

de prendre possession des chemins de fer à sa volonté, d'année en année, à partir de la douzième année d'exploitation par les compagnies concessionnaires. Cette faculté est précieuse ; elle attribue à l'État une liberté d'action dont il peut user avec opportunité et retirer de grands avantages. Le système de fermage asservit au contraire cette liberté : il accorde à l'État la faculté de reprendre la libre possession des chemins seulement à l'expiration de chaque bail, c'est-à-dire à des époques fixes, séparées chacune par des périodes successives de douze années. Hors de ces époques, et quelles que soient l'urgence et la gravité des motifs qui exigerait la prise de possession des chemins de fer par l'État, il faut attendre l'expiration du bail et souffrir patiemment tous les dommages qui peuvent être la conséquence de cette temporisation forcée.

Le système du fermage donne donc à l'État moins de liberté, pour la prise de possession des chemins, que le système opposé. Il faut remarquer d'ailleurs que la courte durée des concessions dérivant du mode du fermage est bien loin de constituer un avantage.

En principe général, les baux à court terme sont désastreux. Le fermier ayant seulement une courte durée d'exploitation est souvent empêché par le soin de son propre intérêt, d'engager ses capitaux en améliorations dont les conséquences favorables seraient coûteuses à produire et lentes à se manifester. La prochaine expiration de son bail le retient. Il craint de travailler et d'ensemencer à grands frais un champ dont un autre que lui serait appelé à recueillir les fruits. Il ne peut tenter des essais, parce que le temps lui manquerait pour profiter de la réussite ou pour le dédommager des pertes que l'insuccès lui aurait fait éprouver. Puis encore, si, dans le voisinage d'un objet exploité par un court bail, il existe un ou plusieurs objets de même nature exploités par