

traves, ou tout au moins des lenteurs. Une sage prévision à empêché la réalisation de cette fâcheuse éventualité. Les éléments constitutifs de l'annuité sont précisés par le cahier des charges. Elle est basée sur le chiffre moyen des revenus nets annuellement perçus par les compagnies pendant les sept années précédant l'époque du rachat, déduction faite des deux années ayant donné les plus faibles produits.

Ainsi, l'Etat possède une arme puissante dont il peut se servir, à sa volonté, pour protéger les intérêts publics contre toute conséquence défavorable qui pourrait naître de l'exploitation par les compagnies. Ces conséquences sont-elles peu graves, l'Etat oblige les compagnies à en supprimer les causes, en menaçant d'user du droit de rachat si sa juste demande n'est pas satisfaite. Les compagnies résistent-elles, ou bien les faits ont-ils une gravité exceptionnelle, l'Etat use du droit de rachat et l'abus cesse.

Pour compléter l'appréciation de la valeur de cette faculté de rachat dont les avantages généraux viennent d'être démontrés, il faut examiner quelles en seraient les conséquences pour les finances publiques.

On a vu que les chemins de fer à concéder donneraient en moyenne, chaque année, un revenu de . . . 62,500,000 fr. dont la répartition, selon le système qui nous occupe, attribuerait, aux compagnies, pour intérêt et amortissement de leur capital et pour bénéfice. . . . 46,250,000 fr. à l'Etat, pour bénéfice. . . . 16,250,000 fr.

L'exercice du droit de rachat obligeant l'Etat à payer aux compagnies, pendant le temps à courir pour complément de la durée de leur concession, une annuité égale au revenu moyen perçu par elles pendant la dernière période de leur exploitation, le trésor public devrait en ce cas payer aux compagnies dépossédées une annuité de . . . . 46,250,000 fr. c'est-à-dire la parité de ce qu'elles prélevaient précédem-