

Il est inutile de rien ajouter à cette appréciation sommaire qui acquiert une force d'autant plus grande qu'elle exprime l'opinion d'un des hommes les plus compétents et les plus éclairés sur la matière. Il suffit de constater sa concordance avec les résultats auxquels nous a conduit l'examen que nous venons d'accomplir. Cette concordance est une nouvelle preuve de l'exactitude de ces résultats.

Après avoir examiné la valeur réelle des systèmes proposés pour régler l'intervention des compagnies dans la construction et l'exploitation de nos chemins de fer, il faut porter l'attention sur un complément nécessaire de cet examen.

Quelque soit le système adopté, le fait seul de l'intervention des compagnies doit attribuer au trésor public des bénéfices généraux formant une compensation partielle des bénéfices que l'État aurait obtenus, s'il avait exploité par lui-même les chemins de fer.

Les compagnies doivent payer au trésor public, à titre d'impôt, environ la vingt-neuvième partie des sommes par elles perçues pour le transport des voyageurs. Si l'on considère que les compagnies doivent entretenir les chemins de fer à leurs frais, tandis que les autres voies de circulation sont entretenues aux frais de l'État, on trouve que cet impôt d'un vingt-neuvième est plus fort, toutes proportions gardées, que celui du dixième que doivent payer les voitures publiques circulant sur les routes ordinaires, aussi bien que les bateaux de toute espèce naviguant sur nos fleuves.

Les compagnies doivent, en outre, payer à l'État l'impôt des patentes, plus l'impôt proportionnel sur les dépenses de leur exploitation, bâtiments, ateliers, etc, plus l'impôt foncier de première classe sur tous les terrains et sur tous les immeubles comportant l'ensemble général d'un chemin de fer et de son service, plus l'impôt des portes