

ne peut donc s'appuyer sur ce motif pour déterminer l'adoption de tel ou tel système de concession des chemins de fer français. La préférence doit être donnée au mode qui offrira les avantages les plus grands et les plus complets aux intérêts généraux du pays. Examinons le mérite intrinsèque et la valeur comparative des trois systèmes proposés, afin de connaître lequel doit être adopté.

III.

ÉVALUATIONS GÉNÉRALES.

Il est utile d'établir d'abord les bases générales sur lesquelles devront s'appuyer les calculs auxquels il sera nécessaire de procéder dans le cours de notre travail.

La construction de 2000 kilomètres de chemins de fer avait été décrétée antérieurement à la session de 1844. Pendant cette session, les chambres ont voté en principe la construction immédiate de nouveaux chemins de fer, comportant ensemble un parcours total de 2100 kilomètres. Si l'on ajoute à ce total environ 450 kilomètres, longueur des chemins de fer de Lyon à Avignon et de Dijon à Mulhouse, complément nécessaire qui sera probablement voté dans le cours de la session prochaine, on trouve un ensemble général de 2500 kilomètres de chemins de fer dont la construction à peine, ou même point du tout commencée pourrait être abandonnée à des compagnies aux conditions de l'un des systèmes proposés.

On divise en trois grandes catégories l'établissement complet d'un chemin de fer.