

l'intervention absolue des compagnies représente une économie, c'est-à-dire un bénéfice annuel de. . . 16,250,000 fr. au profit du trésor public.

Dans le cas plus vraisemblable où la prise de possession des chemins de fer par l'État deviendrait essentiellement utile, à la trente et unième année après l'ouverture première de l'exploitation, le système de 1842 restituant gratuitement à cette époque les chemins à l'État, il n'y aurait pas lieu de payer le prix d'un rachat. On vient de voir que le système de l'intervention absolue des compagnies obligerait l'État à payer pour prix de rachat, après 30 années d'exploitation, 50 annuités successives s'élevant ensemble à . . . 3,125,000,000 fr. le système de 1842 dispenserait l'État de cette obligation et lui donnerait ainsi une économie, c'est-à-dire un bénéfice de. 3,125,000,000 fr.

Expliquons, une fois pour toutes, que cette transformation d'économies en bénéfices n'est pas un vain artifice de langage, dans la question qui nous occupe. Si, en effet, la comparaison d'un système avec un autre système démontre que l'un atteint *le même but* moyennant moins de dépense que l'autre, il est évident que l'économie offerte par le système le moins coûteux, laissant ou attribuant au trésor la disposition de sommes qu'il aurait été obligé de dépenser, sans plus de fruit, ou dont il aurait été privé de recueillir le bénéfice, dans une autre hypothèse, il y a profit pour les finances publiques de toutes ces sommes qui, dès-lors, peuvent être consacrées à d'autres emplois d'utilité publique.

Après avoir constaté successivement les conséquences que l'adoption du système de la construction absolue des chemins de fer par les compagnies produirait, comparativement avec le système de 1842, il reste seulement à résumer les divers résultats auxquels ce travail nous a conduit.

Mais est-il besoin ici de résumer pour conclure? N'est-il