

ment pour 375 millions
 au coût de construction des 2,500 kilomètres de chemins
 de fer à concéder, et il laisserait à la charge des compa-
 gnies l'obligation de fournir un capital d'égale importance.
 Le mode de fermage, détruisant le sage équilibre de cette
 répartition, demanderait aux capitaux privés seulement 125
 millions et augmenterait de 250 millions la dépense impo-
 sée à l'Etat qui devrait alors déboursier l'énorme capital
 de 625 millions.

On ne saurait considérer sans inquiétude ce lourd accrois-
 sement de dépenses. Le moindre des inconvénients que
 produirait cette obligation, ce serait d'allonger infiniment les
 délais nécessaires pour l'achèvement des chemins. L'Etat
 devrait, en ce cas, faire concorder la marche des travaux
 avec la quotité des ressources successivement disponibles
 chaque année. Il suffirait d'un événement politique un
 peu grave, ou d'une crise financière, pour que les construc-
 tions commencées fussent forcément interrompues faute d'ar-
 gent pour les continuer. Il est probable qu'en de telles cir-
 constances un emprunt public serait fort onéreux, si non
 même impossible. Il faudrait donc opter entre la suspen-
 sion indéfinie des travaux et la concession à des compa-
 gnies. La suspension des travaux serait funeste; et il pour-
 rait bien arriver que, vu les difficultés du moment et même
 en faisant des conditions meilleures que celles dérivant du
 système de 1842, on eût de la peine à trouver des compa-
 gnies qui voulussent achever les chemins.

Si pourtant, par l'effet d'un tour de force financier sur-
 passant toute prévision, on inventait quelque moyen d'assu-
 rer à l'Etat, au titre de simple prêt, la coopération de capi-
 taux suffisants pour subvenir, sans aucune chance de retard, à
 toute la dépense mise à sa charge par le système du fermage,
 pourquoi donc resterait-on arrêté en si belle route et si près