

tions importantes. On a successivement proposé, pour les résoudre, divers systèmes dont quelques uns ont été vivement soutenus. Le meilleur de tous était certainement celui par l'application duquel l'Etat aurait été appelé à construire, et surtout à exploiter directement les chemins de fer. Des considérations fort graves militaient en faveur de ce système. L'intervention des compagnies dans ces grandes entreprises est nécessairement plus coûteuse pour le public que l'action directe de l'Etat. Les capitaux privés s'engagent dans l'espérance, et même sous la condition d'obtenir un profit quelconque au delà des intérêts ordinaires, tandis que les capitaux appartenant à l'Etat peuvent se contenter d'un faible intérêt. Cette différence notable entre l'exigence légitime des capitaux privés et celle des capitaux publics, se reflète sur les tarifs. Dans le cas d'exploitation par les compagnies, comme les tarifs doivent produire aux capitaux privés engagés dans l'entreprise un intérêt, un dividende et un amortissement, les taxes sont forcément plus élevées qu'elles ne le seraient si les chemins, exploités par l'État, devaient seulement produire un intérêt pour le capital fourni par le trésor public. Il paraît d'ailleurs probable que les compagnies, quelles que soient leurs bonnes intentions, leur haute intelligence et leur loyauté ne pourront jamais pourvoir aussi largement que l'Etat aux besoins généraux que les chemins de fer doivent desservir. Il eût donc été bien désirable que le système de complète construction et d'exploitation directe par l'Etat eût été adopté. Mais, soit que l'on ait redouté d'imposer au trésor public des dépenses auxquelles il n'aurait pu subvenir, soit que l'on ait craint de ne pas réaliser dans la pratique tous les avantages que la théorie faisait espérer, ce système n'a pas prévalu. L'intervention plus ou moins absolue des compagnies dans ces grandes entreprises a été préférée.