

Le trésor public fournit le coût du dessous des chemins, soit 150,000 fr. par kilomètre.

Les capitaux privés fournissent le coût de la voie de fer et le coût du matériel roulant et de l'outillage, soit ensemble 150,000 fr. par kilomètre.

Pour prix de la coopération des capitaux privés, l'Etat leur accorde un prélèvement privilégié de 8 % destiné à servir leur intérêt et leur amortissement évalués à 6 1/2 %, et à leur constituer en outre un premier bénéfice net de 1 1/2 %.

Pour prix de la coopération des finances publiques, l'Etat se réserve la moitié des produits nets restant libres après le prélèvement de 8 % attribué aux capitaux privés. Plus encore il force ces capitaux, c'est-à-dire les compagnies qui les représentent, à pourvoir au coût des réparations ordinaires et extraordinaires qu'exigeront les chemins pendant toute la durée de leur exploitation. Puis enfin, l'Etat impose à ces compagnies l'obligation de lui céder gratuitement, à la fin de leur concession, la voie de fer primitivement construite par elles, c'est-à-dire, les deux tiers de leur capital. Voyons quelle est la valeur financière de ces conditions par rapport aux intérêts de l'Etat.

La dépense mise à la charge des compagnies par le système de 1842 étant évaluée à 150,000 fr. par kilomètre, elles devraient, pour leur participation dans le coût de construction des 2,500 kilomètres de chemins de fer à concéder, engager un capital de 375 millions.
Le prélèvement de 8 % auquel les compagnies auraient droit, par rapport à ce capital, s'élèverait ainsi chaque année à 30 millions.

Le revenu net de 2,500 kilomètres, sur la base de 25,000 fr. par kilomètre, s'élèverait annuellement à 62,500,000 fr.
Les compagnies prélèveraient sur ce revenu 30,000,000

Resterait libre. . . . 32,500,000 fr,