

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. LEGOYT

Études statistiques sur les chemins de fer européens

Journal de la société statistique de Paris, tome 2 (1861), p. 43-50

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1861__2__43_0

© Société de statistique de Paris, 1861, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

II.

Études statistiques sur les chemins de fer européens.

1^o ANGLETERRE.

Si l'on jette les yeux sur une carte des chemins de fer anglais, on est frappé tout d'abord de la grande étendue, de l'extrême complication du réseau. Les lignes se croisent, se coupent, s'enchevêtrent, s'éparpillent dans tous les sens; on dirait d'une sorte de triangulation bizarre, fantastique du territoire qu'elles sillonnent. Évidemment, aucun ordre supérieur, aucune pensée-mère, aucune vue d'ensemble, issue d'une étude approfondie des besoins généraux du pays, n'a présidé à leur distribution. En regardant de plus près, on aperçoit un assez grand nombre de rameaux courant dans les mêmes directions et desservant, à des distances rapprochées, les mêmes centres de population. De là nécessairement des entreprises rivales se disputant ou se partageant à l'amiable, mais toujours à des conditions onéreuses pour le capital engagé, un trafic qui eût à peine suffi peut-être pour faire la prospérité de l'une d'elles. Sauf sur une faible superficie dans la direction de l'ouest, entre la Mersey et la rivière de Southampton, où l'on ne rencontre ni port, ni localité de quelque importance, le sol anglais semble disparaître sous cet immense filet aux mailles de fer.

Cependant, un examen attentif permet de distinguer, dans ce vaste système circulatoire, les lignes primitives et artérielles des lignes secondaires. Les premières se dirigent toutes vers le nord, traversant la Grande-Bretagne dans sa plus grande longueur, depuis Londres jusqu'à Inverness, sur le canal calédonien. Elles rencontrent sur leur passage Birmingham, Manchester, Hull, Bradford, Nottingham, Leeds, Sheffield, Liverpool et Glasgow, c'est-à-dire tous les centres de l'industrie et du commerce. Non-seulement tous les ports militaires ou marchands sont reliés à ces lignes principales, mais encore il n'en est pas une seule qui ne soit coupée, à des intervalles très-rapprochés, par des embranchements s'épanouissant dans toutes les directions, allant chercher sur les points les plus reculés, les plus obscurs des îles Britanniques, les voyageurs et les marchandises. Le sud n'est pas moins favorisé que le nord et l'est. Tout le littoral méridional, depuis Ramsgate dans la Manche, jusqu'à l'extrémité du Cornouailles dans le canal Saint-Georges, est bordé d'un ruban de fer en ligne presque droite, auquel viennent aboutir toutes les grandes artères du réseau. Admirable au point de vue commercial, ce réseau constitue encore une puissante protection contre les attaques du dehors. Instrument merveilleux de richesse et de civilisation, il peut se transformer, selon les besoins, en un formidable engin de guerre, vomissant, sur tous les points menacés et avec une effrayante rapidité, hommes, chevaux et canons. Ainsi, déjà protégée par la mer, par sa flotte, l'Angleterre s'est encore construit, comme une vaste carapace de fer, sous laquelle elle attend et semble défier l'ennemi !

Mais à quels prix ces glorieux résultats ont-ils été obtenus ? Qu'ont coûté ces voies magnifiques dont on a dit qu'elles portent la fortune de l'Angleterre ? Que rapportent-elles, non pas au pays qui en tire d'inépuisables éléments de prospérité, mais à leurs hardis et persévérants créateurs ? C'est là, comme nous allons le voir, le côté vulnérable de cette gigantesque création.

I.

On a cru longtemps, et peut-être croit-on encore en France, que l'esprit d'entreprise jouit, en Angleterre, de la liberté la plus illimitée ; que l'État n'intervient jamais pour le modérer, pour l'arrêter dans ses excès ; que ses fautes, ses revers ou ses succès lui sont personnels, et qu'il ne peut jamais en rejeter la responsabilité sur une réglementation inintelligente et illibérale. Il n'en est rien. Non-seulement l'Angleterre marche rapidement aujourd'hui à la centralisation administrative, telle qu'on l'entend sur le continent, mais encore de tout temps l'État est intervenu dans la gestion des intérêts privés ou locaux, si ce n'est par l'intermédiaire d'administrations publiques, comme en France, au moins par l'organe du Parlement, ou, plus exactement, de ses comités. En Angleterre, le Parlement remplit, dans une foule de circonstances, la mission du gouvernement et de ses conseils dans les États du continent. Ses comités font un examen préliminaire des projets qui lui sont soumis par les particuliers, les compagnies ou les communes, les soumettent à une enquête orale, dans laquelle les partisans et les adversaires de la mesure sont entendus, soit personnellement, soit par l'organe d'agents judiciaires ; puis en proposent le rejet ou l'adoption à l'assemblée, qui vote le plus souvent sans débat. Ce mode d'intervention de l'État dans les intérêts privés ou communaux, a le triple inconvénient, comme nous le verrons plus loin, d'être insuffisant au point de vue des lumières, les comités d'intérêts locaux étant composés des hommes les moins considérables de

la Chambre; de ne pas offrir toute l'impartialité désirable, quelques-uns de leurs membres pouvant être intéressés dans les projets en discussion; de ne pas reposer sur une jurisprudence fixe, et enfin d'être ruineux pour les parties, obligées de payer, en outre des frais de l'enquête, des droits et des épices pour des sommes souvent énormes.

En France, ceux des intérêts privés ou locaux qui exigent la sanction du chef de l'État ou de la législature, sont l'objet d'une série telle d'examens et de contrôles successifs, que l'on pourrait peut-être taxer la loi d'un excès de prévoyance et de protection. Avis des populations sous la forme d'enquêtes sur les lieux, avis des représentations et des diverses autorités locales; étude approfondie dans les bureaux de préfecture, puis des administrations centrales; examen par le conseil d'État, et s'il s'agit d'un projet de loi, par les commissions des Chambres et par les Chambres elles-mêmes; tout a été combiné pour en assurer l'appréciation la plus impartiale et la plus éclairée. Ajoutons que cette longue et minutieuse procédure administrative est fondée sur le principe de la gratuité absolue.

C'est surtout à l'occasion de l'établissement des chemins de fer que les vices de l'intervention immédiate et unique du Parlement dans l'examen des projets d'intérêt privé se sont révélés en Angleterre dans toute leur étendue. Aucune étude préliminaire, par les soins du gouvernement ou d'une commission parlementaire, des besoins généraux de la circulation n'ayant précédé les projets élaborés par les compagnies, ils ont été successivement adoptés dans l'ordre de leur présentation, au milieu d'une ignorance à peu près complète des conditions dans lesquelles il pouvait être satisfait à ces besoins. De là, des tronçons isolés, ne se rattachant à aucun plan d'ensemble, autorisés sans aucun souci des intérêts de la compagnie qui pourrait un jour continuer la ligne commencée; de là, des lignes directement concurrentes, autorisées sous l'influence d'une déférence excessive aux vœux des localités intéressées; de là, une partialité manifeste dans la répartition des chemins, les contrées riches et peuplées ayant été dotées les premières et longtemps les seules; de là enfin, au point de vue des droits concédés aux compagnies en ce qui concerne la faculté d'expropriation, les conditions matérielles de l'établissement de la voie, les tarifs, etc., etc., des inégalités de législation choquantes, les premières ayant largement profité de l'inexpérience du Parlement, tandis que les autres se voyaient imposer, sans aucune compensation, des obligations sévères, onéreuses même, destinées à prévenir le retour des abus résultant des concessions antérieures.

Quelque peu disposé que le Parlement ait été, de tout temps, à transporter au gouvernement la plus faible partie de ses prérogatives, il devait sentir la nécessité, en matière de chemin de fer, de lui en faire par degrés une délégation assez étendue. Dès 1840, une administration spéciale, sous la forme d'une commission dont le président doit siéger au Parlement, est instituée auprès du ministère du commerce et reçoit d'une loi spéciale (3 et 4 Victoria, chap. 97) des attributions importantes, notamment le droit de nommer des inspecteurs chargés de vérifier l'exécution de la loi par les compagnies, de confirmer ou de rejeter leurs statuts, de leur imposer des rapports annuels sur leur trafic, de statuer sur certains litiges entre les lignes concurrentes. Une loi postérieure (5 et 6 Victoria, chap. 55) étend encore ces pouvoirs. Désormais, aucun chemin ne peut être livré à la circulation sans l'autorisation préalable de la commission investie du droit d'en suspendre l'ouverture jusqu'à

l'achèvement des travaux de consolidation qui lui ont paru nécessaires. Plus tard, elle reçoit encore la faculté d'intervenir dans la construction de la voie pour modifier, en cas de besoin, les pentes, les rayons des courbes, l'établissement des passages à niveau, et les plans des principaux ouvrages d'art; pour régler les difficultés résultant de l'exercice du droit d'expropriation qui ne ressortiraient pas aux tribunaux, pour vérifier la conformité des tarifs aux bases déterminées par la loi, pour s'assurer de la cause des accidents et prescrire les mesures destinées à en prévenir le retour. En 1844, la commission reçoit, tout en restant dans les attributions du commerce, une organisation plus étendue. En 1846, elle est érigée en administration indépendante, ayant à sa tête un président ou ministre, membre du Parlement et du conseil privé. En 1851, le nouveau ministère disparaît devant un de ces revirements d'opinion, si fréquents au sein des assemblées délibérantes, et redevient, à la suite d'un vote hostile du Parlement, l'une des directions du département du Commerce.

La sphère d'action de cette direction s'est aujourd'hui considérablement agrandie. On peut la considérer comme chargée d'assurer l'exécution des lois générales sur les chemins de fer, et des lois relatives à chaque compagnie. Appelée à surveiller l'établissement et l'exploitation de la voie dans tous ses détails, elle reçoit des compagnies communication de leurs plans, et peut exiger toutes les modifications propres à garantir la solidité de la voie et la bonne confection du matériel. Elle assure, quand il y a lieu, l'usage par une compagnie, à des conditions équitables, d'une voie qui ne lui appartient pas, pour arriver à celle qu'elle exploite. Si une ligne aboutit à un canal, elle statue sur les intérêts litigieux du chemin et du canal. Elle vérifie, par des inspecteurs spéciaux, que les compagnies remplissent exactement les conditions de la loi en ce qui concerne les heures de départ et d'arrivée à chaque station, le nombre et la composition des trains, la surveillance de la voie, l'application des tarifs. Toutefois, en cas de dissentiment entre les compagnies et l'administration sur l'interprétation de la loi, les tribunaux décident souverainement. Depuis quelques années, tout projet de chemin nouveau est communiqué par le président des comités parlementaires à l'administration, qui le renvoie avec ses observations. Si les bills sont modifiés par les commissions de l'une ou de l'autre chambre, la direction des chemins de fer en reçoit de nouveau communication, avec invitation de donner son avis. Enfin, les compagnies sont tenues de lui adresser, sur les résultats de leur exploitation, d'après un cadre déterminé, un rapport qui sert de base à une publication annuelle pleine d'intérêt.

En 1844, lord Seymour, et plus tard d'autres membres du Parlement, avaient saisi la chambre de projets de bills destinés à étendre les attributions de l'autorité administrative, et notamment à lui donner le droit de prendre, dans certains cas, des décisions souveraines, à lui conférer l'examen préalable de tout projet nouveau avec faculté de le rejeter définitivement. Mais ces bills, qui témoignent, au surplus, du progrès, au sein du parlement, des idées de centralisation, mal défendus par leurs auteurs, timidement appuyés par le gouvernement, et vigoureusement attaqués par les puissantes influences que les compagnies se sont créées aujourd'hui dans les deux chambres, ont été rejetés. Cependant, une loi récente (13 et 14 Vict., chap. 83) a autorisé l'administration à statuer sur les demandes en abandon des chemins légalement concédés, à autoriser la dissolution des compagnies formées pour leur construction, ou à en permettre l'exécution partielle seulement, avec ré-

duction du capital social primitif. Des lois spéciales lui ont conféré, en outre, le droit d'examen préalable des projets de chemins dans les colonies.

Malgré ces améliorations successivement apportées à la législation des rail-ways, au point de vue de l'intervention du gouvernement dans l'examen des projets, dans la construction et l'exploitation, la gestion financière des compagnies a laissé et laisse encore beaucoup à désirer, et il est peu d'entreprises d'utilité publique en Angleterre dans lesquelles les intérêts du capital aient été plus gravement compromis. En 1857, année d'une prospérité exceptionnelle pour les chemins de fer dans le Royaume-Uni, les actionnaires ordinaires n'ont reçu que 3,88 p. 100 en Angleterre, 3,71 en Écosse, et 4,29 en Irlande. Le produit net a été plus considérable, il est vrai, si on le rapproche du total du capital dépensé, en y comprenant les actions dites privilégiées ou de préférence, qui ont également, à certains égards, le caractère des obligations. Dans ce cas, il s'est élevé à 4,26 pour l'Angleterre, à 4,09 pour l'Écosse, à 4,38 pour l'Irlande. Si l'on recherche à l'aide de quels éléments ces moyennes ont été établies, on constate les faits suivants, qui ne sont pas sans intérêt. En Angleterre, sur cinquante compagnies ayant fourni des renseignements, quatre n'avaient donné à leurs actionnaires ordinaires aucun dividende; dix-huit avaient distribué 1,20 en moyenne et 2 p. 100 comme maximum; cinq de 3 à 4 p. 100; treize de 4 à 5; deux de 5 à 6; deux de 6 à 7; six avaient donné 7 et au-dessus. En Écosse, sur vingt-cinq compagnies, une avait été en déficit; cinq avaient donné moins de 2 p. 100; six de 2 à 3; quatre de 3 à 4; une seule de 4 à 5; trois de 5 à 6; quatre de 6 à 7, et deux un dividende supérieur. En Irlande, sur dix-huit compagnies, cinq n'ont pas donné de dividendes, deux ont distribué moins de 2 p. 100; une seule de 2 à 3; trois de 3 à 4; quatre de 4 à 5; une seule de 5 à 6; aucune de 6 à 7; et enfin deux ont donné 7 et au-dessus.

Ces résultats, comme on voit, n'ont rien de satisfaisant, et s'il convient d'en chercher la cause principale dans l'énormité du capital dépensé, comme nous le verrons plus loin, pour l'établissement des chemins de fer, capital dont les dépenses dites *parlementaires* et les frais d'expropriation ont absorbé une notable partie, il faut aussi reconnaître que la mauvaise gestion des comités d'administration y a sensiblement contribué. On comprend même difficilement que, chez le peuple le plus soucieux de ses intérêts, le plus calculateur de l'univers, jouissant des libertés les plus étendues en matière de contrôle des deniers de l'État, et en usant largement, des hommes, comme George Hudson, et quelques autres moins célèbres dont le nom nous échappe, aient pu, pendant des années entières, égarer, fasciner des milliers d'intéressés, fonder des fortunes colossales à leur détriment, et masquer longtemps une ruine imminente sous les apparences d'une brillante prospérité.

Les abus d'administration ont été tels, qu'à plusieurs reprises le parlement a été saisi des plaintes les plus graves, et mis en demeure de remédier, par des mesures générales, aux méfaits qui lui étaient signalés. Mais l'influence des directeurs, largement représentés au sein de la chambre des Communes, a constamment fait avorter les bills d'initiative parlementaire présentés dans ce sens, et, de son côté, le gouvernement, pour ne pas compromettre une majorité souvent réduite et chancelante, s'est toujours abstenu de toute proposition analogue.

Deux des mémoires adressés au Parlement pour lui signaler les causes générales de la mauvaise situation financière des chemins de fer, ont particulièrement appelé l'attention. Le premier est de 1853. Il a été reproduit en 1857 dans les termes les

plus pressants. Il est remarquable que les pétitionnaires de 1857 mettent en tête de leurs griefs « l'incertitude et la nature défectueuse (*unsatisfactory nature*) de la législation parlementaire. » A l'appui de cette allégation, ils invoquent les variations de la jurisprudence de la Chambre, l'inégalité du régime qu'elle a fait aux compagnies, les conséquences ruineuses de l'établissement des lignes concurrentes, les sources de litige ruineux qu'elles a créées entre les différentes compagnies propriétaires de lignes contiguës, faute d'avoir réglé leurs droits et devoirs réciproques, etc. Ils se plaignent en outre vivement que la loi n'ait pas accordé aux actionnaires des chemins de fer le même droit d'examen et de contrôle de la gestion financière des directeurs ou comités de direction, qu'aux intéressés dans les sociétés par actions ordinaires. Les autres faits consignés dans ces mémoires appellent également l'attention, parce qu'ils font connaître les charges qui pèsent, en Angleterre, sur l'exploitation des chemins de fer. Après les vices de la législation générale ou spéciale, ce sont les taxes locales que les pétitionnaires attaquent avec le plus de vivacité. « Après avoir acheté, disent-ils, les terrains à un prix exorbitant, après avoir apporté dans les localités traversées des éléments permanents de prospérité, il est injuste d'être encore taxé pour les dépenses paroissiales dans des proportions énormes, au moins comparativement aux autres contribuables et à superficie territoriale égale. » Ils font en outre valoir que les procès engagés par les compagnies pour obtenir une répartition plus équitable de l'impôt local sont ruineux pour elles, lorsqu'elles les perdent, et que, lorsqu'il leur arrive de les gagner, elles sont obligées, en leur qualité de principaux imposés, de payer la plus large part des taxes additionnelles que s'imposent les paroisses pour acquitter les frais. En fait, les taxes locales se sont élevées, en 1857, à 0.21 p. 100 ou 2.1 p. 1000 du capital-action, et cette proportion est jugée excessive par les hommes compétents en Angleterre. Cependant on répond aux compagnies sur ce point, qu'elles ont dû prévoir cette partie de leurs charges, qui n'ont rien de nouveau, d'imprévu pour elles; que, par conséquent, elles ne sauraient être admises aujourd'hui à s'en plaindre.

La taxe au profit de l'État est également dénoncée par les actionnaires comme ruineuse. Cependant elle n'est, en Angleterre, que de 5 p. 100 de la recette brute provenant des voyageurs, et, d'un autre côté, elle ne s'applique pas aux voyageurs de troisième classe, ne payant pas plus de 10 centimes par mille (0,062 par kilom.). Il résulte au surplus d'un document officiel récent qu'elle ne s'élève qu'à environ 3,24 p. 100 des recettes nettes, soit 0,16 p. 100 du capital action. Le transport des malles figure également parmi leurs griefs. Ce transport, à les entendre, aurait lieu dans des conditions très-onéreuses pour les compagnies. Nous avons vérifié cependant que, tandis qu'il se fait gratuitement en France, l'administration des postes anglaises en acquitte les frais d'après un tarif librement débattu avec les parties. Ils appellent encore l'attention du Parlement sur la nécessité, dans leur opinion, d'une législation spéciale qui réglerait les indemnités à payer par les compagnies en cas d'accidents provenant du fait de l'exploitation. Leur argument sur ce point mérite d'être reproduit : « La loi dispose que, si un voyageur est blessé par suite d'un accident du fait des agents de la compagnie, il a droit à une indemnité, et le bill de lord Campbell (du nom de son auteur) statue qu'en cas de décès, l'indemnité sera due aux parents. Or, d'un autre côté, la législation spéciale aux chemins de fer interdit aux compagnies d'appliquer au transport d'un homme riche dont la mort, en cas d'accident, peut donner lieu au paiement d'une indemnité considérable, un tarif

plus élevé qu'à celui d'un pauvre. Il y a donc là une injustice flagrante, le taux de l'assurance n'étant pas en raison du risque. Le bill relatif au trafic des marchandises (*Traffic bill*) fixe l'indemnité à payer pour la perte d'un cheval ordinaire, à 1,250 fr., d'une tête de bétail à 275 fr., d'une tête de mouton à 50 fr.; pourquoi n'en serait-il pas de même des indemnités à payer aux voyageurs selon la gravité des blessures qu'ils auraient reçues ? » Ce n'est que dans un pays où tout est tarifé à prix d'argent, jusqu'au *préjudice* que cause à un père ou à un mari la séduction d'une fille ou d'une épouse, qu'une pareille demande pouvait se produire ! Ce qui est certain, c'est que le principe de l'indemnité en cas d'accident, est largement appliqué par les tribunaux. Ainsi une cour de justice a récemment condamné une compagnie à payer une somme de 225,000 fr. à un voyageur opulent, blessé à la suite de la rupture d'un essieu. Voilà une indemnité considérable sans doute; mais la fréquence et la gravité des accidents sur les chemins anglais est bien de nature à justifier cette sévérité des tribunaux. On rapporte que Sydney Smith, frappé de l'incurie et de la négligence des compagnies dans les faits les plus importants de l'exploitation, avait l'habitude de dire qu'elles ne commenceraient à se préoccuper de la sécurité des voyageurs que lorsqu'elles *auraient tué un évêque*. Il faisait ainsi allusion à l'indemnité ruineuse dont un aussi grave accident entraînerait le paiement, les évêques jouissant, en Angleterre, d'un revenu moyen de 2 à 300,000 francs de rentes.

De ces divers griefs, il n'en est véritablement que deux qui soient considérés comme fondés : ce sont ceux qui ont trait aux vices de la législation au double point de vue de l'inégalité du régime fait aux compagnies, selon la date de leur formation, et de l'insuffisance des moyens de contrôle de leur gestion par les actionnaires. La loi, en effet, paraît ne les avoir pas armés de pouvoirs suffisants pour pénétrer dans les arcanes de cette gestion et en dévoiler les mystères. Les comptes rendus annuels ne fournissent d'ailleurs aucun élément sérieux d'appréciation. L'expérience a prouvé au surplus que, grâce à certains artifices de comptabilité, à certaines connivences achetées à prix d'argent, les directeurs peuvent longtemps dissimuler la situation financière réelle des compagnies. Remarquons en passant que de semblables manœuvres sont très-difficiles dans les pays où, comme en France, l'exploitation est contrôlée par les agents du gouvernement.

Quant aux variations fréquentes de la chambre des Communes sur les points les plus importants de la législation des chemins de fer, elles ne sont que trop réelles, et nul ne les conteste en Angleterre. Elles s'expliquent par des changements fréquents dans le personnel des comités et par l'absence de connaissances spéciales chez la plupart de leurs membres. Il est, en outre, rare que le comité d'une année soit celui de l'année précédente, et que le nouveau s'enquière de la jurisprudence de celui dont il a pris la place. De là, l'absence de principes arrêtés sur les conditions à imposer aux compagnies dans l'intérêt de l'État et du public. Chaque comité ne voit et ne connaît que le projet qui s'instruit sous ses yeux, et il juge dans la mesure de ses lumières et sous l'impression des témoignages et des plaidoiries qu'il entend. On pourrait citer des cas nombreux où le comité d'une année a donné aux mêmes questions des solutions entièrement différentes de celles du comité de l'année précédente. D'un autre côté, les cas sont rarement identiques, et à moins d'une grande expérience et d'un coup d'œil très-exercé, il est difficile de discerner les points de ressemblance ou d'analogie qu'ils peuvent avoir. « Si, disait R. Stephenson, en 1856, dans une réunion des ingénieurs civils de Londres, au lieu de laisser la décision sur d'aussi

graves matières à des tribunaux sans expérience, ou pouvait organiser une commission mixte permanente, composée d'hommes ayant les connaissances légales, commerciales et techniques requises, nous pourrions espérer.... Ce qu'il nous faut, ce sont des juges compétents et voulant bien se consacrer exclusivement à l'étude des questions de chemins de fer. Nous ne voulons pas accuser le Parlement de corruption, nous ne lui reprochons que son incompetence. Ni la nature de son expérience des affaires, ni son temps, ni sa procédure ne peuvent s'appliquer utilement à la législation des chemins de fer. Il est vrai que les chambres, reconnaissant leur insuffisance, renvoient l'examen de chaque projet nouveau à des comités. Mais allez dans un de ces comités, et voyez comme il opère. Jetez un coup d'œil sur la liste des bills de toute nature qu'il doit examiner, et vous verrez qu'il est impossible qu'il statue sur des intérêts si divers en pleine connaissance de cause. Encore une fois constituez un tribunal spécial composé de manière à nous donner les plus grandes garanties possibles de lumières et d'impartialité; puis conférez-lui, si vous le voulez, les pouvoirs les plus étendus; nous ne nous en plaindrons pas.»

R. Stephenson aurait pu ajouter que ces variations continuelles dans la jurisprudence des comités, augmentent outre mesure les frais parlementaires. En effet, une compagnie battue devant l'un d'eux, peut espérer qu'elle sera plus favorablement accueillie par un autre; de là, l'année suivante, une nouvelle instruction, une nouvelle enquête et les dépenses quelquefois monstrueuses qu'elle entraîne.

Ces observations préliminaires étaient nécessaires pour permettre d'apprécier les renseignements qui vont suivre sur les conditions de l'exploitation des chemins de fer du Royaume-Uni.

(La suite au prochain numéro.)
