

un revenu moyen net, annuel, de 25,000 fr. par kilomètre, soit pour les 2500 kilomètres une somme totale de. 62,500,000 fr.

Comme le système qui nous occupe exclut l'État de toute participation aux produits des chemins, cette somme de 62,500,000 fr. représenterait le bénéfice annuel moyen obtenu par les compagnies et formerait la base de l'annuité à leur payer pour prix de leur dépossession. Le paiement de cette annuité pendant le temps à courir pour complément de la concession à laquelle les compagnies avaient droit, c'est-à-dire pendant cinquante années, s'élèverait au total de. 3,125,000,000 fr.

Dans le cas où l'État voudrait racheter les chemins après trente années d'exploitation, il grèverait donc le trésor public de l'obligation de payer, en cinquante annuités égales et successives, une somme totale de. 3,125,000,000 fr. Mais, en même temps, le trésor public serait gratifié des revenus annuellement produits par les chemins. Il y aurait, dans cet avantage, une compensation des charges financières résultant de la dépossession des compagnies. Le rachat des chemins de fer par l'État deviendrait ainsi une opération dans laquelle, la dépense étant balancée par une recette égale, le bénéfice final serait la libre disposition des chemins de fer par l'État. Cherchons maintenant à nous rendre compte des résultats qu'aurait produit, en pareille circonstance, le système de 1842.

Si, contre toute probabilité, le rachat devait avoir lieu avant la trentième année, c'est-à-dire pendant la durée de la concession attribuée par ce système aux compagnies, l'État devrait payer, chaque année, et jusqu'à la fin de la concession, une annuité égale aux bénéfices précédemment obtenus par les compagnies, soit. 46,250,000 fr. Cette annuité comparée à celle de. 62,500,000 fr. que devrait payer l'État pour le rachat, dans le système de