

qu'une surveillance attentive et incessante conserve, autant que possible, à l'ensemble de la voie toute la perfection qu'elle avait au moment où elle a été livrée à la circulation.

Les réparations de la voie pouvoient seulement au remplacement des traverses, rails, coussinets, chevilles et autres accessoires qu'un accident imprévu, ou bien un défaut exceptionnel viennent à mettre hors de service.

Ces deux catégories de dépenses incombent nécessairement à la charge des compagnies ; elles rentrent dans la masse générale des frais d'exploitation. Il n'en est pas de même des dépenses causées par la nécessité du renouvellement général de la voie de fer lorsque, par l'effet de l'usure, le besoin de ce renouvellement vient se manifester. C'est là une réparation extraordinaire trop considérable pour qu'on puisse raisonnablement exiger qu'il y soit pourvu par les produits d'une exploitation basée sur le système du fermage. Quelques calculs bien courts démontreront mieux que tous les raisonnements cette impossibilité.

On a vu que chaque renouvellement de la voie de fer coûterait . . . . . 125,000,000 fr.  
 Les revenus annuels recueillis par les compagnies fermières s'élèveraient en moyenne à . . . . . 18,750,000 fr.  
 L'obligation de fournir, à leurs dépens, au coût d'un renouvellement de la voie forcerait ces compagnies à consacrer à cet emploi près de sept années de leurs revenus. Pendant cet espace de temps, comprenant plus de la moitié de la durée de leur concession, elles devraient renoncer à tout bénéfice quelconque, elles ne recevraient pas même un centime d'intérêt pour leur capital. Cela n'est pas possible.

Il est donc évident que les compagnies fermières ne pourraient être obligées à renouveler à leurs frais la voie de fer. Le système du fermage ferait nécessairement tomber cette dépense à la charge du trésor public.