

gnies devraient donc prélever sur les produits nets de l'exploitation une annuité représentant l'amortissement partiel et les intérêts du déboursé qui leur serait imposé, plus les profits auxquels toute industrie loyale a de légitimes droits. Admettons que cette annuité s'élèverait au taux exagéré de 15 % par rapport aux 125 millions, capital engagé par les nouvelles compagnies, soit à 18,750,000 fr. ce prélèvement exercé sur les 62,500,000 fr., revenu net produit par les chemins de fer, laisserait encore à l'Etat une part afférente de. 43,750,000 fr. Comme, dans cette hypothèse, l'Etat n'aurait pas fourni aux dépens du trésor public les 125 millions remboursés aux compagnies primitives, ce bénéfice net se rapporterait seulement au capital d'abord engagé, c'est-à-dire à 375 millions. Il donnerait dès lors un revenu proportionnel de 11,66 %.

Il faut observer que tous les calculs qui précèdent reposent sur la supposition de revenus nets moyens invariables de 25,000 fr. par kilomètre. Ces revenus ont été admis comme représentant les faits actuels. Il est plus que probable que leur quotité annuelle s'accroîtra considérablement à mesure que nous avancerons dans l'avenir : cet accroissement sera motivé à la fois par le développement que la multiplication des voies de fer imprimera à la circulation, et par l'économie dont les perfectionnements successifs gratifieront les frais d'exploitation. On serait donc fondé à tenir compte de l'augmentation de revenu que l'avenir donnera certainement au trésor public. Mais alors il faudrait se livrer à des évaluations dont le résultat, tant modéré fut-il, serait contestable et probablement contesté, comme étant basé sur des hypothèses. Il vaut mieux s'abstenir ; ce sera le moyen d'obtenir pour nos calculs la confiance dont leur exactitude les rendra dignes.

En outre des résultats financiers qui viennent d'être mis en