

le coût des chemins de fer, on pourrait suppléer à cette insuffisance par un emprunt spécial, hypothéqué sur la propriété des chemins de fer et sur la partie des revenus afférente à l'Etat, avec condition du paiement d'annuités comprenant à la fois l'intérêt et l'amortissement. Il est probable que les capitaux afflueraient vers un aussi solide emploi. Il paraît certain, d'ailleurs, qu'à défaut d'autres prêteurs, les compagnies concessionnaires des lignes inachevées trouveraient, parmi leurs propres actionnaires, des fonds suffisants pour un emprunt aussi évidemment utile à leurs intérêts.

Ce rapide exposé de la situation financière de la France, des chances de perturbation auxquelles elle est exposée, et des ressources sur lesquelles elle peut compter, démontre qu'il n'y a pas de danger à laisser à la charge de la dette flottante les crédits jusqu'à ce moment alloués par les Chambres pour contribution de l'Etat dans le coût de construction des chemins de fer. D'ailleurs, au pis aller, on peut avec toute raison compter qu'il serait facile de pourvoir, par un emprunt spécial, à l'absence forcée des ressources dont on espère pouvoir disposer.

Cependant, autant on doit se défendre d'une pusillanimité irréfléchie, autant on doit se prémunir contre une confiance absolue. En reconnaissant qu'il n'y a aucune apparence de danger sérieux dans la situation actuelle des finances publiques de la France, il faut reconnaître aussi que le danger deviendrait imminent si, pour la construction des chemins de fer, on ajoutait de nouvelles charges à celles de cette nature qui déjà pèsent sur le trésor public. On est parvenu sur ce point aux extrêmes limites que la prudence permet d'atteindre. Il serait téméraire d'aller plus loin ; ce serait compromettre à la foi la position actuelle des finances publiques, et le succès d'un emprunt.

Le besoin de dégrever la dette flottante n'existant pas, on