

Cet écrit a pour but d'examiner les principaux modes proposés pour régler cette intervention, et d'apprécier l'influence que chacun d'eux pourrait exercer sur les finances publiques et sur la prospérité de la France.

Il serait trop long d'énumérer les divers projets successivement proposés, depuis plusieurs années, sur la question qui vient d'être posée. Quelques uns de ces projets n'étaient pas réalisables, quelques autres étaient trop évidemment onéreux pour les intérêts de l'Etat; l'opinion publique en a fait justice, ils ont été mis à l'écart. Trois systèmes principaux sont restés en présence :

1° Construction partagée entre l'Etat et les compagnies, dans des proportions de dépenses à peu près égales, selon les bases fondamentales de la loi de 1842 ;

2° Construction complète par des compagnies, moyennant des concessions de très longue durée ;

3° Et enfin, construction absolue par l'Etat, et mise en ferme de l'exploitation par des baux à courte durée concédés à des compagnies qui fourniraient le matériel et l'outillage.

Chacun de ces systèmes présente, en apparence, des avantages spéciaux capables de faire naître l'hésitation sur la préférence à accorder. Les sympathies du gouvernement et les majorités dans les deux Chambres se sont prononcées en faveur du mode consacré par la loi de 1842; mais chacun des autres modes a eu des défenseurs qui en ont prôné le mérite avec une ardeur souvent très habile. Pour apprécier la valeur réelle de ces systèmes, il faut en faire une étude approfondie, et comparer avec impartialité leurs divers résultats.