

fluence l'utilisation de cette faculté exercerait sur les finances publiques.

Pour établir cette appréciation, il faut d'abord chercher à connaître l'époque à laquelle il est probable que le rachat des chemins pourrait devenir nécessaire aux intérêts généraux du pays.

Il ne paraît pas présumable que les motifs capables de déterminer l'État à user de la faculté du rachat se manifestent dans les trente premières années de l'exploitation. Les sciences progressent incessamment, mais avec lenteur. Il est rare que leurs découvertes soient immédiatement adoptées et mises en pratique ; un temps considérable s'écoule presque toujours en hésitations et en tâtonnements avant que l'application des inventions nouvelles soit vulgarisée. Puis encore, la circulation n'acquerra pas de prime abord les développements auxquels plus tard elle sera appelée. Ces développements, peu prononcés dans le principe, s'accroîtront à mesure que la population appréciera les facilités que les chemins de fer offrent aux voyages, à mesure surtout que les chemins de fer se multiplieront sur la surface du pays. Il est donc probable que vingt-cinq ou trente années s'écouleront avant que des perfectionnements notables, ou un énorme développement de circulation, produisent des résultats tels que le rachat des chemins de fer par l'État devienne une question d'utilité publique. Afin de simplifier les faits, nous ferons coïncider l'époque à laquelle aurait lieu le rachat avec celle à laquelle aurait fini la concession accordée selon le système de 1842. Pour éviter tout reproche d'exagération à nos calculs, nous supposerons que cette mesure serait déterminée par des considérations tout à fait étrangères à l'accroissement des produits nets donnés par les chemins.

Dans cet hypothèse, au moment du rachat, les chemins rendraient seulement, comme au début de leur exploitation,