

de toute dépense, il serait en même temps privé de toute participation aux revenus.

Cet exposé sommaire des conditions fondamentales du système qui nous occupe et des conséquences financières qu'il devrait produire, ne présente rien de bien favorable à son adoption. Pour mieux apprécier sa valeur réelle, comparons ses résultats avec ceux dérivant du système de 1842.

L'application du système de 1842 obligerait l'Etat à déboursier. 375 millions, mais il gratifierait le trésor public de bénéfices annuels divisés en deux catégories dont chacune appartiendrait à une certaine période de temps.

La première catégorie se continuerait durant toute la concession primitive, soit pendant trente années. Elle produirait, par la réunion des parts afférentes à l'Etat dans la répartition des produits nets et par divers autres motifs, un bénéfice total de 862 millions.

La seconde catégorie commencerait à l'expiration de la concession attribuée aux compagnies par le système de 1842, c'est à dire à la trente et unième année après l'ouverture de l'exploitation. Cette catégorie se continuerait indéfiniment; mais, pour établir avec exactitude la comparaison que nous avons entreprise, il faut compter seulement les bénéfices qu'elle produirait en 50 années. Les deux catégories réunies embrassent ainsi une période de 80 ans, égale à la durée de la concession attribuée aux compagnies fournissant le coût complet des chemins. En admettant l'hypothèse la moins favorable, celle où l'Etat continuerait à concéder l'exploitation à des compagnies, le revenu net afférent au trésor serait, comme il a été précédemment expliqué, de 43,750,000 fr. par année. Ce revenu, perçu pendant 50 années, formerait un bénéfice total de. . . 2,187,000,000 fr.

Ainsi la première catégorie donnerait aux finances publiques,