

en 30 années, un bénéfice total de . . . 862,000,000 fr.

La seconde catégorie leur donnerait, en  
50 années . . . . . 2,187,000,000

Total dans une période de 80 ans. . . 3,049,000,000 fr.

Les calculs qui servent de base à ce résultat ne comprennent aucune de ces combinaisons au moyen desquelles, en faisant refléter sur le papier la fantasmagorie grossissante des intérêts cumulés, on présente des résultats monstrueux, véritables chefs-d'œuvre de fascination qui surprennent et égarent l'esprit. Ici tout est simple, tout est vrai, tout repose sur des faits connus et non contestés. Les augmentations de bénéfice que l'avenir ne peut manquer de produire n'ont pas même été admises en lignes de compte; les proportions moins favorables du présent ont été strictement observées.

Toutefois, il faut s'empresse de reconnaître que cette somme de bénéfices que l'adoption du système de 1842 produirait directement ou indirectement, c'est-à-dire par ses effets immédiats, ou par ses conséquences ultérieures, ne constituerait pas un profit absolu pour l'Etat, comparaison faite des résultats de ce système avec ceux du système de l'intervention absolue des compagnies. Il faut déduire de ces bénéfices les avantages financiers inhérents à ce dernier mode; la balance finale donnera la valeur réelle de l'un et de l'autre des deux systèmes comparés.

L'intervention exclusive des compagnies dispenserait l'Etat de l'obligation d'engager, dans la construction des chemins de fer, les 375 millions que lui demanderait au contraire le système de 1842. Dans le premier cas, l'Etat économiserait donc, par exemption de mise de fonds. . . 375 millions.

La conséquence nécessaire de l'économie de ce capital serait l'économie des intérêts qu'aurait consommé son emploi. Cet intérêt, au taux exagéré de 5 % l'an, représen-