

Lui-même, tandis que la charité le porte, poudreux et sanglant, de lieu en lieu et de souffrance en souffrance, lui-même, à l'insu du monde, repose sur ton sein, dans une retraite auguste, et savoure en silence la suavité de tes paroles.

Heureux le pasteur fidèle ! Sa charité multiplie ses sacrifices, et ses sacrifices multiplient sa charité ; l'amour, qui est l'âme de ses travaux, en est aussi la très grande récompense.

Heureux le pasteur fidèle ! Ce que voudrait être chaque chrétien, il l'a été. Cette croix, que chacun essaye à son tour, il la porte sans cesse. Ce Jésus, à qui le monde dispute incessamment nos regards, ce Jésus est lui-même son monde et l'objet de sa contemplation assidue.

Heureux, trois fois heureux, si tout son désir est d'ajouter quelques voix au concert des bienheureux, et de rester caché dans la joie universelle, gardant seulement dans son cœur l'invisible regard et l'éternel *Cela va bien !* du Maître et du Père !

Les Chemins de Fer en France.

A l'occasion d'un livre qui a paru tout récemment en Angleterre, sous le titre de *Railway Economy*, M. Michel Chevalier a publié, dans le Journal des Débats du 19 août, un de ces articles qui l'ont placé depuis longtemps au premier rang de nos écrivains pratiques. S'attachant à examiner les causes qui ont retardé et retardent encore en France la réalisation d'un réseau complet de chemins de fer, il signale comme une des principales l'espèce de luxe apporté dans l'exécution de tous les travaux. Le capital, ainsi absorbé sur des parcours limités par des dépenses excessives, s'est trouvé insuffisant pour faire face à la masse des travaux projetés. Cette thèse amène naturellement l'habile économiste à établir un parallèle entre la France et les Etats-Unis :

L'Angleterre a dépensé pour les chemins de fer environ 6 milliards, et il lui faudra 1 milliard 500 millions au moins pour terminer les lignes commencées. Notre dépense à nous est d'environ 1 milliard 100 millions ; les Allemands ont déboursé au-delà de 1 milliard 500 millions ; les Etats-Unis 1 milliard 400 millions. Moyennant cette mise dehors, l'Angleterre a 9 à 10,000 kilomètres de chemins de fer ; nous en avons moins de 3,000 ; l'Allemagne en possède de 7, à 8,000 ; les Américains près de 11,000. Ainsi les Anglais ont dépensé en moyenne plus de 600,000 fr. par kilomètre ; les Français 400,000 fr. ; les Allemands 200,000 fr. ; les Américains moins de 130,000 fr. C'est que nous nous sommes fait un point d'honneur d'égaliser les Anglais, et ce n'était pas le cas, car nous avons un territoire beaucoup plus vaste à desservir, et nous avons moins qu'eux de capital disponible. Mais la vanité l'a emporté. Si nous avions construit nos chemins sur le modèle des Américains, nous aurions pu en avoir pour la même somme une longueur triple. Le réseau qu'il est raisonnablement permis d'ambitionner serait fini à cette heure, et les profits qu'il donnerait, l'économie qu'il produirait déjà à la nation fourniraient le moyen même de passer d'un mode simple de construction à un style plus parfait.

Mais j'entends les objections. Y pensez-vous ? les Américains ne comptent pas la vie des hommes. A cela je leur réponds que leurs chemins de fer n'offrent pas plus d'accidents que les nôtres. — En Amérique, le terrain est pour rien ; c'est vrai dans beaucoup de cas ; mais sans aux environs de Paris et de quelques grandes villes, l'acquisition des terrains n'est qu'une modique fraction de ce que coûtent nos chemins de fer. — Le sol offre en Amérique moins de difficultés ; c'est exact dans beaucoup de cas et non pas toujours, mais aussi la main d'œuvre y est d'un prix exorbitant, environ du triple de chez nous. — Les Américains ont eu le fer à plus bas prix, c'est encore juste ; mais comment ? Ils ont eu le bon sens d'accepter sans droits les rails fabriqués en Angleterre : n'étions-nous pas libres d'en faire autant ?

Les véritables causes du bon marché des chemins de fer en Amérique, les voici : Les Américains, Etats ou Compagnies car l'un et l'autre système a été employé, ont compris qu'ils avaient peu de capitaux pour sillonner de lignes de fer un immense territoire ; ils ont donc été très sobres de dépense. Ils n'ont pas fait des chemins de fer une affaire de gloire ; ils ont voulu en avoir, et beaucoup, ils ont donc énergiquement adhéré à un plan économique. Ils ont commencé, dans un grand nombre de circonstances, par faire des chemins à une seule voie, avec des croisements et des évitements, sauf à acheter les terrains pour deux. De cette manière, on peut avoir facilement trois convois ou quatre par jour dans chaque sens

pour les voyageurs, et un ou deux pour les marchandises, et c'est suffisant, au moins comme transition, toutes les fois qu'il s'agit de populations qui, comme les nôtres, n'avaient qu'un ou deux départs de diligences par jour. Ils se sont privés de stations somptueuses, qui pénétraient dans l'intérieur des villes, jusqu'au moment où ils pourraient les payer. Le bon sens serait-il donc de se donner des satisfactions et des commodités disproportionnées à ses ressources ? Ils ont rejeté bien loin les règles posées par la plupart des ingénieurs anglais au sujet du maximum des pentes et du minimum des rayons de courbure, enfin ils ont, dans beaucoup de cas, construit plus légèrement la voie proprement dite. L'inconvénient qui en résulte est qu'avec un chemin moins rectiligne et moins rapproché du niveau idéal, ainsi qu'avec une voie moins massive, il faut renoncer à la vitesse de quinze lieues à l'heure, que donnent les Anglais à quelques-uns de leurs convois. Les Américains se contentent de la vitesse de six à huit lieues. Pour des gens qui n'allaient auparavant qu'à raison de deux lieues à l'heure, c'est déjà très satisfaisant. Les Américains prisent le temps plus que nous. Ils ont toujours présente à l'esprit la maxime de Franklin : Le temps est de l'argent : *time is money*. Le temps, aux Etats-Unis, a plus de valeur que chez nous ; la preuve, c'est que chez nous le public, en général, consent difficilement à des sacrifices pour l'épargner ; donc nous aurions pu provisoirement nous contenter de la vitesse que se sont accordée les Américains et construire nos chemins de fer en conséquence, sauf quelques exceptions que tout le monde indiquera, telles que les lignes de plaisir qui rayonnent autour de Paris, et une ou deux lignes que j'appellerai politiques, comme celle de Paris à Londres, qu'il était avantageux de franchir dans le délai du matin au soir. Quant aux pentes, l'expérience a amené les ingénieurs les plus intraitables à reconnaître qu'ils s'étaient grandement exagéré l'avantage de les aplanir. De même pour les courbes, des inventions ingénieuses, parmi lesquelles je citerai celle des convois articulés par M. Arnoux, qui est en activité de Paris à Sceaux, nous aurait permis d'avoir des chemins de fer très économiques dans des directions où les transports d'hommes et de choses sont peu animés. D'ailleurs nous n'avions pas le choix. Du moment que nous voulions étendre les chemins de fer comme de vivifiantes artères dans les principales directions de frontière à frontière, limités que nous étions dans nos ressources, il les fallait bien établir à bon prix ou s'en passer. Nous les avons voulu chers et nous nous en passons, c'était facile à prévoir.

C'est vraiment un sujet bien digne des études d'un ministre des finances et d'un homme d'Etat, que le système adopté d'instinct par les Américains pour l'établissement de leurs chemins de fer. Voici, par exemple, la ville de Charleston qui veut aller chercher, à 55 lieues de là (219 kilomètres), à Augusta, (Géorgie), les cotons qu'on récolte dans la vallée de Savannah. La distance est grande, et à Charleston on a peu d'argent. On s'ingénie, on s'efforce, et on arrive. Je visitai ce chemin en février 1831 ; il venait d'être achevé, et c'était le plus long qu'il y eût au monde à cette époque. Avec tout le matériel d'exploitation, les locomotives et les wagons, il avait coûté 6 millions seulement. Cù et là il était sur pilotis, ou plutôt perché sur des échasses. Les arbres de la forêt primitive, qui avaient été traversés de part en part, avaient été ici abattus, ailleurs dressés en échafaudage pour le soutenir. Il n'y arrivait pourtant pas d'accidents, et peu à peu, avec les profits qu'elle a obtenus, la Compagnie a substitué des remblais à ces appuis périssables. Six millions pour 219 kilomètres, c'est par kil. 28,000 fr. D'autres chemins Américains, régulièrement desservis par des locomotives, ont coûté de 40 à 50,000 fr. par kilomètre. Je citerai, entre autres, celui qui, en Virginie, a été construit de la ville de Petersburg au fleuve Roanoke, par M. Moncure Robinson. De Charleston à Augusta et de Petersburg au Roanoke il a fallu jeter des ponts sur plusieurs rivières, et ces ponts ont leurs piles et leurs culées en maçonnerie. Il faut ajouter que les Américains sont passés maîtres dans l'art de construire des ponts en bois. Je connais aux Etats-Unis un pont de ce genre sur piles en pierres avec deux voles pour les voitures et trois trottoirs pour les piétons, qui a au-delà de deux mille mètres de long, avec une toiture tout du long, et n'a pas coûté plus de 600,000 fr. ; c'est sur une route ordinaire à Columbia (Pennsylvanie). L'habile ingénieur que je nommais tout-à-l'heure, M. Moncure Robinson, a élevé à Richmond, pour le chemin de fer de cette ville à Petersburg, un pont à deux voles de huit cent soixante-sept mètres entre les culées, qui n'a coûté que 586,000 fr., soit 676 fr. par mètre courant. Sur le beau chemin de fer qui relie Philadelphie aux mines de charbon du Schuylkill, il a brisé divers ponts d'une extrême solidité afin de résister à des convois de charbon nus à toute vitesse, et sur piles en bonne maçonnerie, dont l'un, celui des culées de Peacock, a entre les culées 205 mètres ; ce pont, dont le tablier est à 18 mètres au-dessus de l'écluse, est à deux voles, et n'a coûté que 186,000 fr., dont 112,000 pour la maçonnerie seule. C'est en tout 811 fr. 77 c. par mètre entre les culées. Il y a douze ans qu'il est terminé, et il est solide comme le premier jour. Ici, quand on recommandait ces