

2° Affectation aux compagnies de 8 % sur le capital de 50,000 fr. par kilomètre engagé par elles.

3° Partage de l'excédant entre l'État et les compagnies dans les proportions suivantes :

	A L'ÉTAT.	AUX COMPAGNIES.
Jusqu'à 15,000 fr. de produits nets par kilomètre	50 %	50 %
Pour chaque 1000 fr. excédant, de 16,000 à 20,000 fr.	75 %	25 %
Pour chaque 1000 fr. excédant 20,000.	90 %	10 %

Au premier aspect, ces conditions paraissent offrir d'immenses avantages à l'État; examinons si cette apparence est confirmée par les faits.

D'après le *système du fermage*, c'est ainsi qu'est généralement désignée la combinaison à laquelle se rapportent les conditions qui viennent d'être exposées, l'État devrait fournir au coût de construction,

du dessous du chemin évalué	150,000 fr.	par kilomètre.	
de la voie de fer évalué	100,000	—	—
Soit à une dépense totale de	250,000 fr.	—	—

Les compagnies devraient fournir seulement au coût de l'outillage et du matériel soit. . . 50,000 fr. par kilomètre.

Cette répartition, entre l'État et les Compagnies, de la dépense nécessaire pour la construction et la mise en exploitation des 2500 kilomètres de chemins de fer à concéder, obligerait donc l'État à fournir un capital de. . . 625,000,000 fr. et les compagnies à fournir un capital de. . . 125,000,000 fr.

Le produit annuel moyen de chaque kilomètre étant de 25,000 fr., voici quelles seraient les parts respectives de l'État et des compagnies par suite de la répartition effectuée selon les proportions indiquées ci-dessus :