

en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 1851. Reste donc à entreprendre les tronçons de Chalon à Lyon et de cette dernière ville à Avignon ; soit 358 kilomètres, qui doivent coûter, selon les prévisions générales, 250 millions, y compris l'achèvement du parcours de Tonnerre à Dijon, et la traversée de Lyon évaluée à 24 millions.

On comprend maintenant dans le pays, comme à l'Assemblée législative, que le temps des hésitations et des atermoiements est passé, pour continuer la grande voie du nord au midi. On devait croire que l'Etat, après avoir heureusement recouvré la propriété de cette ligne-mère, ne ferait pas une seconde fois la faute de la livrer aux traitants. Mais déjà le gouvernement avait refusé de rentrer en possession de la ligne de Marseille ; malgré les demandes instantes qui lui étaient faites par les actionnaires découragés, il a reculé devant la liquidation définitive d'une société que le gaspillage a ruinée. Ce précédent laisse entrevoir que nous sommes prêts à retomber dans les mêmes errements que les ministres du dernier roi. et que l'on ne saurait rien faire de grand, sans recourir à l'intervention onéreuse des financiers. Il eût été simple, facile, d'une bonne politique et d'une administration habile, de rejeter leurs offres intéressées, et de ne pas désespérer de la puissance nationale pour achever ce grand travail.

Est-ce proposer une témérité extravagante, n'en déplaise à l'honorable M. Vitet, que de demander à l'Etat de parachever, pendant le courant de l'année 1850, la section de Tonnerre à Dijon, qui doit coûter 45 millions environ ?

Une fois la ligne terminée de Paris jusqu'à Chalon, soit 400 kilomètres qui auront absorbé 200 millions, elle produira un revenu net de 12 millions ; car ce sera la section la plus lucrative, en raison de l'absence de toute concurrence fluviale sérieuse. Qu'on accepte alors le système d'obligations que M. Passy avait emprunté aux compagnies industrielles pour l'appliquer aux grands travaux publics. Qu'on prenne deux ans pour faire la section de Chalon à Lyon, et trois autres années pour achever la ligne entière jusqu'à Avignon, et qu'on émette, chaque année, pour une somme de 50 millions, des obligations spéciales, hypothéquées sur les travaux exécutés, le problème si redoutable sera résolu avec une économie qui laisse loin derrière elle toutes les combinaisons des roués de la finance.

La Compagnie d'Orléans a émis, comme beaucoup d'autres, une série d'obligations dont la valeur nominale est de 1,000 ; ces titres portent intérêt à 5 %, et sont remboursables à 1250 francs : ces valeurs sont cotées, à la Bourse, à 970 francs. La société de la ligne de