

Quant aux résultats financiers que produirait ce système, ils se bornent à économiser des dépenses dont le total formerait, en 80 années, une somme très-considérable mais pourtant bien inférieure aux bénéfices que les autres systèmes produiraient.

Le système de 1842 constitue une association en commandite entre l'État et les compagnies. La mise de fonds est égale. Les compagnies exploitent. Elles obtiennent d'abord une plus grande participation que l'État dans la répartition des produits nets donnés par les chemins; mais, après trente années d'exploitation, elles se retirent en abandonnant les deux tiers de leur capital à leur associé commanditaire, et en renonçant désormais à toute participation dans les bénéfices. L'État devient alors possesseur et propriétaire absolu des chemins de fer; il en use à son gré et en encaisse tous les produits. Si, par un motif quelconque, l'État veut prendre possession des chemins de fer avant l'expiration de la société, c'est-à-dire avant trente ans révolus, il en a le droit et peut l'exercer à sa volonté, dès la treizième année de l'exploitation, d'année en année, sous la seule condition de payer aux compagnies, pendant tout le temps à courir pour compléter la durée de l'association dès ce moment rompue, une annuité simplement égale aux bénéfices que ces compagnies recueillaient précédemment en moyenne, chaque année, de leur exploitation. Ce système oblige les finances publiques à fournir seulement une mise de fonds de 375 millions. Pour ce capital, il leur donne, pendant les 30 années formant la durée de leur association avec les compagnies, divers profits formant la parité proportionnelle d'un bénéfice annuel moyen de 7,24 %. Enfin ce système ménage en même temps les intérêts généraux du pays, les forces et les ressources dont peut disposer le trésor public, et les moyens d'action que peuvent fournir sans inconvénient les capitaux privés.