

les 30 années de concession accordées aux compagnies, on trouve les résultats suivants :

1° Trente participations successives aux bénéfices nets annuels, obtenus par les compagnies pendant leur exploitation, à raison de 16,250,000 fr. par année.	487,500,000 f.
2° Exemption d'un renouvellement de la voie de fer	125,000,000
3° Prise de possession de la voie de fer, sans bourse délier	250,000,000
Total.	<u>862,500,000 f.</u>

Ainsi, de quelque manière que l'on considère les conséquences financières du système de 1842, on est amené à reconnaître que ces conséquences donneraient à l'Etat de grands avantages. Pour un capital engagé de 375 millions, le trésor public obtiendrait des profits représentant un revenu annuel proportionnel de 7,24 % et produisant en définitive un bénéfice général dépassant de beaucoup le double du capital déboursé.

Ces résultats si favorables seraient bien meilleurs encore lorsque, par l'effet de l'expiration de la concession de trente ans accordée aux compagnies, l'Etat prendrait possession absolue des chemins de fer.

A cette époque, ou bien l'Etat exploiterait directement par lui-même les chemins de fer, ou bien il adjugerait l'exploitation à des compagnies en stipulant des conditions nouvelles qui lui seraient certainement plus avantageuses. Examinons quels bénéfices le trésor public pourrait espérer dans l'une ou l'autre de ces deux hypothèses.

A l'expiration des trente années assignées pour la durée de la concession primitive, selon le mode résultant de la loi de 1842, les compagnies devraient être remboursées, sur estimation d'experts, de la valeur du matériel roulant, de l'outillage et des approvisionnements servant, ou destinés à servir