

quand des compagnies se présenteraient sans tarifs exagérés, sans minimum d'intérêts, sans monopole d'actions, je vous dirais : Refusez-les encore. Oui, refusez-les pour ne pas vous déclarer incapables, pour ne pas abdiquer le rôle de gouvernement, pour ne pas engager votre sol et inféoder votre avenir de viabilité à une puissance d'intérêt individuel, rivale de la puissance de la nation ; pour ne pas vous enlever, à vous, nation, la liberté de vos mouvements, la détermination de vos lignes, l'indépendance de vos tarifs, les améliorations, les expériences, les rectifications que vous aurez à tenter ; en un mot, pour ne pas vous dépouiller de la disponibilité complète de votre action actuelle et surtout future dans l'œuvre de vos chemins de fer.

Ah ! Messieurs, il y a un sentiment qui m'a toujours puissamment travaillé en lisant l'histoire ou en voyant les faits ; c'est l'horreur des corps, c'est l'incompatibilité de la liberté sincère, progressive, avec l'existence des corps dans un État ou dans une civilisation. Je sais que ce n'est pas la pensée commune, qui leur attribue au contraire une sorte de corrélation avec la liberté ; mais on ne fait pas attention que l'on entend alors la liberté aristocratique et non pas la liberté démocratique, et que si les corps résistent à ce qui est au-dessus d'eux, ils oppriment de la même force tout ce qui est au-dessous. C'est la tyrannie la plus odieuse, parce qu'elle est la plus durable, la tyrannie à mille têtes, à mille vies, à mille racines, la tyrannie que l'on ne peut ni briser, ni tuer, ni extirper ; c'est la meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux. Une fois que vous les avez créés ou laissés naître, ils sont maîtres de vous pour les siècles. Vous ne savez où les saisir, et ils vous dominent. Les corps, ou ce qui leur ressemble, les intérêts collectifs reconnus par la loi et organisés, c'est la même chose, c'est l'asservissement prompt, inévitable, perpétuel de tous les autres intérêts. On ne peut plus y toucher sans qu'ils jettent

un cri qui effraye ou qui ébranle tout autour d'eux. Il faut compter avec eux, et les autres intérêts épars, isolés, sans solidarité, sans action commune, succombent toujours, succombent éternellement devant ces intérêts collectifs. Les gouvernements libres ne sont pas plus affranchis de leur influence que les autres ; ils se glissent partout, dans la presse, dans l'opinion, dans les corps politiques, où ils trouvent des intéressés et des auxiliaires ; leur cause a autant de soutiens qu'ils ont d'associés à ces intérêts. N'en avons-nous pas de trop déplorable exemples sous les yeux ? ne voyons-nous pas le pays tout entier opprimé dans son agriculture ou dans son commerce par ces intérêts collectifs d'un petit nombre de fabricants de fer, de possesseurs d'usines, de fabricants privilégiés par des primes une fois accordées, par des droits protecteurs d'eux seuls, ruineux pour tout le reste ? Nous parlons en vain, nous nous révoltons en vain ; nous sommes dans leurs mains, ils nous possèdent, ils nous oppriment, et la France subit impuissamment un dommage de 3 ou 400 millions par an pour avoir reconnu à quelques intérêts de ce genre des droits qu'elle ne peut plus ou n'ose plus leur arracher. Soixante ou quatre-vingts fabricants de fer tyrannisent impunément tout le pays.

Que sera-ce, grand Dieu ! quand, selon votre imprudent système, vous aurez constitué en intérêts collectifs et en corporations industrielles et financières les innombrables actionnaires de 5 ou 6 milliards que l'organisation de vos chemins de fer agglomérera entre les mains de ces compagnies ? Changez donc les tarifs, alors ! Mais comment les changerez-vous ? Par la loi ? Mais qui votera la loi ? Des actionnaires en majorité. Intervertissez donc les lignes. Mais qui votera les lignes ? Des actionnaires encore ! Établissez donc des lignes rivales. Mais qui votera ces lignes ? Des actionnaires en majorité. Améliorez, perfectionnez, changez les systèmes arriérés sur vos lignes. Mais qui votera ces améliorations, ces perfectionnements désirés, com-

mandés peut-être par l'intérêt général du pays ? qui ? Des actionnaires encore. C'est-à-dire que vous engagez à jamais et d'un seul mot la liberté, la concurrence, le produit, les améliorations de votre territoire tout entier. Le peuple aura beau demander, se plaindre, accuser les tarifs, il sera et vous serez vous-mêmes pour des demi-siècles ou pour des quarts de siècle en la puissance des compagnies. Vous leur asservissez et les intérêts du peuple et les intérêts généraux. Vous les laisserez, vous, partisans de la liberté et de l'affranchissement des masses, vous qui avez renversé la féodalité et ses péages, et ses droits de passe, et ses limites, et ses poteaux, vous les laisserez entraver le peuple et murir le territoire par la féodalité de l'argent. Non, jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation, et même de politique, plus menaçante et plus envahissante que vous n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration et 5 ou 6 milliards à vos compagnies.

Je vous le prophétise avec certitude, elles seront maîtresses du gouvernement et des Chambres avant dix ans. L'administration du pays n'est que de 300 millions par an, et vos compagnies remueraient un personnel et des intérêts plus forts que le personnel et l'intérêt de l'État tout entier ? Avez-vous si peu de prévoyance pour le peuple, pour le gouvernement lui-même ? Créez-vous une force nouvelle de monopole qui ne s'étendrait pas seulement sur le peuple, mais qui ne tarderait pas à s'étendre sur le gouvernement et sur les pouvoirs même électifs du pays ? Donnez-moi une ligne de chemin de fer à déterminer et exécuter, et exploiter dans un ou dans dix départements, et je vous réponds de neuf élections sur dix. Eh bien ! je ne veux pas que le monopole politique s'associe au monopole des actions. L'intérêt est le plus vil et le plus aveugle des électeurs. Je ne veux pas surtout que l'État se prive de son droit, de son droit qui est en même temps son devoir, de remettre gratuitement ou presque gratuitement au peuple

l'usage de la première de ses libertés, de la liberté, de la faculté, de la puissance de se servir, pour tous ses besoins industriels, de la voie des chemins de fer. Avec les compagnies et les tarifs qu'elles vous demandent, vous faites agir l'État comme un être commercial dont le lucre est l'objet, et non comme un être social qui n'a en vue qu'une grande faculté de plus donnée au peuple. Les compagnies vous feront des chemins aristocratiques dont le peuple sera exclu ; l'État vous fera des voies démocratiques où tout le monde circulera aux frais de tout le monde. Votre système, c'est du bénéfice individuel pour les actionnaires ; le mien, c'est du bénéfice social, et vous n'êtes populaires que parce qu'on ne vous comprend pas. (*Rumeurs.*)

Mais, disent les préopinants, l'État est incapable. L'État est incapable ? Je vais commencer par vous demander à vous, si les compagnies, de quelque nature qu'elles soient, ont donné jusqu'ici tant de preuves de leur merveilleuse capacité ! Leur histoire, hors une seule exception, et encore rentre-t-elle dans mon système, leur histoire n'est que celle de nos désastres, de nos ruines, de nos catastrophes industrielles et coloniales ; rien ne s'est fait de grand, de monumental en France, et je dirai dans le monde, que par l'État : et comment cela serait-il autrement ? Vous avez beau calomnier la force publique, la puissance de l'association universelle et gouvernementale n'a-t-elle pas des conditions de capacité et d'omnipotence mille fois supérieures à celles des associations individuelles ? Comparez-vous de bonne foi des associations individuelles, qui ne sont fondées que transitoirement sur le désir d'un lucre incertain, qui cherchent leurs instruments et leur personnel où elles peuvent, et pour ainsi dire au hasard, qui sont obligées d'opérer dans un temps donné à tout prix, bien ou mal, sans pensée d'avenir, d'honneur, de gloire, de solidarité permanente avec leur œuvre, les comparerez-vous avec l'État, être universel et impérissable, qui a sous la main, et préparés d'avance dans des noviciats honorables, dans

des corps spéciaux où l'honneur d'un seul est l'honneur de tous, les instruments de ses entreprises, et qui peut à son gré, par sa toute-puissance législative, varier, modifier, perfectionner ses moyens d'action, parce qu'il n'est commandé que par le bien public, parce qu'il a en vue, non pas le lucre, non pas l'exécution littérale d'un cahier des charges, mais l'intérêt de tout le pays et de tous les temps? Vous dites que l'État n'a pas de responsabilité. Mais où est donc la responsabilité des compagnies? La responsabilité des compagnies, daignez vous en rendre compte sans illusion, Messieurs, elle est tout entière dans l'action ou dans le coupon d'action de 1000 francs, de 500 francs, de 250 francs, que chacun des sociétaires a engagé dans l'opération. Je vous demande si c'est là une responsabilité bien rassurante pour une œuvre nationale, et qui doit être éternelle comme la nation? Si l'opération est mal combinée, si le chemin ne se fait pas ou se fait mal, si au bout de quatre ou cinq ans tout est à refaire à grands frais, et que la compagnie périsse ou soit expropriée, qu'en résulte-t-il pour les actionnaires? Qu'ils ont perdu leur chemin, leur temps, leurs coupons d'actions; ils ne sont ni ruinés, ni déshonorés, ni mis en accusation devant le pays et devant la postérité pour cela; on ne sait pas même leur nom; ils passent à autre chose, et le pays seul est compromis. La responsabilité de l'État, au contraire, c'est la responsabilité à cette tribune, c'est la responsabilité devant les électeurs, c'est la responsabilité devant les contribuables, devant le présent, devant l'avenir. L'administration qui aurait fait tel chemin, qui aurait entrepris et non accompli un chemin de fer nécessaire à la France, ou qui l'aurait exécuté mal, impraticable, serait une administration déshonorée. A des ouvrages qui doivent durer autant que les générations, il faut une responsabilité qui ne meure pas, et l'État seul la présente; ce sont les êtres faibles, passagers, impuissants qui ont besoin d'entrepreneurs: l'État a ses entrepreneurs dans ses grandes administrations spéciales.

Et à quoi donc serviraient-elles, ces belles administrations spéciales, ces corps qui sont nés, qui ont grandi, qui grandissent tous les jours avec les perfectionnements de l'administration publique? A quoi bon ces armées d'ingénieurs civils, militaires, que votre École polytechnique vous prépare tous les ans dans des études qui font la gloire de la France et l'envie et l'objet de l'émulation du monde? A quoi bon ces ponts et chaussées que les départements, plus sages que vous, viennent de créer pour eux-mêmes, quand vous les dédaignez pour l'État? Détruisez tout cela, si cela ne vous sert à rien; mettez tout à l'enchère, tout à l'entreprise, tout à l'individualisme, depuis la guerre jusqu'à la marine, depuis le ministère des travaux publics jusqu'à l'Université, jusqu'à l'astronomie; vous verrez comment l'individualisme et l'association, si riches apparemment en capacités dont vous vous prétendez si pauvres, vous serviront! Je ne vous donnerais pas dix ans pour être le plus désorganisé et le plus mal administré de tous les peuples. En vérité, on ne peut comprendre qu'un savant illustre sorti de ces corps, et dont les leçons contribuèrent si puissamment à former et à illustrer ces jeunes ingénieurs qui sortent de l'École polytechnique, pour aller, sous les auspices de l'État, appliquer dans toutes les spécialités de l'ingénieur les théories qui font leur gloire et leur vie entière, on ne comprend pas comment un tel homme, et des ingénieurs éminents sortis de la même école s'accusent ainsi eux-mêmes d'impuissance, et s'étudient à rabaisser ses institutions, que nous, ignorants, nous sommes forcés de défendre ici contre eux-mêmes. (*C'est vrai! Très-bien!*)

Quoi! ces hommes si habiles, si éclairés, si consommés dans la pratique, deviendront tout à coup inertes, incapables, inutiles, parce qu'ils servent le gouvernement, parce qu'ils ont une carrière régulière, une discipline, une responsabilité, un avancement et de la gloire devant eux? Et ils seront tout à coup les plus capables, les plus actifs, les plus utiles de tous les instruments, parce qu'ils seront

appelés au hasard, pour un temps borné, au service de compagnies individuelles qui n'auront sur eux ni empire, ni surveillance morale, ni responsabilité; qui les prendront, les quitteront, les briseront comme des outils qu'on jette quand ils sont usés? Est-ce là connaître les hommes?

Eh! Messieurs, à supposer même, ce qui est impossible, que l'association individuelle, fondée uniquement sur l'égoïsme, sur le désir d'un gain promptement réalisé, fût aussi capable que l'État d'accomplir ces grandes œuvres plus promptement que l'État lui-même, je ne comprendrais pas encore que l'État leur en conférât le monopole et l'exécution en grand. Est-ce que la rapidité d'exécution est la seule considération qui doit agir sur une nation quand elle travaille pour l'avenir? Est-ce que les nations n'ont pas aussi leur noble orgueil? Est-ce que leurs travaux d'art n'ont pas des conditions différentes de ceux des particuliers? Est-ce que leurs œuvres ne sont pas des monuments, et ne doivent par porter l'empreinte grandiose, solide, éternelle, des peuples qui les ont élevés? Qu'auraient pensé les peuples qui ont laissé de grandes traces sur la terre, les Égyptiens, les Romains, les Grecs, nos pères mêmes, les Français d'Henri IV, de Sully, de Louis XIV, de Colbert, de Vauban, de Napoléon, si on leur avait proposé de faire exécuter au rabais, par des compagnies irresponsables de l'honneur du pays, leurs canaux!

M. BERRYER. Et le canal de Languedoc?

M. DE LAMARTINE. Il n'y en a qu'un; c'est une exception; mais, loin de livrer à l'intérêt privé leurs canaux, leurs chaussées éternelles, leurs forums, leurs temples, leurs monuments de tous genres, ils auraient dit: Laissez faire aux individus ce qui est borné et passager comme eux; faites faire par l'État, faites vous-même ce qui est éternel comme lui. Et c'est ainsi qu'ils ont fait, et c'est ainsi que vous avez fait jusqu'ici vous-mêmes, et voilà pourquoi l'Europe vous envie votre administration centralisée et les ouvrages auxquels elle a présidé. C'est ainsi que fait l'Amérique, ce pays de

l'individualité; c'est ainsi que l'Angleterre a fait son seul ouvrage vraiment national, son canal Calédonien. Je ne m'étonnerai jamais assez qu'on vienne accuser vos ponts et chaussées d'impuissance, en face des plus grandes œuvres qu'une nation ait jamais accomplies par eux, devant huit mille lieues de chaussées qui ont enclavé votre territoire, devant vos canaux qui percent vos montagnes, devant le mont Cenis et le Simplon, devant ces ponts et ces monuments innombrables que la main de Louis XIV et de Napoléon ont fait surgir du sol, et qui restent comme des témoignages éternels de la puissance, de la volonté et de la force de l'administration. Et vous osez accuser d'inertie et d'incapacité cette volonté, cette unité, cette force d'exécution de l'État dans vos grandes œuvres, pour les remettre, à qui? à des compagnies qui n'ont rien fait, qui n'existent pas, qui ne peuvent pas exister, et faire faire à l'égoïsme ce que le patriotisme discipliné peut seul accomplir? Non; je m'y oppose, parce que je n'y crois pas.

Que reste-t-il? A conclure si nous accorderons un de ces chemins au gouvernement, et quels chemins nous lui accorderons les premiers? Eh bien! quoi qu'en ait dit hier l'éloquent orateur dont la parole a déjà arrêté ce chemin l'année derrière quand des compagnies le demandaient, et qui vous arrête encore aujourd'hui quand nous le demandons pour le gouvernement, je n'hésite pas, et personne en Europe n'hésiterait à comprendre et à décider qu'il vous faut avant tout le chemin de Bruxelles. Personne! Je me trompe, vos ennemis au dehors vous déconseilleront toujours ce chemin, car c'est le complément de votre nationalité, de votre défense, de votre politique et de votre commerce. Vos ennemis vous le déconseilleraient? hâtez-vous donc de le faire.

Eh! Messieurs, je conçois la préoccupation de l'honorable M. Berryer; son patriotisme vibre fortement en lui, et la puissance de sa parole l'ébranle fortement en vous. Gardez-vous, vous dit-il; qu'allez-vous faire? Vous allez ou-

blier vos ports de la Manche pour vous renouer à vos ennemis, pour enrichir le transit de ce petit État qu'on appelle la Belgique; l'Allemagne du Nord, la Prusse, l'Angleterre en profiteront; la similitude de vos produits vous interdit des traités, des abaissements de douanes avec les Belges. Messieurs, l'honorable orateur a-t-il oublié qu'il n'y a point d'ennemis en matière d'échange et de commerce? Le moyen d'arriver à cet abaissement des tarifs de douane, n'est-ce pas précisément de vous mettre avec les Belges, ou avec le transit qui emprunte leur territoire, dans un contact si quotidien et si resserré que la nécessité des échanges plus rapides et plus nombreux s'en révèle davantage, et que les besoins et les habitudes fassent enfin tomber ces barrières que votre législation arriérée ne peut pas renverser? Est-ce là appauvrir vos ports? est-ce là appauvrir votre territoire d'un transit laissé à d'autres? Mais est-ce qu'il y a plus de distance de Calais à Paris que de Lille à Paris? Est-ce que vous n'empruntez pas la même étendue du sol par l'une ou par l'autre voie? Et d'ailleurs est-ce que tout n'est pas port aux extrémités d'un chemin de fer? (*Très-bien!*)

Vous le disiez vous-mêmes avec raison hier, ce sont des populations et non des points abstraits du sol que les chemins de fer doivent rapprocher. Où sont vos populations plus agglomérées en grandes villes, en grandes masses industrielles que dans ce département du Nord, qui est à lui seul un royaume? Vous opposez le Havre à Lille? Mais le Havre a son fleuve; la vallée de la Seine est le chemin de fer de ce côté à Paris. Vos départements du Nord sont le seul point de votre territoire que la nature n'ait pas doté d'un grand fleuve! C'est à vous de le créer; le chemin de fer de la Belgique, c'est la Seine du Nord.

Qu'est-ce qui vous commande de vous rattacher à la Belgique? Eh! Messieurs, c'est la Belgique elle-même; c'est le fait par lequel elle vous a devancés; c'est la création même de ce magnifique réseau dont elle vient de se couvrir

tout entière. Vous êtes bien forcés de vous y rattacher; c'est l'anneau qu'elle vous a politiquement tendu pour vous obliger d'y renouer votre chaîne; ce sont les cent quarante lieues de chemin qu'elle a exécutées, et qui sont devenues le complément de tout ce que vous ferez de ce côté. Vous aviez pour vous renouer à Bruxelles 240 millions à dépenser, elle en a dépensé 140, c'est 140 millions qu'elle vous épargne sur ce point: voulez-vous les perdre? Vous en êtes les maîtres, mais le bon sens jugera.

Et vous vous plaignez que la Belgique, qui a fait ces avances énormes à votre alliance, se jette dans la ligne des douanes prussiennes, qu'elle se mure contre la France? et c'est vous qui, en vous murant contre elle, la jetez dans cette nécessité; c'est vous qui la rivez dans la ligne des douanes rhénanes, c'est vous qui la donnez à la Prusse? De qui vous plaindrez-vous? vous l'avez voulu.

La Belgique a changé de nature depuis 1830. Oui, c'est le plus grand fait extérieur de la révolution de Juillet; la Belgique est redevenue française. Cet avant-poste de l'Angleterre, de la Prusse, de tous vos ennemis contre vous, est devenu l'avant-poste de la France contre ses ennemis. Vous ne verrez plus un général anglais passer annuellement l'inspection des places et des troupes étrangères en Belgique. Vous ne verrez plus les troupes de la Confédération allemande venir camper sur vos frontières. La Belgique, c'est votre forteresse, c'est votre champ de bataille; ne vous fermez pas ses portes, tenez-les ouvertes; c'est par là que vos armées iront se rallier sur des frontières naturelles, et non sur des lignes idéales que vous ne pouvez défendre qu'à force de remparts impuissants. Le jour où la Belgique a secoué le joug de la Hollande et de l'Angleterre, elle est devenue invinciblement française. Ce n'est pas le même drapeau, mais qu'importe? les nationalités aujourd'hui ne se forment pas par la conquête, mais par les intérêts communs. Ce n'est pas le même drapeau? c'est la même nationalité, le même esprit, la même vie, et l'atteinte qui serait

portée à l'un des deux peuples frapperait l'autre au cœur.

Ménagez, cultivez, resserrez de semblables sympathies ; celui qui ne les comprend pas ne comprend pas l'avenir de son pays. Constituez de plus en plus votre nationalité morale, commerciale, politique en Belgique ; nouez-vous avec elle par des nœuds de fer, par des nœuds que ni la politique, ni la guerre, ni le commerce rival ne dénouent jamais ! Voilà ce que commande à la fois et l'intérêt de vos départements du Nord, et l'intérêt de vos exportations, et celui de votre défense. Suivez, au contraire, les conseils de l'éloquent orateur ; laissez-la dévier vers la ligne du Nord ; laissez-la s'inféoder à l'Angleterre et à la Prusse, et c'est vous qui aurez jeté vous-mêmes à nos ennemis un appendice immense de votre sol, de votre nationalité et de votre richesse. (*Très-bien ! très-bien !*)

Je veux l'exécution par le gouvernement de toutes les grandes lignes, et l'exécution immédiate de la ligne de Paris à Bruxelles et de Marseille à Avignon. (*Longue adhésion.*)

X

SUR

LA DISCUSSION DE L'ADRESSE

EN RÉPONSE A M. THIERS

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Séance du 10 janvier 1839.

Depuis le vote des fonds secrets, la situation parlementaire du cabinet du 15 avril s'était aggravée. Une coalition des fractions les plus opposées de la Chambre s'était formée contre lui. M. Thiers, l'ex-président du conseil du 22 février, M. Guizot, qui personnifiait la politique du 11 octobre et l'allié de M. Molé au 6 septembre, M. Duvergier de Hauranne, l'orateur publiciste des doctrinaires, avaient rédigé, de concert, l'adresse. Ils en avaient fait l'acte d'accusation le plus violent contre le ministère. Le dernier paragraphe attaquait le gouvernement personnel et demandait que le cabinet du 15 avril fit place à d'autres hommes. La discussion avait pris un caractère si acrimonieux d'allusions irritantes que M. Odilon Barrot, le membre le plus autorisé de la gauche, avait cru devoir tempérer le débat. M. de Lamartine, libre de tout lien, indépendant du pouvoir et des intrigues des partis, sans donner son assentiment à la politique extérieure du ministère, ne crut pas pouvoir le laisser en proie au déchaînement de passions rivales qui, sans vouloir changer rien au système, troublaient le pays et divisaient la Chambre en deux fractions presque égales. A ces compétitions de pouvoir il opposait les actes du cabinet du 15 avril, qui avait fait plus et mieux que les ministres qui l'avaient précédé et qui voulaient le