

terait une somme annuelle de 18,750,000 fr., soit pour 80 années, un total de 1,500 millions.

Enfin, l'exploitation des chemins de fer par les mêmes compagnies, pendant 80 années, déchargerait l'Etat de l'obligation de renouveler la voie de fer pendant toute cette période de temps. La durée d'une voie de fer étant de 25 années, il y aurait lieu à trois renouvellements pendant une période de 80 ans. Chaque renouvellement devant coûter 50,000 fr. par kilomètre, les trois renouvellements coûteraient ensemble 150,000 fr. par kilomètre, soit pour les 2,500 kilomètres chemins de fer à concéder. . . . 375 millions. Cette somme représente l'économie que le système de l'intervention absolue des compagnies obtiendrait sur ce point à l'Etat.

Comparativement avec le système de 1842, le système dont l'examen nous occupe donnerait donc à l'Etat, en 80 années, les avantages suivants :

Economie de mise de fonds.	375,000,000 fr.
— des intérêts de la mise de fonds	1,500,000,000
— du coût de 3 renouvellements de la voie,	375,000,000
Total	2,250,000,000 fr.

On a vu que le système de 1842 donnerait aux finances publiques, directement ou indirectement, en 80 ans, une somme totale de bénéfices, s'élevant à . . . 3,049,000,000 fr.

Le système de l'intervention absolue des compagnies, comparé à celui de 1842, obtiendrait à l'Etat des économies s'élevant à 2,250,000,000

Balance au profit du système de 1842, 799,000,000 fr.

Ainsi, le système de l'intervention absolue des compagnies dans la construction des chemins de fer, sous l'inévitable condition de très longues concessions, priverait l'Etat, comparativement avec les effets du système de 1842, d'un