

bénéfice final qu'on doit évaluer, au minimum, à HUIT CENTS MILLIONS !

Ce résultat constate, seulement au point de vue des produits financiers, les conséquences du système de la construction absolue par les compagnies. Il faut examiner maintenant les effets de ce système sous divers autres rapports.

L'application de la loi de 1842 appellerait les compagnies à fournir. 375 millions pour l'achèvement et la mise en activité de service des 2,500 kilomètres de chemins de fer à concéder. L'application du système de construction absolue de ces chemins par les compagnies doublerait nécessairement cette mise de fonds. Ce ne serait donc plus 375 millions seulement, mais bien. 750 millions qu'il faudrait demander alors aux capitaux privés. Si l'on compare l'organisation actuelle et les exigences des capitaux flottants, qui seuls devraient être appelés à la fournir, avec la valeur réelle du placement qui leur serait ainsi offert, on est conduit à redouter l'impossibilité de réaliser l'énorme capital qui vient d'être indiqué.

La constitution des compagnies industrielles repose nécessairement sur l'application du principe de l'association. Il en est de ce principe utile comme de ces liqueurs généreuses qui activent l'énergie vitale quand elles sont prises à doses mesurées, mais qui énervent et usent l'organisation quand leur emploi est poussé jusqu'à l'abus. Il faut donc en restreindre l'application dans de sages et prudentes limites. C'est là un problème délicat et difficile. Les fortunes privées se composent des capitaux représentés par les propriétés mobilières et immobilières, des capitaux fixés à divers titres dans les industries nationales, des capitaux flottants dont l'emploi n'a rien de permanent ou de régulier, et enfin des capitaux que