

ment sur les produits. Comme, après le rachat, ces produits se maintiendraient au moins au même chiffre moyen que par le passé, l'État continuerait à percevoir le bénéfice annuel qu'il obtenait précédemment par l'effet de son droit de participation aux revenus réalisés par l'exploitation des compagnies, soit . . . . . 16,250,000 fr.

Considéré au point de vue des conséquences financières, le rachat des chemins de fer par l'État n'imposerait donc aucune charge au trésor public. L'opération se bornerait à recevoir pour le compte des compagnies ce que naguère elles recevaient elles-mêmes. Il resterait seulement en perspective pour l'État l'accroissement de produits dont l'avenir pourrait doter les chemins de fer, et l'avantage de faire profiter le pays de toutes les améliorations, de toutes les réductions de tarifs, que les perfectionnements acquis ou tout autre circonstance favorable permettraient d'effectuer.

En résumé, le système de 1842 offrirait à l'État les avantages suivants :

Répartition des dépenses de construction et de mise en activité des chemins de fer français entre l'État et les compagnies, de manière à obtenir la prompte exécution de ces grandes et utiles entreprises sans compromettre ni gêner les finances publiques.

Réserve en faveur de l'État de divers motifs de bénéfices produisant la parité d'un revenu net annuel de. . . 7,24 % par rapport à son capital engagé, et lui constituant, après les trente années d'exploitation concédées aux compagnies, un profit total de. . . . . 862 millions, soit plus du double de ses déboursés primitifs.

Enfin, après la concession des chemins de fer sur les bases consacrées par ce système, faculté assurée à l'État de reprendre possession de ces chemins après les douze premières années de l'exploitation, à sa volonté, d'année en année, si