

relief, le système de 1842 offre à l'Etat d'autres avantages dont un surtout mérite de fixer l'attention.

Parmi les obligations sévères imposées aux compagnies concessionnaires par les cahiers des charges spéciaux à l'application du système de 1842, il est une clause stipulant en faveur de l'Etat le droit absolu de prendre possession des chemins de fer, à sa volonté, à toute époque après les douze premières années de l'exploitation accordée aux compagnies. Cette condition importante attribue à l'Etat une liberté d'action constituant une précieuse sauvegarde en faveur des intérêts généraux. Elle empêche la prolongation de bénéfices excessifs et le maintien de tarifs trop élevés; elle pèse sur les compagnies comme une menace incessante d'expropriation; elle offre toutes les garanties désirables contre les abus d'un monopole inamovible. Pour que l'exercice de cette faculté attribuée à l'Etat soit facile et prompt, la clause établissant le droit de prise de possession en formule en même temps le prix et le mode de paiement. Ces conditions sont habilement calculées de manière à renfermer ce prix dans des limites modérées, et à rendre le paiement facile.

L'obligation de déboursier un capital considérable, pour prix de la reprise des chemins de fer par l'Etat, aurait pu rendre ce droit illusoire à cause de la difficulté ou de l'impossibilité même où les finances publiques auraient pu se trouver de fournir ce capital. La clause relative au rachat a écarté ce grave inconvénient. Le prix de la prise de possession anticipée des chemins de fer par l'Etat est réglé en annuités payables aux compagnies pendant chacune des années restant à courir, à partir de l'époque du rachat, jusqu'à la fin de la concession.

Si l'annuité à payer n'avait pas été fixée d'avance, si, par exemple, son appréciation avait été remise à un arbitrage, l'usage du droit de rachat aurait pu en éprouver des en-