

marché imprudent, en se chargeant d'un forfait à ce prix, et cette remarque sera encore plus saisissante, quand on saura que, dans la dépense évaluée 11 millions, ne sont pas comprises les gares de Perrache et de Givors, qui restent à la charge de la Compagnie concessionnaire de la ligne de Paris à Avignon. Disons, en outre, que le maximum de 550,000 francs par kilomètre est établi comme prix moyen, sur des lignes dans le parcours desquelles on peut rencontrer de grandes difficultés à vaincre, tandis que, pour les vingt kilomètres de Lyon à Givors, avec la faculté de suivre la ligne défectueuse de St-Etienne, il n'y a pas à effectuer de travaux qui exigent une dépense excessive. Tout porte donc à croire que 11 millions suffiront et au-delà, et que la Compagnie de Saint-Etienne trouvera, dans son forfait, une cause de bénéfice.

Se procurer 11 millions, dans ce moment où les capitaux craintifs se hasardent peu dans les entreprises industrielles, aurait pu être un embarras pour la Compagnie de St-Etienne ; mais l'Etat, en veine de bienveillance, se met à la brèche pour elle, et prend l'engagement de lui faire prêter ces 11 millions par la Compagnie concessionnaire, à l'intérêt de 5 p. % l'an. Or, s'engager à faire prêter, c'est s'obliger à prêter soi-même, selon le vieux dicton populaire : « qui répond paie. » Et, comme l'intérêt de 5 p. % écornerait les beaux produits réservés à l'entreprise favorite, on a soin de stipuler que la Compagnie concessionnaire, et, au besoin, l'Etat, garantira un revenu annuel de 550,000 francs, soit une somme égale à l'intérêt des 11 millions, ce qui revient à dire que la Compagnie de St-Etienne paiera l'intérêt de la somme qu'on lui fera prêter, ou avec les produits du chemin, ou avec l'argent de la Compagnie d'Avignon, sous la responsabilité de l'Etat.

Telles sont les principales conditions financières qui résultent du traité fait avec la Compagnie de St-Etienne. Nous passons sous silence tout ce qui se rapporte aux questions de tracé, de passages à niveau, de ponts obliques, de courbes, etc., et nous arrivons, sans plus tarder, aux résultats pécuniaires que cet aimable traité doit procurer à la Compagnie de St-Etienne, pendant un siècle.

Après le prélèvement de l'intérêt à 5 p. % des 11 millions du forfait, les bénéfices de la ligne de Lyon à Givors appartiennent à la Compagnie de St-Etienne, savoir : à elle seule exclusivement jusqu'à 8 p. %, soit 3 p. %

Par moitié avec la Compagnie concessionnaire pour tout ce qui excédera 8 p. %.

Nous faisons bon marché de ce dernier avantage, que nous néglige-