

capitaux, bien supérieure aux besoins. Grâce à l'influence prédominante du chef d'une puissante maison de banque qui avait soumissionné le dernier emprunt public et qui avait hâte d'en placer les coupons à un taux très-lucratif, les directeurs de la Compagnie ne trouvèrent rien de mieux, pour utiliser les versements qui restaient sans emploi, que de convertir en rente les capitaux inactifs. Si l'opération fut très-fructueuse pour le vendeur, par contre, il est arrivé que la Compagnie a subi une perte considérable, par suite de la dépréciation de la rente, après la révolution de Février 1848.

La tempête politique qui balaya la monarchie, porta le dernier coup à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. On peut dire que si cette affaire a été, pour les financiers de l'entreprise, une poule aux œufs d'or, en revanche, pour les petits actionnaires, elle est devenue une vaste hécatombe. Aussi, se trouvèrent-ils très-heureux d'échanger leurs actions avilies contre un coupon de rente de 7,60, pour un versement de 250 francs. Le décret du 17 août 1848 faisait rentrer la ligne la plus importante du pays dans les mains de l'Etat, dont elle n'aurait jamais dû sortir.

De plus, en allouant aux actionnaires qui verseraient le complément de 250 francs par action, l'intérêt intégral de 25 francs sur la totalité du capital déboursé, le décret, sans grever les finances et les ressources du moment, fournissait le moyen habile de continuer les travaux avec les sommes comptées par les porteurs de titres, qui se décidèrent à souscrire cet emprunt, dont le chiffre s'est élevé à près de soixante millions.

D'après ce traité, la Compagnie remettait à l'Etat les travaux faits par elle, dont le prix soldé montait à 88 millions. Elle recevait, en retour, 3 millions de rente, dont le capital, au pair, représentait 60 millions. Si l'affaire était bonne pour le gouvernement, elle sauvait en même temps d'un désastre les actionnaires engagés. Dans le courant de l'année 1848 et 1849, on affecta à la continuation du chemin divers crédits dont l'ensemble fut porté à 66 millions. Au 1<sup>er</sup> janvier 1850, le montant des dépenses consacrées à la grande ligne des deux mers arrivait donc à 154 millions. La section de Paris à Tonnerre, celle de Dijon à Chalon étaient livrées à l'exploitation.

Sur la lacune comprise entre Tonnerre et Dijon, on venait de terminer l'immense souterrain de Blaisy, qui forme le point de séparation entre le bassin de la Manche et celui de la Méditerranée.

Les travaux marchent avec rapidité sur cette dernière section, et nous savons, par des renseignements précis, qu'elle pourra être mise