

du but ? Pourquoi ne se déciderait-on pas à mettre à la charge du trésor les 125 millions que l'on propose de demander aux compagnies fermières ? Si les finances publiques sont mises en état de consacrer 625 millions à la construction des 2,500 kilomètres de chemins de fer à concéder, on peut raisonnablement espérer qu'il leur serait possible de fournir encore les 125 millions nécessaires pour l'acquisition de l'outillage et du matériel. Ce motif de dépenses est celui de tous auquel il serait le plus facile de pourvoir. Les dépenses de construction du dessous et de la voie d'un chemin de fer sont réparties sur un long espace de temps, sur plusieurs années ; elles doivent être payées comptant et pour ainsi dire jour par jour, à mesure que les travaux avancent ; enfin, elles restent nécessairement improductives jusqu'à la mise en exploitation, distante encore d'une et souvent de plusieurs années. Les dépenses pour le matériel roulant et l'outillage ont lieu, au contraire, à peu près au moment où l'exploitation va s'ouvrir, c'est-à-dire au moment où les chemins vont produire des revenus. Il serait donc facile de payer le coût du matériel et de l'outillage au moyen de bons royaux temporairement mis à la charge de la dette flottante. On a vu que les 2,500 kilomètres rendront en moyenne un revenu net annuel de 62,500,000 fr. Il suffirait de deux, ou trois au plus de ces annuités pour payer les 125 millions, coût de l'outillage et du matériel.

Dans l'hypothèse, malheureusement invraisemblable, où les finances publiques pourraient, sans danger, fournir les 625 millions que le système de fermage les obligerait à engager dans la construction des chemins de fer, on peut donc affirmer, sans témérité, qu'il serait possible et facile de pourvoir aussi, au moyen des ressources dont peut disposer le trésor public, aux 125 millions nécessaires pour la mise en exploitation de ces chemins. On arriverait ainsi à l'ex-