

FONDS DUBOIS: 3805

*Insurrection
des Agioteurs;
par
C. Bourdon.*

Nº 1356.

1356

Prix : CINQ centimes.

INSURRECTION DES AGIOTEURS.

Quelques compagnies de chemins de fer veulent forcer la main au gouvernement et lui arracher des conditions nouvelles, onéreuses pour le pays, profitables aux agioteurs. La *Démocratie Pacifique* a tenté d'éclairer le pays sur ces manœuvres. — Le premier article ci-après dévoile l'artifice des calculs, savamment employés pour grossir le chiffre des dépenses. Les deux autres articles indiquent la véritable position des principaux détenteurs d'actions. — Lisez et jugez !

Qui trompe-t-on ici ?

Quand parut dans les colonnes du *Journal des Débats* cet incroyable plaidoyer en faveur de la compagnie de Paris à Lyon, dans lequel l'auteur, nous voulons dire l'avocat, commençait par reconnaître les torts de sa cliente et finissait par soutenir qu'il fallait lui accorder tout ce qu'elle demandait, M. Jullien, l'ingénieur qui avait été désigné par cet article comme ayant fait les premiers devis, crut devoir réclamer sur ce point.

De la réclamation même de M. Jullien, il résulte que cet ingénieur n'a pas dirigé les études qui ont servi à faire les premiers devis, mais qu'il y a concouru seulement pour un quart. La position de M. Jullien est donc nettement définie : il a été d'abord coopérateur pour un quart dans les études qui ont donné le chiffre de 200 millions de francs ; il est aujourd'hui ingénieur en chef de la compagnie, qui élève le coût du railway à 300 millions.

En l'état, l'opinion publique et les chambres doivent naturellement se demander lequel des deux a raison. Est-ce M. Jullien, ingénieur, pour un quart ? Est-ce M. Jullien, ingénieur, pour la totalité ? Est-ce M. Jullien, évaluant, avec ses collaborateurs, le coût du railway à 200 millions ? Est-ce M. Jullien, estimant tout seul le même travail à 300 millions ?

Il semble, au premier abord, qu'il y ait là un problème insoluble. Nous allons essayer

CB 202290

pourtant de le résoudre. Peut-être de nos observations résultera-t-il que M. Jullien a raison dans les deux cas.

Suivons M. Jullien sur le terrain où il s'est placé lui-même. Dans son dernier rapport, cet ingénieur prend souvent pour terme de comparaison la ligne d'Orléans. Acceptons cette base de raisonnement; elle est solide, inébranlable. Comparons donc.

Le chemin d'Orléans a 130 kilomètres de longueur, et le chemin de Lyon en a 520. Le chemin de Lyon est par conséquent quatre fois plus long que celui d'Orléans.

Le chemin d'Orléans était estimé 40 millions de francs. Les premiers devis du chemin de Lyon, auxquels M. Jullien a participé pour un quart, ne portaient pas seulement le coût de cette ligne à 160 millions (ce qui eût établi la parité exacte avec le chemin d'Orléans), mais à 178 millions. Ces 18 millions en sus avaient été portés dans les devis à cause des tunnels, viaducs et travaux d'arts particuliers à la ligne de Lyon. Pour donner plus de marge encore, on ajouta la somme à valoir de 22 millions.

Ainsi, primitivement, le capital de la compagnie d'Orléans étant de 40 millions de francs pour 130 kilomètres, et le capital de la compagnie de Lyon étant de 200 millions de francs pour 520 kilomètres, il est évident que tout l'avantage était du côté de cette dernière compagnie.

Or, qu'est-il advenu pour le chemin d'Orléans ?

A la fin de 1845, ce chemin coûtait 50 millions; à la fin de 1846, il en coûtait 53; à la fin de 1847, il en coûtera 65. Voilà donc une augmentation de 25 millions de francs !

Reproduite sur une longueur quadruple, cette augmentation de 25 millions pour le chemin d'Orléans donne une augmentation de 300 millions pour le chemin de Lyon.

Ce calcul est assurément d'une grande rectitude arithmétique, et on ne peut adresser aucun reproche à l'ingénieur. Toutefois, en examinant de plus près la chose, on s'aperçoit qu'il y a là une donnée administrative et financière laissée dans l'ombre, et qui est pourtant la clé du problème.

Oui, le coût de la ligne d'Orléans est en effet augmenté de 25 millions ! Mais à quoi correspond cette augmentation ? Ne correspond-elle pas à un développement du matériel roulant, gares, débarcadères, etc. ? Et ce développement n'est-il pas expliqué par un accroissement constant et régulier de la circulation ? Qu'on jette un coup d'œil sur les chiffres suivants :

En 1845, le chemin d'Orléans a produit.	7 500 000 fr.
En 1846.	9 000 000
En 1847, il produira plus de.	10 000 000

Il faut donc faire une distinction entre le coût de premier établissement et l'installation définitive, entre le début de l'entreprise et son apogée. Toute la question est là. Si l'on veut avoir le coût de premier établissement, il est évident que le chiffre de 40 millions pour la ligne d'Orléans, et celui de 200 millions pour la ligne de Lyon, seront les chiffres véritables. Mais, si l'on veut avoir le coût de l'installation définitive, on comprend que ces chiffres s'élèvent à 65 et à 300 millions.

Que prétend aujourd'hui la compagnie de Paris à Lyon ? Elle prétend que ses charges ne sont pas en rapport avec ses bénéfices, parce que le capital de 200 millions, résultant des devis primitifs, est insuffisant. Mais que signifient ces doléances ? Faut-il croire que la compagnie se trompe elle-même, ou bien qu'elle cherche à induire en erreur l'opinion publique et les Chambres ? Est-ce que des banquiers et des commerçants ne sont pas assez habiles pour s'apercevoir qu'à un maximum de développement correspond un maximum de produits ? Est-ce qu'un pareil résultat a pu échapper à nos rois de la Bourse, à nos princes de l'agiotage ? Pourquoi donc n'en est-il rien ? Pourquoi sont-ils muets sur ce point ? Pourquoi laissent-ils peser sur leur ingénieur en chef la responsabilité de ce singulier mutisme ?

Certes, M. Jullien, ingénieur en chef du chemin de fer de Lyon, a raison aujourd'hui

d'estimer ce chemin comme devant coûter un jour 300 millions ; mais il a eu raison aussi, conjointement avec les autres ingénieurs de l'Etat, et pour son quart de coopération, de fixer la dépense à 200 millions pour frais de premier établissement.

Mais vous, financiers, banquiers et agioteurs, pourquoi ne dites-vous pas que l'excédant de 100 millions, indiqué par votre ingénieur en chef, suppose un maximum d'exploitation, et par conséquent de produits ?

En effet, si les produits de la ligne de Lyon sont équivalents à ceux de la ligne d'Orléans, leur chiffre devra être de 40 millions, puisque ceux d'Orléans sont de 10 millions aujourd'hui. Mais on peut affirmer que ce chiffre de 40 millions sera rapidement dépassé par la ligne de Paris à Lyon, surtout quand on voit le chemin de Londres à Manchester et Liverpool, sur une longueur de 438 kilomètres environ, donner plus de 50 millions par an.

Toutefois, en cavant au minimum et en supposant que la ligne de Lyon ne soit pas dans de meilleures conditions que la ligne d'Orléans, il est certain que la compagnie de Lyon ne tardera pas à percevoir 40 millions de produits annuels. En prélevant sur cette somme 40 pour cent pour frais d'exploitation, il restera 24 millions de bénéfices nets, qui, pour 300 millions de capital, font 8 pour cent de dividende à distribuer aux actionnaires.

Eh bien ! il est impossible que les administrateurs de la compagnie de Paris à Lyon n'aient pas vu cela. Il est impossible qu'ils ignorent que, pour arriver à son maximum de développement et au coût total de 65 millions, le chemin d'Orléans a dû contracter des emprunts. Il est impossible qu'ils ne comprennent pas ce qui se passe dans toutes les opérations de cette nature ; c'est-à-dire qu'à mesure que l'entreprise donne des revenus plus considérables, on l'augmente, on la développe, on l'améliore, afin d'augmenter encore les revenus eux-mêmes. Si les administrateurs de la ligne de Lyon n'avaient pas vu cela, ce seraient des hommes incapables auxquels il faudrait se hâter bien vite de retirer leurs pouvoirs.

Il est évident qu'on a voulu donner le change à l'opinion publique, afin de faire une bonne affaire. On a compté sur la complaisance des ministres, sur la bonhomie des Chambres. On a caché la vérité sous des chiffres dans l'espoir que l'Etat s'ennuierait d'aller l'y chercher. C'est, du reste, l'esprit du commerce; c'est ce que pratiquent chaque jour les négocians, banquiers, gens d'affaires, les mieux famés.

Nous avons rempli notre devoir de publicistes en apportant la lumière là où les banquiers et les agioteurs avaient fait les ténèbres. A l'aide de cette obscurité habilement préméditée, les banquiers et les agioteurs voulaient plonger leurs mains avides dans les coffres de l'Etat, c'est-à-dire dans la poche des contribuables. Espérons que la majorité de la Chambre, si le ministère est assez faible pour se laisser gagner, saura également remplir son devoir, en serrant les cordons de la bourse publique, et en répondant aux administrateurs de la ligne de Lyon : « Liquidez, messieurs, liquidez, et rendez à l'Etat la ligne centrale dont vous êtes en possession ! Si c'est une mauvaise affaire, nous ne voulons pas vous l'infliger ! Si c'est une bonne affaire, le pays doit en profiter ! »

Un aveu maladroit.

Le cabinet du 29 octobre fit naguères frapper une magnifique médaille d'or en l'honneur de la loi de 1842, constitutive de l'agiotage des chemins de fer. Cette loi a produit tous les fruits désirables : mauvaise direction, complication, double emploi des travaux, — aggravation de la dette publique, dilapidation des ressources du Trésor au profit des grands banquiers, — agiotage effréné, déviation des capitaux de toute la France sur le marché de la Bourse, — vols, scandales, démoralisation, etc.

Mais tout n'est pas fini, car les agioteurs n'ont pas encore épuisé la veine, et ils savent que la faiblesse du gouvernement et la bonhomie du peuple français leur permettent d'exploiter jusqu'en son dernier filon cette vaste mine de duperies aurifères.

Chaque pas, chaque geste des compagnies financières décèle leur origine; c'est l'agiotage qui leur a donné naissance, c'est d'agiotage qu'elles se préoccupent constamment. Formées en vue de gagner des primes, c'est-à-dire de faire des bénéfices non par l'exploitation réelle des chemins, mais par les ventes et reventes d'actions, leur principale sollicitude a été constamment de soutenir, de surexciter le cours de ces actions, mais l'exagération même des entreprises de ce genre qui en définitive avaient besoin de capitaux réels, et d'immenses capitaux, a amené forcément la baisse des innombrables actions offertes en vente, et elles sont restées engorgées entre les mains d'un certain nombre de hauts spéculateurs.

Il n'est donc pas étonnant que ces spéculateurs, ne pouvant se défaire des actions souscrites par eux en vue de la vente immédiate, et non en vue d'un placement sérieux, emploient tous les efforts dont ils sont capables pour amener à bien leur spéculation, pour relever les cours et se débarrasser de ces papiers qui commencent à les incommoder.

Ainsi, ils ont mené grand bruit de la mauvaise situation des compagnies, des conditions onéreuses, impossibles, que l'Etat leur avait imposées. Ils ont offert cette alternative: «Faites-nous de bonnes conditions, ou nous mettrons les sociétés en liquidation.»

Hier nous avons expliqué un des artifices de calcul à l'aide desquels la compagnie de Paris à Lyon exagérait le capital qui lui était nécessaire. Aujourd'hui, nous démontrerons par une simple analyse du nombre et de la qualité des actionnaires de cette compagnie quel est l'intérêt qui met en jeu ces grands moyens d'intimidation et d'influence sur le Cabinet.

Le capital de cette société est de 200 millions, divisé en 400 000 actions de 500 fr. Entre combien de personnes, et dans quelles proportions est réparti ce capital? Le rapport adressé à l'assemblée générale le 19 avril dernier, nous le dit lui-même, pag. 14 :

«Le nombre de nos porteurs d'actions dépasse dix-sept mille, sur lesquels il y en a quinze mille deux cent quatre-vingt-quatre possédant moins de sept actions en moyenne.»

Faisons ressortir les conséquences de ce chiffre.

Il y a 400 000 actions, ci.	400 000
15 284 personnes en possèdent, en moyenne, moins de sept; mettons sept,	
cela fait 106,988 actions; mettons en chiffre ronds.	107 000

Il reste donc 293 000 actions, ci.	293 000
--	---------

A qui appartiennent ces 293 000 actions? C'est là le point important, le nœud de l'affaire. Le rapport dit que le nombre des actionnaires dépasse dix-sept mille; si ce chiffre était dépassé de beaucoup, on l'aurait indiqué; nous le prendrons donc pour chiffre constant: au surplus l'erreur sur ce point ne peut être que minime.

Or, si des 17 000, ci.	17 000
on déduit les 15 284 actionnaires possédant 107 000 actions, ci.	15 284

on trouve.	1 716
--------------------	-------

actionnaires partageant à eux seuls les 293 000 actions de surplus.

En moyenne chacun de ces actionnaires posséderait donc un peu plus de 170 actions, c'est-à-dire aurait souscrit pour un capital de 85 000 fr. Mais ici, plus qu'ailleurs, les moyennes sont trompeuses et on peut hardiment affirmer que, sur ces 1716 actionnaires, 14 à 1 500 possèdent chacun au plus 100 actions, ensemble 150 000 actions, et que les 143 000 actions de surplus sont réparties entre les 216 actionnaires restants, ce qui donnerait pour chacun de ces 216 actionnaires une moyenne de 662 actions, ou un capital de souscription de 331 000 fr. Mais il faut faire attention que ce n'est encore là qu'une moyenne, et l'on sait que plusieurs de ces 216 personnes possèdent 1 000, 2 000, 3 000 et, dit-on, même 4 000 actions.

Et au surplus sans préciser le nombre d'actions possédées par telles et telles personnes, nous pouvons tenir ceci pour constant : parmi les 1716 actionnaires possédant à eux seuls 293,000 actions, un certain nombre ont souscrit pour des sommes si considérables que la baisse de ces actions les place dans une condition extrêmement fâcheuse. Car d'un côté elles ne peuvent verser leur capital de souscription, parce qu'elles ont souscrit au-dessus de leurs moyens effectifs; — de l'autre, la baisse des actions et la pénurie d'argent, qui s'oppose à ce que ces actions remontent promptement et d'elles-mêmes à un cours plus élevé, ne leur permettent pas de les vendre, car il ne se trouverait pas acheteurs suffisants pour ces 293,000 actions, et des offres de vente trop considérables feraient certainement descendre au-dessous de 400 fr., le prix de l'action, qui est en ce moment de 435 fr., et par conséquent causeraient aux vendeurs une perte qu'ils ne pourraient supporter.

Que faire donc? — Voici ce que l'on a imaginé.

Il faut ou rompre la société ou obtenir du gouvernement des conditions qui, donnant une belle perspective de bénéfices, relèvent les cours ET PERMETTENT AUX 293,000 ACTIONS DE S'ÉCOULER. (La même opération s'effectuerait sur le chemin de fer de Lyon à Avignon.)

En rompant la société, les 1716 personnes qui, détiennent ces 293,000 actions subiront sans doute une perte, à raison des frais de toute nature que la société aura causés; mais cette perte sera limitée: 25 francs de perte par action sur 400,000 actions font 10 millions. — Une perte de 10 millions suffit pour liquider l'affaire. Il vaut donc mieux liquider que vendre, car liquider, c'est vendre l'action à 475 fr.; or, elle ne vaut aujourd'hui que 435 fr., et de fortes ventes la feraient descendre plus bas.

En arrachant au gouvernement des conditions qui relèvent les cours, on obtiendrait un plus beau succès. Ainsi, la concession est faite pour 42 ans, les hauts agioteurs demandent qu'elle soit portée bénévolement par le gouvernement à quatre-vingt-dix-neuf ans. Le seul bruit que le ministre avait reçu dans son cabinet les personnes chargées de présenter ces propositions a fait monter de six francs les actions à la bourse de jeudi dernier, ainsi que l'expliquent tous les journaux des banquiers. Que serait-ce si cette proposition était agréée? Les actions de Paris à Lyon, manégées avec l'intelligence des boursiers, atteindraient bientôt le pair, reverraient le beau temps des primes, et les 293,000 actions s'écouleraient.

Tel est le véritable sens des démarches de la compagnie de Paris à Lyon. Elles ont moins pour objet l'intérêt particulier des 15,284 personnes à 7 actions, formant la plèbe actionnaire, que l'intérêt d'agiotage des 1,716 actionnaires à 293,000 actions. Ce sont ces 1,716 actionnaires, ou plutôt ce sont 2 ou 300 personnes sur ce nombre de 1,716, et peut-être 40 ou 50 seulement qui, dans leur intérêt propre et pour échapper aux conséquences graves qu'entraînerait pour eux l'engorgement en leurs mains d'une énorme quantité d'actions, poussent d'indécentes clameurs pour obtenir de nouvelles faveurs du gouvernement et à défaut la liquidation de la société.

Il s'agit donc aujourd'hui de savoir si la France doit encore venir au secours de ces agioteurs, et si elle doit payer d'une concession onéreuse pour elle les hasards de leur jeu sur le tapis vert de la Bourse.

Non! elle doit ressaisir la possession qu'elle n'aurait jamais dû abandonner de ces chemins de fer, et par l'exploitation directe par l'Etat mettre fin à ces scandales et aux pillages de Bourse.

Ils intriguent... ils menacent !

Les manœuvres des compagnies financières de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon redoublent d'intensité. Un intérêt pressant pousse les principaux agioteurs à peser de toutes leurs forces sur le ministère pour lui arracher au plus tôt des concessions favorables à leurs spéculations : car au 5 juin prochain est fixé le versement des 100 francs formant le troisième cinquième de la compagnie de Paris à Lyon.

Or, nous avons constaté plus haut, d'après un rapport officiel, lu en assemblée générale le 19 avril dernier, que, sur les 400,000 actions de ce chemin, 107,000 actions appartiennent à 15,284 personnes. C'est une somme totale de 10,700,000 fr. à verser par ces 15,284 actionnaires sérieux, qui ne possèdent en moyenne que 7 actions. Ces actionnaires sérieux n'éprouveront aucune difficulté à verser cette somme de 10,700,000 fr. répartis en un si grand nombre de mains, et qui ne constitue pour chacun d'eux qu'un débours de 700 fr. en moyenne.

Mais les 293,000 actions de surplus sont possédées par 1,716 personnes seulement : toute la difficulté viendra de ces 1,716 actionnaires agioteurs ; car ils n'ont pas et ils ne peuvent pas payer la somme de 29,400,000 fr. formant la portion, exigible au 5 juin, de ces 293,000 actions, et qui pour chacun constitue un débours de 17,000 fr. à raison d'une moyenne de 170 actions. — Mais surtout il ne faut pas oublier que sur ces 1,716 personnes, un certain nombre d'entre elles possèdent dans ces 293,000 actions une part qui dépasse cette moyenne de 170 actions, et qui, pour quelques-unes s'élève à 500, 1,000, 2,000 et 3,000 actions, dont elles n'ont pu se défaire, c'est-à-dire porte leur part de versement au 5 juin à 50,000, 100,000, 200,000, 300,000 fr.

Il n'est pas surprenant qu'ils emploient tous les moyens en leur pouvoir pour obtenir dans les conditions de leur concession des changements qui, relevant subitement le cours des actions, leur donnent la facilité de les vendre au plus tôt. Leur administration ne saurait se montrer rigoureuse envers eux sur l'époque exacte du versement du troisième cinquième ; il leur suffirait de faire passer la loi de sauvetage en juin, pour éviter les désagréments du naufrage.

Ils circonviennent le cabinet et veulent y pénétrer par la force.

Le *Journal des Chemins de fer*, un de leurs nombreux organes, après avoir dit dans un premier article : « les choses ne sont pas tout à fait aussi avancées qu'on les a supposées ; il reste encore des difficultés à lever, des répugnances à vaincre, » fait sentir aux ministres dans les termes suivants, à quels maîtres ils ont affaire : « Dans un gouvernement représentatif, dit-il, les ministres sont les délégués, les hauts serviteurs de la grande famille qui les emploie, les change de place ou les congédie à son gré. »

Il est difficile d'exprimer plus brutalement la dépendance où les financiers-agioteurs entendent réduire le ministère, car ici la grande famille n'est pas la Nation, dont le *Journal des Chemins de fer* ne s'est jamais montré très soucieux, mais seulement la tribu des spéculateurs, ainsi que le fait voir le reste de l'article, où M. Dumon, ex-ministre des travaux publics, est tancé fortement de n'avoir pas assez fait en faveur de l'agioteur, et où l'on promet d'indiquer prochainement à son remplaçant, M. Jayr, ce qu'il doit faire.

Mais les agioteurs, aux intrigues ajoutent la menace, la menace contre le repos et l'ordre

publics : ils veulent obtenir de l'insurrection et des émeutes ce que l'argent et les abus d'influence ne leur amènent pas assez vite. (1)

Écoutez le *Journal des Chemins de fer* : « Il est urgent d'en finir, car le conseil d'administration de Paris à Lyon va être, si l'on tarde encore, dans la nécessité de donner ordre à ses ingénieurs de suspendre les travaux sur toute la section de Paris à Tonnerre et au souterrain de Blaizy. » — Quelle est donc cette prétendue nécessité ? Ce n'est pas le manque d'argent, car il y avait encore en caisse et en portefeuille au 31 décembre dernier, suivant le rapport du 19 avril, 36 millions de francs, et le troisième cinquième fournira immédiatement, au 5 juin, près de 11 millions de francs assurés, puisqu'ils seront versés par les 15,284 petits actionnaires.

« Il paraîtrait, continue ce journal, qu'une lettre sera adressée à ce sujet au conseil des ministres, pour qu'il puisse inviter à temps les préfets des départements traversés à se concerter avec les ingénieurs de la compagnie sur les mesures de prudence nécessaires dans une occurrence aussi grave : près de 20,000 ouvriers se trouveraient en effet tout à coup sans ouvrage, par suite de la cessation des travaux sur cette partie de la ligne, et il faut prévoir les troubles que la cherté des subsistances, jointe à la privation de salaire, pourrait occasionner dans les localités où ces malheureux sont cantonnés. »

Il paraîtrait que la lettre annoncée a été déjà écrite, car M. Jayr a déclaré à la chambre samedi dernier que « la Compagnie avait annoncé l'intention, si des mesures n'étaient pas prises dans le cours de cette session, de licencier une partie de ses ateliers, peut-être même de suspendre tous les travaux. »

Ainsi, c'est à l'aide de menaces contre l'ordre public que les agioteurs comptent réussir : ils calculent froidement le renvoi de 20,000 malheureux, les troubles, les révoltes, les emprisonnements, les meurtres, qui pourraient s'ensuivre, et ils portent tout cela à l'actif de leurs spéculations.

Et pourquoi ! est-ce que réellement la Compagnie de Paris à Lyon est dans une mauvaise situation comme affaire industrielle ? nullement. L'exagération des devis, qu'elle a fait précédemment dresser, n'a pas d'autre but que d'obtenir un changement de conditions qui relève les cours, et facilite l'écoulement des 293,000 actions et gorgées dans les mains des spéculateurs.

Écoutez encore le *Journal des chemins de fer* : « La situation de la compagnie de Paris à Lyon va se compliquer à l'époque du versement fixé au 5 juin prochain. Il nous semble évident que pas un actionnaire ne sera porté à faire son versement dans un moment où l'inaction du gouvernement laissera les esprits dans l'incertitude la plus complète sur le sort de la Compagnie. »

Qu'en dites-vous ? Le gouvernement est accusé d'inaction parce qu'il tarde à satisfaire aux exigences des agioteurs, des agioteurs qui menacent de laisser eux-mêmes dans l'inaction leurs 20,000 ouvriers, quoique la caisse de la Compagnie soit suffisamment garnie d'argent pour les faire travailler !

(1) En Angleterre, on commence à apprécier la malfaisance des compagnies de chemins de fer.

« Les bills déjà passés, dit le *Times*, sont comme autant de talismans funestes au moyen desquels ces génies impérieux qu'on appelle directeurs de chemins de fer ont le pouvoir d'exiger en tributs périodiques, non pas de l'or, de l'argent, mais des denrées alimentaires, mais toutes les ressources du pays.

« Peu importe que l'on meure de faim, ces génies doivent être satisfaits. La nation, fascinée sous le charme, ne peut refuser.

« Les puissances mystérieuses auxquelles nous avons vendu notre liberté mettent l'embargo sur nos ressources.

« Les manufacturiers, les commerçants ont à lutter contre la concurrence de compétiteurs envers lesquels ils se sont placés, *a priori*, dans un état de vasselage.

« Ils ont eux-mêmes assigné aux chemins de fer un fatal privilège de premier ordre.

« Pas un des actionnaires ne sera porté à faire son versement, » dit l'avocat des agioteurs. Ne croit-on pas entendre le renard, qui a la queue coupée, disant à ses camarades :

Que nous sert cette queue? Il faut qu'on se la coupe;

Si l'on m'en croit chacun s'y résoudra.

— Votre avis est fort bon, dit quelqu'un de la troupe;

Mais tournez-vous, de grace, et l'on vous répondra.

Tournez-vous donc, messieurs les agioteurs, qui voulez persuader à vos 17,284 petits co-actionnaires de ne pas accomplir leurs engagements. Eux, ils ont l'argent à la main et sont tout disposés à verser leur cinquième, car ils sont des actionnaires sérieux et non pas des joueurs. Mais vous, vous détenteurs de la plus forte partie des 293,000 actions, qu'avez-vous dans les mains? Tournez-vous, tournez-vous, de grace. — Eh! vos mains sont vides, votre bourse est à sec, vos poches ne sont pleines que de chiffons de papier.

Nous le croyons parbleu bien *qu'ils ne sont pas portés à faire leur versement*: ILS N'ONT PAS D'ARGENT, et c'est parce qu'ils n'ont pas d'argent qu'ils font tout ce bruit, tout ce scandale, qu'ils intriguent et qu'ils menacent. Ils n'ont pas d'argent et ils ne peuvent pas vendre leurs actions. Ils n'ont pas d'argent, et le 5 juin prochain un certain nombre doit verser 20,000, 50,000, 100,000, 200,000, 300,000 francs. Ils n'ont pas d'argent, et ils auront encore deux fois à payer 20,000, 50,000, 100,000, 200,000, 300,000 francs pour les deux derniers cinquièmes.

Concevez-vous maintenant pourquoi la Compagnie de Paris à Lyon, et nous pouvons dire également celle de Lyon à Avignon, dans lesquelles les agioteurs sont tout puissans, pourquoi elles se révoltent? C'est que la faillite est suspendue sur la tête, non pas des Compagnies, dont la situation n'a rien d'extraordinaire, mais des gros agioteurs qui ont les poches pleines d'actions, mais pas d'argent pour les payer.

Il est donc bon de leur arracher devant la France entière le masque dont ils se couvrent. Ce ne sont pas les intérêts de leurs Compagnies qui les poussent, c'est leur intérêt personnel. Ce n'est pas la ruine de leurs Compagnies qu'ils veulent éviter, car les Compagnies ne sont nullement menacées de ruine, c'est la leur propre. Ce sont des faillites personnelles, individuelles qu'ils cherchent à esquiver.

Eh bien! malgré leurs intrigues, malgré leurs menaces, malgré tous les procédés par eux employés et que nous n'avons plus besoin de qualifier, nous ne demandons pas leur ruine, nous ne voulons pas les mettre en faillite. Il est bien constaté qu'ils ne peuvent pas payer et ils détiennent la majeure partie des actions! C'est là une situation grave, et certes l'intervention du ministre nous paraît appelée fort à propos sur cette difficulté; mais il ne faut pas détourner cette intervention au détriment de la France et des contribuables au profit d'agioteurs insolubles. On doit être équitable, mais non pas complaisant.

On parle de présenter une loi à la Chambre. Elle devrait rendre à l'Etat la propriété et l'exploitation des chemins de fer. Ne veut-on pas prendre ce parti? Voici alors la loi qu'il faut faire :

ARTICLE UNIQUE.

Le gouvernement est autorisé à acheter dans les six mois, au cours de 450 fr. (les cours actuels sont 438 et 442), toute action des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, dont les termes exigibles n'auront pas été versés par les détenteurs d'actions. Il en paiera le prix dans un délai de sept ans pour Paris à Lyon, et de dix ans pour Lyon à Avignon, avec intérêt annuel à 3 p. 100, à partir du 22 décembre prochain.

25 mai 1847.

A LA LIBRAIRIE PHALANSTÉRIENNE, QUAI VOLTAIRE, 25.

Chas

