

## TABLE DES MATIÈRES

I. — La question du rachat au point de vue général. — Intérêts en cause, les Compagnies, le public, l'Etat. — Les Compagnies. — Féodalités financières ou démocratie de l'épargne ? — L'intérêt des porteurs de titres . . . . .	5
II. — Les intérêts du public. — L'unification des tarifs. — L'autre danger. — Les tarifs instruments fiscaux. — L'exploitation de l'Etat. — Trois cent mille fonctionnaires. — Les monopoles . . . . .	10
III. — Une expérience de fonctionnarisme. — Comparaisons entre l'exploitation de l'Etat et celle des Compagnies. — En France. — A l'étranger. — Paroles de ministre. — Les voyageurs et les expéditeurs. — Exemples inquiétants . . . . .	15
IV. — L'irresponsabilité de l'Etat. — Un précédent en Allemagne. — Les colis postaux. — L'Etat se surveillant lui-même. — La fin de la légende du colis « récalcitrant ». — Les chemins de fer et la défense. . . . .	21
V. — Résumé de la question au point de vue du public. — Une opinion de M. Poincaré. — Le rachat au point de vue financier. — L'Etat nous doit des routes. — Les chemins de fer, routes modernes. . . . .	27
VI. — Détermination des éléments du passif et de l'actif de l'Etat en cas de rachat. — L'annuité. — La compensation des sommes dues pour la garantie avec le matériel et les approvisionnements. — Une extraordinaire erreur des partisans du rachat . . . . .	32
VII. — Une parenthèse : l'Etat et le produit de ses chemins de fer. — Un aveu officiel. — Lignes nouvelles et travaux complémentaires. — Total des charges de l'Etat en cas de rachat. — Les menaces du progrès. . . . .	3j
VIII. — Les recettes de l'Etat en cas de rachat. — Examen de la situation des Compagnies nécessaire à ces évaluations. — La Compagnie du Nord. — La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. . . . .	43
IX. — Suite de l'examen de la situation des Compagnies de chemins de fer. — La Compagnie d'Orléans. — La Compagnie de l'Est . . . . .	49

X. — Compagnie de l'Est. — La prétendue compression des dépenses. — Compagnie du Midi. — Les profils que l'État relire d'un réseau médiocre. . . . .	55
XI. — La Compagnie de l'Ouest. — Résultats de l'exploitation qui permettent de lixer les bases du rachat. — Diminution de l'appel à la garantie. — Situation du compte de la garantie. . . . .	6a
XII. — Constatation de l'annulation de la garantie d'intérêt. — Une seule Compagnie y fait appel, les autres remboursent. — Retour sur les conventions de 1883. . . . .	66
XIII. — Suite du retour sur les conventions de 1883. — Les avantages réciproques de l'État et des Compagnies — Fixation de l'annuité de rachat. — Durée de la garantie d'intérêt. . . . .	yi
XIV. — Situation financière créée par le rachat. — Total des sommes annuelles qui reviendraient à l'État. . . . .	78
XV. — La question des annuités. — Elles <b>ne</b> s'éteindront pas toutes. — Nombreux litiges en perspective. — Équilibre des recettes et des dépenses en cas de rachat. — Les lois sur les conditions du travail et les retraites. — Les emprunts nécessaires. . . . .	84
XVI. — La répercussion du rachat sur la dette. — Une augmentation de quatre milliards et demi en cinquante ans. — Aucun avantage en échange. — Nouveaux et récents exemples venus de Belgique et d'Italie relativement aux inconvénients de l'exploitation de l'État. . . . .	91
XVII. — Le régime futur des chemins de fer de l'État. — Le projet de loi de M. Barthou. — L'enchevêtrement des comptes. — Un conseil de soliveaux. — Le ministre tout-puissant. . . . .	98
XVIII. — L'organisation future de l'administration du réseau d'État. — L'omnipotence du ministre. — Responsabilités illusoires. — Les tarifs à la merci du bon plaisir. — La question spéciale du rachat de l'Ouest. — Charges supplémentaires qu'il comporte. — Le rachat de l'Ouest et l'industrie maritime. — Conclusion. . . . .	io5