

Le renouvellement de la voie de fer devant avoir lieu tous les vingt-cinq ans et devant coûter 125,000,000 fr., l'État devrait donc prélever, sur les revenus que lui donneraient les chemins de fer, l'annuité nécessaire pour constituer cette somme en vingt-cinq années. On serait fondé à calculer cette annuité sur la base d'une cumulation d'intérêts composés au taux de 4 % l'an, car on ne peut espérer que l'État puisse obtenir pour ses placements un intérêt plus élevé ; cependant pour choisir toujours l'hypothèse la plus défavorable au système de 1842 avec lequel nous comparons les autres systèmes, nous admettrons que cette cumulation aurait lieu au taux composé de 5 % l'an. Sur cette base, l'annuité proportionnelle étant de 2,09 %, elle s'élèverait par rapport à une somme de 125,000,000 à 2,612,000 fr. faisant par rapport à 675,000,000, capital primitivement engagé par l'État, une quotité proportionnelle de, . . 0,38 % qui serait à déduire du produit proportionnel de. . . 6,78 % afférent à l'État par l'effet de sa participation, selon le système du fermage, dans les produits nets des chemins de fer. Prenons note de cette réduction et continuons notre examen.

Le système de 1842 oblige les compagnies

1° à construire à leurs frais la voie de fer, dont le coût, pour 2500 kilomètres et à raison de 100,000 fr. par kilomètre, absorberait un capital de 250,000,000 fr.

2° A céder gratuitement à l'État cette voie de fer, lorsque leur concession a pris fin, c'est-à-dire après trente années d'exploitation.

Le système du fermage oblige, au contraire, le trésor public à payer le coût de la construction primitive de la voie, soit 250,000,000 fr.

Ainsi, comparativement avec le système de 1842, le système de fermage imposerait à l'État les désavantages suivants :