qu'il ne faut pas avoir à demander plus tard

(1) Depuis l'époque de la disette, le matériel du Rhône est doublé d'importance, soit par de nouvelles constructions, soit par les améliorations apportées aux anciens bateaux.

des rails et des machines à l'étranger. — Y regardez-vous de si près, M. le Ministre, quand il s'agit de supprimer, du midi au nord, de l'est à l'ouest de la France, toutes les industries messagistes, voituriers, bate-liers, et toutes celles qui en dépendent ? Avez-vous compté combien vous allez mettre de familles sur la paille et sans pain, par votre système de concessions à long terme, avec tarifs variables au caprice des Compagnies, avec garanties d'intérêts que les contribuables paieront à vos capitalistes étrangers, et aux agioteurs qui vous tournent la tête ? Mettre la main à l'œuvre entre Châlons et Avignon, c'est commencer l'expropriation forcée, sans cause d'utilité publique, et sans indemnité, de toutes les entreprises de transport depuis Paris jusqu'à la Méditerranée ; et M. le Ministre appelle cela faire renâtrer le travail !... Quand vous décrétez l'établissement d'un chemin de fer, vous décrétez une indemnité en faveur du particulier sur le champ duquel vous allez passer ; vous indem- nisez le propriétaire de la maison que vous démolissez, non-seulement en raison de ce qu'elle peut avoir coûté à bâtir, mais encore de l'utilité qu'elle a pour lui comme commerce, industrie ou agrément. Mais, in- demnisez-vous ces milliers de propriétaires d'établissements créés en vue du roulage, des messageries et de la navigation ; ces propriétaires de voitures, diligences, bateaux à vapeur, bateaux de toutes sortes, que vous allez anéantir ? Non, vous ne les indemnisez pas, vous ne les dédomma- gerez pas, ces entrepreneurs que vous privez de leurs industries, qui sont cependant pour eux, propriété aussi sacrée que celle du champ ou de la maison dont nous parlions tout-à-l'heure.

Si encore ce n'était qu'une industrie ruinée !... Mais là ne s'arrêteront pas les effets désastreux du système exagéré des chemins de fer. Cons- truire des voies ferrées là où il n'y a pas encore de routes, là où les moyens de communication manquent totalement, cela se conçoit, cela s'explique, cela se justifie, cela est bon, cela est excellent ! Mais le che- min de fer de Châlons-sur-Saône à Avignon, est-il dans ce cas ? Tout au contraire. La nouvelle ligne supprimera infailliblement les postes, les diligences, les roulages, la navigation ; et du même coup, les hôteliers, aubergistes, cabaretiers, bouchers, boulangers, marchands, charrons,

selliers, burrelliers; les forges, les usines, les fabriques de tout genre qui travaillent pour fournir à tout ce peuple qui produit et qui consume; elle détruira enfin l'agriculture qui ne pourra plus vendre ses denrées !... Ainsi, plus de travail, plus de circulation, plus de consommation, plus de production, plus d'impôt !!! Où le chemin de fer prendra-t-il des transports; où le trésor prendra-t-il des impôts pour payer l'intérêt que l'Etat garantit à la Compagnie, aux capitalistes étrangers ?... La fin des chemins de fer, le long des rivières navigables, c'est la misère, c'est la ruine de la France !...

La France, sacrifiée à quelques capitalistes pour la plupart étrangers : voilà où nous conduirait inévitablement le projet de M. le Ministre des travaux publics, si par malheur il était adopté par l'Assemblée législative. — Certes ! nous sommes loin de refuser toutes lumières sur cette grave question des chemins de fer, aux élus du suffrage universel; mais nous ne pouvons cependant nous empêcher de frémir en nous rappelant ce qui s'est passé sous la Restauration, lors de la construction des canaux. Qu'à fait le gouvernement de cette époque ? Il a fait pour les voies navigables ce que propose aujourd'hui M. le Ministre des travaux publics pour les voies ferrées; il a laissé passer dans les mains de quelques capitalistes, pour la plupart suisses ou anglais, nos actions de canaux; il les a concédées à des conditions tellement onéreuses, il a consenti des tarifs tellement exorbitants, que force lui a été plus tard, en cela poussé par les réclamations du commerce et de l'industrie, d'en voter le rachat ultérieur.

Mais les capitalistes ont dit à la France : Nous sommes les maîtres, nous sommes les propriétaires, c'est nous qui allons dicter les conditions du rachat; il faudra bien que tu cèdes un jour ou un autre, car nous savons que tu réclames à grands cris l'abaissement des droits de navigation; nous ne les abaisserons pas, tant que nous serons propriétaires..... Et les Compagnies conservent leurs tarifs (1); et depuis ce temps, elles

(1) Elles les conservent parfois, même contre leur intérêt du moment. Ainsi, du canal d'Orléans, dont les droits trop élevés, véritables droits prohibitifs, affranchissant le chemin de fer d'une redoutable concurrence, ont fait la fortune de celui-ci. La Compagnie du canal conserve ses tarifs pour garder ses actions à grande valeur jusqu'à l'époque du rachat voté par une loi.

disent à la France : la bourse ou la vie ! Tu nous rachèteras ou nous maintiendrons nos tarifs, ce qui veut dire : tu ne transiteras pas.... Et comme le trésor et les particuliers, à force de payer des rentes aux étrangers, se trouvent à sec et n'ont plus d'argent, à la moindre crise, à propos d'un changement de ministère, tout s'arrête, l'industrie chôme, le travail cesse, le peuple périt de misère, et la France se voit au bord de l'abîme, comme dit M. le Ministre, et sur le point de faire banqueroute.

A cet état de choses, qu'oppose-t-on ? Une sorte de remède homéopatique qui sera pire que le mal; on créera une nouvelle Compagnie d'actionnaires qui nous criera un peu plus tard : la bourse ou la vie !

Nous disons que le remède sera pire que le mal; et en ceci nous n'exagérons pas. Car enfin, si le système des chemins de fer concédés aux compagnies a tous les inconvénients du système des canaux concédés, il n'en n'a pas les quelques avantages. La construction d'un canal donne toujours lieu à la construction de maisons, de bourgs, quelquefois même de cités, qui s'établissent sur son parcours. L'État perçoit ainsi sous forme d'impôt, sinon la totalité, du moins une partie de l'intérêt du capital engagé par lui dans le canal. Quelle différence avec le chemin de fer qui fait le vide entre ses extrémités, qui engendre le désert!

Et c'est pour arriver à des résultats aussi désastreux que M. le Ministre des travaux publics propose d'abandonner à une Compagnie de capitalistes étrangers la jouissance pendant 99 ans du chemin de Paris à Châlons pour lequel il a déjà fait tant de sacrifices!... Eh quoi? c'est lorsqu'il ne reste à l'État presque plus rien à dépenser pour achever ce chemin, lorsque déjà se lève pour lui le jour des recettes sur les sections de Paris à Tonnerre et de Dijon à Châlons, que M. le Ministre fait une aussi monstrueuse proposition!..... En vérité c'est là une archi-folie.

M. le Ministre dira-t-il que le Trésor public est pauvre, qu'il est impuissant à fournir les 40 millions nécessaires pour achever le tronçon

de Tonnerre à Dijon? Mais alors, pourquoi s'engage-t-il à dépenser ces 40 millions, 60 peut-être! soit en construisant aux frais de l'État la traversée de Lyon *estimée* à 24 millions, soit en donnant 15,500,000 fr. à la Compagnie qui se présente?

Que ferait le pays s'il adoptait un projet aussi absurde? Il donnerait pour rien à la Compagnie la jouissance pendant 99 ans du chemin de fer de Châlons à Avignon. Quel marché avantageux!

Les Représentans, nous en avons l'assurance, ne seront pas assez fous pour accepter sans amendement le projet de M. le Ministre des travaux publics; seront-ils assez sages pour le repousser dans son entier. C'est ce que nous espérons.

Aux législateurs dont la conscience ne serait pas suffisamment ébranlée par les quelques considérations qui précèdent, à ceux qui n'ont pas assez d'énergie pour résister à l'engouement irrésistible de la nation pour les chemins de fer, nous nous contenterons de dire, en terminant :

Oseriez vous imposer à la nouvelle Compagnie concessionnaire de la ligne entre Paris et Avignon les conditions suivantes :

1° La Compagnie servira la rente constituée au profit des premiers actionnaires (400,000 actions libérées de 250 fr, ont été échangées contre 44 millions 5 p. 0/0.)

2° Les dépenses de toute nature faites par l'État lui seront remboursées;

3° L'État ne garantit ni pertes ni intérêts;

4° La Compagnie ne pourra relever ses tarifs une fois qu'elle les aura diminués.

Ah! si de telles conditions lui étaient imposées, vous n'entendriez pas les plaintes de la navigation. Pour notre part, nous n'hésiterions pas à soutenir la concurrence contre le chemin de fer; et si, contre toutes nos prévisions, tous nos calculs, celui-ci obtenait la préférence du public, soit par le bon marché, soit par la célérité, nous étoufferions toute

plainte, nous nous inclinons devant la sublime invention du rail et de la locomotive. De quel poids pourrait être notre intérêt particulier en présence du grand intérêt général?

Mais, au contraire, si l'expérience continuait à démontrer que le chemin de fer ne peut transporter au-dessous de 10 centimes par tonne et par kilomètre, tandis que nous transportons à 2 et 4 centimes; si le public, malgré la différence des délais, préférerait la voie de terre et d'eau à celle des rails, — et c'est ce qui ne manquerait pas d'arriver, — nous serions en droit de dire au Ministre actuel des travaux publics, et à tous ceux qui partagent ses idées en matière de chemins de fer, ce que nous ne pouvons nous empêcher de dire dès aujourd'hui avec la conviction la plus profonde :

Vous n'avez pas les premières notions de l'économie politique; vous ne savez pas en quoi consiste la vie de la Société : car vous ignorez que la condition suprême du crédit, de la confiance et du travail dans une grande nation, c'est le bon marché, et surtout le bon marché dans les transports.

GAUTHIER freres.

Lyon, 5 octobre 1849.