

dence d'oublier l'échéance d'une lettre de change, et de la laisser protester. Conseillerait-on aussi d'appliquer à l'Algérie ce genre de négoce mêlé de rapines à main armée.

Si nos voisins d'Outre-Manche s'en remettent généralement aux entreprises privées pour les travaux et les services d'administration, la raison en est, que les fonctions publiques et le sol agricole appartiennent exclusivement à l'aristocratie nobiliaire. De ce cercle étroit se trouve exclu le reste de la nation.

Il est donc dans la politique de cette oligarchie de réserver à l'activité plébéienne l'issue industrielle et commerciale ; et cette tradition est, de plus, commandée par la position insulaire. Mazarin disait du peuple français : qu'il chante ! il payera. En Angleterre, on dit à la foule mercantile : qu'elle spécule et qu'elle obéisse !

La Belgique, où l'on a si bien compris l'heureuse influence de la liberté administrative et de la vie locale, a cependant réservé à l'Etat la confection et l'exploitation des chemins de fer ; elle trouve maintenant, dans ses lignes ferrées, un revenu qui va toujours grandissant et qui la dédommage amplement des sacrifices qu'elle s'est imposés dans le principe.

Nous voulons copier la race marchande de l'Angleterre, lorsque nos goûts, nos instincts, nos tendances et nos habitudes nous éloignent d'elle et de ses pratiques, autant qu'ils nous rapprochent de la Belgique qui, un jour, confondra ses destinées avec celles de la France.

D'où viennent donc les préférences de M. Bineau et de la Commission pour les compagnies ? Est-ce parce que l'Etat agit pour le profit de tous, et que les compagnies n'ont d'autre ambition, bien légitime certainement, que leurs petits bénéfices, menus dividendes et primes. Ce que la Compagnie gagne, l'Etat le perd et le public aussi. C'est donc ou un marché de dupes, ou un marché de niais.

Ainsi, d'après les clauses du traité-Bineau avec la compagnie qui se présente pour se substituer à l'Etat, on peut évaluer approximativement les bénéfices des concessionnaires.

La Compagnie déboursa, dit-elle, 260 millions, dont l'intérêt à 5 % est de 13 millions garantis par l'Etat. Le revenu du chemin de fer est évalué à 20 millions. Elle doit prélever, pendant toute la durée de la concession de quatre-vingt-dix-neuf ans, un intérêt de 8 p. % sur son capital, soit : 20,800,000 fr., elle aura donc, par an, un bénéfice de 7 millions 800,000 francs, au-delà de l'intérêt à 5 p. % de son fonds social. Ce bénéfice, répété sur 7 millions seulement, pendant quatre-