

coût de construction des chemins de fer, et auxquelles il donne un bénéfice définitif annuel, s'élevant seulement, par rapport à ce capital, à la quotité proportionnelle de 2,90 %. Ce système, entraînant la condition de courtes concessions, produit tous les inconvénients résultant des baux à courts termes. Il rend plus difficile et moins libre la reprise de possession des chemins de fer par l'État, tout en paraissant établir en principe l'exercice de ce droit. Enfin, en même temps qu'il impose au trésor public des charges à peu près égales à celles qui seraient la conséquence de la construction absolue et de l'exploitation par l'État, non seulement il ne produit pas les avantages que ce système désirable donnerait au pays, mais encore il aggrave les inconvénients résultant de l'intervention des compagnies.

Le système de la construction complète par les compagnies, est un emprunt fait à des conditions aléatoires par l'effet desquelles l'État ne peut que perdre et perdre beaucoup sous tous les rapports. Ce système dégrève l'État de l'obligation de coopérer au coût de construction des chemins de fer ; mais il aliène pour un terme infiniment prolongé l'usufruit absolu d'une propriété publique dont certainement, dans trente ou quarante années, les produits dépasseront de beaucoup les calculs prévisionnels par lesquels on essaierait de les évaluer. Ce système permet, il est vrai, le rachat de cet usufruit ; mais il soumet cette mesure à des conditions qui la rendent infiniment onéreuse. Enfin, si son application soulage les finances publiques, elle oblige à demander aux capitaux privés des sommes énormes qu'il leur serait difficile de fournir sans diminuer l'utile appui qu'ils donnent aux industries nationales, sans causer ainsi de déplorables perturbations.

Quant aux résultats financiers que produirait ce système, ils se bornent à économiser des dépenses dont la somme réunie s'élèverait, en 80 années, à la parité de 900 millions.