

vingt-quatorze ans, produit une somme de 658 millions.

Revenu, pendant cinq ans, des sections
achevées : 10 millions, 50 millions.

A l'expiration de la concession, l'Etat
rembourse le matériel de l'exploitation, soit : 10 millions.

Total. 718 millions.

On sait que, pour amortir un capital, il suffit de prélever, sur le produit net :

5 % pour une concession de 14 ans, 21 jours.

1 % pour une concession de 36 ans, 73 jours.

0,25 % pour une concession de 62 ans, 41 jours.

0,04 % pour une concession de 99 ans, 13 jours.

En appliquant cette donnée au capital de la Compagnie, il suffit d'affecter annuellement une prime de 104,000 fr. pour le remboursement intégral des 260 millions fournis par la Compagnie.

La Compagnie trouvera facilement ces 100,000 fr. d'excédant sur le produit net du chemin de fer calculé à vingt millions ; car, M. Chapot, au nom d'une Commission spéciale, a présenté dernièrement (1), à l'Assemblée nationale, une évaluation qui arrive à 21,500,000 fr.

Déjà les recettes des parties exploitées, dit M. Vitet, font prévoir que le chiffre du revenu ne sera pas inférieur à celui qu'on avait annoncé. On doit se rappeler que les produits du chemin de fer d'Orléans ont plus que doublé en quatre ans, de 1843 à 1847, et que ceux du chemin de fer de Rouen ont presque triplé, dans le même temps.

Pendant que la Compagnie concessionnaire fera de si beaux gains, au lieu et place de l'Etat, il faut rappeler que le trésor perdra annuellement l'intérêt des 154 millions donnés en subvention à la Société du chemin de fer ; et, 7 millions multipliés par 99 ans font la somme assez ronde de 700 millions. Nous avons donc raison de dire : ce que la Compagnie gagne, l'Etat le perd.

Dans le système de la confection pour le compte du pays lui-même, avec les finances de l'universalité, on voit s'évanouir toutes les rivalités et tous les froissements d'intérêts.

Les anciennes Compagnies de chemins de fer, bien moins partagées que la dernière venue, ne supportent pas une dépréciation inévitable de leurs titres.

Les industries des transports, soit par eau, soit par terre, ne crai-

(1) *Moniteur* du 3 février.