

Nous venons d'exprimer de vifs regrets que l'État n'ait pas été chargé de l'exécution des grandes lignes de chemin de fer, de concert avec les départements et les communes ; c'est malgré nous que nous nous sommes laissé entraîner à toutes ces considérations générales. Les chemins de fer sont une si grande chose, ils sont appelés à jouer un rôle si important dans le développement et le bien-être de l'humanité, qu'on ne peut en parler sans être fortement préoccupé de tout ce qui les concerne. Peut-être aussi, la position que la loi de 1845 nous a faite n'est-elle pas aussi fâcheuse qu'elle le paraît au premier abord ; cette loi porte avec elle-même son correctif. Son article 53 s'exprime ainsi :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années, prise pour terme de la comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 54.

Ces remboursements représenteront la valeur de tous les objets mobiliers employés pour le transport, ainsi voitures, wagons, locomotives, combustibles. »