BIBLIOTHEQUE DU SENAT

SÉNAT
R.F.

S0000000303807

POPA
50.131



CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS DIVERSES.

SESSION DE 1846.

TOME TROISIEME,

COMPRENANT

LES Nos 83 — 105.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHEQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1846.

PRESS

N° 8

1846

PRESSIONS
N° 83.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchements d'Auxonne sur Gray, et de Dôle à Salins ;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 6 mai 1846, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchement sur Gray.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à

procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, avec embranchement d'Auxonne sur Gray.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE II.

Embranchement de Dôle sur Salins.

ART. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, par adjudication publique ou par concession directe, l'embranchement de Dôle à Salins, aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

La durée de la jouissance ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

ART. 4.

La convention qui pourrait être passée en vertu de l'article précédent, ne deviendra définitive qu'a-

près avoir été homologuée par une ordonnance royale.

Fait au Palais de Neuilly, le 17 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'article 1er de la loi du 11 juin 1842, a classé dans notre réseau national une ligne de la Méditerranée sur le Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse.

De Marseille à Avignon, le chemin est en cours d'exécution.

D'Avignon à Lyon, il doit être mis sous peu de jours en adjudication, et l'on doit supposer que la compagnie qui en deviendra concessionnaire, imprimera à cette partie de la ligne une vive impulsion.

De Lyon à Dijon, il est concédé à une compagnie, et la partie comprise entre Châlon et Dijon touche presqu'au terme de ses travaux, qui sont exécutés par l'État sous la condition du remboursement de ses avances.

A l'autre extrémité de cette grande ligne internationale, la partie qui s'étend de Mulhouse à Strasbourg est déjà livrée à la circulation.

Le moment est donc venu de s'occuper de la portion comprise entre Dijon et Mulhouse.

Dès l'année dernière, le Gouvernement avait présenté un projet de loi que les bornes de la session n'ont pas permis de discuter. Il a été repris

cette année, et nous venons vous rendre compte de l'état de la question et de la délibération prise par la Chambre des Députés.

Deux directions principales peuvent être adoptées pour unir Dijon à Mulhouse : l'une, qui passerait par Gray, suivrait le cours de la Saône supérieure, et toucherait Vesoul et Lure; l'autre, qui se porterait sur Besançon, et se dirigerait ensuite sur Béfort par la vallée du Doubs et l'un de ses affluents. Nous parlerons plus bas de la variante dont cette seconde direction est susceptible, et dont le choix a prévalu dans le sein de la Chambre des Députés.

On conçoit sans peine les vifs débats qui se sont élevés dans les contrées intéressées, au sujet de l'une et de l'autre des deux directions que nous venons de décrire, et vous pourrez vous en former une idée en parcourant l'analyse des enquêtes que nous annexons à cet exposé.

Cependant, Messieurs, il était difficile que l'importance de la ville de Besançon n'influât pas puissamment sur le parti à prendre dans cette circonstance. La population de cette grande cité, l'étendue de ses relations commerciales, l'activité toujours croissante de son industrie, enfin les considérations stratégiques, ne permettaient pas de laisser en dehors d'une ligne dirigée de la Méditerranée sur l'est de la France, la ville la plus considérable de cette partie du royaume. Aussi tous les conseils appelés à exprimer leur avis dans ce grand débat, ont-ils tous demandé que le chemin de fer projeté passât par Besançon.

Entre Dijon et Besançon, on trouve le poste militaire d'Auxonne et la ville de Dôle, qui est actuellement le lieu de passage d'un grand nombre de messageries. Les intérêts militaires et civils se réunissaient donc encore pour prescrire de diriger la ligne de fer par ces deux villes, méme au prix d'un allongement de tracé.

Béfort, qui depuis nos derniers traités a pris une si grande importance au point de vue de la défense du royaume, devait être encore un point obligé de passage.

Ainsi, Messieurs, il est reconnu par tout le monde que le chemin de fer de Dijon à Mulhouse doit partir de Dijon, toucher Auxonne, Dôle, Besançon et Béfort, pour se porter ensuite sur Mulhouse.

Le dissentiment n'existe donc qu'entre Besançon et Béfort; mais ce dissentiment n'est pas sans gravité; il a divisé le Gouvernement et la Chambre des Députés, et vous avez maintenant à le trancher définitivement.

Le Gouvernement a demandé qu'arrivée à Besançon, ville située dans la vallée du Doubs, la ligne de fer continuât de suivre cette vallée où il est possible de l'établir avec des pentes douces; dans cette direction le chemin de fer toucherait les villes de Beaume-les-Dames, Clerval, l'Ile sur le Doubs, Montbéliard. De Montbéliard il se porterait, soit directement sur Béfort, par la vallée de la Savoureuse, soit sur Héricourt et Béfort, en empruntant le vallon de la Lusine pour pénétrer ensuite dans celui de la Savoureuse.

La direction préférée par la Chambre des Députés passe de la vallée du Doubs dans la vallée de l'Ognon, suit cette vallée, et touchant Rougemont, Villersexel, Chêne-Bier, arrive à Béfort en franchissant le faîte qui sépare en ce point la vallée de l'Ognon du bassin du Doubs. Pour que ce tracé pût desservir les villes d'Héricourt et de Montbéliard, qui sont situées sur la ligne du tracé du Doubs, il faudrait les rattacher par un embranchement qui partirait de Chêne-Bier.

La direction à laquelle nous nous sommes arrêté avait été adoptée à l'unanimité par le conseil général des ponts et chaussées, à la simple majorité par la commission supérieure des tracés, à l'unanimité par la commission mixte des travaux publics. En nous écartant de la ligne qui nous était indiquée par tous ces conseils, où siégent à la fois les représentants de la science et ceux des intérêts civils et militaires, nous aurions craint véritablement de nous égarer, et vous comprendrez, Messieurs, qu'il était effectivement difficile au Gouvernement d'avoir dans cette question un autre avis que celui qui lui était donné par toutes les personnes que les lois et les règlements appellent à l'éclairer.

Sans doute, la grande majorité qui s'est prononcée pour une opinion contraire dans le sein de la Chambre des Députés, a pu soulever des doutes dans notre esprit; mais, cependant, nos convictions premières n'ont pu être détruites, et, en vous présentant le projet de loi tel qu'il est sorti des discussions de l'autre Chambre, nous croyons

devoir vous faire connaître les motifs sur lesquels elles sont fondées.

Le tracé par la vallée du Doubs l'emporte, à nos yeux, au point de vue de l'art, au point de vue économique, au point de vue de la justice distributive.

Au point de vue de l'art, n'est-il pas évident qu'une ligne qui suit le développement d'une vallée et de ses affluents doit l'emporter sur celle qui passe successivement d'un bassin dans un autre, et de ce dernier bassin dans celui d'où elle est sortie à son point de départ? Ce double passage des chaines qui séparent les bassins exige nécessairement des souterrains longs et dispendieux. Sans doute, le tracé du Doubs a aussi des parties souterraines, et même la somme totale de ces parties souterraines est plus considérable; mais chacune d'elles a peu de longueur, et, d'ailleurs, dans la vallée du Doubs il ne s'agit que de percements de caps, qui offrent toujours moins de difficultés, et entraînent moins de frais que les souterrains nécessaires pour traverser les chaines séparatives des bassins.

Le tracé du Doubs, dont la longueur est de 90.300 mètres, se trouve presqu'au niveau du sol sur 66.000 mètres de longueur; dans la vallée de l'Ognon, les déblais et les remblais sont considérables; aussi ne compte-t-on que 31 mètres cubes de terrassements par mètre courant sur la première de ces deux lignes, tandis que sur la seconde ce cube s'élève à 57 mètres environ, également par mètre courant.

La longueur des rampes sur courbes n'est que

de 7.718 mètres par la vallée du Doubs : elle s'élève, par celle de l'Ognon, à 21.494 mètres.

Par le Doubs, la longueur des grands ponts et viaducs n'est que de 910 mètres, et leur hauteur ne dépasse pas 8 mètres. Par l'Ognon, la longueur de ces ouvrage est de 1.643 mètres, et sur 1.578 mètres leur hauteur varie entre 14 et 23 mètres.

Vous ne serez donc pas étonnés, Messieurs, que la dépense du tracé du Doubs ait été fixée à 19 millions par les hommes de l'art, qui élèvent à 21 millions celle du tracé de l'Ognon ; et il faudrait même ajouter à cette différence de 2 millions 4.500 000 francs pour la construction d'un embranchement, si l'on voulait donner à la ligne de l'Ognon l'avantage de desservir indirectement Héricourt et Montbéliard qui sont desservis directement et sans augmentation de dépense par la ligne du Doubs.

C'est par toutes ces considérations, Messieurs, que le conseil général des ponts et chaussées a déclaré, à l'unanimité : « Que le projet par la « vallée du Doubs l'emporte sur celui de la « vallée de l'Ognon sous le rapport des pentes, des « courbes, de la dépense d'exécution et de celle « d'exploitation, et qu'en conséquence il doit lui « être préféré. »

Serait-ce donc que la vallée de l'Ognon, pour mériter la préférence à un autre point de vue, serait le lieu d'une circulation plus active que la vallée du Doubs?

Voici, Messieurs, à cet égard, le résumé des renseignements statistiques recueillis par l'adminis-

tration, et ramenés à l'unité du kilomètre parcouru :

1° *Voyageurs.*

Par les voitures publiques à services réguliers,

Doubs.	2.623.636
Ognon.	145.000
Différence en faveur du Doubs. . .	2.478.636

2° *Marchandises.*

Par routes de terre,

Doubs.	3.192.072 tonnes
Ognon.	516.995
Différence en faveur du Doubs.	2.675.077 tonnes

Par voies d'eau,

Doubs.	17.460.000 tonnes
Ognon.	néant
Différence en faveur du Doubs.	17.460.000 tonnes

Vous le voyez, Messieurs, la circulation est aujourd'hui infiniment plus active par la vallée du Doubs que par celle de l'Ognon, et cela se conçoit : plusieurs routes importantes viennent se croiser aux différents points de la première de ces deux vallées; un grand nombre de services de voitures publiques y est organisé, tandis qu'un tel état de choses n'existe pas dans la vallée de l'Ognon.

Nous ne nous dissimulons pas que si le chemin de fer est établi dans la vallée de l'Ognon, une

grande partie de la circulation, qui a lieu aujourd'hui dans la vallée du Doubs, se portera dans celle de l'Ognon; mais, sans nier que ces déplacements sont quelquefois nécessaires, nous pouvons bien dire qu'ils doivent être justifiés par d'incontestables avantages; or, dans la comparaison que nous avons établie, tous les avantages n'appartiennent-ils pas jusqu'ici à la vallée du Doubs?

Si nous voulions étendre la comparaison au chiffre des populations des communes traversées, au nombre des foires et marchés, au montant des patentes et des contributions directes, à la puissance des forces motrices employées déjà ou qui seront disponibles pour l'avenir, nous arriverions à des résultats également favorables à la vallée du Doubs. Mais nous ne voulons pas fatiguer plus longtemps votre attention de détails arides et qui se trouveront d'ailleurs consignés avec plus de développements dans les pièces qui seront mises sous vos yeux.

On nous oppose que le tracé du Doubs est contraire au système de défense du royaume, qu'il doit apporter des entraves à la navigation; qu'il allonge le trajet du Havre et des ports de la Manche sur la Suisse; enfin qu'il se prête moins facilement aux embranchements dont il est possible de prévoir l'exécution dans un avenir plus ou moins prochain.

Sur le premier point nous nous bornerons à dire que nous ne pouvons admettre que si le tracé du Doubs devait entraîner de graves inconvénients sous le rapport de la défense, il eût pu

réunir l'unanimité des opinions dans le sein de la commission mixte des travaux publics, qui compte parmi les membres qui la composent les organes les plus éminents de l'intérêt militaire. Nous ajouterons que le comité des fortifications, qui a examiné la question à son point de vue spécial, n'a pas exclu le tracé du Doubs; il l'a placé seulement en troisième ligne, et il a mis à son adoption la condition expresse que le chemin de fer passerait par Béfort. Il a donc reconnu que, cette condition remplie (et nous l'avons remplie), le chemin de fer tracé par la vallée du Doubs pouvait recevoir son exécution. On parle de ponts à construire sur la rivière, et qu'à la première menace de guerre il faudrait faire sauter; mais il existe sur le Doubs six à sept ponts en pierre, dont la construction remonte à des époques éloignées, et que jamais le département de la guerre n'a réclamé la destruction d'aucun d'eux. Enfin nous ferons remarquer que dans les diverses invasions qui ont malheureusement affligé notre territoire, ce n'est jamais par la vallée du Doubs que les armées ennemies ont pénétré chez nous; c'est toujours la vallée de la Saône qui a été envahie la première, et par conséquent la vallée de l'Ognon, qui est immédiatement en arrière de la vallée de la Saône, tomberait nécessairement au pouvoir de l'assaillant avant la vallée du Doubs. Nous n'insisterons pas davantage sur ces considérations et sur ces faits. Nous admettrons même, si l'on veut, que les propriétés défensives du tracé de l'Ognon sont supérieures aux propriétés dé-

fensives du tracé du Doubs; mais nous dirons qu'il y a ici une balance à établir entre les intérêts civils et les intérêts militaires, et que c'est à la suite d'une mûre appréciation et d'une comparaison attentive de ces deux catégories d'intérêts que la commission mixte des travaux publics, tribunal arbitral institué par la loi pour le jugement de ces questions, s'est prononcée à l'unanimité pour la ligne du Doubs. La commission mixte a pensé que le maintien des droits acquis, des habitudes créées, devait prévaloir sur un intérêt éventuel de défense qui, après tout, n'est pas compromis, et qui trouvera même un très-utile auxiliaire dans un chemin destiné à relier la place de Besançon avec celles de Montbéliard et de Béfort.

L'intérêt de la navigation n'est pas plus sérieusement engagé ici que celui de la défense. La plupart des ponts à construire sur le Doubs, et que l'on considère comme devant apporter des entraves à la navigation, doivent être placés sur la partie non navigable de la rivière; et, quant aux autres ponts, en assignant à leurs arches une ouverture de 30 mètres, et en disposant leurs piles et leurs culées parallèlement au cours des eaux, il est impossible que la marche des bateaux en éprouve ni obstacle, ni retards sensibles. M. l'ingénieur en chef directeur du canal du Rhône au Rhin, qui, plus que tout autre, était à même d'élever sur ce point des objections, s'il y avait matière à objections, n'en a présenté aucune; loin de là, il a déclaré qu'il appelait de tous ses

vœux l'établissement du chemin de fer dans la vallée du Doubs; il regarde même les ouvrages du chemin de fer comme pouvant contribuer au perfectionnement de la rivière, en donnant le moyen de redresser et de régulariser son cours sur plusieurs points. Si l'on veut d'ailleurs que le chemin de fer puisse éventuellement suppléer la navigation dans les temps des hautes ou des basses eaux, et aux époques des glaces, il faut bien qu'il vienne toucher les ports d'embarquement ou de débarquement situés sur le Doubs. Il est incontestable que dans ces circonstances il rendra des services qu'on ne pourrait pas lui demander, s'il était placé dans la vallée de l'Ognon

La troisième objection, celle qui consiste à dire que le trajet du Havre et des ports de la Manche sur la Suisse obtiendrait un accourcissement notable, n'aurait de valeur qu'autant qu'on supposerait l'exécution immédiate d'autres chemins, tels que ceux de Troyes à Chaumont et de Langres à Villersexel. Mais tout en appelant de nos vœux l'ouverture de ces nouvelles voies, toujours est-il qu'elles exigeront des dépenses considérables et qu'on ne saurait fixer encore l'époque où il sera possible de les entreprendre. Quelle est d'ailleurs l'importance commerciale des relations du Havre et des ports de la Manche avec la Suisse, comparée à celle des rapports qui existent sur la ligne de la Méditerranée vers l'est du Royaume?

Voici, à cet égard, des chiffres qui nous semblent trancher la question.

On compte sur la ligne de Lyon à Mulhouse et Bâle :

29.000 voyageurs par voitures publiques,
30.000 tonnes de marchandises sur essieux,
110.000 tonnes de marchandises et matières diverses, } par le canal du Rhône au Rhin ;
100.000 tonnes de houille, } par le canal du Rhône au Rhin ;
100.000 mètres cubes de bois, } par le canal du Rhône au Rhin ;

tandis que sur la ligne du Nord, du Havre et de Paris à Mulhouse et Bâle, il ne circule que :

16.000 voyageurs par voitures publiques,
35.000 tonnes de marchandises sur essieux.

Appelé à satisfaire aux besoins de deux grands courants commerciaux dirigés, l'un du nord, l'autre du midi vers l'est de la France, le Gouvernement ne devait-il pas choisir la ligne qui convient le mieux à celui de ces deux courants qui l'emporte sur l'autre dans les proportions considérables que révèlent les chiffres que nous venons d'énoncer ? Il est incontestable que dans le tracé du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, c'est surtout le mouvement de la Méditerranée sur le Rhin qu'il faut avoir en vue.

Sans doute les embranchements qui un jour viendront du nord et du nord-est se rattacher à la ligne de Dijon à Mulhouse, la rencontreront plus tôt si elle passe dans la vallée de l'Ognon ; mais pour satisfaire aux véritables intérêts de ces embranchements et en même temps pour assurer le meilleur débouché au courant commercial dont ils doivent

être un jour la voie de circulation, ce n'est pas le tracé de l'Ognon qu'il faudrait adopter, ce serait une ligne passant par Vesoul et Lure, et l'adoption immédiate du tracé de l'Ognon deviendra un obstacle éternel à l'établissement de cette ligne qui, un jour où l'autre, viendra prendre place dans notre réseau, si aujourd'hui nous nous déterminons pour le tracé du Doubs.

Si nous considérons d'ailleurs les rapports qui peuvent du côté du nord venir se lier avec ceux que la ligne de Dijon à Mulhouse est principalement destinée à entretenir, devons-nous passer sous silence ceux que la vallée du Doubs et les villes situées dans cette vallée entretiennent depuis un temps immémorial avec la Suisse, avec Neufchâtel et tous les pays circonvoisins ? Le tracé de l'Ognon néglige complétement ces rapports qui s'accroissent tous les jours, et qui jouent dans la balance de notre commerce un rôle qui n'est pas à dédaigner.

Nous avons, Messieurs les Pairs, indiqué les motifs qui nous ont porté à diriger la ligne de Dijon à Mulhouse par la vallée du Doubs.

Nous avons, nous le croyons du moins, répondu aux diverses objections élevées contre le choix du tracé que nous avons préféré. Nous devions entrer dans ces détails pour justifier le parti que nous avons pris. C'est maintenant à votre sagesse à mettre un terme au débat, et à tracer définitivement la direction qu'il conviendra d'assigner à la grande voie de communication qu'il s'agit d'ouvrir.

Le chemin de Dijon à Mulhouse devait s'exécu-

ter, avec le concours de l'État, dans le système de la loi du 11 juin 1842; mais des compagnies s'étant formées pour prendre à leur charge tous les frais de l'opération, nous ne sollicitons l'ouverture d'aucun crédit, et nous vous demandons purement et simplement l'autorisation de concéder le chemin moyennant les clauses et conditions habituellement adoptées. Le maximum de la durée de la jouissance est fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans, et c'est sur ce maximum que s'établiront les rabais des concurrents.

Nous avions proposé d'autoriser un embranchement de Gray sur Besançon. Nous avions voulu accorder ainsi un dédommagement à une ville importante de commerce, qui se trouvait située sur la direction du tracé de la Haute-Saône, que nous avons été d'avis d'abandonner. La Chambre des Députés a considéré que la ligne de Gray sur Besançon entraînerait des dépenses qu'on ne pouvait pas espérer de voir compensées par les produits de l'exploitation. Il lui a paru qu'une ligne d'Auxonne sur Gray, exigeant moins de frais, promettant plus de revenus, aurait plus de chances de succès, et elle a été d'avis de l'adopter de préférence à celle que nous avions comprise dans le projet. Nous n'avons pas d'objection à élever contre cette détermination.

Enfin, Messieurs, dans la vue d'ajouter quelques recettes nouvelles au chemin de Dijon à Mulhouse, la Chambre des Députés a proposé d'y rattacher encore un embranchement de Salins à Dôle, qui a pour but de favoriser l'exploitation des sa-

lines d'Arc et de vastes forêts situées sur son parcours. Une compagnie s'est déjà formée pour l'exécution de cet embranchement. Les études sont terminées, les enquêtes sont ouvertes; mais comme la ligne qu'il s'agit de concéder a plus de 20.000 mètres de longueur, l'intervention de la loi est nécessaire. Le projet de loi nous délègue les pouvoirs nécessaires à cet effet. Nous compléterons l'instruction de cette affaire, et ce n'est qu'après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites qu'il sera procédé à la concession. La ligne principale n'offrant pas une perspective certaine de produits considérables, il est juste, il est convenable de chercher à augmenter ces produits par des lignes secondaires, dont l'industrie particulière offre d'ailleurs de se charger.

Telles sont, Messieurs les Pairs, les considérations principales que nous avons à vous exposer.

Voici la teneur du projet de loi.

ANALYSE DES ENQUÊTES

OUVERTES DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA CÔTE-D'OR, DU JURA, DE LA HAUTE-SAÔNE, DU HAUT-RHIN ET DU DOUBS.

Département de la Côte-d'Or.

Dans le département de la Côte-d'Or, la ville d'Auxonne a demandé, par l'organe de son conseil municipal, que la ligne qui passe sous ses murs fût adoptée.

La commission d'enquête commence par écarter le tracé mixte qui, de Dijon, se porte d'abord sur Gray, pour aller de Gray regagner Besançon : ce tracé allonge le parcours de 23 kilomètres; il augmente la dépense de premier établissement de 3.400.000 fr. au moins, et impose à l'exploitation une augmentation de frais annuels correspondant à un capital de 7 millions, et, par suite, à la circulation générale, une dépense inutile annuelle de 396.000 francs.

Comparant ensuite la ligne par la Haute-Saône avec celle qui suit la vallée du Doubs, la commission d'enquête donne la préférence à cette dernière; cette ligne épargne d'abord la dépense d'un embranchement sur Besançon, qui serait indispensable dans le cas où l'on dirigerait le tracé par Gray et Vesoul, dépense qu'on ne saurait évaluer à moins de 20 millions; elle satisfait mieux que toute autre aux intérêts de la défense du Royaume, en reliant les unes aux autres les places de Strasbourg, de Besançon et de Lyon, et ces places avec Paris; seule elle prend la direction des courants com-

merciaux, ne déplace aucun intérêt important, dessert de la manière la plus avantageuse les industries des départements du Doubs, du Haut-Rhin et même de la Haute-Saône ; enfin, en touchant la frontière de Suisse par plusieurs points, elle réunit les conditions les plus favorables pour fixer à travers le territoire de la France le transit de l'Océan et de la Méditerranée vers la Suisse, et développer les relations déjà si actives qui unissent ce pays avec le Havre, Lyon et Marseille.

D'après ces diverses considérations, la commission est d'avis, à l'unanimité :

1° Que la ville de Besançon doit être placée sur la ligne principale de Dijon à Mulhouse;

2° Qu'entre Besançon et Mulhouse, cette ligne doit suivre la vallée du Doubs, et toucher à Montbéliard, Valdieu, Burnhaupt-le-Bas et Dornach ;

3° Qu'il y a lieu de rattacher, par un embranchement, la place de Belfort à la ligne principale.

La commission demande en outre, mais à la simple majorité, qu'entre Dijon et Besançon, le tracé du chemin de fer soit dirigé par Pontailler, Permes et Thervay.

Département du Jura.

Dans le département du Jura, le tracé auquel on a donné la préférence devait être naturellement celui qui dessert le mieux ce département, c'est-à-dire celui qui passe par Auxonne et Dôle ; et il faut reconnaître, d'ailleurs, que ce tracé se recommande par de sérieuses considérations.

Les représentants de la ville de Dôle sont d'avis que, au point de vue stratégique comme au point de vue des intérêts commerciaux, le tracé du chemin de fer, entre

Dijon et Besançon, doit passer par Auxonne et Dôle, et que, entre Besançon et Mulhouse, il doit être dirigé, soit par Villersexel et Belfort, soit par Baume et Montbéliard, suivant que, dans cette question, les intérêts stratégiques devront l'emporter sur les intérêts commerciaux, ou réciproquement. Ils font remarquer, en ce qui concerne la défense du Royaume, que le tracé par Auxonne, Dôle, Besançon, Villersexel et Belfort, est défendu par les montagnes du Jura et par les vallées de la Loue et du Doubs, et qu'il établit une communication entre les places d'Auxonne, de Dôle, de Besançon et de Belfort; protégé par ces places, le chemin de fer ne pourrait être d'aucun secours pour une armée ennemie qui aurait envahi le territoire; le tracé de la Haute-Saône, au contraire, est privé de ces avantages : il ne rencontre qu'une seule place, Belfort.

Au point de vue commercial, c'est au tracé par Auxonne, Dôle, Besançon, Baume-les-Dames et Montbéliard, qu'il faut donner la préférence. Le long du canal, entre Dôle et Montbéliard, se trouvent de grands centres de population et de nombreux établissements industriels qui réclament impérieusement une voie de fer. Le tracé de la Haute-Saône ne rencontre qu'une seule ville importante, celle de Gray, et encore, le principal, le seul commerce de cette ville ne consiste qu'en vin et en céréales qui trouvent dans la navigation de la Saône le débouché dont ils ont besoin; ces denrées sont transportées par la Saône au prix de 8 ou 10 fr. au plus la tonne, tandis que par le chemin de fer, la même distance leur coûterait de 30 à 35 fr.

Enfin, dans l'état actuel des choses, toute la circulation de la Méditerranée sur le Rhin s'opère par la vallée du Doubs; il y a donc, pour cette vallée, des

droits acquis au maintien de cette circulation, et, par suite, à l'adoption du tracé par Dôle et Besançon.

Les conseils municipaux des villes de Poligny, de Salins et de Champagnoles réclament également le tracé par Dôle, par des motifs analogues à ceux que nous venons d'indiquer.

La commission d'enquête appuie vivement l'adoption du tracé par Auxonne, Dôle et Besançon, de préférence à celui par la vallée de la Haute-Saône : elle fait remarquer, au point de vue de l'intérêt général, que ce tracé traverse un pays riche et peuplé et plusieurs villes importantes; du côté de la Saône, on ne rencontre que la ville de Gray, et cette ville trouve déjà, dans la navigation de la Saône, une voie facile d'exportation pour ses marchandises.

La commission ajoute que, au point de vue de la défense du Royaume, il lui paraît d'une haute importance de rattacher l'une à l'autre, et avec Paris et Lyon, les places de Besançon et d'Auxonne.

Comparant ensuite les uns aux autres les divers tracés secondaires étudiés entre Dijon et Besançon, elle écarte le tracé par Pontailler, qui ne dessert aucune population importante ; et, quant au tracé par Auxonne et le col de Jouhe, s'il est un peu plus court que celui par Auxonne et Dôle, il laisse cette dernière ville à l'écart, et l'inconvénient serait bien supérieur à l'avantage qu'on en pourrait retirer.

Enfin, en ce qui touche le tracé au delà de Besançon, la commission s'en rapporte à la sagesse du Gouvernement, en recommandant toutefois à son attention la direction par la vallée du Doubs.

Département de la Haute-Saône.

Dans le département de la Haute-Saône, toutes les opinions qui se sont produites dans l'enquête ont réclamé le passage par Gray de la ligne de fer, mais pour le tracé au delà de Gray, elles se sont divisées : les uns demandent que le chemin de fer se continue par Vesoul, Lure et Belfort, les autres voudraient qu'il fût dirigé de Gray sur Besançon, et de Besançon sur Belfort par la vallée de l'Ognon.

La chambre de commerce de Gray déclare que si elle n'avait envisagé que les intérêts particuliers de la ville de Gray, elle se prononcerait pour la ligne par Gray, Besançon et la vallée de l'Ognon, de préférence à toute autre, parce qu'en réalité Gray a plus d'avantages à attendre de ses relations avec Dijon et avec Besançon qu'avec les autres villes du département de la Haute-Saône, dès l'instant surtout où la rapidité effaçant la distance, augmenterait ces relations et les rendrait plus faciles; mais la question qu'il s'agit de résoudre est, avant tout, une question d'utilité générale, et, sous ce rapport, la chambre de commerce exprime à l'unanimité l'avis que la ligne par Gray, Vesoul, Lure et Belfort doit être préférée : cette ligne offre une grande économie dans les dépenses d'exécution; elle réunit l'avantage de servir une plus grande somme d'intérêts généraux, d'étendre plus loin la sphère de son activité, et de mieux concilier les besoins du commerce avec la défense du territoire.

La chambre de commerce pense d'ailleurs qu'un embranchement dirigé de Gray sur Besançon satisfera aux intérêts de cette ville, en la rendant tête de chemin, et

complètera plus sûrement le système de défense du Royaume.

Enfin, dans le cas où l'importance de la ville de Besançon, et comme centre de population, et comme place de guerre, déterminerait le Gouvernement à faire passer par cette ville le tracé de la ligne principale, la chambre de commerce demande alors que l'on préfère, au tracé par la vallée du Doubs, le tracé par Gray et la vallée de l'Ognon, qui, au moins, conserve pour le pays une grande partie des avantages attachés à la ligne de la Haute-Saône, tandis que la ligne du Doubs, indépendamment des difficultés d'exécution qu'elle présente, s'éloigne des départements qui entretiennent par les produits de leur sol le plus grand mouvement commercial, et compromet en outre la sécurité du pays.

La commission d'enquête du département de la Haute-Saône insiste vivement sur l'adoption du tracé qui traverse son département sur sa plus grande longueur.

Au point de vue des intérêts généraux et stratégiques, elle fait remarquer que le tracé par la vallée de la Saône donne à ces grands intérêts la satisfaction la plus complète, tandis que celui par la vallée du Doubs, ou les abandonne, ou les compromet. Ce dernier, en effet, longe la frontière et s'éloigne du commerce intérieur en parcourant une vallée sinueuse, d'un accès presque impossible aux arrivages, aux transports, et qui se refuse matériellement à tout embranchement ultérieur. Le tracé par la Haute-Saône, au contraire, s'éloigne de la frontière, plonge dans l'intérieur, se rapproche d'une portion importante du territoire privée de chemins de fer, et que des embranchements doivent un jour desservir; répond d'avance aux nécessités de l'a-

venir en facilitant ces embranchements qui doivent joindre le midi au nord de la France et à l'Allemagne, et dont l'exécution, réclamée par les délibérations des conseils généraux et municipaux des départements de la Moselle et des Vosges, et des villes d'Épinal, Nancy et Saint-Dizier, s'accorde d'ailleurs avec les considérations qui ont dominé la discussion de la loi sur la navigation de la Saône, et indiqué formellement, comme objet d'immense intérêt gouvernemental, la jonction de la Saône à la Meuse et à la Moselle : il convient dès lors de prévoir qu'une ligne de chemin de fer, dans cette direction, pourrait être appelée à remplacer la voie de navigation projetée et à servir les relations nombreuses de la Meuse, de la Meurthe et de la Moselle, avec les bassins de la Saône et du Rhône ; le projet par la Haute-Saône se prête parfaitement à ces combinaisons, avantage que ne présente pas le projet par la vallée du Doubs.

Sous le rapport stratégique, le tracé par la vallée de la Saône est encore éminemment supérieur à celui par la vallée du Doubs ; ce dernier, limitrophe de la Suisse, laisse prise aux premiers coups de main de l'ennemi, et doit, par sa superposition au cours du Doubs, anéantir la défense naturelle que cette rivière oppose à l'invasion, tandis que l'autre tracé, couvert à la fois par le Doubs et par l'Ognon, traverse des campagnes riches, bien approvisionnées, et se dirige avec sûreté vers le camp retranché de Belfort, en conservant de libres communications avec les places de guerre de Langres et de Besançon.

Ces considérations stratégiques, ajoute la commission, sont d'une très-haute importance dans les questions de chemin de fer ; elles ont vivement préoccupé le Gouvernement et les Chambres, et elles ont été, re-

lativement à la ligne de Dijon à Mulhouse, la cause déterminante de la préférence que M. le Ministre de la guerre déclarait, par sa lettre du 9 mars 1843, accorder au tracé de la Haute-Saône.

Au point de vue des intérêts locaux, la commission expose que, sous le rapport de la population, sous celui des produits minéralogiques et de l'industrie des sels, des houilles, des mines et minerais ; sous celui des productions agricoles, des céréales et farines, des vins et eaux-de-vie, des bois et de l'élève des bestiaux de toute espèce, le tracé par la Saône doit l'emporter encore. Il résulte des calculs les plus exacts que ces divers éléments d'alimentation d'un chemin de fer se présentent beaucoup plus nombreux dans la Haute-Saône : l'on peut évaluer à 177.072 tonnes l'exportation des produits du département par la seule direction qui suivrait le tracé proposé.

Enfin au point de vue de l'art et des frais, soit de premier établissement, soit d'exploitation, la commission fait observer que le tracé par la Haute-Saône a sur celui du Doubs une supériorité incontestable. Dans le projet par la Saône, les pentes sont moins rapides et les courbes à plus grand rayon ; les ouvrages en souterrains ou en tranchées y rencontrent des terrains d'une extraction plus facile, comme le témoignent les faits géologiques constatés par d'habiles ingénieurs. Les conditions de toute nature relatives à la construction et à l'exploitation sont donc infiniment plus favorables pour le tracé de la Haute-Saône, et dès lors l'État ou les compagnies concessionnaires doivent trouver des avantages non douteux dans la préférence qui lui serait accordée sur les projets rivaux.

La commission ne conteste pas d'ailleurs que l'im-

portance de Besançon, soit comme grand centre de commerce, soit comme place de guerre, ne réclame à bon droit la jouissance d'un chemin de fer; mais il lui paraît également d'une évidence incontestable qu'on peut satisfaire aux justes exigences de cette position par un embranchement qui doterait le chef-lieu du département du Doubs, devenu ainsi tête de ligne, de grands entrepôts, et qui, sous le rapport stratégique, lui garantirait, avec Langres et Belfort, des communications sûres, non interrompues et défendues, en temps de guerre, contre toute tentative ennemie. Elle ajoute qu'il paraît à peu près démontré que la construction du chemin de fer par la Haute-Saône, en y comprenant un embranchement sur Besançon, ne coûterait pas plus que celle du chemin par la vallée du Doubs, et qu'elle offrirait, en outre, pour l'avenir, dans la prévision certaine d'un embranchement sur la Moselle, une grande économie sous le rapport de la dépense; enfin elle termine en disant que le chemin de fer de Dijon à Mulhouse n'est pas exclusivement destiné à faire partie de la ligne de la Méditerranée au Rhin, mais qu'il doit aussi desservir le transit de la Suisse entre Bâle et le Havre, et réciproquement; et, à ce point de vue, le tracé par la Haute-Saône lui paraît encore préférable à celui du Doubs, puisqu'il se rapproche de la route royale de Paris à Bâle, voie directe, aujourd'hui en possession de ce transit considérable, et qui traverse le département dans toute sa longueur.

Département du Haut-Rhin.

Dans le département du Haut-Rhin, on s'est autant occupé, et plus même, peut-être, de la direction à donner au chemin de fer dans son passage sur le terri-

toire de ce département, que de son tracé général entre Dijon et Mulhouse.

Les villes de Belfort et d'Altkirch réclament le tracé passant par ces deux villes à la fois, de préférence à celui qui serait dirigé par Wittelsheim.

Les représentants des villes de Belfort et d'Altkirch insistent, d'ailleurs, pour l'adoption du tracé par Gray, Vesoul et Lure. Le département de la Haute-Saône est plus riche que celui du Doubs ; son revenu territorial est de 5 millions plus élevé; il possède 34 hauts fourneaux, de nombreux établissements industriels, des mines de sel, des sources salines, 800 moulins à blé et à huile. Le port de Gray, seul, donne lieu à un transit annuel de plus de 150.000 tonnes.

Dans la vallée du Doubs rien de semblable ne se présente; cette vallée est purement agricole, et peut à peine suffire à ses besoins. On n'y rencontre, en fait d'établissements industriels, que l'usine d'Audincourt; enfin, le chemin de fer y serait établi parallèlement à un canal, et ces deux voies se feraient une concurrence ruineuse.

Il ne s'agit pas, d'ailleurs, d'abandonner Besançon ; un embranchement partant de Gray rattacherait cette ville à la ligne principale, et ses intérêts seraient ainsi complétement satisfaits.

Le conseil municipal de Mulhouse n'a discuté qu'une seule question : celle de savoir si le chemin doit aboutir à Mulhouse ou se porter plus directement par Wittelsheim, sur un point situé entre Mulhouse et Colmar ; à cet égard, il combat de tous ses efforts les tracés qui auraient pour résultat d'abandonner Mulhouse. Ces tracés abrégent, dit-on, de 17 kilomètres la distance de Belfort à Strasbourg.

Mais, répond le conseil municipal, c'est à Mulhouse qu'il faut aboutir. L'importance commerciale de Mulhouse est de beaucoup supérieure à celle de Strasbourg. Ainsi, le mouvement annuel entre Strasbourg et Colmar n'est, pour les voyageurs, que de 94.377, et pour les marchandises de 20.839.399 kilog., tandis qu'entre Mulhouse et Colmar, il est, pour les voyageurs de 139.649, et pour les marchandises de 29.068.271 kil. Le mouvement du port de Strasbourg est annuellement de 50.000 tonnes, celui de Mulhouse de 300.000; sur les 200.000 tonnes de marchandises qui arrivent du midi à Mulhouse, par le canal, à destination du Haut et du Bas-Rhin, 2.000 seulement sont dirigées sur le Bas-Rhin, 12.600 passent en Suisse, et le surplus se consomme à Mulhouse et dans sa banlieue industrielle. Enfin le chemin de fer dirigé par Altkirch sur Mulhouse dessert des populations intermédiaires bien plus nombreuses que celui qui aboutit à Wittelsheim.

La société industrielle de Mulhouse partage l'avis du conseil municipal pour ce qui concerne la direction à donner au chemin de fer entre Belfort et Mulhouse : elle fait remarquer que l'abréviation de 17 kilomètres résultant de l'adoption du tracé par Wittelsheim, serait en très-grande partie annulée par l'obligation pour les voyageurs, arrivés au point de rencontre du chemin de Thann, d'attendre un convoi venant de Mulhouse ou de Strasbourg.

Quant au tracé entre Dijon et Belfort, la société industrielle adopte celui par Gray et Vesoul. En outre de la facilité d'exécution, il a à ses yeux un avantage spécial pour le département du Haut-Rhin, dont les relations commerciales sont beaucoup plus nombreuses avec la Haute-Saône qu'avec le Doubs, et qui, de plus,

tire de la Haute-Saône certaines denrées qui lui manquent, telles que sels, houilles, etc.

La Chambre consultative des arts et manufactures de la ville de Sainte-Marie-aux-Mines émet un vœu favorable au tracé qui, de Dijon, serait dirigé sur Mulhouse, par Gray, Vesoul, Lure, Belfort et Altkirch, et proteste contre le tracé qui abandonne la ville de Mulhouse.

La chambre de commerce de Mulhouse appuie le tracé par Gray, Vesoul, Lure et Belfort, qui, seul, lui paraît répondre aux intérêts généraux du pays; et, au delà de Belfort, elle se prononce pour la ligne passant par Dannemarie et Altkirch à l'exclusion de toute autre. Les considérations invoquées par la chambre de commerce n'étant autres que celles qui sont relatées dans la délibération de la société industrielle et dans celle de la commission d'enquête, nous croyons inutile de les reproduire en détail.

La commission d'enquête a exprimé l'avis que, sous le rapport commercial et industriel comme sous le rapport stratégique, et enfin au point de vue de la justice distributive, il convenait de donner la préférence au tracé par la vallée de la Saône.

Au point de vue commercial et industriel, il est incontestable, dit-elle, que ce tracé satisfait mieux aux intérêts français. Le tracé du Doubs ne dessert que le seul département de ce nom et le canton suisse de Neufchâtel. Le département de la Haute-Saône a une activité industrielle bien supérieure à celle du Doubs. Cette activité s'augmentera encore par les relations qui s'établiront avec les départements des Vosges, de la Meurthe, de la Moselle et de la Haute-Marne, empressés de

venir verser leurs produits sur un chemin de fer qui traversera la vallée de la Haute-Saône.

Au point de vue stratégique, le chemin de fer établi dans la vallée du Doubs est trop près de la frontière ; il serait immédiatement coupé par un parti ennemi, et, de plus, les ponts qu'il faudrait jeter sur le Doubs en faciliteraient le passage et anéantiraient ainsi une barrière naturelle utilement opposée aux armées étrangères. Le tracé par la Haute-Saône ne présente aucun de ces inconvénients ; il est protégé par le canon de Belfort, et serait d'une utilité incontestable en cas de guerre, soit offensive, soit défensive.

Au point de vue de la justice distributive, enfin, on ne doit pas donner le chemin de fer à un pays qui a déjà un canal. Ces deux voies, accolées l'une à l'autre, se nuiront mutuellement, tandis que, séparées, elles produiront l'une et l'autre un grand bien pour les contrées qu'elles traversent.

Par ces divers motifs, la commission insiste en faveur du tracé par la vallée de la Saône, en demandant, d'ailleurs, qu'un embranchement soit établi sur Besançon, et, qu'entre Belfort et Mulhouse, le tracé passe par Dannemarie et Altkirch.

Département du Doubs.

Dans le département du Doubs, les suffrages se sont unanimement prononcés pour le tracé par Thervay, Besançon ; et, au delà de Besançon, la très-grande majorité réclame le tracé par Montbéliard, et un petit nombre celui par la vallée de l'Ognon.

Le conseil municipal de Besançon demande l'adoption du tracé par Thervay, Besançon, Montbéliard, avec embranchement sur Belfort. Ce conseil fait re-

marquer que, dans tous les cas, la ville de Besançon, comme centre commercial, administratif, et comme place de guerre, a trop d'importance pour ne pas être placée sur le parcours de la ligne de Dijon à Mulhouse.

Le conseil municipal de la ville de Baume se prononce dans le même sens.

Le conseil municipal de la ville de Montbéliard émet le même vœu ; le tracé par Besançon lui paraît devoir l'emporter sur le tracé par la Haute-Saône, qui ne présente aucun avantage au point de vue de la brièveté du parcours. Il repousse, d'ailleurs, le tracé par la vallée de l'Ognon, qui est hérissé de difficultés, et qui n'offre à l'exploitation aucun centre de population important.

La chambre consultative des arts et manufactures de Montbéliard, et le conseil municipal de Pontarlier se rangent au même avis.

La chambre de commerce de Besançon donne la préférence au tracé par Thervay, Besançon et Montbéliard, avec embranchement sur Belfort, repoussant ainsi tout à la fois celui par la Haute-Saône et celui qui, à partir de Besançon, se porterait sur Belfort par la vallée de l'Ognon.

A l'égard du tracé par la Haute-Saône comparé à celui par la vallée du Doubs, la chambre fait remarquer que s'il n'a, comme ce dernier, qu'une longueur totale de 207 kilomètres ; il a, en retour, une somme de pentes et de contre-pentes bien plus considérable ; en outre, le tracé par la Saône ne dessert qu'une population de 700 habitants par zone d'un kilomètre, tandis que, par la vallée du Doubs, sur une zone de même étendue, la population est de 747 habitants ; à l'excep-

tion de Gray, le premier tracé ne traverse que des localités privées jusqu'à présent de tous les avantages du mouvement de la circulation, tandis que le second est établi précisément sur la ligne actuellement suivie par les voyageurs et les marchandises. Les dépenses paraissent aussi devoir être plus considérables du côté de la Saône que du côté du Doubs.

Quant au tracé par la vallée de l'Ognon, la chambre de commerce fait observer que, si on le prend à partir de Dijon, en le dirigeant par Gray et Mornay, il aurait 23 kilomètres de plus que par la vallée du Doubs, par Thervay, la différence serait moins considérable, mais elle serait importante encore.

Le tracé par l'Ognon présente, en outre, de grandes difficultés d'exécution, les pentes y sont longues et fortement inclinées; de plus, ce tracé, bien qu'il ne s'éloigne pas autant de la frontière que le précédent, perdrait néanmoins, sous ce rapport, de son importance stratégique et commerciale; il abandonnerait une voie de communication facile, pratiquée depuis des siècles au centre et dans le voisinage de puissantes industries, pour traverser des contrées moins favorisées, que le roulage n'a jamais fréquentées, et qui offriraient en conséquence au chemin de fer moins de chances d'activité et de succès.

Jusqu'ici le Gouvernement et les Chambres ont adopté en principe que les lignes de fer devaient, autant que possible, être établies dans les localités déjà en possession de la circulation et du mouvement des transports. Ce principe a prévalu dans le choix du tracé du chemin de fer de Paris à Dijon, par la vallée de l'Yonne. La vallée du Doubs a un droit incontestable à son application.

En possession depuis des siècles de tous les transports qui se pratiquent entre la Méditerranée et le Rhin, à quel titre, ajoute la chambre de commerce, la déshériterait-on de ses droits acquis pour en favoriser des contrées que la nature n'a pas disposées au rôle qu'on voudrait leur donner? Ce serait une injustice d'autant plus révoltante qu'elle compromettrait tout à la fois et les intérêts généraux du pays et les intérêts particuliers des localités qu'elle dépouillerait.

Le tracé par la vallée du Doubs se recommande enfin à un autre titre, par son voisinage du canal du Rhône au Rhin. On a prétendu en faire une objection contre l'établissement du rail-way dans cette vallée; mais l'objection tombe d'elle-même devant l'expérience et l'autorité des faits. On a constaté, particulièrement en Angleterre, que les chemins de fer qui se trouvaient dans les meilleures conditions de succès, étaient précisément ceux qui, avoisinant les canaux, marchaient parallèlement avec eux. Ces deux voies, loin de se nuire, se prêtent au contraire un mutuel appui; le rail-way communiquant au canal une partie de son activité, et en recevant à son tour une impulsion nouvelle. Les raisonnements, à cet égard, des adversaires de la vallée du Doubs, sont donc sans nul fondement; et, d'ailleurs, l'établissement de la ligne de Paris à Dijon, par la vallée de l'Yonne, y a déjà victorieusement répondu.

La commission d'enquête du département du Doubs s'est prononcée également pour le tracé par Thervay, Besançon, Montbéliard. Ce tracé est le plus court de tous ceux qui ont été soumis à l'enquête; il offre par le peu de longueur de ses déclivités de 0^{m}005 et au-dessus, toutes les facilités possibles à la circulation.

En y comprenant même le coût de l'embranchement

sur Belfort, il met à la charge de l'État une dépense qui n'excède pas d'un million la dépense de tout autre tracé.

Il suit les routes les plus fréquentées, laisse la circulation là où elle est établie, respecte les droits acquis et prévient les perturbations dangereuses qu'entraînerait inévitablement une nouvelle distribution des éléments de la richesse.

Il se prête merveilleusement à accroître le transit, le mouvement d'affaires, les relations de toute espèce, entre la France et la Suisse.

Il rend à la défense du Royaume le service le plus réel qu'elle puisse se promettre de l'établissement de la ligne projetée, celui de lier les unes aux autres et à Paris, par la voie de fer, les quatre grandes places et dépôts de guerre de l'est : Lyon, Besançon, Belfort et Strasbourg.

Il traverse la contrée la plus peuplée, touche la seule grande ville qu'on rencontre entre Mulhouse et Dijon, ville non moins importante sous les rapports administratif, politique et militaire que sous le rapport commercial.

Il est appelé, en conséquence, à profiter de tout l'accroissement de revenu qu'une grande cité peut procurer, à raison de la circulation spéciale dont elle est le centre et la cause.

En touchant cette capitale de la Franche-Comté, il dessert en réalité les intérêts de toute la province; il se prête à tous les échanges que la diversité des climats détermine entre les productions des deux régions de cette province.

Il ménage sans les froisser, les intérêts opposés des

départements du Doubs et de la Haute-Saône, des villes de Gray et de Dôle.

Il permet de rattacher Belfort à la ligne principale, au moyen d'un embranchement dont la dépense est relativement peu considérable.

Il réserve l'avenir pour les raccourcissements et les rectifications qu'il peut être utile d'opérer, et il satisfait, en conséquence, à tous les intérêts généraux sans opérer de bouleversements, aux moindres frais possibles, en desservant, en même temps, les localités les plus importantes de la contrée qu'il traverse.

Par tous ces motifs, la commission, ainsi que nous l'avons dit déjà, a émis à l'unanimité l'avis que le chemin de fer de Dijon à Mulhouse devait être dirigé par Thervay, Besançon, Montbéliard, Valdieu et Altkirch; elle a demandé, en outre, que la ville de Belfort y fût rattachée par un embranchement.

(Les cahiers des charges seront incessamment distribués.)

[A]

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement du Chemin de fer de Dijon à Mulhouse.

ARTICLE PREMIER.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

ART. 2.

Le chemin de fer s'embranchera à Dijon sur le chemin de fer de Paris à Lyon ; de Dijon il se portera sur Besançon par Auxonne et Dôle.

A partir de Besançon, il gagnera la vallée de l'Ognon, en passant par Villers-Sexel et Bévern, ira toucher à Belfort, et de Belfort enfin il se dirigera sur Mulhouse par Dannemarie et Altkirch. A Mulhouse, il sera mis en communication avec le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration, les deux compagnies entendues.

Un embranchement à deux voies sera dirigé d'Auxonne sur Gray par Pontailler. Il devra être achevé dans le délai de quatre ans déterminé par l'article 1er du présent cahier des charges, dont toutes les clauses et conditions seront applicables à cet embranchement.

ART. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5.000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8 m. 30 c.) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra

être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.).

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 c.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), dans les parties en levées, et à un mètre (1 m.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

ART. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500 m.) , et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compa-

gnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

ART. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.), au moins.

ART. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous

d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur, entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

ART. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

ART. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ART. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0m. 03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

ART. 15.

La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

ART. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

ART. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

ART. 19.

La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination : le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

ART. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ART. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations, qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

ART. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le con-

seil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

ART. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

ART. 24.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribué à l'administration par l'article 25 ci-après.

ART. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties

puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ART. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également, à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

ART. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particu-

liers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

ART. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du rece-

veur général du département du Doubs, conformément à l'article 55 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

ART. 31.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ou-

vrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance

pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ART. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

ART. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées;

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les waggons de marchandises et de bestiaux, les plates-formes seront de bonne et solide construction.

ART. 35.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes, il payera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de

marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

	TARIF.	PRIX DE		
		PÉAGE.	TRANSP.	TOTAL.
	Par tête et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huitres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huitres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), poisson salé et beurre.	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Biés, grains, farines, sels, chaux et plâtre; minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille,			

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
	Par tonne et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Marchandises.	bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,08	0,06	0,14
	Houille, marne, fumier, cendres, engrais et amendements de toute espèce.	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0,06	0,06	0,12
	Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, chariot ou voiture, dont le chargement, en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur			

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
		FR. C.	FR. C.	FR C.
Objets divers.	une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner. *Par pièce et par kilomètre.*			
	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
	Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,18	0,14	0,32
	(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à

percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

ART. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres

objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

ART. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes,

elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

ART. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix ré-

glés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil.) dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise : toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations

énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront

assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être revisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au

lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la compagnie.

La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures du départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

ART. 45.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des waggons sera gratuit.

ART. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les ap-

pareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations, et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les waggons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

ART. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er

pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 48 ci-après.

ART. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux

points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

ART. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ART. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de Dijon à Mulhouse, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur le chemin de fer de Dijon à Mulhouse, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Dijon à Mulhouse, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette

ligne; comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Dijon à Mulhouse, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée:

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 pour 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 pour 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 pour 100.

Conformément à l'article 57 du cahier des charges, relatif au chemin de fer de Paris à Lyon, la compagnie pourra faire circuler ses voitures, waggons ou machines sur ce chemin, en payant à la compagnie concessionnaire dudit chemin, le droit de péage réduit de vingt

pour cent (20 pour 100), et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du susdit article.

ART. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ART. 54.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 55.

Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département du Doubs, une somme qui n'excédera pas quarante mille francs (40.000 fr.).

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 56.

La compagnie devra faire élection de domicile à Besançon.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Doubs.

ART. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Doubs, sauf recours au conseil d'État.

ART. 58.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de six millions cinq cent mille francs (6.500.000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 30.

ART. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 19 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

[B]

CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement du Chemin de fer d'embranchement de Dôle à Salins.

ARTICLE PREMIER.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer d'embranchement de Dôle à Salins, dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention ou l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

ART. 2.

Le chemin de fer s'embranchera à ou près Dôle, sur le chemin de fer de Dijon à Mulhouse, au point qui sera déterminé par l'administration supérieure, et aboutira à ou près Salins, au point qui sera fixé par ladite administration.

ART. 3.

A dater de l'homologation de la convention ou de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5.000,

le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 4.

Le chemin de fer aura une voie; sa largeur en couronne est fixée à huit mètres trente centimètres (8 m. 30 c.) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.).

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à

un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), dans les parties en levées, et à un mètre (1 m.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

ART. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1.000 m.) , et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

ART. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. Sa hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.), au moins.

ART. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur, entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communica-

tion, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

ART. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions

ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

ART. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ART. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0m. 03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

ART. 15.

La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

ART. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera

nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

ART. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

ART. 19.

La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination : le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

ART. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ART. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations, qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

ART. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le con-

seil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

ART. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

ART. 24.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribué à l'administration par l'article 25 ci-après.

ART. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties

puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ART. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également, à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

ART. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans les rayons des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particu-

liers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

ART. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du rece-

veur général du département du Jura, conformément à l'article 55 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication ou de la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

ART. 31.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des

travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance

pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ART. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

ART. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes précédents, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées;

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les waggons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

ART. 35.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication ou par la convention à intervenir, et qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes, il payera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de

marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.		PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
Par tête et par kilomètre.		FR. C.	FR. C.	FR. C.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.				
Poissons.....	Huitres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huîtres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), poisson salé, beurre.	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre; minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille,			

TARIF.

		PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
	Par tonne et par kilomètre.			
Marchandises.	bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	8e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,08	0,06	0,14
	Houille, marne, fumier, cendres, engrais et amendements de toute espèce.	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0,06	0,06	0,12
	Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi..	0,15	0,10	0,25
	Tout waggon, chariot ou voiture, dont le chargement, en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur			

TARIF.

		PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
		FR. C.	FR. C.	FR C.
Objets divers.	une machine locomotive avec son allége marchant sans rien trainer.			
	Par pièce et par kilomètre.			
	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
	Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,18	0,14	0,32
	(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à

percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

ART. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres

objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

ART. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes,

elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

ART. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix ré-

glés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil.) dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise : toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations

énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront

assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 43.

Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être revisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au

lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la compagnie.

La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

ART. 45.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des waggons sera gratuit.

ART. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les ap-

pareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations, et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les waggons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

ART. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er

pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 48 ci-après.

ART. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux

points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

ART. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ART. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de Dôle à Salins, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur le chemin de fer de Dôle à Salins, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Dôle à Salins, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne

comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui autoriseront ultérieurement les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Dôle à Salins, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 pour 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 pour 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 pour 100.

Conformément à l'article 51 du cahier des charges, relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse, la compagnie pourra faire circuler ses voitures, waggons et machines sur ce chemin, en payant à la compagnie concessionnaire dudit chemin, le droit de péage réduit

de dix pour cent (10 pour 100), et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 dudit article.

ART. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ART. 54.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 55.

Il sera institué près de la compagnie un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de ladite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ce commissaire restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département du Jura, une somme qui n'excédera pas dix mille francs (10.000 fr.).

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 56.

La compagnie devra faire élection de domicile à Dôle.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Jura.

ART. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Jura, sauf recours au conseil d'État.

ART. 58.

Avant l'adjudication ou la signature de la convention, la compagnie devra déposer une somme de six cent mille francs (600.000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 30.

ART. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 19 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

IMPRESSIONS

Nº 84.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Saint-Dizier à Gray;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 9 mai 1846, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat au même département.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi, à

la concession du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

ART. 3.

Si dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi, l'adjudication ouverte conformément aux clauses et conditions du cahier des charges est restée sans résultats, le ministre des travaux publics est autorisé à commencer les travaux aux frais de l'Etat.

Il est ouvert à cet effet, sur l'exercice 1847, un crédit de 4 millions.

ART. 4.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT au palais de Neuilly, le 17 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons présenter à vos délibérations un projet de loi, qui a reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés, et qui a pour objet l'ouverture d'un chemin de fer destiné à donner une heureuse impulsion à l'industrie du fer, sur un point du territoire où elle prendra d'immenses développements aussitôt que le combustible minéral pourra y être amené à des prix moins élevés.

Ce projet de loi d'ailleurs peut être considéré comme un acte de justice vis-à-vis d'une contrée qui a été véritablement oubliée dans la vaste distribution de travaux publics entrepris depuis quelques années.

Vous savez, Messieurs, que le département de la Haute-Marne produit à lui seul le cinquième de la fonte, et le sixième ou le septième du fer qui se fabrique en France. La nature lui a donné le minerai en quantités inépuisables et en qualités supérieures, mais depuis que le prix du bois s'est élevé à un taux si considérable et que la houille est devenue l'élément indispensable de la fabrication du fer, le travail des forges de la Haute-Marne, qui ne peut obtenir le combustible qu'à des prix exorbitants, tombe en langueur, et ce groupe métallurgique, le plus important sans contredit de

tous ceux du Royaume, est condamné à une ruine prochaine, si la sollicitude du Gouvernement et des Chambres ne s'empresse pas de lui venir en aide, et de faciliter l'apport des matières indispensables à la vie de ses établissements.

Il ne s'agit pas d'ailleurs de l'intérêt d'un territoire isolé; il s'agit de l'intérêt de la France entière. Si vous voulez jeter les yeux sur la carte du pays, vous remarquerez que toutes les communications par eau ou par voie de fer, exécutées ou en cours d'exécution, ou simplement autorisées dans cette partie du Royaume, vont toutes de l'ouest à l'est, aucune dans le sens du nord au midi : ainsi le canal des Ardennes réunit, dans la direction de l'ouest à l'est, l'Aisne à la Meuse; ainsi le canal de la Marne au Rhin marche dans le même sens et coupe perpendiculairement toutes les rivières qui coulent du midi au nord; ainsi le chemin de fer de Strasbourg suit un tracé à peu près parallèle à celui du canal; le canal du Rhône au Rhin, le chemin de Dijon à Mulhouse, dont l'ouverture sans doute sera prochainement décrétée, vont du midi et de l'ouest à l'est. Placé entre ces diverses voies de communication, le département de la Haute-Marne n'est encore touché par aucune d'elles; une ligne transversale qui le traversera dans sa plus grande étendue l'associera aux bienfaits de ces voies économiques et rapides, en même temps qu'elle reliera utilement le nord et l'est avec le midi de la France.

Tous les districts métallurgiques du Royaume ont tous en ce moment, ou auront tous prochaine-

ment, soit une voie d'eau, soit une voie de fer, pour faciliter l'approvisionnement des matières premières et le transport des produits fabriqués. La Franche-Comté et l'Alsace ont le canal du Rhône au Rhin et un chemin de fer; les forges de Châtillon, le canal de Bourgogne; celles du Nivernais, le canal latéral à la Loire et celui qui unit la Loire à l'Yonne; le département du Cher jouit déjà du canal du Berry et jouira bientôt du chemin de Paris à Vierzon; la Bourgogne est traversée par un canal et le sera dans peu de temps par un chemin de fer; les Ardennes et le Nord ont le canal des Ardennes, le réseau de la navigation du nord, l'Oise canalisée et plusieurs chemins de fer; les forges d'Alais trouvent des voies faciles par le Rhône et le chemin de fer d'Alais à Beaucaire; la canalisation du Lot touche à son terme; des lois récentes ont ordonné celle de la Mayenne et de la Sarthe. Le département de la Haute-Marne, dont la puissance de production en fonte et en fer est la plus considérable, n'a encore d'autre moyen de transport que la voie dispendieuse du roulage.

Depuis longtemps, Messieurs, cet état de choses a fixé l'attention du Gouvernement, qui a fait successivement étudier les projets d'un canal et d'un chemin de fer, destinés l'un et l'autre à unir la Marne à la Saône, en traversant le territoire sur lequel sont disséminées les forges nombreuses et importantes de la Champagne, et, dès l'année dernière, il proposait aux Chambres l'ouverture de la première section du canal entre Saint-Dizier et Chaumont.

Mais, dans l'intervalle des deux sessions, le pays, intéressé à l'ouverture de cette nouvelle communication, a subi l'influence de l'opinion, qui tend à délaisser les voies d'eau pour se porter de préférence vers les voies de fer, et le conseil général du département de la Haute-Marne s'est prononcé avec énergie pour que le Gouvernement voulût bien avant tout, et de préférence, s'occuper de doter son territoire d'un chemin de fer.

Il est facile, Messieurs, d'expliquer et même de justifier cette tendance. Sans doute, un canal procure des transports plus économiques, mais il ne se prête que très-imparfaitement au transport des voyageurs. Il exigerait ici, de la part de l'État, des avances plus considérables, et son exécution serait certainement beaucoup plus longue. Au point où en sont les forges de la Haute-Marne, si le secours que réclame leur état n'est pas prompt, il arrivera trop tard, et aux dommages incalculables qu'éprouvera la contrée, se joindra, pour la France entière, la perte infaillible de notre plus grand et de notre plus utile atelier de fabrication du fer. Un chemin de fer entrepris avec l'assistance de l'État et le concours de l'industrie privée pourra s'exécuter en peu d'années, et le soulagement qu'il est destiné à procurer, s'il n'est peut-être pas aussi grand que celui qu'on pourrait attendre d'une voie d'eau, arrivera du moins plus promptement, et assez tôt pour prévenir les conséquences déplorables que nous venons de signaler. Il faut espérer, d'ailleurs, que les recettes qui seront produites par le transport des voyageurs permettront de réduire à des

taux modérés le transport des marchandises, et notamment celui de la houille, qui arrivera nécessairement en quantités d'autant plus considérables que la circulation en sera favorisée par des péages plus faibles.

Toutes ces raisons, Messieurs, méritaient d'être prises en considération : elles nous ont déterminé à ne pas persister dans nos vues primitives, et à substituer l'établissement d'un chemin de fer à celui d'un canal.

Nous avions pensé, toutefois, qu'il était bon de ne pas procéder immédiatement à la concession de cette voie nouvelle. Il nous avait paru que, pour ne pas perdre un temps précieux, on pouvait en commencer immédiatement les travaux dans le système de la loi du 11 juin 1842, sauf à ne pas les continuer dans ce système, et à recouvrer plus tard, sur la compagnie qui serait ultérieurement investie de la concession, la totalité, ou du moins une grande partie des avances du Trésor. La Chambre des Députés a considéré que le chemin de fer projeté devait devenir la voie d'une circulation importante ; que, destiné à se rattacher à d'autres voies déjà autorisées ou en cours d'exécution, il recevrait par ces voies des produits nombreux; et qu'il était permis d'espérer qu'une compagnie, appréciant à la fois le présent et l'avenir, accepterait les charges de cette opération. Elle a voulu du moins qu'une tentative fût faite d'abord dans ce but; mais en même temps elle a déclaré que, si l'appel fait à l'industrie privée pendant une durée de six mois restait sans résultat, les travaux pour-

raient être commencés immédiatement avec les fonds de l'État, et, dans cette prévision, elle nous a ouvert un crédit de 4 millions sur l'exercice 1847.

Tout en regrettant, Messieurs, qu'il nous soit interdit pendant quelques mois encore de mettre la main à l'œuvre, nous avons dû adhérer au vœu de la Chambre des Députés, et nous vous prions d'y adhérer également. Ce qui importe surtout, et c'est ce qui est déclaré par le projet de loi, c'est d'abord que le chemin de Saint-Dizier à Gray soit reconnu d'utilité publique, et qu'à une époque donnée et prochaine, le Gouvernement soit autorisé à en commencer les travaux, si l'industrie particulière ne vient pas offrir de les entreprendre à ses risques et périls.

Nous allons maintenant vous donner quelques détails sur les études qui ont été faites pour déterminer les directions générales du chemin de fer projeté.

Dès 1827, sous l'administration de M. Becquey, directeur général des ponts et chaussées, qui avait parfaitement compris l'importance de cette communication, le terrain avait été exploré par un ingénieur des mines.

A l'aide du crédit spécial ouvert par la loi du 27 juin 1833, on a procédé à de nouvelles études, et le résultat en a été soumis à des enquêtes publiques, dans lesquelles l'utilité du chemin a été proclamée universellement.

Dans le cours de la campagne dernière nous avons ordonné de nouvelles explorations, et plusieurs in-

génieurs ont reçu la mission d'arrêter de nouveaux projets, qui n'ont fait au surplus que confirmer tous ceux qui les avaient précédés. En effet, Messieurs, la donnée du problème est telle ici qu'elle a dû nécessairement conduire à la même solution les différentes personnes qui s'en sont occupées successivement. Il faut unir l'entrepôt de Saint-Dizier avec l'entrepôt de Gray; il faut porter la houille au milieu des forges de cette partie de la Champagne. Sur ce territoire, les villes les plus importantes sont Joinville, Chaumont et Langres. Le chemin de fer doit donc partir de Saint-Dizier et aboutir à Gray en touchant Joinville, Chaumont et Langres. C'est ainsi que le cahier des charges annexé au projet de loi définit et devait définir le chemin de fer dont nous vous prions d'autoriser l'établissement.

Voici maintenant quelques détails plus particuliers.

A partir de Saint-Dizier, le tracé du chemin de fer remonte la rive droite de la vallée de la Marne jusqu'à une distance de 1 kilomètre avant le village de Roches. En ce point, pour éviter de contourner une anse très-prononcée de la rivière, il la traverse deux fois et continue de suivre la rive gauche jusque vis-à-vis le village de Vecqueville, où il franchit de nouveau la Marne; il se maintient ensuite sur la rive gauche pendant quelque temps, traverse encore une fois la Marne, et arrive à la route royale n° 60, de Nancy à Orléans, vis-à-vis Joinville, après un parcours de 29.306 mètres.

Après Joinville, le tracé du chemin de fer con-

tinue de remonter la Marne en passant successivement d'une rive à l'autre, pour éviter les contours brusques que décrit cette rivière, et, en passant à Saint-Urbain, Mussey, Donjeux, Rouvray, Villiers, Vignory, Roôcourt, Bologne, Condès, arrive à Chaumont, où une station principale sera nécessairement établie.

De Chaumont, le tracé, suivant toujours le cours de la Marne, va passer par ou près les villages de Lusy, Foulaine, Poulangy, Marnay, Vésaignes, Rolanpont, Chanoy et Humes, et il aboutit à Langres après un parcours total, à partir de Joinville, de 71.555 mètres.

Au delà de Langres, le tracé du chemin de fer suit d'abord la rive gauche de la Marne, traverse cette rivière à peu de distance en amont de la route royale n° 19, de Paris à Bâle, pour pénétrer dans le vallon de Saint-Maurice, traverse, un peu au-dessus de ce village et par un souterrain de 1.695 mètres de longueur, le faite qui sépare la Marne de la Saône, et débouche vis-à-vis le village de Culmont; il pénètre ensuite dans le vallon de la Resaigne, descend le cours de ce ruisseau jusqu'à Coublanc, où il se réunit au Saolon.

A partir de Coublanc et jusqu'à Neuvelle, le tracé descend le ruisseau du Saolon, qu'il traverse plusieurs fois; puis, à Neuvelle, il abandonne le Saolon, pour aller, au moyen de deux petites percées souterraines de $517^{m}60$ de longueur ensemble, prendre la petite vallée des Écoulottes, qu'il suit jusqu'à Gray.

Il serait possible d'éviter les petits souterrains

dont nous venons de parler, en continuant de descendre le cours du Saolon jusqu'à Franois, et regagnant ensuite, par une inflexion brusque sur la droite, la première direction dans le village même d'Écuelle ; mais on allongerait par là le chemin de fer de 1.500 mètres, et l'on serait obligé de décrire une courbe qui n'aurait que 800 mètres de rayon.

Le développement total du chemin de fer entre Saint-Dizier et Gray est de 155 kilomètres, dont 82 en alignements droits et 73 en courbes; les pentes et rampes n'y dépassent la limite de 5 millimètres par mètre que sur un point où l'on est obligé d'élever la pente à 5 millimètres et demi sur 8.990 mètres de longueur; on aurait d'ailleurs à ouvrir sept percées souterraines, dont la longueur ensemble serait de 4.515 mètres, mais dont la plus longue, qui est nécessaire pour franchir le faîte d'entre Marne et Saône, n'aurait pas plus de 1.695 mètres de développement.

La dépense, pour la part des travaux que l'État prend à sa charge, dans le système des lois du 11 juin 1842 et du 19 juin 1845, est évaluée en nombre rond à 31 millions; mais, nous l'avons dit, ce sacrifice ne sera pas imposé au Trésor, du moins dans son chiffre entier, et nous avons la confiance que si l'adjudication, dont le projet de loi ordonne l'ouverture immédiate, n'obtient pas le résultat qu'en a espéré la Chambre des Députés, et si, par suite, nous commençons les travaux au compte de l'État, nous avons, disons-nous, la confiance que, plus tard, nous trouverons une com-

pagnie qui prendra la charge de la continuation et de l'achèvement des travaux moyennant une subvention qui restera bien inférieure à la dépense dont nous venons d'énoncer le montant. Les propositions que nous avons déjà reçues annoncent un rabais qui certainement ne sera pas le dernier mot des spéculateurs.

Voici, Messieurs, la teneur du projet de loi.

(Le Cahier des charges sera incessamment distribué.)

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement du Chemin de fer de Saint-Dizier à Gray.

ARTICLE PREMIER.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

ART. 2.

Le chemin de fer partira de Saint-Dizier et se dirigera sur Gray, en passant par ou près Joinville, Chaumont et Langres.

ART. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5.000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en

travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8 m. 30 c.) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.).

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 c.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), dans les parties en levées, et à un mètre (1 m.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Toutefois, les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et le droit réservé à l'administration de prescrire la pose de la seconde voie, lorsque les besoins de la circulation le demanderont.

ART. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500 m.) , et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres et demi par mètre.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

ART. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.), au moins.

ART. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur, entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communica-

tion, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

ART. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

ART. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ART. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0m. 03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

ART. 15.

La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

ART. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits

au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

ART. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

ART. 19.

La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination : le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

ART. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés

particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ART. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations, qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

ART. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans

que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

ART. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

ART. 24.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribué à l'administration par l'article 25 ci-après.

ART. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties

puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ART. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également, à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

ART. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particu-

liers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

ART. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du rece-

veur général du département de la Haute-Marne, conformément à l'article 55 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

ART. 31.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ou-

vrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance

pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ART. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

ART. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées;

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les waggons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

ART. 35.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder quatre vingt dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes, il payera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de

marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
	Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe.— huîtres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), beurre, poisson salé, fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés...	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, coke, charbon de bois, bois à brûler, dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre, en bloc, pierres de taille,			

	TARIF. — *Par tonne et par kilomètre.*	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
Marchandises.	bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,08	0,06	0,14
	Houille, minerais, marne, fumier, cendres, amendements et engrais de toute espèce.....	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0,06	0,06	0,12
	Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, chariot ou voiture, dont le chargement, en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur			

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
		FR. C.	FR. C.	FR C.
Objets divers.	une machine locomotive avec son allége marchant sans rien trainer.			
	Par pièce et par kilomètre.			
	Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
	Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,18	0,14	0,32
	(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à

percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

ART. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres

objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

ART. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes,

elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

ART. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix ré-

glés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil.) dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise : toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations

énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront

assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être revisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au

lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la compagnie.

La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

ART. 45.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes ou prisonniers placés dans les waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des waggons sera gratuit.

ART. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les ap-

pareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations, et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les waggons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

ART. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er

pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 48 ci-après.

ART. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux

points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

ART. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ART. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de Saint-Dizier à Gray, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur le chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Saint-Dizier à Gray, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette

ligne; comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues, pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Saint-Dizier à Gray, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 pour 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 pour 100;

4° Si le prolongement excède 300 kilomètres, 25 pour 100.

Conformément à l'article 85 du cahier des charges, relatif aux chemin de fer de Paris à Strasbourg, la compagnie pourra faire circuler ses voitures, wagons ou machines sur ce chemin, en payant à la compagnie con-

cessionnaire dudit chemin, le droit de péage réduit de quinze pour cent (15 pour 100), et aux conditions prescrites par les paragraphes 3 et 4 du susdit article.

ART. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ART. 54.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 55.

Il sera institué près de la compagnie un ou deux commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département de la Haute-Marne, une somme qui n'excédera pas trente mille francs (30.000 fr.).

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 56.

La compagnie devra faire élection de domicile à Chaumont.

Dans le cas de non élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Haute-Marne.

ART. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Marne, sauf recours au conseil d'État.

ART. 58.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de quatre millions de francs (4.000.000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 30.

ART. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 19 mai 1840.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

IMPRESSIONS
N° 85.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer du Centre, de Châteauroux à Limoges, et du Bec-d'Allier à Clermont;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 9 mai 1846, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de quarante-deux millions six cent mille francs (42.600.000 fr.) est affectée à l'exé-

cution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Châteauroux et Limoges, et passant par Argenton et la Souterraine.

ART. 2.

Une somme de vingt-quatre millions trois cent mille francs (24.300.000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre le Bec-d'Allier et Clermont, en passant par la vallée de l'Allier, Moulins, Gannat et Riom, avec embranchement sur Nevers.

ART. 3.

Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de soixante-six millions neuf cent mille francs (66.900.000 fr.), il est ouvert au Ministre des travaux publics :

Sur l'exercice 1846, un crédit de cinq millions de francs, savoir :

Pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, entre Châteauroux et Limoges, trois millions de francs. . . . . 3.000.000 fr.

Pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, entre le Bec-d'Allier et Clermont, deux millions de francs. 2.000.000

Total. 5.000.000

Et sur l'exercice 1847, un crédit de neuf millions de francs, savoir :

Pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, entre Châteauroux et Limoges, cinq millions de francs. . . 5.000.000 fr.

Pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, entre le Bec-d'Allier et Clermont, quatre millions de francs. 4.000.000

Total. 9.000.000

ART. 4.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT au palais de Neuilly, le 17 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Lorsque, dans le cours de l'année 1844, le Gouvernement eut à s'occuper de compléter le système des chemins de fer du centre de la France, dont le principe avait été seulement posé dans la loi du 11 juin 1842, il proposa le classement de deux lignes distinctes allant, l'une, de Vierzon à Limoges par Châteauroux; l'autre, de Vierzon à Clermont par Bourges et le Bec-d'Allier; mais comme il n'y avait alors d'études suffisantes sur la ligne de Limoges que jusqu'à Châteauroux, sur la ligne de Clermont que jusqu'au Bec-d'Allier, il ne réclama de crédits que pour les sections de Vierzon à Châteauroux et de Vierzon au Bec-d'Allier.

Les propositions du Gouvernement ont été accueillies par les Chambres, et, à l'aide des fonds votés par elles, les travaux des deux sections ci-dessus ont été immédiatement entrepris. Ces travaux marchent avec activité, et si quelque circonstance imprévue ne vient en contrarier le cours, l'on peut en espérer l'achèvement avant le terme fixé par le cahier des charges de la concession.

Le moment est donc venu, Messieurs, de s'occuper des portions de lignes qui n'ont reçu encore aucune allocation; et tel est l'objet du projet de

loi que nous avons l'honneur de vous apporter, et qui a déjà reçu les suffrages de la Chambre des Députés.

Ce projet, au surplus, n'est pas de nature à soulever de graves difficultés. Les lois de 1842 et de 1844 ont déjà décidé, l'une et l'autre, le classement des deux lignes nouvelles et le concours de l'État pour leur exécution. Nous ne proposons pas encore d'ailleurs de régler les conditions de la concession qu'il nous paraît utile d'ajourner : il ne s'agit donc que de fixer quelques points principaux des tracés; et les détails dans lesquels nous allons entrer vous démontreront, nous l'espérons du moins, que l'on ne peut adopter d'autres solutions que celles qui ont prévalu dans le sein de la Chambre des Députés.

Nous nous occuperons d'abord du chemin de Châteauroux à Limoges.

Deux systèmes différents de tracé sont en présence pour relier Châteauroux à Limoges : l'un se développe à la droite et dans le voisinage de la route royale n° 20; il touche Argenton et la Souterraine; on le désigne sous le nom de tracé Pihet; l'autre s'éloigne de la route de terre, et se porte beaucoup plus vers l'Est; son principal point de passage est Bénévent; on l'appelle le tracé Colomès. Nous ne parlerons pas d'un troisième tracé, qui participerait à la fois de l'une et l'autre des deux directions, et qui a été généralement écarté.

Chacun de ces tracés traverse un terrain tourmenté; aussi exigent-ils, l'un et l'autre, l'emploi de pentes supérieures à la pente moyenne de

5 millimètres, de grands mouvements de terre et des ouvrages d'art considérables.

Les projets des deux tracés en présence ont été soumis, dans les départements qu'ils traversent, aux enquêtes prescrites par la loi. Vous trouverez le résumé de ces enquêtes à la suite du présent exposé, et vous y verrez que la majorité des suffrages s'est réunie sur la ligne passant par Argenton et la Souterraine. Les deux départements extrêmes, ceux de l'Indre et de la Haute-Vienne, lui ont donné la préférence; le département de la Creuse, seul, s'est prononcé en faveur du tracé de l'Est, qui le traverse sur une plus grande étendue de son territoire.

Le conseil général des ponts et chaussées, après un examen très-attentif des divers projets en présence, a été d'avis d'adopter le tracé par Argenton et la Souterraine, et c'est aussi, Messieurs, le parti auquel nous nous sommes arrêté; la Chambre des Députés a statué dans le même sens, et nous pensons que telle sera aussi votre détermination.

Le tracé de l'Est est un peu plus court; ses pentes paraissent moins élevées; on annonce même qu'il comportera moins de dépenses.

Nous reconnaissons l'avantage de la brièveté, mais on ne l'obtient ici qu'en s'éloignant des populations agglomérées, et en donnant aux tranchées et aux ouvrages d'art, qui servent à franchir les faîtes et les vallées, des hauteurs considérables; à ce prix, il est facile d'abréger le trajet à parcourir.

Le tracé Pihet présente, il est vrai, sur quel-

ques points, des pentes de 14 millimètres, mais il n'est pas impossible de les diminuer, et d'ailleurs elles n'existent que sur de courtes longueurs, tandis que le tracé Colomès offre des pentes de 12 millimètres sur près de 60 kilomètres, de telle sorte que, bien qu'au premier aspect les pentes du tracé Pihet semblent plus fortes, en définitive sa déclivité moyenne est sensiblement plus faible que celle du tracé Colomès.

On remarque dans le projet Pihet des courbes de 500 mètres de rayon ; mais elles ne se suivent jamais, elles sont toujours séparées par des lignes droites plus ou moins longues ; et d'ailleurs quand on s'occupera du tracé définitif, il sera facile d'augmenter un peu le rayon des courbes.

Le tracé Colomès passe dans des régions plus élevées vers l'origine des vallons, et rencontre nécessairement des terrains plus durs à excaver ; le tracé Pihet, placé plus bas, traverse des gneiss décomposés, et a moins de chances de trouver le granit dans ses profondeurs. Aussi, c'est à tort qu'on a voulu appliquer à ce projet le prix du déblai adopté pour le premier ; si les natures de terrains sont différentes, les prix doivent essentiellement différer.

Mais c'est surtout dans la longueur et la profondeur des tranchées, dans la hauteur des ponts et viaducs que réside la différence entre les deux projets. Voici, à cet égard, quelques rapprochements qui nous semblent ne permettre aucune hésitation sur le choix à faire entre les deux lignes :

1° Longueur des tranchées qui dépassent 15 mètres à leur profondeur maximum :

Tracé Colomès.	2.830m
Tracé Pihet	1.330
Différence en faveur du tracé Pihet. .	1.500m

2° Longueur des tranchées qui dépassent 18 mètres à leur profondeur maximum :

Tracé Colomès.	9.260m
Tracé Pihet	1.200
Différence en faveur du tracé Pihet. .	8.060m

3° Longueur des remblais ou viaducs qui dépassent 15 mètres à leur hauteur maximum :

Tracé Colomès.	3.110m
Tracé Pihet	1.430
Différence en faveur du tracé Pihet. .	1.680m

4° Longueur des remblais ou viaducs qui dépassent 18 mètres à leur hauteur maximum :

Tracé Colomès.	7.300m
Tracé Pihet	1.710
Différence en faveur du tracé Pihet. .	5.590m

Assurément il n'est pas possible d'admettre que le projet Colomès, avec ses tranchées longues et profondes, avec ses viaducs élevés, traversant d'ailleurs des terrains plus difficiles, ne coûte pas en définitive plus cher que le projet Pihet; c'est du moins notre conviction.

La préférence à donner au tracé Pihet est encore moins douteuse au point de vue économique.

On ne peut se dissimuler que le chemin de Limoges n'est pas appelé, dès le principe du moins de son existence, à une grande circulation; il traverse un pays où la richesse n'est pas encore développée, où les populations sont rares et disséminées. Si, sur quelques points, il existe des populations agglomérées, si le commerce et l'industrie ont fixé au milieu d'elles leurs établissements, au moins faut-il s'assujettir à toucher ces populations et à les faire profiter du bienfait du chemin de fer. C'est là une condition que remplit parfaitement le tracé que nous vous prions d'adopter, tandis que l'autre s'éloigne, comme à plaisir, des lieux qui peuvent lui fournir des éléments d'activité, pour se porter, en quelque sorte, à travers champs, laissant à droite et à gauche et à d'assez grandes distances les rares foyers de production et de consommation qui peuvent exister dans cette contrée.

Pour mieux préciser les faits, nous dirons qu'entre Châteauroux et Limoges on ne rencontre que deux villes de quelque importance, Argenton et la Souterraine. Le tracé de l'Est les délaisse toutes les deux. Argenton est un lieu d'entrepôt et d'affaires très-considérables; cette ville entretient avec Châteauroux des relations très-actives, et, indépendamment de dix à douze voitures publiques qui circulent journellement de l'une à l'autre, on rencontre, sur la route qui les réunit, un grand nombre de voitures particulières et de piétons. La Sou-

terraine est aussi un point de commerce et d'entrepôt qui ne manque pas d'importance. Comme Argenton, cette ville est le lieu d'intersection de plusieurs routes royales et départementales, et l'on conçoit dès lors qu'il y a un véritable intérêt à diriger le chemin de fer par l'une et par l'autre. Ce chemin aura déjà une circulation bien limitée; serait-il raisonnable, nous le demandons, de lui enlever ce qui doit être sa principale ressource.

Une autre considération, d'ailleurs, nous paraît décisive. Les chemins de fer portent déjà, par eux-mêmes, une assez grave perturbation dans les habitudes et dans les industries des localités, pour que le Gouvernement doive, autant que possible, les placer là où est la circulation actuelle, là où sont les affaires et les relations. Aujourd'hui le mouvement de Châteauroux à Limoges s'opère tout entier par Argenton et la Souterraine. C'est par la route royale n° 20, qui unit ces deux villes, que la circulation s'est établie depuis un temps immémorial. C'est donc évidemment par Argenton et la Souterraine qu'il faut faire passer le chemin de fer.

Nous n'insisterons pas davantage sur ces considérations. Nous n'avons pas d'ailleurs à justifier le principe de l'utilité publique d'un chemin de fer de Châteauroux à Limoges; vous avez vous-mêmes déclaré ce principe en votant la loi du 26 juillet 1844. Vous avez reconnu vous-mêmes, à cette époque, que le centre du Royaume devait être nécessairement rattaché à la Capitale par une voie de fer. Il ne s'agit pas ici d'un intérêt de spéculation.

Il s'agit d'une œuvre gouvernementale et de justice distributive. Le réseau général de nos chemins de fer doit embrasser tout le Royaume, il doit se distribuer sur toute sa surface, il doit atteindre tous les centres principaux de population. Quelques parties du réseau seront plus faciles et plus productives ; d'autres seront plus chères et donneront moins de revenus. Lorsque vous avez abordé la grande œuvre dont vous avez déterminé les bases en 1842 et en 1844, vous ne vous êtes pas dissimulé que ces inégalités existeraient ; elles ne vous ont point arrêtés alors, elles ne doivent pas plus vous arrêter aujourd'hui. Le Gouvernement est un père de famille qui traite tous ses enfants avec une égale bienveillance, et qui les associe tous aux mêmes bienfaits.

Chemin du Bec-d'Allier à Clermont.

Dès l'année dernière, un avant-projet avait été remis à l'administration pour le chemin du Bec-d'Allier à Clermont ; il avait même été examiné et approuvé, sauf quelques modifications de détail, par le conseil général des ponts et chaussées.

Dans ce projet, le tracé du chemin de fer, à partir du Bec-d'Allier, remonte la rive droite de l'Allier jusqu'à la Vieille-Poste, en touchant à Villeneuve, Moulins et Bessay ; à la Vieille-Poste, il traverse l'Allier et arrive à Saint-Pourçain, par la plaine qui borde la rive droite de la Sioule ; il passe diagonalement dans la plaine qui sépare la Sioule de l'Andelot, et suit la rive gauche de cette rivière,

depuis Ambon jusqu'à Gannat; il se dirige ensuite sur Saint-Genest, contourne la butte et le village de Montpensier, traverse la route royale n° 9 de Paris à Perpignan, à la sortie d'Aigueperse, et va toucher Riom à l'extrémité du faubourg de la Bude; il atteint le bourg de Gorjat, contourne Montferrand, et arrive à Clermont dans l'angle des deux routes royales n°s 9 et 89, près de la Porte de Paris.

Dans ce système, la ville de Nevers est desservie par un embranchement de 10 kilomètres environ de longueur; mais cette ville ne s'est pas trouvée satisfaite, et elle a demandé l'étude d'un tracé qui, du Guettin, serait dirigé dans la vallée de la Loire, passerait ainsi sur son territoire, et irait rejoindre ensuite la vallée de l'Allier en s'élevant, par une vallée latérale à la Loire, au faîte qui sépare cette rivière de l'Allier.

Cette étude a été faite, et elle a conduit à un tracé qui passe à une petite distance du pont de Nevers, suit la vallée de la Loire sur environ 23 kilomètres de longueur, entre, près du bourg d'Avril, dans la vallée de l'Abron qu'il remonte jusqu'au domaine de Chaly, va gagner une petite vallée latérale qui le ramène dans la vallée de l'Allier, et rejoint à Moulins, ou à une petite distance au delà de cette ville, le tracé primitif.

Entre le point de départ au Guettin et le point où les deux directions se réunissent, le tracé par Nevers a 71.865 mètres de développement; le tracé par l'Allier n'a que 59.415 mètres, c'est-à-dire 12 kilomètres de moins.

Le tracé par Nevers est affecté de déclivités de 5 millimètres par mètre; celles du tracé de l'Allier n'excèdent pas 4 millimètres.

Avant de faire un choix entre les deux tracés, l'administration a dû, Messieurs, les soumettre à l'enquête prescrite par le Titre Ier de la loi du 3 mai 1841 : dans cette enquête, dont vous trouverez plus loin le résumé, des trois départements qui ont été consultés, deux, l'Allier et le Puy-de-Dôme, ont réclamé avec les plus vives instances le tracé de l'Allier; le département de la Nièvre a seul demandé celui de Nevers.

Ce dernier a fait valoir, en faveur de son opinion, l'importance de la ville de Nevers, sa population agglomérée, les nombreuses usines et les grandes fabriques qu'elle renferme, les vastes établissements industriels groupés autour d'elle, Fourchambault, Imphy, Guérigny; il a comparé les mouvements en voyageurs et en marchandises sur chacun des deux tracés en présence, et il en a conclu que sous ce rapport le tracé de Nevers était notablement supérieur à celui de l'Allier; enfin il a insisté sur la quantité considérable des produits agricoles et de bestiaux que, chaque année, il expédie sur Paris.

Les départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme, de leur côté, invoquent, à l'appui du tracé qu'ils préfèrent, sa supériorité évidente au point de vue de l'art, sa moindre longueur et par suite l'économie considérable qu'il procurera dans le prix de transport, pour les voyageurs comme pour les marchandises, enfin les règles de la justice distri-

butive que le Gouvernement ne saurait méconnaître, et qui ne permettent pas de déshériter la vallée de l'Allier du chemin de fer qui lui a été promis, au profit de la ville de Nevers qui est déjà dotée de plusieurs lignes de navigation perfectionnées.

Le conseil général des ponts et chaussées, après un examen approfondi des deux projets en concurrence, a été d'avis d'adopter le tracé de l'Allier, et telle est aussi la solution à laquelle nous nous sommes arrêté.

De quoi s'agit-il en effet? de prolonger le chemin de fer du centre vers Moulins et Clermont. Déjà, dans l'intérêt de Nevers, on a décidé que le chemin, arrivé à Bourges, s'infléchirait sur le Guettin au lieu de se porter vers le Vendre, qui était le point naturellement désigné pour étendre vers Moulins le chemin de Bourges. Faut-il faire plus? nous ne le croyons pas. Faut-il, lorsque le tracé débouche dans la vallée de l'Allier et que sa fonction est de desservir Moulins, qui est situé dans cette même vallée, faut-il le jeter par des ouvrages dispendieux dans la vallée de la Loire, pour l'obliger ensuite à passer de la vallée de la Loire dans la vallée de l'Allier en franchissant le faîte séparatif des deux bassins? Au point de vue de l'art ce serait une faute incontestable, et la faute ne serait peut-être pas moins grande au point de vue économique, puisque ces dispositions fausseraient la véritable destination du chemin, qui est de mettre Clermont et Moulins en communication avec la Capitale.

Remarquons, d'ailleurs, que le chemin, dévié

ainsi de sa direction naturelle, ne touche pas Nevers, qu'il en passe à plus de 1.200 mètres, et qu'il en est encore séparé par la Loire. Il nous est difficile de penser que l'embranchement accordé à cette ville ne la place pas dans des conditions à peu près égales.

Et pourquoi cette déviation? Est-ce dans l'intérêt du présent? Est-ce dans l'intérêt de l'avenir?

En ce qui touche le présent, nous voyons qu'elle lèse sensiblement les intérêts de Moulins et de Clermont, et qu'elle ne donne à Nevers qu'une satisfaction illusoire, puisque, ainsi que nous venons de le dire, cette ville trouvera, à très-peu près, les mêmes avantages dans la ligne secondaire que nous rattachons à la ligne principale.

Que veut-on pour l'avenir? Veut-on que le chemin du centre soit un second chemin de Lyon? Mais alors il faut le diriger par l'Allier jusqu'à Moulins ou Varennes, pour le porter ensuite dans la vallée de la Loire vers Roanne. Si du Guettin vous allez à Nevers, vous imposez au chemin trois passages successifs de faîtes : pour atteindre Nevers, il passera de l'Allier dans la Loire : pour atteindre Moulins, il passera du bassin de la Loire dans celui de l'Allier; et, pour arriver à Roanne, il faudra qu'il repasse encore de la vallée de l'Allier dans celle de la Loire. Il serait difficile d'imaginer un tracé plus tourmenté dans son profil longitudinal.

Mais peut-être a-t-on l'intention d'aller à Lyon en se portant directement de Nevers sur Roanne, en restant dans la vallée de la Loire, et en délaissant celle de l'Allier. Mais alors vous causez un

préjudice notable à Clermont et à Moulins, en forçant ces deux villes à venir chercher jusque près de Nevers le point de raccordement avec le chemin du midi. Laissez-leur au moins le chemin qu'indiquaient la nature des lieux et la tendance de leurs relations : le chemin de la vallée de l'Allier.

Ce que Nevers peut et doit désirer, ce que cette ville obtiendra probablement dans un avenir plus ou moins éloigné, c'est qu'une ligne nouvelle se détache près de Fontainebleau du chemin déjà classé de Lyon, que cette ligne pénètre dans la vallée de la Loire, en suivant à peu près le cours des canaux de Loing et de Briare, vienne toucher Nevers et Roanne, et de là se dirige sur Lyon en franchissant le faîte d'entre Loire et Saône. Dans cette combinaison possible, probable, à une époque plus ou moins éloignée, Nevers trouvera le moyen le plus sûr, le plus rapide, le plus économique de communiquer soit avec le nord, soit avec le midi. La vaine satisfaction qu'elle réclame aujourd'hui serait incomplète, et porterait un dommage réel aux villes de Clermont et de Moulins dans les relations qu'elles entretiennent soit avec Paris et les contrées du nord, soit avec Lyon et les provinces méridionales. Nous aurions un mauvais chemin du centre, et nous préparerions un mauvais chemin de Lyon, tandis qu'en adoptant la direction par la vallée de l'Allier nous assurons au centre du Royaume un chemin, tracé à la fois suivant les règles de l'art et les véritables convenances de ses intérêts, et nous laissons la place qui appartient à un chemin futur de Lyon par la vallée de la Loire.

La longueur du tracé du Bec-d'Allier à Clermont est de 152 kilomètres environ; l'embranchement de Nevers a une longueur d'environ 10 kilomètres : nous supposons que chaque kilomètre coûtera, dans le système de la loi de 1842, 150.000 fr. au plus ; c'est donc un crédit de 24.300.000 francs qui doit être mis à notre disposition. Nous réclamons 2 millions pour 1846, et 4 millions sur 1847.

Il ne nous reste plus qu'à vous donner lecture du projet de loi.

ANALYSE DES ENQUÊTES.

CHEMIN DE FER DE CHATEAUROUX A LIMOGES.

Département de l'Indre.

Dans le département de l'Indre, la presque totalité des opinions exprimées se sont prononcées en faveur du tracé par Marnay, Argenton, la Souterraine et Rocherolles. Quelques communes seulement, celles de la Châtre, Neufvy, Éguzon, réclament le tracé par Bénévent, et quelques autres la variante par Saint-Gauthier.

Les conseils municipaux de Châteauroux et d'Argenton repoussent de toutes leurs forces le tracé par Bénévent, qui ne dessert aucune ville, aucun établissement industriel, qui traverse un pays désert et aride; et ils réclament avec instance le tracé par Argenton et la Souterraine. Ce tracé passe là où est la vie et le mouvement; il respecte les droits acquis, et par suite il doit obtenir la préférence.

La commission d'enquête du département de l'Indre fait remarquer, d'une part, que la variante de Saint-Gauthier allongerait le parcours de 7.475 mètres, et augmenterait la dépense de 6.400.000 francs; d'autre part, que si le tracé par Bénévent est de quelques kilomètres plus court que celui par Argenton et la Souterraine, cette diminution ne s'obtient que par un souterrain de 1.000 à 1.200 mètres de longueur au col de Laurière, et un remblai de 51 mètres de hauteur sur plusieurs mille mètres de longueur. Cette commission ajoute que le tracé par Argenton et la Souterraine satisfait le mieux aux intérêts du département de l'Indre,

qu'il passe là où est la circulation, et que par conséquent il sera tout à la fois plus utile à l'intérêt général et d'une exploitation plus productive. Par tous ces motifs, elle vote à l'unanimité en faveur de ce dernier tracé.

Département de la Creuse.

Dans ce département, la commission d'enquête donne la préférence au tracé par Bénévent : elle fait remarquer que le tracé par Argenton et la Souterraine a l'inconvénient de présenter plusieurs souterrains, dont la longueur ensemble excéderait 4 à 5 kilomètres, d'offrir des pentes de 14 millimètres et plus par mètre, et d'avoir des courbes de 500 mètres de rayon.

Le tracé par Bénévent, au contraire, est plus court de 15 kilomètres que celui par Argenton et la Souterraine, il peut rester partout à ciel ouvert ; il a en outre le très-grand avantage de se rapprocher des manufactures d'Aubusson, de Felletin et de Bourganeuf; il se rapproche aussi des bassins houillers de la Creuse, d'Almn et du Thorion. Par tous ces motifs, il est plus favorable à l'industrie et au commerce.

Département de la Haute-Vienne.

Dans ce département, les conseils municipaux de Bellac, le Dorat et Magnac demandent que le chemin de fer entre Châteauroux et Limoges passe par Chaillac, Jouac, Duisac, Bellac et Saint-Jouvent; suivant eux, ce tracé serait plus court, moins coûteux, il traverserait un sol moins accidenté, et ils réclament en conséquence de nouvelles études.

La commission d'enquête a été d'avis de repousser cette demande, qui lui paraît tout à fait tardive et in-

tempestive, et qui aurait pour unique résultat de compromettre le sort du chemin de fer sans aucune chance de succès, à raison des inconvénients graves que le tracé présenterait.

Venant ensuite à la discussion des différents tracés soumis à son examen, la commission repousse d'abord le tracé par Villejoubert, qui, ainsi qu'elle le dit avec juste raison, n'est pas un chemin de Paris à Limoges, et, par là même, est contraire à la loi; elle repousse également le tracé par Marliac, qui ne touche à aucune ville, passe par un seul chef-lieu de canton, et ne traverse que des pays sans commerce et sans industrie.

Le tracé mixte par Benévent, offre quelques avantages, surtout par sa moindre longueur, mais il est tout aussi pauvre que celui de Marliac en éléments de transports, en ressources commerciales et industrielles.

La commission s'arrête donc au tracé par Argenton et la Souterraine; ce tracé dessert directement les deux villes les plus importantes entre Châteauroux et Limoges; Argenton, ville de commerce, entrepôt de grains et farines, et centre d'un pays vignoble assez important; la Souterraine, petite ville d'entrepôt, où le mouvement commercial prend chaque jour plus d'extension, et qui est le lieu d'intersection de plusieurs routes fréquentées; il respecte les droits acquis, met en communication les unes avec les autres des populations dont les relations journalières sont très-actives; enfin, il doit coûter moins cher que le tracé par Bénévent.

Par toutes ces considérations, la commission se prononce en faveur du tracé par Argenton et la Souterraine.

CHEMIN DE FER DU BEC-D'ALLIER A CLERMONT.

Département de l'Allier.

Dans le département de l'Allier, l'enquête a donné lieu aux démonstrations les plus vives et les plus animées. Sur deux cent soixante et un conseils municipaux qui ont délibéré sur la question, un seul, celui de la commune de Gennetines, a donné la préférence au tracé par Nevers.

La commission d'enquête s'est prononcée à l'unanimité dans le même sens et par les mêmes motifs : elle a fait remarquer que déjà la question lui paraissait jugée par la loi de 1844 ; que c'est en vue expresse du tracé par la rive droite de l'Allier, de sa direction, de son développement, que cette loi de 1844 a été rendue. Le vote de ladite loi n'a d'ailleurs été qu'un acte de justice, et lorsque la Loire et la Nièvre ont été depuis longtemps l'objet des faveurs les plus marquées du Gouvernement, il serait impossible de priver la vallée de l'Allier du chemin de fer qui lui a été promis, et qui ne sera qu'une juste réparation.

Sous le rapport des travaux d'art, des difficultés de terrains, des pentes, des courbes, des alignements, de la vitesse, de la distance, la direction de la rive droite de l'Allier présente, sur la vallée de l'Abron, des avantages très-prononcés, et reconnus des ingénieurs eux-mêmes.

Le département de la Nièvre et la ville de Nevers n'éprouveront, d'ailleurs, aucun préjudice réel par l'adoption du tracé de l'Allier, si on y rattache Nevers par un embranchement.

Déjà les usines de la Nièvre possèdent, comme dé-

bouchés et comme voies d'approvisionnement, la Loire et le canal latéral à ce fleuve; d'ailleurs, ces usines, situées au delà de Nevers, et devant nécessairement y apporter leurs produits, n'ont aucun intérêt dans la question; elles jouiront toujours du chemin de fer dans des conditions égales, et il leur est parfaitement indifférent que Nevers soit en contact avec la ligne principale, ou desservi par un simple embranchement.

La vallée de l'Allier, de son côté, possède des usines importantes et nombreuses, fortement intéressées, quoi qu'on en ait dit, au tracé qui doit la parcourir. Ce tracé offrira un débouché réellement indispensable aux produits abondants et d'excellente qualité de cette vallée, et notamment aux bestiaux gras, qui forment une source puissante d'approvisionnement pour les marchés de la Capitale.

Il résulte en outre, de calculs exacts, établis sur des documents certains, que le chiffre des populations intéressées à la vallée de l'Allier est supérieur à celui des populations intéressées à la vallée de l'Abron.

De plus, la direction par la vallée de l'Allier évite une concurrence toujours fâcheuse avec le canal latéral et le chemin de fer de Paris à Lyon, par la Bourgogne.

Le tracé par l'Abron grevant la ligne principale d'un excédant de distance de 12 kilomètres et demi, il en résultera, pour le transport des hommes et des marchandises, des excédants de dépense qui varient depuis 3 jusqu'à 22 pour 100, sans tenir compte de la plus longue durée du parcours.

Enfin, d'après le système nouveau de défense créé pour le pays par les dernières lois sur les fortifications, la pensée capitale doit être de relier par un chemin de

fer Bourges avec Paris, Lyon et le midi de la France. Ce chemin ne peut être établi dans des conditions conformes à cette grande pensée, que s'il est dirigé par la vallée de l'Allier ; c'est donc cette vallée qu'il faut préferer.

M. le préfet de l'Allier fait ressortir, dans un avis longuement motivé, tous les avantages que présenterait le tracé par la vallée de l'Allier ; réduction de parcours, facilité d'exécution, économie dans les frais d'établissement et d'exploitation, satisfaction donnée à des populations qui n'ont pas reçu, dans la répartition des voies de communication, une part égale à celle qui est échue au département de la Nièvre. M. le préfet s'associe, en conséquence, au vœu exprimé par la commission d'enquête, et l'appuie de tous ses efforts.

Département de la Nièvre.

Dans le département de la Nièvre, le tracé par les vallées de la Loire et de l'Abron a été comme on devait s'y attendre, l'objet de nombreuses adhésions.

Les membres du tribunal et du barreau de Nevers ont invoqué en faveur de ce tracé, tout à la fois l'intérêt des communications judiciaires avec Bourges, siège de la cour royale du ressort, et celui des nombreuses affaires industrielles du département.

Le directeur des arsenaux de la marine à Guérigny, et le directeur de la fonderie royale de canons de Nevers, insistent sur le grand avantage pour la puissance maritime et le système de défense du Royaume, de pouvoir, à la faveur du chemin de fer par les vallées de la Loire et de l'Abron, diriger en toutes saisons et avec une célérité dont les conséquences sont quelquefois incalculables, sur une partie des ports et des côtes, et sur

le dépôt de Bourges et la place de Paris, les approvisionnements et tout le matériel que la marine et la guerre tirent tant des établissemens royaux que des usines particulières de Nevers et de Decize.

La chambre consultative des arts et manufactures de Nevers pense qu'adopter une autre ligne que celle par la Loire et l'Abron, ce serait, à une époque où les exigences de la consommation, toujours croissante, font de la régularité des livraisons un des éléments essentiels de prospérité et même d'existence pour les fabrications, condamner les nombreuses et importantes manufactures de cette partie de la Nièvre, qui, jusqu'à présent, ont tenu un des premiers rangs dans l'industrie nationale, à un état permanent d'infériorité dans l'avenir, à l'égard des usines du même genre qui, sur les autres points de la France, réunissent à l'économie des voies navigables la célérité des chemins de fer.

La société d'agriculture de la Nièvre, indépendamment des considérations déjà ci-dessus exprimées, fait valoir, en faveur du tracé par la Loire et l'Abron, les intérêts agricoles du département, qu'elle regarde comme y étant intimement liés.

Le syndic de la société des marchands de bois du Morvan pour l'approvisionnement de Paris, insiste également sur l'adoption du tracé par Nevers, qui lui paraît seul susceptible de répondre au besoin de promptitude dans les relations continuelles de cette partie du commerce avec la Capitale.

Le conseil municipal de Nevers réclame avec instance le tracé par les vallées de la Loire et de l'Abron. Il invoque l'importance de Nevers, dont la population est de 18.000 habitants, et qui renferme de nombreuses usines et de grandes fabriques; le mouvement des vas-

tes établissements industriels groupés autour de cette ville, Fourchambault, Imphy, Guérigny, Pont-Saint-Ours, etc.; les forges et fourneaux situés sur les rivières de Nièvre, Joeuvre et de Sardolles, fourniront au chemin de fer un aliment considérable. En outre, au delà de Nevers on rencontre les forges et fourneaux de Parenge, Tabourneau, Pinet, Avril-sur-Loire, Crecy, Chassenay, les bourgs et villages populeux de Sermoise, Chevenon, Saint-Pange, Fleury, Saint-Germain, Neuville, Thoury, Dornes, Lucenay; enfin le tracé par les vallées de la Loire et de l'Abron desservirait aussi les mines de houille de la Machine, et les riches contrées que forment les Amognes, le Bazois, les vallées non moins fertiles de l'Haleine, de l'Aron, de la Canne et de leurs affluents, où l'industrie de l'engrais du bétail pour Paris et pour Lyon a pris un immense développement.

Selon le conseil municipal de Nevers, tous ces avantages compenseraient et au delà, soit au point de vue de l'intérêt de la compagnie qui sera concessionnaire, soit au point de vue de l'intérêt général, l'allongement de parcours de 12 kilomètres, et l'excédant de dépense qui devront en résulter. Ce conseil ajoute, d'ailleurs, que le tracé qu'il réclame ne porterait aucun préjudice sensible aux départements du Cher, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, puisque le chemin de fer établi dans cette direction en traverserait les chefs-lieux et les localités principales; puisqu'ainsi les points secondaires de ces départements, tels que Sancoins, Lurcy, Levy, Cerilly, Bourbon-l'Archambault, pourraient le rejoindre à la Guerche et à Moulins, tout aussi aisément et aussi promptement qu'ils auraient pu le faire, à raison de la difficulté des communications, avec le tracé

parallèle à cette rivière, entre Nevers et Moulins.

La commission d'enquête du département a fait remarquer que, si l'on compare le mouvement des voyageurs et des marchandises sur les deux tracés en présence, on trouve, par an, 178.000 voyageurs et 62.165 tonnes de marchandises par les vallées de la Loire et de l'Abron, et seulement 108.650 voyageurs et 58.772 tonnes de marchandises par la vallée de l'Allier : que, sur la première direction, le mouvement des affaires industrielles représente une valeur de 14.281.500 fr., tandis qu'il n'est que de 150.000 fr. sur la direction de la vallée de l'Allier.

Cette commission ajoute que le département de la Nièvre envoie annuellement, pour l'approvisionnement de Paris, 14.000 têtes de bétail gras, que le tracé par la vallée de l'Allier laisse dans l'isolement la ville intermédiaire la plus industrieuse, la plus commerçante d'Orléans à Clermont, tandis que celui par les vallées de la Loire et de l'Abron relie entre eux, sans en négliger aucun, les centres principaux de population et d'industrie de la ligne entière. Ce tracé facilite l'exécution des services militaire et judiciaire, il permet d'approvisionner, en tout temps, avec une célérité presque instantanée, une partie de nos ports et de notre littoral maritime, le dépôt central d'artillerie de Bourges et la place de Paris.

D'après ces considérations, la commission d'enquête se prononce à l'unanimité pour le tracé par les vallées de la Loire et de l'Abron ; elle repousse d'ailleurs tout projet d'embranchement destiné à relier Nevers à la ligne principale par la vallée de l'Allier. Ce serait, suivant elle, un surcroît de dépense de construction et d'exploitation sans utilité équivalente pour personne.

Département du Puy-de-Dôme.

Dans le département du Puy-de-Dôme, toutes les opinions exprimées dans l'enquête ont été favorables à la direction par la vallée de l'Allier.

Les conseils municipaux des villes de Riom et de Clermont-Ferrand, insistent sur le préjudice qui résulterait pour le département du Puy-de-Dôme, d'un allongement de parcours de 12 kilomètres et demi, et grèverait ainsi d'un surcroît de dépense la circulation des voyageurs et des marchandises. Ils invoquent d'ailleurs le bénéfice de la loi de 1844, qui, suivant eux, aurait fixé définitivement le tracé du chemin de fer du centre par la vallée de l'Allier.

La chambre de commerce de Clermont ajoute aux observations ci-dessus, que l'excédant de dépense résultant de l'établissement du chemin de fer par l'Abron, serait une nouvelle cause de retard pour l'achèvement des travaux; que ce tracé, à raison des nombreuses traversées de cours d'eau auxquelles il est obligé, serait dangereux pour la sûreté des voyageurs; enfin, que le chemin, établi très-peu au-dessus du niveau d'une rivière sujette à des inondations aussi terribles que l'est la Loire, et, dans presque toute son étendue, sur des marais et des tourbières, serait exposé à des interruptions fréquentes, par suite à des dégradations inévitables, tout au moins à des frais d'entretien excessifs, d'où naîtraient des obstacles perpétuels à la réduction des péages. Par ces motifs, la chambre de commerce de Clermont donne la préférence au tracé par l'Allier, qui lui paraît réunir, à l'avantage d'une viabilité parfaite et d'un moindre parcours, celui de donner pleine satisfaction à tous les in-

térêts que le Gouvernement a voulu favoriser en classant la ligne au centre.

La société d'agriculture du Puy-de-Dôme, examinant la question au point de vue spécial des intérêts qu'elle représente, fait remarquer que si le chemin n'est pas dirigé par la voie la plus courte, et par conséquent la moins dispendieuse, le département, à raison de la nature de ses provenances et de son commerce, n'en pourra retirer qu'une satisfaction à peu près nulle. Cette société appuie, en conséquence, le tracé par l'Allier.

La commission d'enquête passe successivement en revue tous les motifs qui doivent faire repousser le tracé de la Loire et de l'Abron : allongement de parcours, difficultés d'exécution, excédant de dépense bien supérieur même à celui qui est indiqué par les ingénieurs. Cette commission s'étonne même que Nevers veuille être un point de passage du chemin de fer; placée à l'extrémité d'un embranchement, cette ville deviendrait le foyer et l'entrepôt de l'industrie du département, et son intérêt bien entendu se trouverait ainsi d'accord avec l'intérêt général.

En conséquence, et par tous ces motifs, la commission demande, à l'unanimité, le maintien du tracé par la vallée de l'Allier.

IMPRESSIONS
№ 86.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Prince D'ECKMUHL, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales dans les départements de l'Aude, de la Dordogne et du Tarn.

MESSIEURS,

Chargé par votre commission de vous rendre compte de quatre projets de loi d'intérêt local, relatifs à des changements de circonscriptions territoriales, dans les départements de l'Aude, de la Dordogne et du Tarn, je viens aujourd'hui vous soumettre le résultat de mon travail, et vous demander l'adoption de ces quatre projets déjà adoptés par la Chambre des Députés, et qui méritent à tous égards d'être immédiatement pris en considération. Permettez-moi de vous faire successive-

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le marquis DE CHABRILLAN, le vicomte DUBOUCHAGE, le prince D'ECKMUHL, RAGUET-LÉPINE, le baron RORDERER, DE VANDEUL.

ment le résumé de ces projets, que nous venons proposer à votre adoption.

1er PROJET,

TENDANT *à distraire les communes de Villardebelle et de la Caunette du canton de Couiza, pour les réunir au canton de Saint-Hilaire* (Aude).

Le premier projet est relatif au département de l'Aude; les communes de Villardebelle et de la Caunette, du canton de Couiza, demandent à être réunies au canton de Saint-Hilaire, du même département et du même arrondissement. Il est vrai qu'une de ces communes a changé d'avis après avoir fait elle-même cette demande, mais les motifs de ce changement n'avaient rien de sérieux. Elle n'eût pu opposer aucun bon argument aux considérations favorables et décisives qu'avaient produites les autorités et les conseils électifs d'arrondissement et de département. En prenant la carte du département de l'Aude, on ne peut s'empêcher de reconnaître, d'après l'état des lieux et la forme du territoire, que la nouvelle circonscription demandée pour les deux cantons est en tout point infiniment préférable à celle qui existe aujourd'hui. En effet, les communes dont il s'agit sont beaucoup plus rapprochées de Saint-Hilaire que de Couiza; les moyens de communication sont bien plus commodes et plus faciles. L'expérience l'a, du reste, prouvé, en même temps que le raisonnement; car les deux communes n'ont presque aucune espèce

de relation avec Couiza, et en ont de très-actives avec Saint-Hilaire.

Il y a encore un autre motif à faire valoir, c'est que l'adoption de la mesure proposée sera d'un très-grand avantage à l'administration de la justice. M. le Garde des sceaux l'a reconnu lui-même, comme le témoigne une lettre de lui, qui a été remise à votre commission, parmi les pièces. Les justiciables se trouvent rapprochés de leurs juges; par suite, les investigations de la police judiciaire seront plus faciles, et l'action de la justice deviendra plus sûre et plus prompte.

Toutes ces considérations, Messieurs, ont décidé votre commission à proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi présenté.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Palem de la commune de Saint-Barthélemy, pour la réunir à la commune d'Eygurande-Gardedeuil* (Dordogne).

Nous avons examiné avec une grande attention le projet de loi qui nous est présenté maintenant, et que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 25 avril 1846. De l'examen du plan et des différentes pièces qui nous ont été communiquées, il est résulté pour votre commission la conviction que le projet de loi actuel évite tous les inconvénients qui existent aujourd'hui, et que s'il n'offre pas des garanties aussi invariables que celles que donne un courant d'eau naturel, il a cependant été établi, par le conseil général, de fa-

çon à satisfaire tout le monde. On ne pouvait arriver à les éviter pour l'avenir d'une manière plus convenable et plus sûre, tout en se conformant aux nécessités de position de la section de Palem.

Du reste, les habitants de Palem s'y sont pris, pour former leur demande, de la manière la plus conforme possible à l'ordre, et à la légalité qui depuis longues années était singulièrement violée. En effet, ils n'appartenaient que nominativement à une commune, dont ils étaient éloignés d'un kilomètre et demi et avec laquelle ils ne pouvaient pas communiquer la plupart du temps en hiver, à cause des débordements. Cette cause a engagé les habitants à faire une demande dans le sens qu'indique le projet de loi présenté à votre sanction, et qui, de plus, est appuyée d'un avis favorable du conseil municipal d'Eyguirande-Gardedeuil, par le conseil général et par le préfet.

Il n'y a eu d'opposition faite à la demande que par le conseil d'arrondissement de Ribérac, par le directeur des contributions indirectes et par le conseil municipal de Saint-Barthélemy, dont la population et les revenus se trouvent diminués par la distraction proposée. Ces différentes objections, qui de la part du conseil municipal de Saint-Barthélemy, semblent provenir uniquement de ce sentiment personnel qui excite toutes les communes à repousser un projet de loi dont l'effet pourrait être de leur enlever une portion quelconque de leur territoire, ne sont ni assez graves ni assez fondées pour être prises en considération

(cette dernière phrase est prise textuellement dans le rapport adressé au Roi par M. Passy, sous-secrétaire d'État au ministère de l'intérieur, en date du 4 mars 1846). Les autres observations n'ont pas non plus grande valeur, car tout le monde s'accorde à dire que la distance qui sépare Eyguirande Gardedeuil de Palem est infiniment plus petite que celle entre Palem et Saint-Barthélemy, où les communications deviennent souvent impossibles.

De plus, l'arrondissement de Saint-Barthélemy, par la distraction de Palem, ne lui fera pas éprouver une perte considérable; car ce hameau ne renferme que 110 hectares de territoire, et son revenu en centimes additionnels n'est que de 138 francs.

Par tous ces motifs, Messieurs, votre commission vous propose l'adoption définitive du projet de loi présenté.

3e PROJET,

TENDANT *à distraire une section de la commune de Chalagnac pour la réunir à la commune de l'Église-Neuve* (Dordogne).

La commune de Chalagnac, département de la Dordogne, administre, à l'extrémité de son territoire, quatre petits hameaux, qui sont situés tout près du village de l'Église-Neuve, chef-lieu de la commune, qui appartient au même département et au même canton. Depuis longtemps, les habitants de ces hameaux avaient reconnu quel avantage ils auraient à être réunis à cette commune,

et ils se sont décidés à former une demande régulière.

En effet, leurs habitations, situées à l'extrémité de la commune de Chalagnac, touchent presque au village de l'Église-Neuve, dont elles sont appelées, par leur position topographique, à devenir une dépendance naturelle. Le 11 août 1844, le conseil municipal de Chalagnac s'était réuni à la mairie, en session ordinaire : dix membres étaient présents, et deux absents sans avoir donné de motifs. Le président a communiqué à son conseil une délibération du conseil municipal de la commune de l'Église-Neuve, qui, sur la demande des hameaux de Combes, Fiéville, Brageau et des Bruges, qui appartiennent à la commune de Chalagnac, émet le vœu que la portion du territoire où sont situés ces hameaux, laquelle se trouve à l'est d'un ancien grand chemin de Périgueux, ou plutôt de Notre-Dame à Vesgt, à partir de la Croix-des-Combes jusqu'au coin de la forêt de Vesgt, soit distraite de la commune de Chalagnac, et réunie à celle de l'Église-Neuve.

Le conseil, prenant en considération le très-grand éloignement où se trouvent ces hameaux du chef-lieu de la commune de Chalagnac (plus de 5 kilomètres), et leur proximité de l'Église-Neuve, a été d'avis que la demande faite devait être accueillie, et avec d'autant plus de raison, que les circonscriptions deviendront plus régulières et l'administration plus facile.

Le 9 décembre 1844, M. Reversade, maire de la commune de Marsaneix, fut nommé et délégué par

M. le préfet de la Dordogne, en date du 6 novembre dernier, à l'effet de présider à l'enquête *de commodo et incommodo*, sur les avantages ou les inconvénients de la distraction des hameaux susnommés de la commune de Chalagnac, pour être réunis à la commune de l'Église-Neuve. M. le maire ajoute, dans son procès-verbal, qu'après avoir attendu pendant deux heures, sans que personne se soit présenté, il avait levé la séance, après s'être assuré, toutefois, que les publications ordonnées par l'arrêté précité avaient été faites, publiées et affichées, ce qui l'avait porté à croire que les parties intéressées donnaient leur consentement et leur adhésion, qui est d'ailleurs de la plus grande convenance et très-avantageuse pour les habitants de ces hameaux.

Mais la commune de Chalagnac ne s'est pas tenue pour battue. A une réunion qui eut lieu le 23 février 1845, d'après la lettre de M. le préfet, du 7 de ce mois, le conseil municipal s'est assemblé, en session extraordinaire, à l'effet de délibérer et de donner son avis sur la question de savoir s'il conviendrait de distraire une portion du territoire de Chalagnac pour le réunir à celui de l'Église-Neuve. Onze conseillers municipaux étaient présents à la séance, ainsi que MM. Lassontaine, Mourgnac, Lassagne, Astaric, Charrière (Baptiste) et Busgot, du nombre des imposés. On a lu à l'assemblée : 1° la lettre préfectorale du 7 février ; 2° une délibération du conseil municipal, du 12 août 1844, qui était d'avis alors que cette réunion devait avoir lieu; 3° le procès-verbal d'enquête

de commodo et incommodo, dressé par M. Reversade, commissaire nommé par M. le préfet, pour recevoir les observations que la commune de Chalagnac aurait à présenter contre le projet proposé, duquel procès-verbal il résulte que personne ne s'est présenté devant le commissaire, ni fait de réclamations.

L'assemblée a délibéré sur ces diverses pièces et sur l'objet de la demande, et a décidé que, la commune de l'Église-Neuve n'offrant aucune cession de territoire en compensation de celui qu'elle demande à Chalagnac, il en résulterait une perte réelle pour les habitants de cette dernière commune, puisque les propriétaires de la portion abandonnée à l'Église-Neuve n'auraient plus à contribuer aux réparations et entretien de l'église, du presbytère, places publiques, et autres dépenses communales qui resteraient toujours les mêmes. Par ces motifs, elle a été d'avis que la demande de la commune de l'Église-Neuve ne pouvait pas être accueillie, et que les hameaux susnommés devaient rester à Chalagnac. Douze personnes ont signé la délibération; quatre autres, dont un conseiller municipal et trois des plus imposés, ont refusé de le faire, en déclarant *ne pas savoir*. Un seul a voté en faveur de la demande. J'ajoute, de plus, qu'il n'y a pas une grande perte à supporter pour la commune de Chalagnac, qui, d'après des relevés statistiques exacts, possède une population de 696 habitants, un territoire de 1.526 hectares et un revenu de 145 francs en centimes additionnels. Elle n'a donc aucune raison sérieuse pour s'opposer à cette mesure.

De plus, la demande des habitants des hameaux a été appuyée par le conseil d'arrondissement de Périgueux, le conseil général et le préfet. Nous nous joignons à eux, Messieurs, pour demander l'adoption du projet de loi proposé.

4e PROJET,

TENDANT *à distraire la commune de Lasfaillades du canton de Brassac, pour la réunir au canton d'Anglès* (Tarn).

Le canton de Brassac, arrondissement de Castre, département du Tarn, est composé de six communes; sa population est de 10.684 personnes, son étendue de 17.050 hectares. Au sud-est de Brassac, se trouve le canton d'Anglès, qui appartient au même arrondissement, mais qui n'est composé que de trois communes, qui ne comptent ensemble que 3.936 habitants et 11.936 hectares de superficie : l'une des trois communes de ce dernier canton, celle de Magnès d'Anglès, dont la population n'est que de 240 habitants et la superficie de 684 hectares, a demandé à être réunie à la commune d'Anglès de Brassac, qui est contiguë, et avec laquelle elle est en communauté de culte. L'utilité en a été reconnue, et un projet de loi en propose la réalisation.

Le canton d'Anglès se trouve réduit, par cette mesure, à deux communes; son importance, déjà fort petite, se restreindrait encore. Pour remédier à cet inconvénient, l'autorité a jugé qu'il serait à propos de retirer la commune de Lasfaillades du canton de Brassac, pour la réunir à celui d'Anglès.

Ce canton, qui cède à celui de Brassac 240 habitants et 684 hectares, recevrait, par cet échange, 206 habitants et 684 hectares de terrain. Tel est le plan du projet de loi qui vous est présenté. Le conseil municipal de Lasfaillades a été consulté et n'a point consenti à cette réunion ; il voudrait que cette commune continuât toujours à faire partie du canton de Brassac. Son opinion est motivée sur ce que les habitants de Lasfaillades sont dans l'usage de passer leurs actes devant les notaires de Brassac ; sur ce que plusieurs d'entre eux, ayant leurs terres réparties entre plusieurs communes de ce canton, ils seraient, par leur réunion au canton d'Anglès, assujettis à payer leurs contributions à deux percepteurs différents ; sur ce que les chemins qu'ils auraient à suivre pour se rendre à Anglès, dont ils reconnaissent, au reste, qu'ils sont plus rapprochés, sont mauvais en hiver, et quelquefois couverts de neige.

L'enquête qui a eu lieu dans cette commune, en vertu de l'article 2 de la loi du 18 juillet 1837, a donné les mêmes résultats ; quelques opposants ont même annoncé que s'ils étaient distraits de Brassac, ils préféreraient être réunis au canton de Mazamet.

La question a été soumise aux conseils municipaux des deux autres communes des deux cantons. Le conseil municipal d'Anglès fait observer que Lasfaillades dépend déjà d'Anglès pour le culte ; que la moitié des habitants y viennent passer les actes qui règlent leurs propriétés. Il se prononce pour leur réunion.

Le conseil de Magnès d'Anglès la regarde comme infiniment utile.

Le conseil municipal de Montelarié, considérant que la commune de Lasfaillades est plus rapprochée d'Anglès que de Brassac, se prononce à l'unanimité pour la réunion.

Le conseil municipal de Bès s'appuie sur les mêmes considérations pour émettre un avis semblable.

Le conseil municipal de Cambonès regarde l'échange proposé comme très-avantageux aux communes de Magnès d'Anglès et de Lasfaillades, qui se trouvent ainsi plus rapprochées de leur canton respectif.

Le conseil municipal de Castelnau regarde la réunion de Lasfaillades au canton d'Anglès comme une juste compensation de la perte qu'il fait de la commune de Magnès d'Anglès.

Le conseil municipal de Magnès de Brassac reconnaît l'utilité de la réunion de Lasfaillades au canton d'Anglès; il fait observer que cette commune ne fait qu'une seule et même paroisse avec Anglès; que ses habitants sont plus près d'Anglès que de Brassac; que le chemin est parfaitement uni, et qu'il n'est coupé par aucun ruisseau.

Le conseil municipal de Brassac, chef-lieu du canton dont dépend aujourd'hui Lasfaillades, ne se prononce pas sur la question, et laisse à cette commune le soin de la résoudre.

M. le directeur des contributions directes, appelé à donner son avis, ne voit à ces mesures proposées aucun inconvénient sous le rapport de la

perception des contributions; il propose de réunir Lasfaillades au canton d'Anglès.

Le conseil d'arrondissement trouve que, par sa position topographique, Lasfaillades doit être naturellement placé dans le canton d'Anglès.

Le conseil général, se fondant sur ce que la commune de Lasfaillades est plus rapprochée d'Anglès que de Brassac, regarde la réunion projetée comme un acte de bonne administration; il émet le vœu que la commune de Lasfaillades soit distraite du canton de Brassac et réunie au canton d'Anglès.

M. le préfet du Tarn ne s'arrête point à l'opposition des habitants de Lasfaillades, et adopte les avis du conseil d'arrondissement et du conseil général en faveur de la mesure projetée.

M. le Ministre de la justice et des cultes, consulté par son collègue M. le Ministre de l'intérieur, trouve, d'après les renseignements qu'il a recueillis, que la réunion de Lasfaillades au canton d'Anglès ne présente que des avantages en ce qui concerne l'administration de la justice et les intérêts des justiciables.

Votre commission ne serait pas, du reste, disposée à vous proposer d'adopter une mesure qui paraît contrarier les habitudes et les affections bien ou mal fondées de la commune qui en est l'objet, s'il s'agissait d'une simple égalité de population et de territoire d'un canton, pour une soustraction qu'il aurait subie d'un autre côté; une commune ne doit point devenir l'appoint

d'un changement qui ne l'intéresse en aucune sorte; mais tel n'est point ici le cas.

Le plan joint au dossier fait connaître que la commune de Lasfaillades est contiguë à celle d'Anglès, tandis qu'elle est séparée de celle de Brassac par la commune de Bès; son centre, en suivant le chemin vicinal, est distant d'Anglès de 5 kilomètres; il est à 11 kilomètres de Brassac. Lasfaillades et Anglès sont situés sur le même versant du faîte du partage des eaux; ce qui doit rassurer sous le rapport des neiges. Elles doivent être évidemment plus abondantes en traversant ce faîte, qui sépare Lasfaillades de Brassac. Trois chemins réunissent le centre et les extrémités de la commune de Lasfaillades au bourg d'Anglès. Il n'y en a qu'un seul pour aller de Lasfaillades à Brassac, encore est-il aligné sur le périmètre de la commune.

La commission ne trouve rien de sérieux dans les motifs d'opposition fournis par le conseil municipal de Lasfaillades. Si les chemins sont mauvais, il en existe au moins; les communes les répareront et les entretiendront, ainsi que la loi les y oblige. La considération de la réunion de deux communes en une même paroisse lui semble également un motif déterminant.

Enfin, le concours unanime de toutes les opinions désintéressées, l'avis du conseil général du département, celui du préfet et celui de M. le Ministre de la justice et des cultes, ont démontré à votre commission l'utilité de la mesure qui vous

est soumise. Je viens donc, Messieurs, vous proposer, au nom de la commission, l'adoption d'un projet de loi que nous avons sérieusement étudié, et qui nous a paru aussi simple qu'utile.

SESSIONS
N° 87.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846, et des exercices clos;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des finances.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 mai 1846, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs, et qui sera assisté des commissaires déjà désignés pour en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1845, et annulations de crédits sur le même exercice.

Article premier.

Il est alloué, sur l'exercice 1845, au delà des

crédits accordés par la loi de finances du 4 août 1844 et diverses lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à dix-huit millions cinq cent dix mille cent trente-deux francs vingt centimes (18.510.132 fr. 20 cent.).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis entre les différents départements ministériels, conformément aux états A et B ci-annexés.

ART. 2.

Il est accordé, sur le même exercice 1845, des crédits extraordinaires montant à la somme de douze millions trente-trois mille six cent quarante-cinq francs soixante-quatre centimes (12.033.645 fr. 64 cent.).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre les différents départements ministériels, conformément aux états C et D ci-annexés.

ART. 3.

Les crédits accordés, sur l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844 et par des lois spéciales, sont réduits d'une somme de dix-huit millions sept cent quatre-vingt-trois mille quarante-neuf francs quatre-vingt-six centimes (18.783.049 fr. 86 cent.).

Ces annulations de crédits demeurent fixées, par ministère et par chapitre, conformément à l'état E ci-annexé.

ART. 4.

Les crédits accordés pour les services spéciaux, portés pour ordre au budget de l'exercice 1845, sont augmentés de la somme de deux cent quarante

mille francs (240.000 fr.), conformément à l'état F ci-annexé.

TITRE II.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1846.

Art. 5.

Il est alloué, sur l'exercice 1846, au delà des crédits accordés par la loi de finances du 19 juillet 1845, des crédits supplémentaires montant à cinq millions sept cent soixante-deux mille quatre-vingt-dix-neuf francs quarante-cinq centimes (5.762.099 fr. 45 cent.).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis conformément aux états G et H ci-annexés.

Art. 6.

Il est accordé, sur le même exercice 1846, des crédits extraordinaires montant à la somme de vingt millions sept cent soixante-cinq mille huit cent cinquante-deux francs quatre-vingt-douze centimes (20.765.852 fr. 92 cent.).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés.

Art. 7.

Il est accordé, sur l'exercice 1846, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de trois cent quarante-six mille huit cent douze francs dix-sept centimes (346.812 fr. 17 cent.).

Ces crédits extraordinaires spéciaux sont répartis, entre les différents départements ministériels, conformément à l'état K ci-annexé.

ART. 8.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par les articles 5, 6 et 7, qui précedent, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 19 juillet 1845.

ART. 9.

Les crédits accordés pour les services spéciaux portés pour ordre au budget de 1846 sont augmentés de la somme de onze cent neuf francs (1.109 fr.), conformément à l'état L ci-annexé.

TITRE III.

Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires.

ART. 10.

Les crédits accordés, par diverses lois, sur les exercices 1844 et 1845 aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, sont réduits, conformément au tableau M ci-annexé, d'une somme de quarante-cinq millions neuf cent onze mille six cent soixante-douze francs trente-cinq centimes restée sans emploi sur lesdits exercices, savoir :

Exercice 1844..	41.911.672 f 35 c.	45.911.672 f. 35 c.
— 1845..	4,000.000 00	

ART. 11.

Conformément au tableau M ci-annexé, des crédits supplémentaires, montant à cinquante-quatre millions deux cent quarante-huit mille quatre cents francs six centimes, sont ouverts, sur les exercices 1845 et 1846, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les services mentionnés à l'article précédent, savoir :

Sur l'exercice 1845.	48.798.400 f. 06 c.	54.248.400 f. 06 c.
1846.	5.450.000 00	

ART. 12.

Il est accordé aux Ministres des travaux publics et de la guerre, sur l'exercice 1845, des crédits spéciaux montant à deux millions neuf cent trente mille francs (2.930.000 fr.) pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842.

Ces crédits spéciaux demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément au tableau M ci-annexé.

TITRE IV.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

ART. 13.

Il est accordé, en augmentation des restes à payer des exercices 1841, 1842 et 1843, des crédits supplémentaires pour la somme de huit cent soixante-dix mille six cent vingt-deux francs

soixante-neuf centimes (870.622 fr. 69 cent.) montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, suivant l'état N ci-annexé.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses des exercices clos, aux budgets des exercices courants, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

TITRE V.

Avance au Gouvernement de la Grèce.

Art. 14.

Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de cinq cent vingt-sept mille deux cent quarante francs deux centimes (527.240 fr. 02 cent.), à l'effet de pourvoir, au défaut du Gouvernement de la Grèce, au payement du semestre échu le 1er septembre 1845 des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié le 12 janvier 1833 par ce Gouvernement, jusqu'à concurrence de la portion garantie par le Trésor de France, en exécution de la loi du 14 juin 1833 et de l'ordonnance royale du 9 juillet suivant.

Les payements qui seront faits en vertu de l'autorisation donnée par le présent article auront lieu à titre d'avances à recouvrer sur le Gouvernement de la Grèce. Il sera rendu annuellement aux Chambres un compte spécial de ces avances et des recouvrements opérés en atténuation.

TITRE VI.

Dispositions particulières.

ART. 15.

Des ordonnances royales pourront reporter aux exercices subséquents la portion des crédits désignés ci-après, ouverts au Ministre de la marine, qui n'aura pas été employée pendant l'exercice pour lequel ces crédits sont accordés par l'article 3 de la présente loi. (État C.)

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Crédits ouverts sur l'exercice 1845.

(*Incendie du Mourillon.*)

Chap. IX *bis*. Travaux du matériel naval. (Ports.).....	2.331.000 f.	3.131.000 f.
Chap. XIII *bis*. Travaux hydrauliques et bâtiments civils...	800.000	

ART. 16.

Les dépenses pour travaux extraordinaires, faites en vertu de la loi du 25 juin 1841, qui excéderont le montant de l'emprunt de 450 millions affecté à cette nature de travaux par l'article 35 de la loi sur le budget des recettes de 1842, seront provisoirement supportées par la dette flottante du Trésor, et inscrites au compte spécial destiné à constater les avances faites par le Trésor pour les chemins de fer et pour les autres travaux autorisés conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

Il sera fait recette à ce compte spécial, en atté-

nuation des avances qu'il présentera, des sommes versées par les compagnies adjudicataires de chemins de fer, en remboursement des dépenses effectuées par le Trésor public.

FAIT au palais de Neuilly, le 20 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations le projet de loi qui vient d'être voté par la Chambre des Députés, concernant les crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846, et les créances à payer sur les exercices clos. Ce projet réunit :

1° Les crédits demandés par la loi générale que nous avons présentée au commencement de cette session, et dont la proposition, avec tous les développements à l'appui, vous a été distribuée en même temps qu'à la Chambre élective;

2° Deux demandes spéciales qui furent faites depuis, l'une, sous forme collective, au nom des Ministres de l'intérieur, des travaux publics et des finances, pour de nouveaux suppléments, ou de simples reports sur les exercices 1845 et 1846, et s'élevant, déduction faite des annulations, à 61.783 francs; l'autre, de 45.000 francs du Ministre des travaux publics, pour la continuation des études de chemins de fer. Nous joignons, au surplus, à cet Exposé, une note analytique qui donne le détail et les motifs des dépenses ainsi rattachées au projet de loi primitif.

Nous nous bornerons donc à rappeler les principaux résultats de la loi générale qui vous est

soumise, en signalant les changements peu nombreux provenant des votes de la Chambre des Députés.

Les allocations réclamées à divers titres par le Gouvernement, s'élevaient, ainsi qu'il ressort d'un état résumé que nous mettons aussi sous vos yeux, savoir :

Pour l'exercice 1845 (annulations déduites), à	11.942.833 fr.	71 c.
Pour l'exercice 1846 . .	27.497.854	92
Ensemble	39.440.688	63
Pour les exercices clos. .	870.622	69
Pour les avances au Gouvernement grec	527.240	02
Pour les services spéciaux en dehors du budget. . . .	241.109	»
Total	41.079.660	34
Les crédits ouverts par le projet de loi ne s'élèvent qu'à.	40.274.464	23
Différence en moins.	805.196 fr.	11 c.

Elle provient de réductions opérées sur les crédits de 1845 pour 182.105 fr. 73 cent., et sur ceux de 1846 pour une somme de 623.090 fr. 38 cent., compensation faite de deux augmentations montant à 237.600 fr. Voici comment se décomposent ces modifications qui ont, du reste, été consenties par le Gouvernement.

C'est ainsi, d'abord, que le supplément pour frais de justice criminelle a été réduit, d'après l'état des dépenses liquidées à l'époque la plus rapprochée, d'une somme de. . . . 25.000 fr. » c.

L'évaluation des frais d'exploitations, pendant le dernier semestre de 1845, du chemin de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière belge, a été reconnue pouvoir subir une diminution de 31.000 »

Un crédit de 100.000 fr. demandé pour la reconstruction de la maison consulaire à Tanger, détruite par le bombardement de 1844, a été ajourné jusqu'à la réception de devis et justifications nouvelles que doit recueillir un architecte envoyé sur les lieux par le département des affaires étrangères, ci . . . . . 100.000 »

Une diminution dans les payements au comptant de droits de sels, a permis de retrancher, sur le supplément réclamé pour le payement de l'escompte, une somme de . . . . . 40.000 »

Il avait été demandé pour la dépense, pendant cinq mois, du nouveau bureau chargé, à l'administration des postes, de la comp-

A reporter. . . . 196.000 f. 00 c.

Report. . . .	196.000 f.	00 c.
tabilité en matières de paquebots, une allocation de 9.250 francs, mais les employés n'ayant pu être installés que le 1er octobre, il n'a été alloué qu'un supplément de 5.500 fr.; réduction. .	3.750	»
Enfin, une diminution de 605.446 fr. 11 c. sur les crédits de la marine, est résultée d'incomplets constatés ou prévus sur les armements, et de plusieurs autres causes, dont la principale est la substitution aux demandes faites pour une expédition à Madagascar, de nouvelles allocations destinées à renforcer notre station navale à Bourbon et à augmenter l'effectif de la garnison dans cette colonie, ci. . . .	605.446	11 c.
Somme pareille. . . .	805.196 f.	11 c.

Quant au service des travaux extraordinaires, les propositions du Gouvernement n'ont pas éprouvé de modifications. Elles consistent, d'une part, dans de simples virements nécessaires pour maintenir, par exercice, la balance entre les dépenses constatées et les allocations législatives; de l'autre, dans l'ouverture de crédits nouveaux montant à 2.930.000 fr., pour des travaux votés par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, ou qui en ont été la conséquence.

Vous venez de voir, Messieurs, par ce rapide exposé, dans quelle mesure nos propositions agissent sur les exercices 1845 et 1846, dont nous avons donné des situations provisoires au commencement de cette session, en présentant le budget de 1847. Il ressortait alors, sur le premier exercice, un découvert de 18.949.000 fr., et, sur le second, de 25.102.000 fr. (1).

Depuis cette époque, la liquidation plus avancée des opérations de l'exercice 1845 a dégagé, sur les recettes et les dépenses, des modifications qui réduiraient en ce moment le découvert à 9.016.000 fr. Il est vrai que, sur l'exercice 1846, de nouveaux besoins qui font l'objet de propositions spéciales, notamment les crédits extraordinaires demandés pour l'Algérie, élèveraient l'insuffisance présumée à environ 57 millions ; mais, en mettant sous les yeux de la Chambre ces aperçus rectifiés, je dois lui rappeler que, d'après l'expérience constante des années précédentes, ils ne peuvent que s'améliorer d'une manière sensible, et que les deux budgets de 1845 et 1846 laisseront probablement, en règlement définitif, un faible excédant de dépense à couvrir par les réserves de l'amortissement.

Nous allons, Messieurs, vous donner lecture du projet de loi.

---

(1) Exposé des motifs, pages 11 à 13, et développements, pages 135 à 148.

(*Les États seront incessamment distribués.*)

ETATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI.

SERVICE ORDINAIRE.

EXERCICE 1845.

ETAT A. Crédits supplémentaires ouverts par ordonnances royales.
— B. Crédits supplémentaires qui n'ont pas été ouverts par ordonnances royales.
— C. Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget.
— D. Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur les exercices précédents.
— E. Crédits annulés.
— F. Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

EXERCICE 1846.

— G. Crédits supplémentaires ouverts par ordonnances royales.
— H. Crédits supplémentaires qui n'ont pas été ouverts par ordonnances royales.
— I. Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget.
— J. Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur les exercices précédents.
— K. Crédits extraordinaires spéciaux pour dépenses des exercices périmés.
— L. Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

SERVICE EXTRAORDINAIRE.

— M. Annulations et allocations de crédits pour les travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842.

EXERCICES CLOS.

— N. Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

NOTA. Ce dernier Etat n'ayant subi aucun changement n'a pas été réimprimé.

IMPR. N° 87.

ÉTAT A. — *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice 1845, et qui ont été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.			
	DÉPENSE DE LA JUSTICE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
12	Frais de justice criminelle et des statistiques	125.000 00	125.000 00	300.000 00
	DÉPENSE DES CULTES.			
5	Traitements et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial	175.000 00	175.000 00	
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.			
11	Missions extraordinaires	500.000 00	500.000 00	500.000 00
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
30	Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons de force et de correction, ou autres prisons; réparations des bâtiments, mobiliers, etc. — Dépenses ordinaires du service intérieur des maisons centrales de force et de correction	100.000 00	200.000 00	200.000 00
	Dépenses des enfants jugés par application de l'article 66 du Code pénal, et retenus pour plus d'un an	100.000 00		
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.			
10	Encouragements aux pêches maritimes	600.000 00	600.000 00	645.000 00
12	Entretien des établissements thermaux et subventions. — Frais d'exportation des eaux minérales de Vichy	45.000 00	45.000 00	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
11	Routes royales et ponts	85.829 98	85.829 98	326.546 20
13	Navigation intérieure. (Rivières, quais et bacs.)	30.716 22	30.716 22	
17	Exploitation des chemins de fer exécutés par l'État	210.000 00	210.000 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.			
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
9	Solde et entretien des troupes. — Vivres	2.562.835 00	2.562.835 00	2.630.144 00
23	Poudres et salpêtres (matériel). Dépenses d'exploitation	67.309 00	67.309 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
	DETTE PUBLIQUE.			
12	Pensions de la Pairie, de Veuves de Pairs et d'anciens Sénateurs	40.000 00	40.000 00	
	SERVICE DES ÉTABLISSEMENTS MONÉTAIRES.			
31	Dépenses diverses. — Pertes résultant des tolérances en fort	12.000 00	12.000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DE L'ENREGISTREMENT, DES DOMAINES ET DU TIMBRE, DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ENREGISTREMENT ET DOMAINES.			
40	Personnel. — Remises des receveurs	145.000 00	145.000 00	
	A reporter (Ministère des finances)	197.000 00	197.000 00	

Suite de l'État A.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	Suite du MINISTÈRE DES FINANCES.	fr. c.	fr. c.	
	Report	197.000 00	197.000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE SURVEILLANCE DES FORÊTS DANS LES DÉPARTEMENTS.			
46	Matériel. — Frais d'abatage et de façonnage des coupes, et bois exploités par économie.....	410.000 00	410.000 00	
47	Dépenses diverses. — Portion contributive de l'État dans la réparation des chemins vicinaux.....	25.000 00	25.000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES DOUANES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
50	Dépenses diverses. — Condamnation et frais judiciaires à la charge de l'État, et frais de saisies non-recouvrables.....	30.000 00	30.000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES ET DES POUDRES A FEU DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			
51	Personnel. — Remises aux entreposeurs de tabacs, aux receveurs buralistes et à divers préposés aux recettes.....	30.000 00	30.000 00	
53	Dépenses diverses. — Contribution foncière des bacs, canaux non-soumissionnés et des francs-bords, abonnements, etc.....	25.000 00	25.000 00	
54	Avances recouvrables..... (Achat de papier filigrané, frais de moulage, de transport, etc. (Service des cartes à jouer.).....	15.000 00	70.000 00	
	Impressions, transport et emballage pour le compte des communes.	15.000 00		
	Frais de perception des octrois administrés par la régie.....	40.000 00		
	POUDRES A FEU.			
56	Matériel et dépenses diverses. — Loyers, menus frais et réparations de magasins de poudres, frais de transport, etc.....	15.000 00	15.000 00	fr. c. 13.531.104 00
	SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
60	Personnel. (Service des départements.) — Remises des directeurs des bureaux à taxations.....	196.000 00	196.000 00	
62	Dépenses diverses. (Service commun à Paris, etc.)..... Frais judiciaires et condamnations prononcées contre l'administration.....	8.000 00	30.000 00	
	Achat de lettres venant de l'étranger et des pays d'outre-mer.....	22 000 00		
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
64	Matériel. — Frais de transport des dépêches et des bureaux ambulants sur les chemins de fer.....	76.450 00	76.450 00	
65	Dépenses diverses. — Frais extraordinaires de tous les services par entreprises.	290.654 00	290.654 00	
	REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS, PRIMES ET ESCOMPTES.			
67	Remboursements sur produits indirects et divers..... Forêts. (Remboursements pour moins de mesure dans les coupes de bois.).....	516.000 00	716.000 00	
	Contributions indirectes. — Restitutions de droits indûment perçus.....	200 000 00		
68	Répartition de produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.	100.000 00	100.000 00	
69	Répartitions de produits d'amendes attribuées à divers. Enregistrement. — Payements d'amendes attribuées aux communes, aux hospices, etc.....	865.000 00	1.075.000 00	
	Contributions indirectes. — Remboursements, prélèvements et répartitions sur le produit des amendes, etc.....	210.000 00		
70	Primes à l'exportation des marchandises.....	10.000.000 00	10.000.000 00	
71	Escomptes sur droits divers.. Escompte sur le droit de consommation des sels.....	110.000 00	245.000 00	
	— sur les droits de douanes.....	125 000 00		
	— sur le droit de fabrication du sucre indigène.....	10.000 00		
	TOTAL.....			18.132.794 20

ÉTAT B. *TABLEAU des crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice* 1845, *et qui n'ont pas été ouverts par des ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
28	Abonnements pour frais d'administration des préfectures et des sous-préfectures.	10.000 00	10.000 00	10.000 00
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.			
2	Administration centrale. — Matériel et dépenses diverses.....	25.000 00	25.000 00	95.000 00
6	Haras, dépôts d'étalons, primes, achat d'étalons. — Matériel des établissements.	70.000 00	70.000 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.			
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
21	Matériel de l'artillerie. — Arsenaux, directions, écoles et dépôt central de l'artillerie.....	45.914 00	45.914 00	71.188 00
31	Services civils en Algérie.....	25.274 00	25.274 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.			
20	Dépenses temporaires. — Solde de réforme et de non-activité.....	40.000 00	40.000 00	40.000 00
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
»	Dotations. — Chambre des Pairs.....	9.000 00	9.000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
51	Personnel..... — Traitements des agents préposés de tout grade, autres que les receveurs.....	11.000 00	12.100 00	161.150 00
	— Taxations proportionnelles des agents et préposés..	1.100 00		
52	Matériel. — Fourniture et entretien des poinçons et ustensiles, et frais divers du service de la garantie; frais de loyer, etc.....	8.000 00	8.000 00	
53	Dépenses diverses.. ..... — Frais de loyer, de chauffage et frais divers alloués aux directeurs et aux receveurs des contributions indirectes, etc.....	15.000 00	27.000 00	
	— Dépenses administratives (indemnités pour frais de loyers, et abonnements pour loyers des magasins des entreposeurs de tabacs).....	12.000 00		
	SERVICE ADMINISTRATIF, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
61	Matériel..... — Service de Paris. — Fournitures de bureau, etc....	10.000 00	90.000 00	
	— Frais d'impressions, timbres, cachets, etc.....	80.000 00		
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
64	Matériel. — Frais extraordinaires du transport des dépêches, et indemnités, etc.	15.050 00	15.050 00	
	TOTAL.....			377.338 00
	Report de l'état A ci-contre.....			18.132.794 20
	TOTAL général des crédits supplémentaires pour l'exercice 1845....			18.510.132 20

ÉTAT C. *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés pour dépenses non prévues au budget de l'Exercice* 1845.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	fr. c.	fr. c.
7	Frais de service	11.743 50	29.743 50
12	Dépenses imprévues	18.000 00	
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
46	Fouilles sur le sol de l'ancienne Ninive	40.000 00	40.000 00
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
8	Encouragements aux manufactures et au commerce, brevets d'invention, missions statistiques	7.088 30	7.088 30
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
2 *bis.*	Installation matérielle du bureau central de statistique	5.000 00	
16 *bis.*	Continuation des études des chemins de fer	165.000 00	
21 *bis.*	Travaux à la Chambre des Députés	53.000 00	236.200 00
21 *ter.*	Transport et pose de statues et bustes destinés à la décoration des salles du palais de la Chambre des Pairs	13.200 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
1	Administration centrale. — Personnel	12.000 00	
4	États-majors	6.595 00	
9	Solde et entretien des troupes	2.069.640 00	
10	Habillement et campement	556.300 00	
11	Lits militaires	63.000 00	5.475.431 00
12	Transports généraux	562.000 00	
13	Remonte générale	1.212.844 00	
15	Fourrages	593.052 00	
21	Matériel de l'artillerie	100.000 00	
25	Matériel du génie	300.000 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
5	Solde et habillement des équipages et des troupes	540.449 96	
6	Hôpitaux	23.197 78	
7	Vivres	332.004 77	
9 *bis.*	Travaux du matériel naval. (Ports.)	2.331.000 00	
13 *bis.*	Travaux hydrauliques et bâtiments civils	800.000 00	4.467.445 64
23	Dépenses des services militaires aux colonies (personnel)	69.900 00	
24	— — (matériel)	333.982 00	
25	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. — Service général	36.911 13	

*Suite de l'*ÉTAT C.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES FINANCES.	fr. c.	
72	Achat de presses monétaires et travaux à l'hôtel des Monnaies de Paris.....	191.223 88	
81	Reprise des mobiliers monétaires de Rouen et de Lyon.....	213.811 70	
82	Réparation de l'aqueduc à l'hôtel des Monnaies de Paris.....	9.000 00	
83	Agrandissement de la douane du Havre.....	172.607 61	fr. c.
84	Indemnité au Gouvernement belge, pour parcours des convois français sur les voies des chemins de fer belges.....	10.000 00	634.143 19
85	Contribution foncière sur la portion des chemins de fer du Nord livrée à la circulation.	2.000 00	
86	Augmentation du personnel de l'administration centrale des postes.....	5 500 00	
87	Service des impressions de l'administration des douanes.....	30.000 00	
	TOTAL.....		10.890.051 63

ÉTAT D. *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés sur le budget de l'Exercice* 1845, *pour cause de non-emploi sur les Exercices précédents.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.		
15	Reconstruction du palais de France à Constantinople. (Loi du 2 juillet 1843.).....	fr. c. 418.484 38	fr. c. 418.484 38
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
45	Reconstruction des bâtiments de la maison centrale de force et de correction de Beaulieu. (Loi du 24 juillet 1843.).....	55.000 00	55.000 00
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
27	Subventions aux compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés par les eaux. (Loi du 31 janvier 1841.).....	70.000 00	
28 *bis.*	Réparations des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et de ses affluents. (Loi du 26 juillet 1844.)	136.000 00	525.388 19
29	Régularisation des abords du Panthéon et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs, par suite de l'élargissement de la rue de Vaugirard. (Loi du 2 juillet 1844.).....	319.388 19	
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
79	Frais de construction de six paquebots à vapeur destinés à établir une communication directe entre Marseille et Alexandrie. (Loi du 14 juin 1841.).....	144.721 44	144.721 44
	Total.....		1.143.594 01
	Report de l'état C ci-dessus.....		10.890.051 63
	Total général des crédits extraordinaires pour l'exercice 1845.....		12.033.645 64

ÉTAT E. — *TABLEAU des Crédits annulés sur l'exercice* 1845.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT des CRÉDITS annulés.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	fr. c.	fr. c.
12	Peintures et sculptures du palais de la Chambre des Pairs.	70.854 17	
39	Construction du tombeau de l'Empereur Napoléon.	968.208 00	
40	Translation des cercueils renfermant les restes mortels des deux grands-maréchaux du Palais, Bertrand et Duroc, et construction de deux tombes dans l'église royale des Invalides.	24.500 00	1.250.910 86
42	Achèvement et restauration de divers monuments historiques. (Loi du 22 juin 1845.)	2.022.096 57	
44	Travaux d'achèvement des palais de justice de Lyon et de Bordeaux	1.165.252 12	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
28 *bis*	Réparations des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées par les inondations du Rhône et de ses affluents. (Loi du 26 juillet 1844.)	82.000 00	
29	Régularisation des abords du Panthéon, et travaux exécutés à la Chambre des Pairs par suite de l'élargissement de la rue de Vaugirard. (Loi du 2 juillet 1844.)	60.000 00	767.000 00
31	Restauration et agrandissement de divers édifices publics. (Loi du 6 avril 1845.)	205.000 00	
32	Achèvement de divers édifices publics d'intérêt général. (Loi du 26 avril 1845.)	420.000 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
1	Administration centrale (personnel)	8.283 00	
4	Etats-majors.	130.503 00	
7	Recrutement et réserve.	194.000 00	
9	Solde et entretien des troupes.	1.231.760 00	
16	Solde de non-activité et de réforme.	11.000 00	2.564.139 00
18	Dépenses temporaires.	30.000 00	
27	Invalides de la guerre. (Loi du 13 avril 1845.)	19.000 00	
29	Services militaires indigènes en Algérie.	939.593 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
10	Intérêts de la dette flottante du Trésor.	2.000.000 00	
58	Construction et établissement de machines à vapeur à la manufacture de tabacs de Lyon.	317.000 00	
58 *bis*	Achats et transports de tabacs. — Achats de tabacs indigènes et exotiques.	4.000.000 00	
75	Construction de bâtiments à Béthune et à Lille pour l'exploitation des tabacs.	220.000 00	
77	Frais de construction à l'hôtel des postes de Bordeaux.	42.000 00	11.201.000 00
78	Frais de construction de trois paquebots à vapeur destinés à la correspondance entre Calais et Douvres.	1.622.000 00	
80	Retrait et démonétisation de diverses pièces.	3.000.000 00	
	Total des crédits annulés sur l'exercice 1845.		18.783.049 86

ÉTAT F. — *TABLEAU des suppléments de Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget de l'exercice* 1845.

MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par SERVICE.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.					
IMPRIMERIE ROYALE.			fr.	fr.	fr.
Chapitre 3.	Dépenses d'exploitation non susceptibles d'une évaluation fixe.	Art. 1er. Salaires des ouvriers et indemnités de travaux extraordinaires.	52.000	240.000	240.000
		Art. 2. Approvisionnements et achats pour le service des ateliers.	188,000		

ÉTAT G. *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'exercice* 1846, *et qui ont été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	fr.		
12	Institut.... Académie des inscriptions et belles-lettres	2.000	fr.	
	— des sciences	6.000	12.500	fr.
	— des sciences morales et politiques	4.500		13.000
19	Établissements divers. — Académie royale de médecine	500	500	
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
	EXPLOITATION DES TABACS.			
58 *bis*	Achats et transports de tabacs. — Achats de tabacs indigènes et exotiques	4.000.000	4.000.000	4.000.000
	Total			4.013.000

ÉTAT H. *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'exercice* 1846, *et qui n'ont pas été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.			
	DÉPENSES DES CULTES.			
15	Dépenses du matériel des cultes protestants. — Travaux de construction et d'appropriation du séminaire près la faculté de théologie protestante de Montauban.	fr. c. 37.034 45	fr. c. 37.034 45	fr. c. 37.034 45
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.			
12	Subvention à la caisse des retraites	45.000 00	45.000 00	45.000 00
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
6	Personnel des lignes télégraphiques. — Télégraphie électrique	17.495 00	17.495 00	23.815 00
7	Matériel des lignes télégraphiques. — *Idem*	6.320 00	6.320 00	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
1	Administration centrale. (Personnel.) — Bureau central de statistique	1.000 00	1.000 00	
2	— — (Matériel.) — *Idem*	7.000 00	7.000 00	78.000 00
15 *bis*.	Continuation des études de chemins de fer	70.000 00	70.000 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.			
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
1	Administration centrale. (Personnel.)	58.000 00	58.000 00	
3	Officiers militaires et civils	403 550 00	403.550 00	
18	Dépenses temporaires	40.000 00	40.000 00	
22	Dépenses des services militaires aux colonies. (Matériel.)	488.600 00	488.600 00	1.286.150 00
23	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. (Service général.)	159.000 00	159.000 00	
25	Subventions à divers établissements coloniaux	137.000 00	137.000 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
26	Administration centrale. — Traitements des bureaux de l'administration des postes	22.200 00	22.200 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DU TIMBRE DANS LES DÉPARTEMENTS.			
43	Personnel. — Traitement des agents de l'atelier général du timbre, à Paris, indemnités, etc.	9.000 00	9.000 00	
	A reporter. (Ministère des Finances.)	31.200 00	31.200 00	

IMPR. N° 87.

*Suite de l'*ÉTAT H.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	Suite du MINISTÈRE DES FINANCES.			
	Report.....	fr. c. 31.200 00	fr. c. 31.200 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
51	Personnel. { Traitements des agents et préposés de tout grade, autres que les receveurs.....	34.000 00	37.400 00	
	{ Taxations proportionnelles des agents et préposés.....	3.400 00		
53	Dépenses diverses. { Frais de loyer, de chauffage, et frais divers alloués aux directeurs, etc.....	25.000 00	37.000 00	fr. c. 279.100 00
	{ Dépenses administratives et extraordinaires, etc.....	12.000 00		
	EXPLOITATION DES TABACS.			
58	Matériel. — Magasins et manufactures. (Gages, salaires et fournitures diverses.)	150.000 00	150.000 00	
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
63	Personnel. — Transport en paquebots. (Traitements des préposés, remises aux officiers et agents de tout grade.).....	23.500 00	23.500 00	
	TOTAL.....			1.749.099 45
	Report de l'état G, d'autre part.....			4.013 000 00
	TOTAL général des crédits supplémentaires pour l'exercice 1846.....			5.762.099 45

ÉTAT I. *TABLEAU des crédits extraordinaires accordés pour les dépenses non prévues au budget de l'Exercice* 1846.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	DÉPENSES DES CULTES.		
»	Acquisition du matériel nécessaire à l'établissement du séminaire près la faculté de théologie protestante de Montauban.....	fr. c. 20.000 00	fr. c. 20.000 00
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
»	Travaux d'urgence à l'établissement thermal de Vichy.....	290.000 00	290.000 00
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
5	Solde et habillement des équipages et des troupes.....	2.350.137 57	
6	Hôpitaux.....	77.017 00	
7	Vivres.....	1.111.394 89	
9	Salaires d'ouvriers.....	560.040 00	
10	Approvisionnements généraux de la flotte.....	3.002.360 00	
14	Affrétements et transports par mer.....	70.000 00	8.685.709 46
21	Dépenses des services militaires aux colonies (personnel).....	23.760 00	
22	Dépenses des services militaires aux colonies (matériel).....	200.000 00	
23	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane { Service général...	575.000 00	
24	française et de Bourbon..... { Service local.....	547.700 00	
25	Subvention à divers établissements coloniaux.....	168.360 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
»	Travaux d'appropriation à l'hôtel des Monnaies de Paris.....	50.000 00	
72	Construction d'une nouvelle douane (direction de Besançon).....	58.000 00	
78	Frais de construction et d'appropriation de quinze bureaux ambulants sur les chemins de fer...	111.700 00	272.700 00
79	Frais de changements des timbres pour papier timbré.....	53.000 00	
	TOTAL.....		9.268.409 46

ÉTAT J. — *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés sur le budget de l'exercice* 1846, *pour cause de non-emploi sur les exercices précédents.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par SERVICE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
»	Dépenses à la charge du legs fait à l'Université par feu M. Janson de Sailly. (Loi du 10 mai 1838.)	fr. c. 12.438 24	fr. c.
»	Réimpression des œuvres scientifiques de Laplace. (Loi du 11 juin 1842.)	19.098 32	31.536 56
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
43	Construction du tombeau de l'Empereur Napoléon. (Loi du 20 juin 1845.)	968.208 00	
44	Translation des cercueils renfermant les restes mortels des deux grands-maréchaux du palais, Bertrand et Duroc, et construction de deux tombes dans l'église royale des Invalides. (Loi du 13 avril 1845.)	24.500 00	
45	Peintures et sculptures du palais de la Chambre des Pairs. (Loi du 8 juin 1845.)	70.854 17	4.250.910 86
46	Travaux d'achèvement des palais de justice de Lyon et de Bordeaux	1.165.252 12	
47	Achèvement et restauration de divers monuments historiques. (Loi du 22 juin 1845.)	2.022.096 57	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
11 *bis*	Reconstruction de divers ponts. (Loi du 2 juillet 1843.)	431.843 52	
21	Travaux à la bibliothèque Sainte-Geneviève. (Loi du 19 juillet 1843.)	282.320 25	
27	Construction d'un édifice affecté à l'école Normale. (Loi du 24 mars 1841.)	513.832 27	
28	Restauration et agrandissement de divers édifices publics. (Loi du 6 avril 1845.)	205.000 00	
29	Achèvement de divers édifices publics. (Loi du 26 avril 1845.)	420.000 00	1.904.996 04
30	Régularisation des abords du Panthéon et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs, par suite de l'élargissement de la rue de Vaugirard. (Loi du 8 juillet 1844.)	60.000 00	
31	Réparation des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et de ses affluents. (Loi du 26 juillet 1844.)	82.000 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
27	Invalides de la guerre. (Loi du 13 avril 1845.)	19.000 00	19.000 00
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
73	Retrait et démonétisation de diverses pièces	3.000.000 00	
74	Construction de bâtiments, à Béthune et à Lille, pour l'exploitation des tabacs	356.000 00	
75	Construction et établissement de machines à vapeur à la manufacture des tabacs de Lyon	181.000 00	5.201.000 00
76	Frais de construction à l'hôtel des postes de Bordeaux	42.000 00	
77	Frais de construction de trois paquebots à vapeur destinés à la correspondance entre Calais et Douvres	1.622.000 00	
	TOTAL		11.497.441 46
	REPORT de l'état I, d'autre part		9.268.409 46
	TOTAL GÉNÉRAL des crédits extraordinaires pour l'exercice 1846		20.765 852 92

ÉTAT K. — *TABLEAU des Crédits extraordinaires spéciaux accordés sur l'exercice* 1846, *pour les créances des exercices périmés.*

MINISTÈRES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	fr. c.
Ministère de la justice et des cultes. (Dépenses des cultes.)	201 58
— des affaires étrangères	1.276 20
— de l'intérieur	899 43
— de l'agriculture et du commerce	138 53
— des travaux publics	10.664 57
— de la guerre	114.032 49
— de la marine	5.028 67
— des finances	214.570 70
TOTAL	346.812 17

ÉTAT L. — *TABLEAU des Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget de l'exercice* 1846.

MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
LÉGION-D'HONNEUR.	fr. c.
Dépenses des exercices périmés	1.109 00

ÉTAT M. — *TABLEAU des annulations et allocations de Crédits pour les travau*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS ANNULÉS POUR TRANSPORTS aux exercices subséquents.	
		CRÉDITS annulés sur l'exercice 1844.	CRÉDITS annulés sur l'exercice 1845.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.		
	Ire PARTIE. — *Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.*	fr. c.	fr. c.
1	Routes royales classées avant le 1er janvier 1837	230.000 00	»
2	Routes royales classées depuis le 1er janvier 1837	13.233 87	»
3	Routes royales et ports maritimes de la Corse	75.000 00	»
4	Routes stratégiques de l'Ouest	1.522 87	»
5	Ports	60.000 00	»
6	Amélioration des rivières	2.100.000 00	1.500.000 00
6 *bis.*	Amélioration des rivières. (Loi du 8 juillet 1840)	780.000 00	300.000 00
7	Achèvement des canaux de 1821 et 1822	1.700.000 00	»
9	Amélioration de ports maritimes	1.850.000 00	»
10	Chemins de fer, garantie d'intérêts et prêts aux compagnies	200.000 00	1.600.000 00
10 *bis.*	Chemins de fer construits par l'État	230 000 00	»
11	Établissement de nouveaux canaux	4.200.000 00	»
11 *bis.*	Établissement de nouveaux canaux. (Loi du 8 juillet 1840.)	»	600 000 00
	TOTAL	11.439.756 74	4 000.000 00
	IIe PARTIE. — *Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.*		
13	Établissement de grandes lignes de chemins de fer	20.000.000 00	»
14	Prêts et subvention aux compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre	3.400.000 00	»
15	Travaux de routes royales	1.720.000 00	»
16	Ports maritimes et phares et fanaux. (Loi du 5 août 1844.)	1.100 000 00	»
	TOTAL	26.220 000 00	»
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	2e SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE.		
	Ire PARTIE. — *Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.*		
1	Travaux de fortification de Paris	35.132 19	»
2	Travaux de fortification des places autres que Paris	452.397 19	»
3	Travaux pour les bâtiments militaires	141.260 27	»
4	Constructions pour le service de l'artillerie	718.629 18	»
5	Constructions aux établissements des poudres et salpêtres	624.395 28	»
	TOTAL	1.971.814 11	»
	IIe PARTIE. — *Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.*		
6	Travaux de fortification du Havre	500 000 00	»
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	2e SECTION. — SERVICE EXTRAORDINAIRE. (*Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.*)		
1	Fort Boyard	1.063.063 51	»
3	Établissements à créer à Castineau	717.037 99	»
4	Digue et arsenal de Cherbourg	»	»
		1.780 101 50	»
	RÉCAPITULATION.		
	Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.		
	Ministère des travaux publics	11.439.756 74	4.000.000 00
	— de la guerre	1.971 814 11	»
	— de la marine	1.780.101 50	»
		15.191.672 35	4 000.000 00
	Travaux régis par la loi du 11 juin 1841.		
	Ministère des travaux publics	26.220.000 00	»
	— de la guerre	500.000 00	»
		26.720.000 00	»
	TOTAUX GÉNÉRAUX	41.911.672 35	4.000.000 00

travaux extraordinaires régis par les lois des 25 *juin* 1841 *et* 11 *juin* 1842.

CRÉDITS ACCORDÉS							
CRÉDITS POUR FONDS REPORTÉS DES EXERCICES PRÉCÉDENTS.							
CRÉDITS OUVERTS SUR L'EXERCICE 1845.			CRÉDITS OUVERTS SUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDITS spéciaux ouverts sur l'exercice 1845.	OBSERVATIONS.
pour fonds restés sans emploi sur les exercices 1842 et 1843.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1844.	TOTAL.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1844.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1845.	TOTAL.		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
131.269 43	100.000 00	231.269 43	130.000 00	»	130.000 00	»	
3 072 14	13.233 87	16.306 01	»	»	»	»	
42.597 45	75 000 00	117.597 45	»	»	»	»	
5.545 70	1.522 87	7.068 57	»	»	»	»	
2.183 25	50.000 00	52.183 25	10.000 00	»	10.000 00	»	
179.400 04	1.800.000 00	1.979.400 04	300.000 00	1.500.000 00	1.800.000 00	»	
51.328 76	500 000 00	551.328 76	280.000 00	300.000 00	580.000 00	»	
48.046 78	1.300.000 00	1.348.046 78	400.000 00	»	400.000 00	»	
118.343 72	1.850.000 00	1 968.343 72	»	»	»	»	
»	200.000 00	200.000 00	»	1.600.000 00	1.600.000 00	»	
24 905 78	120 000 00	144.905 78	110.000 00	»	110.000 00	»	
485.503 20	4.200.000 00	4.685.593 20	»	»	»	»	
»	»	»	»	600.000 00	600 000 00	»	
1.092.286 25	10.209.756 74	11.302.042 99	1.230.000 00	4.000.000 00	5.230.000 00	»	
7.243.204 88	20.000.000 00	27.243.204 88	»	»	»	900 000 00	
»	3.400.000 00	3.400.000 00	»	»	»	2.000.000 00	
»	1.500.000 00	1.500 000 00	220.000 00	»	220.000 00	»	
»	1.100 000 00	1.100.000 00	»	»	»	»	
7.243.204 88	26 000.000 00	33.243.204 88	220.000 00	»	220.000 00	2.900.000 00	
»	35.132 19	35.132 19	»	»	»	»	
»	452.397 19	452.397 19	»	»	»	»	
»	141.260 27	141.260 27	»	»	»	»	
»	718.629 18	718.629 18	»	»	»	»	
»	624.395 28	624 395 28	»	»	»	30.000 00	
»	1 971.814 11	1 971.814 11	»	»	»	30 000 00	
	500.000 00	500.000 00	»	»	»	»	
(A) 986 09	1.063.063 51	1.064.049 60	»	»	»	»	
»	717.037 99	717.037 99	»	»	»	»	
(B) 250 49	»	250 49	»	»	»	»	
1.236 58	1.780.101 50	1.781.338 08	»	»	»	»	
1.092.286 25	10.209.756 74	11.302.042 99	1.230.000 00	4.000.000 00	5.230.000 00	»	
»	1.971.814 11	1.971.814 11	»	»	»	30.000 00	
1 236 58	1.780.101 50	1.781.338 08	»	»	»	»	
1.093.522 83	13.961.672 35	15.055.195 18	1.230.000 00	4.000.000 00	5.230.000 00	30.000 00	
7.243.204 88	26.000.000 00	33.243.204 88	220.000 00	»	220.000 00	2.900.000 00	
»	500.000 00	500.000 00	»	»	»	»	
7.243.204 88	26 500.000 00	33.743.204 88	220.000 00	»	220 000 00	2.900.000 00	
8.336.727 71	40.461.672 35	48.798.400 06	1.450.000 00	4.000.000 00	5.450.000 00	2.930.000 00	

(A) Cette somme provient d'un crédit resté sans emploi sur l'exercice 1842.

(B) Y compris 71 fr. 99 cent. restés sans emploi sur l'exercice 1842.

Les crédits supplémentaires accordés par le présent tableau s'élèvent :

Pour les exercices :	fr. c.
1845, à.....	48.798.400 06
1846, à.....	5 450.000 00
ENSEMBLE...	54.248.400 06

Ils proviennent des crédits restés sans emploi et annulés, savoir :

Sur les exercices :		fr. c.
1842.	1.058 08	8.336.727 71
1843.	8.335.669 63	
1844.....		41.911.672 35
1845.....		4.000.000 00
SOMME ÉGALE...		54.248.400 06

ONS

SUR *les titres et sur les annulations de crédits présentation de la loi générale.*

LE 13 FÉVRIER 1846.

—

IRE.

ire.

FINANCES. { Allocation supplétive réclamée par la Chambre des Pairs pour les dépenses de son budget particulier.

re.

{ Un crédit de 191.223 fr. 88 c., provisoirement ouvert par une Ordonnance royale du 21 décembre 1845, a été compris dans la loi générale des crédits supplémentaires pour pourvoir tant au payement de presses mécaniques, qui doivent remplacer les balanciers de la Monnaie de

nses d'exercices périmés.

FINANCES. { Le payement, reconnu exigible depuis la présentation de la loi générale des crédits supplémentaires, d'arrérages de pensions militaires et de donataires, non frappés de déchéance, mais portant sur les exercices 1840 et 1841 actuellement périmés, nécessite, de la part du département des finances, la demande d'un nouveau crédit de 2.783 fr. Ces arrérages ont été acquis aux titulaires qui les réclament en vertu de décisions ministérielles et d'une Ordonnance royale.

EXPLICATIONS

Sur *les suppléments de crédits demandés à divers titres et sur les annulations de crédits proposées par le Gouvernement depuis la présentation de la loi générale.*

LOI ADDITIONNELLE PRÉSENTÉE LE 13 FÉVRIER 1846.

1° Service ordinaire.

Exercice 1845.

Crédit supplémentaire.

Finances.	— Chambre des Pairs.....	9.000 fr	» c	Allocation supplétive réclamée par la Chambre des Pairs pour les dépenses de son budget particulier.

Exercice 1846.

Crédit extraordinaire.

Finances.	Travaux d'appropriation à l'hôtel des Monnaies de Paris.....	50.000 fr	» c	Un crédit de 191.223 fr. 88 c., provisoirement ouvert par une Ordonnance royale du 21 décembre 1845, a été compris dans la loi générale des crédits supplémentaires pour pourvoir tant au payement de presses mécaniques, qui doivent remplacer les balanciers de la Monnaie de Paris, qu'aux frais de placement de ces presses et aux changements que réclame la disposition intérieure de la salle de monnayage. Mais l'avancement de ces travaux a fait reconnaître la nécessité de quelques autres dispositions qui auraient principalement pour effet de placer le plus près possible des salles du monnayage les fonctionnaires et agents particulièrement préposés à la surveillance de la fabrication. La dépense que les travaux dont il s'agit doivent occasionner est évaluée, d'après les plans et devis, à la somme de 50.000 fr.

Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur l'exercice 1845.

Intérieur.	Achèvement et restauration de divers monuments historiques (Loi du 22 juin 1845.).....		2.022.096 fr	57 c	Portion non employée au 31 décembre 1845 sur le crédit de 2.176.000 fr., ouvert par la loi du 22 juin 1845, et dont le montant a été reporté à l'exercice suivant, en exécution de l'article 2 de ladite loi, par une Ordonnance royale en date du 31 décembre 1845.
Travaux publics.	Restauration et agrandissement de divers édifices publics (Loi du 6 avril 1845.).....	205.000 fr	767.000 fr	» c	Portion de crédits restés sans emploi sur l'exercice 1845 et réimputée à l'exercice 1846, en exécution des lois qui ont alloué les crédits généraux. Ces réimputations ont été provisoirement autorisées par des Ordonnances royales en date des 5 et 8 février 1846.
	Achèvement de divers édifices publics..	420.000			
	Régularisation des abords du Panthéon et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs (Loi du 8 juillet 1844.).....	60.000			
	Réparation de dommages causés aux routes, aux ponts, etc. (Loi du 26 juillet 1844.).....	82.000			
			2.789.096 fr	57 c	

Crédit extraordinaire spécial pour dépenses d'exercices périmés.

Finances.	Pensions militaires.....	1.283 fr	2.783 fr	» c	Le payement, reconnu exigible depuis la présentation de la loi générale des crédits supplémentaires, d'arrérages de pensions militaires et de donataires, non frappés de déchéance, mais portant sur les exercices 1840 et 1841 actuellement périmés, nécessite, de la part du département des finances, la demande d'un nouveau crédit de 2.783 fr. Ces arrérages ont été acquis aux titulaires qui les réclament en vertu de décisions ministérielles et d'une Ordonnance royale.
	— de donataires.....	1.500			

LOI ADDITIONNELLE PRÉSENTÉE LE 13 FÉVRIER 1846. (Suite.)

Crédits dont l'annulation est proposée sur l'exercice 1845.

Intérieur.	Achèvement et restauration de divers monuments historiques (Loi du 22 juin 1845.).....	2.022.096 fr 57 c		Portions de crédits dont l'emploi n'a pas pu avoir lieu en 1845, et dont le report à l'exercice 1846 a été autorisé par des Ordonnances royales en date des 31 décembre 1845 et des 5 et 8 février 1846, en exécution des lois qui ont accordé les crédits généraux.
Travaux publics.	Restauration et agrandissement de divers édifices publics (Loi du 6 avril 1845.).....	205.000 fr.	767.000 «	
	Achèvement de divers édifices publics..	420.000		
	Régularisation des abords du Panthéon et travaux à exécuter à la Chambre des Pairs (Loi du 8 juillet 1844.).....	60.000		
	Réparation de dommages causés aux routes, aux ponts, etc. (Loi du 26 juillet 1844.).....	82.000		
			2.789.096 fr 57 c	

2° Service extraordinaire.

Crédit ouvert sur l'exercice 1845.

Travaux publics.	1re Section.—Travaux régis par la loi du 25 juin 1841. *Chap.* II.—Établissement de nouveaux canaux.....	200.000 fr » c		Portion de crédit non employée sur l'exercice 1844, et transportée à l'exercice 1845 par Ordonnance royale du 8 février 1846.

Crédits ouverts sur l'exercice 1846.

Travaux publics.	*Chap.* Ier.—Routes royales classées avant le 1er janvier 1837.....	40.000 fr	» c	Portions de crédits restées libres à la clôture de l'exercice 1844, et transportées à l'exercice 1846 par une Ordonnance royale en date du 8 février 1846.
	— 10 *bis*.—Chemins de fer construits par l'État.	110.000	»	
			150.000 fr » c	

LOI SPÉCIALE PRÉSENTÉE LE 6 MARS 1846.

Service ordinaire.

Crédit extraordinaire sur l'exercice 1845.

Travaux publics.	Continuation des études de chemins de fer.....	45.000 fr	» c	La loi générale des crédits supplémentaires, présentée le 3 janvier 1846, comprend un crédit de 120.000 fr., qui était destiné à solder toutes les dépenses constatées pendant l'année 1845 pour les études de chemins de fer. Ces prévisions ne se sont pas réalisées. Le développement donné aux études afin de remplir les intentions exprimées par les commissions chargées de l'examen des projets de loi de chemins de fer restés à l'état de rapport, a porté les dépenses au delà des limites dans lesquelles on espérait se renfermer, et un nouveau crédit de 45.000 fr. a été reconnu indispensable pour opérer la liquidation de ces dépenses.

LOI GÉNÉRALE DES CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES ET EXTRAORDINAIRES.

Résumé des divers projets de loi successivement présentés par le Gouvernement à la Chambre des Députés.

1° SERVICE ORDINAIRE.

Loi générale présentée le 3 janvier 1846.

CRÉDITS DEMANDÉS.

Exercice 1845.

Crédits supplémentaires	ouverts par ordonnances royales	(État A)	18.228.794fr 20c	18.597.132fr 20c	30.671.883fr 57c
———	non ouverts par ordonnances royales	(État B)	368.338 »		
Crédits extraordinaires	pour dépenses non prévues au budget	(État C)	10.931.157 36	12.074.751 37	
———	pour fonds non employés sur les exercices précédents	(État D)	1.143.594 01		

Exercice 1846.

Crédits supplémentaires	ouverts par ordonnances royales	(État G)	4.013.000 »	5.777.099 45	24.655.975 35
———	non ouverts par ordonnances royales	(État H)	1.764.099 45		
Crédits extraordinaires	pour dépenses non prévues au budget	(État I)	9.826.499 84	18.534.846 73	
———	pour fonds non employés sur les exercices précédents	(État J)	8.708.346 89		
———	pour dépenses des exercices périmés	(État K)	———	344.029 17	

ENSEMBLE		55.327.858 92
A déduire : Annulations de crédits proposés sur l'Exercice 1845	(État E)	15.993.953 29
RESTE		39.333.905 63

Loi additionnelle présentée le 13 février 1846.

CRÉDITS DEMANDÉS.

Exercice 1845.

Crédit supplémentaire non ouvert par Ordonnance royale	(État B).	
Chambre des Pairs		9.000fr »

Exercice 1846.

Crédit extraordinaire pour dépenses non prévues au budget	(État I).			
Ministère des finances		50.000fr »		
Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur les Exercices précédents	(État J).			
Ministère de l'intérieur		2.022.096fr 57c	2.789.096 57c	2.841.879 57
Ministère des travaux publics		767.000 »		
Crédit extraordinaire pour dépenses des Exercices périmés	(État K).			
Ministère des finances		2.783 »		
ENSEMBLE			2.850.879 57	
Crédits annulés sur l'Exercice 1845	(État E).			
Ministère de l'intérieur		2.022.096 57	2.789.096 57	
Ministère des travaux publics		767.000 »		
RESTE			61.783 »	61.783 »

Loi spéciale présentée par le Ministre des travaux publics, le 6 mars 1846.

Crédit extraordinaire pour dépense non prévue au budget de 1845	(État C).	
Études de chemins de fer		45.000 »
TOTAL des Crédits demandés pour le service ordinaire (*à reporter*)		39.440.688 63

Report.....			39.440.688fr 63c

2° SERVICES SPÉCIAUX EN DEHORS DU BUDGET.

Loi générale présentée le 3 *janvier* 1846.

Crédit demandé sur l'Exercice 1845 pour l'Imprimerie royale.....	(État F).	240.000fr »	}	241.109 »
——— sur l'Exercice 1846 pour la Légion-d'honneur.....	(État L).	1.109 »	}	

3° SERVICE EXTRAORDINAIRE.

Loi générale présentée le 3 *janvier* 1846.

CRÉDITS DEMANDÉS.

Exercice 1845 (État M).

Crédits pour fonds reportés des Exercices 1842 et 1843.....	8.336.727fr 71c	}	48.598.400 06c
——— de l'Exercice 1844.....	40.261.672 35	}	

Exercice 1846 (État).

Crédits pour fonds reportés de l'Exercice 1844.....	1.300.000 »	}	5.300.000 »
——— de l'Exercice 1845.....	4.000.000 »	}	
TOTAL.....			53.898.400 06

CRÉDITS ANNULÉS (État M).

Crédits annulés sur l'Exercice 1844 pour transport aux Exercices 1845 et 1846.....	41.561.672 35	}	45.561.672 35
——— sur l'Exercice 1845 pour transport à l'Exercice 1846.....	4.000.000 »	}	
Reste pour crédits accordés sur l'Exercice 1845 et provenant de fonds annulés dans les lois de règlement des Exercices 1842 et 1843 (Voir ci-dessus).....	8.336.727 71		
Crédits spéciaux demandés sur l'Exercice 1845 (État M).....	2.930.000 »		
ENSEMBLE.....	11.266.727 71		11.266.727 71

Loi additionnelle présentée le 13 *février* 1846.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (État M).

Crédits demandés sur l'Exercice 1845 pour fonds reportés de l'Exercice 1844.....	200.000 »	
——— sur l'Exercice 1846 pour fonds reportés de l'Exercice 1844.....	150.000 »	
Crédits annulés sur l'Exercice 1844 pour transport aux Exercices 1845 et 1846.....	350.000 »	

4° EXERCICES CLOS.

Loi générale présentée le 3 *janvier* 1846.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des Exercices clos (État N).....	870.622 69

5° AVANCES AU GOUVERNEMENT GREC.

Loi générale présentée le 3 *janvier* 1846.

Crédit demandé pour le payement du semestre échu le 1er septembre 1845 des intérêts et de l'amortissement de la portion de l'emprunt grec garanti par la France.....	527.240 02
TOTAL des diverses propositions faites par le Gouvernement.....	52.346.388 05

			Report.....	39.440.688fr 63c

IAUX EN DEHORS DU BUDGET.

présentée le 3 *janvier* 1846.

.....	(État F).	240.000fr »	}	241.109 »
.....	(État L).	1.109 »	}	

CE EXTRAORDINAIRE.

présentée le 3 *janvier* 1846.

ÉDITS DEMANDÉS.

rcice 1845 (État M).

.....	8.336.727fr 71c	}	48.598.400 06c
....	40.261.672 35	}	

cice 1846 (État).

.....	1.300.000 »	}	5.300.000 »
.....	4.000.000 »	}	

TOTAL.....	53.898.400 06	

TS ANNULÉS (État M).

1845 et 1846.	41.561.672 35	}	45.561.672 35
346.	4.000.000 »	}	

onds annulés dans les lois de règlement des

.....	8.336.727 71	
.....	2.930.000 »	
ENSEMBLE.....	11.266.727 71	11.266.727 71

elle présentée le 13 *février* 1846.

ES TRAVAUX PUBLICS (État M).

tercice 1844.....	200.000	»
tercice 1844.....	150.000	»

IMPRESSIONS

N° 88.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au règlement définitif du Budget de l'exercice 1843;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des finances.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 18 mai 1846, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs, et qui sera assisté des commissaires déjà désignés, pour en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

RÈGLEMENT DU BUDGET DE L'EXERCICE 1843.

§ 1er. — *Fixation des dépenses.*

ARTICLE PREMIER.

Les dépenses ordinaires et extraordinaires de

l'exercice 1843, constatées dans les comptes rendus par les Ministres, sont arrêtées, conformément au tableau A (1) ci-annexé, à la somme de un milliard quatre cent vingt-quatre millions deux cent quatre-vingt-seize mille neuf cent quatre-vingt-six francs quatre-vingt-douze centimes, ci. . . . . 1.424.296.986f. 92 c.

Les payements effectués sur le même exercice, jusqu'à l'époque de sa clôture, sont fixés à un milliard quatre cent dix-huit millions cinq cent quatre-vingt-onze mille quatre cent trente-deux francs soixante treize centimes, ci 1.418.591.432 73

Et les dépenses restant à payer, à cinq millions sept cent cinq mille cinq cent cinquante-quatre francs dix-neuf centimes, ci. . . 5.705.554 19

Les payements à effectuer pour solder les dépenses de l'exercice 1843 seront ordonnancés sur les fonds de l'exercice courant, selon les règles prescrites par les articles 8, 9 et 10 de la loi du 23 mai 1834.

---

(1) Ce tableau A, ainsi que les suivants, sont les mêmes que ceux contenus dans le projet de loi in-4° distribué aux Chambres dans la dernière session.

§ 2. — *Fixation des crédits.*

ART. 2.

Il est accordé aux Ministres, sur l'exercice 1843, pour couvrir les dépenses effectuées au delà des crédits ouverts par la loi de finances du 11 juin 1842, et par diverses lois spéciales, des crédits complémentaires jusqu'à concurrence de la somme de trois millions cinq cent quarante-trois mille soixante-treize francs vingt centimes (3.543.073 fr. 20 c.). Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément au tableau A ci-annexé.

ART. 3.

Les crédits montant à un milliard quatre cent soixante-sept millions cent vingt-cinq mille neuf cent quatre-vingt-onze francs cinquante et un centimes (1.467.125.991 fr. 51 c.), ouverts aux Ministres, conformément aux tableaux A et B ci-annexés, pour les services ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1843, déduction faite, en exécution de l'article 11 de la loi de règlement de l'exercice 1842, de la somme de vingt millions six cent quatre-vingt mille trois cent huit francs douze centimes (20.680.308 fr. 12 c.), pour les dépenses du service colonial de l'exercice 1843, à régler définitivement dans la loi des comptes de l'exercice 1844, sont réduits :

1° D'une somme de trente-cinq millions six cent soixante-onze mille sept cent soixante-deux francs

soixante et un centimes, non consommée par les dépenses constatées à la charge de l'exercice 1843, et qui est annulée définitivement, ci. . . . . 35.671.762 f. 61 c.

2° De celle de cinq millions sept cent cinq mille cinq cent cinquante-quatre francs dix-neuf centimes, représentant les dépenses non payées de l'exercice 1843, que, conformément à l'article 1er ci-dessus, les Ministres sont autorisés à ordonnancer sur le budget des exercices courants, ci. 5,705.554 19

3° Et de celle de dix millions sept cent mille trois cent quinze francs dix-huit centimes, non employée à l'époque de la clôture de l'exercice 1843, sur les produits affectés au service départemental et à divers services spéciaux, dont les dépenses se règlent d'après le montant des ressources réalisées, laquelle somme est transportée aux budgets des exercices 1844 et 1845, pour y recevoir la destination qui lui a été donnée par la loi de finances du 11 juin 1842, et

A reporter. . . . . 41.377.316 f. 80 c.

Report. . . . . . 41.377.316 f. 80 c.

par la loi de règlement de l'exercice 1841, savoir :

Au budget de l'exercice 1844, Service départemental.	5.699.837 72	
Au budget de l'exercice 1845, Service départemental. 4.779.173 53		
Divers services spéciaux. 221.303 93	5.000.477 46	
		10.700.315 18
Ci-annexé.		52.077.631 98

Ces annulations et transports de crédits, montant ensemble à cinquante-deux millions soixante-dix-sept mille six cent trente et un francs quatre-vingt-dix-huit centimes, sont et demeurent divisés par ministère et par chapitre, conformément au tableau A

ART. 4.

Au moyen des dispositions contenues dans les deux articles précédents, les crédits du budget de l'exercice 1843 sont définitivement fixés à un milliard quatre cent dix-huit millions cinq cent quatre-vingt-onze mille quatre cent trente-deux francs soixante-treize centimes (1.418.591.432 fr. 73 c.), et répartis conformément au même tableau A.

§ 3. — *Fixation des recettes.*

Art. 5.

Les droits et produits constatés au profit de l'État, sur l'exercice 1843, sont arrêtés, conformément au tableau C ci-annexé, à la somme d'un milliard trois cent quatre-vingt-un millions sept cent deux mille neuf cent quatre-vingt-huit francs quatre-vingt-sept centimes, ci. . . . . 1.381.702.988 f. 87 c.

Les recettes effectuées sur le même exercice, jusqu'à l'époque de sa clôture, sont fixées à un milliard trois cent soixante-treize millions six cent quatre-vingt-seize mille vingt-sept francs soixante-dix-neuf centimes, ci. 1.373.696,027 79

Et les droits et produits restant à recouvrer, à huit millions six mille neuf cent soixante et un francs huit centimes, ci. 8.006.961 08

Les sommes qui pourront être ultérieurement réalisées sur les ressources affectées à l'exercice 1843 seront portées en recette au compte de l'exercice courant, au moment où les recouvrements auront lieu.

ART. 6.

Les recettes du budget de l'exercice 1843, arrêtées par l'article précédent à la somme de. . . . 1.373.696.027 f. 79 c.
sont augmentées, en exécution de la loi de règlement du budget de 1841, des fonds non employés à l'époque de la clôture de ce dernier exercice sur les crédits affectés au service départemental et à divers services spéciaux, ci. 9.234.488 90

Ensemble. . . . . 1.382.930.516 f. 69 c.

Sur cette somme totale de un milliard trois cent quatre-vingt-deux millions neuf cent trente mille cinq cent seize francs soixante-neuf centimes, il est prélevé et transporté aux exercices 1844 et 1845, en conformité de l'article 3 de la présente loi, une somme de dix millions sept cent mille trois cent quinze francs dix-huit centimes, pour servir à payer les dépenses du service départemental et des autres services spéciaux res-

Report..... 1.382.930.516 f. 69 c.

tant à solder à la clôture de l'exercice 1843, savoir :

A l'exercice 1844.	5.699.837' 72c	
A l'exercice 1845.	5.000.477 46	10.700.315 18
Les ressources applicables à l'exercice 1843 demeurent, en conséquence, fixées à la somme de un milliard trois cent soixante-douze millions deux cent trente mille deux cent un francs cinquante et un centimes..		1.372.230.201 51

§ IV. — *Fixation du résultat général du budget.*

ART. 7.

Le résultat général du budget de l'exercice 1843 est définitivement arrêté ainsi qu'il suit :

Payements fixés par l'article premier à.	1.418.591.432 f. 73
Recettes fixées par l'article précédent à.	1.372.230.201 51
Excédant des payements.	46.361.231 22
Excédant de dépense du service colonial, ainsi qu'il résulte du tableau D ci-annexé, et sauf règlement dé-	

Report.	46.361.231 f. 22 c.
finitif de ce service dans la loi des comptes de l'exercice 1844.	20.680.308 12

Excédant total de dépense réglé à la somme de soixante-sept millions quarante et un mille cinq cent trente-neuf francs trente-quatre centimes, conformément au tableau E ci-annexé, savoir :

Service ordinaire.	39.826.738 f 40 c	
Grandes lignes de chemins de fer. . .	27.214.800 94	
		67.041.539 34

Le découvert de 39.826.738 fr. 40 c. sur le service ordinaire, sera transporté au compte spécial prescrit par l'article 36 de la loi de finances du 25 juin 1841, et l'extinction en aura lieu au moyen des ressources extraordinaires que cette même loi a déterminées.

L'avance de 27.214.800 fr. 94 c. pour les grandes lignes de chemins de fer, sera appliquée à un compte distinct, et restera provisoirement à la charge de la dette flottante du Trésor, en exécution de l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

TITRE II.

Règlement des services spéciaux rattachés pour ordre au budget.

Art. 8.

Les recettes et les dépenses des services spéciaux rattachés pour ordre au budget général de l'exercice 1843 demeurent définitivement arrêtées et réglées à la somme de vingt et un millions deux cent vingt et un mille cent soixante-cinq francs quarante-trois centimes, conformément au résultat général du tableau F (1) ci-annexé, savoir :

Légion-d'Honneur.	7.601.337 f. 40 c.
Imprimerie royale.	2.662.716 82
Caisse des Invalides de la marine.	9.733.864 94
Service de la fabrication des monnaies et médailles.	1.223.246 27
	21.221.165 f. 43 c.

Art. 9.

Les recettes et les dépenses du service spécial des chancelleries consulaires pour l'exercice 1842 sont arrêtées, conformément au tableau G ci-annexé, à la somme de quatre cent quarante-cinq mille neuf cent quarante-sept francs dix-neuf centimes (445.947 fr. 19 c.).

---

(1) Ce tableau F a subi une modification par l'augmentation d'un million au chapitre de la Caisse des Invalides de la marine.

TITRE III.

Règlement du service départemental pour l'exercice 1843.

Art. 10.

Les recettes et les dépenses du service départemental de l'exercice 1843, provisoirement arrêtées par les conseils généraux des départements, et réglées définitivement par ordonnances royales, en exécution de l'art. 24 de la loi du 10 mai 1838, sont fixées à la somme de quatre-vingt-dix-huit millions cent quarante et un mille neuf cent quatre-vingt-dix-huit francs soixante-treize centimes, conformément au tableau H ci-annexé, savoir :

Ministère de l'intérieur. . . .	90.204.531f	71c
— de l'instruction publique.	5.238.827	33
— des finances.	2.698.639	69
	98.141.998	73

TITRE IV.

Règlement du service colonial pour l'exercice 1842.

Art. 11.

Le service colonial de l'exercice 1842 est réglé, en recette et en dépense, à la somme de dix-huit millions huit cent quinze mille quatre cent quarante et un francs quarante-huit centimes

(18.815.441 fr. 48 c.), conformément au tableau I ci-annexé.

La somme de neuf cent quarante et un mille cent quarante-deux francs cinq centimes (941.142 fr. 05 c.), dont se trouve réduit, conformément au même tableau, le prélèvement effectué sur les fonds généraux du budget de l'exercice 1842, pour couvrir l'insuffisance présumée des ressources du service colonial de cet exercice, sera constatée en recette aux produits divers du budget de l'exercice 1844.

TITRE V.

Dispositions particulières.

ART. 12.

Les crédits d'inscription accordés sur l'exercice 1843, par les lois des 11 juin 1842 et 30 juin 1843, pour les pensions militaires, sont définitivement arrêtés, conformément au tableau J ci-annexé, à la somme de un million cinq cent mille francs (1.500.000 fr.) pour laquelle ils ont été employés.

FAIT au Palais de Neuilly, le 20 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi portant règlement définitif du budget de l'exercice 1843, tel qu'il vient d'être adopté par la Chambre des Députés. Ce projet avait été présenté à la dernière session avec tous les documents à l'appui; mais le rapport n'en ayant pas été fait, il a fallu le reproduire et le soumettre à un nouvel examen. C'est ce qui explique l'époque tardive à laquelle la Chambre des Pairs s'en trouve saisie.

Du reste, Messieurs, vous avez reçu en même temps que l'autre Chambre la proposition primitive, ainsi que toutes ses annexes ordinaires, c'est-à-dire les comptes des Ministres, en recette et en dépense, le compte de l'administration des finances, le procès-verbal de la commission administrative chargée de leur examen; enfin le rapport annuel de la cour des comptes et les éclaircissements en réponse à ses observations.

Cet ensemble de justifications s'est trouvé depuis complété par la déclaration solennelle de la cour des comptes, rendue dans sa séance du 31 mars dernier, qui constate la conformité des comptes généraux soumis à votre sanction avec les comptes individuels et les pièces sur lesquels elle a pro-

noncé ses arrêts. Vous approuverez donc, sans doute, qu'en nous référant à ces communications, nous nous bornions ici à retracer sommairement les termes généraux du règlement de l'exercice 1843.

Le budget du *service ordinaire* avait été voté avec un excédant de dépense de . . 37.588.017 fr.
mais depuis, ses charges ont été accrues, par des lois spéciales, d'une somme de. 84.887.692
d'où serait résultée une insuffisance finale de 122.475.709

Cependant, il ne s'élève plus, d'après le règlement proposé, qu'à. 39.826.738

Il y a eu ainsi, dans les faits accomplis, une amélioration de. 82.648.971 fr.

Elle provient, d'une part, de ce que les crédits sont réduits de 29.396.103 francs par suite d'économies ou de reports aux exercices subséquents; et de ce que, d'une autre part, les recettes réalisées ont dépassé les évaluations de 53.252.868 fr., augmentation dans laquelle les impôts et revenus indirects sont entrés pour une somme de 45.166.467 francs.

Quant au *service extraordinaire*, les travaux publics dont il se compose, forment, comme vous le savez, deux grandes catégories : 1° ceux auxquels est affecté le produit de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841; il y a été employé, en 1843, une somme de 108.154.230 francs, qui s'est

ainsi trouvée couverte par une ressource équivalente; 2° les travaux des grandes lignes de chemins de fer régis par la loi du 11 juin 1842, dont la dépense, montant à 27.214.801 francs, constitue, dans les comptes du Trésor, une avance supportée provisoirement par la dette flottante.

Le règlement de l'exercice 1843 fait donc ressortir un découvert total de 67.041.539 francs qui porte pour 39.826.738 francs sur le service ordinaire, et pour 27.214.801 francs sur le service extraordinaire.

Le Titre II du projet de loi règle les recettes et les dépenses des services spéciaux qui ont été rattachés pour ordre au budget de l'Etat par la loi du 9 juillet 1836. La somme totale en est fixée à 21.221.165 francs (Légion d'honneur, — Imprimerie royale, — Caisse des Invalides de la marine, — Fabrication des monnaies et médailles). Le compte des chancelleries consulaires n'est, à raison des distances, arrêté dans le projet de loi que pour les opérations de l'exercice 1842. L'article 9 fixe les recettes à 445.947 francs, et les dépenses à la même somme, y compris la portion du fonds commun, qui a profité au budget de l'État pour 49.021 francs.

Votre attention doit être fixée aussi, Messieurs, sur deux dispositions réglementaires qui paraissent pour la première fois dans les lois annuelles de comptes, et qui s'y reproduiront désormais. Elles ont pour objet le règlement législatif des recettes et des dépenses du service départemental pour le dernier exercice clos, et du service colonial pour

l'exercice précédent. Chacun de ces règlements est appuyé d'un tableau spécial. Il en résulte : 1° que les recettes et dépenses des départements, fixées par le budget de 1843, à 79.067.650 francs, sont réglées définitivement à 98.141.998 francs, d'après les comptes contrôlés et arrêtés par les conseils généraux selon le vœu de la loi du 10 mai 1838; 2° et pour les colonies, que les dépenses de l'exercice 1842 sont réglées finalement à 18.815.441 fr., et les recettes à 6.997.927 francs, en sorte que les fonds généraux du budget ont eu à pourvoir à une insuffisance de 11.817.514 francs. La dernière loi de règlement l'avait arrêtée provisoirement à 12.758.656 francs. Il y a donc, d'après le compte, une différence de 941.142 francs qui profite au budget de l'État.

Le dernier article du projet de loi qu'il nous reste à vous signaler, règle, d'après les liquidations définitives, les crédits d'inscription pour les pensions militaires. Le chiffre en est fixé à 1.550.000 fr., somme égale aux crédits accordés par le budget et par une loi spéciale du 30 juin 1843.

Messieurs, la loi des comptes que nous vous soumettons aujourd'hui ne contient aucune disposition étrangère au règlement même de l'exercice, et tous les résultats en sont assurés par des contrôles qui en garantissent l'exactitude. Nous avons la confiance qu'elle obtiendra votre assentiment.

IMPRESSIONS

N° 89.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DE LA VILLEGONTIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à concéder le droit d'établir des plantations sur le sol des routes royales.

MESSIEURS,

Un projet de loi tendant à concéder le droit d'établir des plantations d'arbres sur le sol des routes royales est soumis à votre examen. Ce projet en trois articles semble fort simple au premier aperçu, mais par le soin avec lequel les points qu'il touche sont présentés dans l'exposé des motifs, il est aisé de juger que s'y trouvent fortement impliquées d'importantes et nombreuses questions, d'une solution d'autant plus délicate qu'elles seraient susceptibles de varier suivant certaines circonstances.

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE PORTES, le président BOUILLET, le marquis DE RAIGECOURT, le marquis DE BARTHÉLEMY, FRANCK CARRÉ, le comte DE LA VILLEGONTIER, DE MONTÉPIN.

Le Gouvernement n'a négligé aucun moyen de s'éclairer. Ce n'est pas qu'il n'eût été fondé à prendre une judicieuse confiance dans les documents qu'il avait déjà à sa disposition. Les statistiques des routes royales publiées en 1824 et 1837, les mémoires détaillés, généralement si instructifs, qu'il avait provoqués et reçus en 1834 et 1843, travaux auxquels le rapporteur de votre commission fut heureux de rendre, à votre dernière session, un juste hommage dans un rapport sur l'achèvement et le perfectionnement des routes royales, cette masse de faits et de connaissances pratiques qui font honneur à notre belle administration des ponts et chaussées, ne lui ont pas paru devoir dispenser d'investigations nouvelles; les préfets, les conseils généraux ont tous été invités à donner, après mûr examen, un avis motivé, en même temps qu'un travail spécial était demandé aux ingénieurs des départements. Il n'y a pas eu, il ne pouvait pas y avoir unanimité d'opinions: les différentes natures et configurations du sol; la diversité des climats; les alternatives diverses de sécheresse et d'humidité; les usages même, et aussi les propensions naturelles qui font que dans des questions de cette nature, des hommes d'un égal mérite peuvent être à leur insu dominés par des considérations différentes, sinon opposées, donnaient nécessairement lieu à une controverse, sur tous les points de laquelle il serait difficile qu'un simple rapport s'appesantît, là où chaque jugement a son mérite, et chaque objection sa valeur. Toujours est-il, Messieurs, qu'il résulte de l'ensemble de

ces documents que, contrairement aux opinions qui semblaient prévaloir depuis plusieurs années, et dont la rigoureuse application a eu, il faut le dire, d'étranges effets dans plusieurs départements, les plantations d'arbres sur les routes sont généralement désirables ; qu'il suffit de les espacer plus ou moins, de faire un choix judicieux des essences dont elles se composent, pour que, sauf peut-être quelques localités en petit nombre, leur admission soit un bienfait et pour les voyageurs et pour les chaussées elles-mêmes. Aujourd'hui que l'application de méthodes nouvelles a produit sur nos routes une complète et heureuse révolution, il est reconnu que la grande sécheresse est plus destructive que l'humidité, qui même, dans une certaine mesure, les protége et les conserve. Cette question plus légèrement abordée dans les réponses à la circulaire de l'administration en 1843, plus directe et plus formelle cette fois, a amené une polémique d'un haut intérêt. Votre commission, Messieurs, n'hésite pas à donner son assentiment à ce retour aux anciennes convictions relatives à l'utile ornement de nos voies de communication, tout en souhaitant que l'administration reste maîtresse de dispositions contraires, là où elle les jugerait préférables.

Ici se présente une question d'une haute importance : est-il mieux, d'après les largeurs diverses des routes et la diversité des climats, que les plantations soient effectuées tantôt sur les routes elles-mêmes à une certaine distance des fossés, tantôt sur la berge ou intérieure ou extérieure de ces

mêmes fossés, tantôt à deux mètres de distance sur les propriétés riveraines.

Conformément aux ordonnances de nos Rois, de 1520, 1552, 1579, aux édits de 1583, 1705, 1720, et enfin du 17 avril 1775, les plantations étaient effectuées en dehors des routes à des distances déterminées et aux frais des riverains. La loi du 9 ventôse an 13 (28 février 1807), admit que, sauf le cas où le peu de largeur des chaussées s'y opposerait, les plantations se feraient sur leur sol même, en dedans des fossés, mais toujours aux frais des riverains. Moins de cinq ans après, le 16 décembre 1811, l'ancienne législation fut rétablie, et le projet de loi soumis à vos délibérations la maintient par son article 3, sauf les exceptions dont l'administration se réserve l'application et qu'indique l'article 1er.

Il est manifeste que l'empire d'une législation qui s'appuie sur plusieurs siècles d'existence n'a pas été absent des discussions engagées au sujet de ce décret de 1811; cependant aucun des avis conservateurs n'a été exempt d'hésitation, et une très-forte majorité s'est hautement prononcée contre son maintien. Nous nous sommes rangés du côté de cette majorité, et, à l'unanimité, nous venons exprimer le vœu que, tout en respectant les plantations aujourd'hui existantes, une mesure législative exonère la propriété d'une servitude devenue, du moins nous en avons la conviction, une gêne et un dommage désormais inutiles, et qui n'est plus selon nos mœurs et nos droits.

Dans très-peu de départements, l'influence de

l'autorité a pu faire exécuter sans contrainte et sans mécompte le décret de 1811; ces plantations généralement mal faites, mal conduites, attaquées par ceux qui avaient pour obligation de les soigner et de les conserver, n'ont prospéré presque nulle part. Une lutte incessante s'est élevée entre le devoir et le fait le plus souvent impuni; situation fâcheuse dont un Gouvernement se doit sérieusement préoccuper. En principe, une servitude ne doit être établie ou maintenue qu'autant que la nécessité en est démontrée; autrefois on a pu croire à cette nécessité; on ne le peut plus aujourd'hui, mais on comprendrait qu'il serait interdit aux riverains de nuire à l'assainissement et à la conservation des routes par des arbres plantés sur leurs limites, lorsque surtout le sol intérieur de ces routes aurait reçu des plantations. Indépendamment du droit imprescriptible de conservation pour ce qui appartient à l'État, il est sensible que l'interdiction, dans ce cas, n'offre rien d'analogue à l'injonction de planter des arbres qui, par leurs racines et par leur ombrage, portent un notable préjudice aux produits de la terre. Que l'on se figure ce que serait un rideau de vieux arbres forestiers le long d'une vigne, aussi n'a-t-on jamais pu l'obtenir. Nous insistons sur notre vœu de voir progressivement disparaître, ou plutôt cesser d'être prescrites, les plantations en dehors des routes. Quand même il conviendrait à des riverains d'effectuer ces plantations pour leur compte, il y aurait à examiner si les voyageurs, en temps de neige ou pendant la nuit, seraient convenable-

ment protégés par des rideaux indicateurs en dehors des fossés. « *Mon opinion personnelle,* » dit l'ingénieur en chef du département de l'Ain, M. Doré, dont les réponses et celles de ses ingénieurs ordinaires, à la circulaire de la direction générale, forment une dissertation très-remarquable, « *est que ce ne serait pas seulement sur les routes larges qu'il conviendrait d'adopter le système de plantation sur le bord de l'accotement, mais encore, et même* à fortiori, *sur les routes étroites, en vue de la sûreté des chars et des voyageurs ; évidemment des plantations ainsi faites sur l'aréte méme du fossé ne sauraient, qu'après de longues années de croissance, empiéter d'une manière appréciable par leur diamètre sur l'accotement, où jamais, d'ailleurs, elles ne présenteraient un obstacle en rien comparable à celui résultant des dépôts des matériaux ; quant à l'humidité qui en proviendrait, on y remédierait tout aussi bien que sur les routes larges, en les espaçant et les élaguant d'une manière convenable.* » L'avis de votre commission, basé sur ces principes, et d'accord en cela avec le plus grand nombre des ingénieurs et notamment avec l'administration du département de la Seine, est que les arbres doivent être plantés sur le sol même des routes, à la crête intérieure du fossé, si la route est étroite, ou un peu en dedans, si elle est large; et que les distances des arbres entre eux, de même que les élagages, doivent être calculés sur les essences dont ils se composent, sur la nature du sol et du climat, et sur la largeur des chaussées.

On a paru craindre que des plantations effectuées sur la crête des fossés ne fussent pas dans une bonne condition de réussite. L'expérience a, dans les départements de la Meurthe et du Lot, démenti ces appréhensions. Ainsi, il nous est impossible d'adhérer à l'article 3 du projet de loi, en ce qu'il maintient le décret de 1811.

Nous ne nous sommes pas dissimulé, Messieurs, ce que, peut-être, aurait de peu régulier notre attaque à une loi qui n'est en cause que par atténuation à ses rigueurs; mais comme votre commission n'est pas favorable aux deux autres articles, il nous a paru que le droit d'examen ne nous était pas dénié sur l'ensemble des questions que le projet de loi comporte.

Nous ne pensons pas que l'État doive concéder l'établissement de plantations sur le sol des routes royales ou départementales. D'accord avec presque tous les préfets, les conseils généraux, les ingénieurs, nous ne pensons pas qu'il doive abandonner à des entrepreneurs la jouissance des arbres sur les routes, même celle des arbres fruitiers et des mûriers. Nous pensons que le domaine public ne doit pas être mis ainsi à partage avec des spéculations envers qui l'administration risquerait de se trouver en collision fréquente. Le mode d'entretien, celui des élagages, les soins de la culture, les accidents entraînant demandes d'indemnités, les récoltes des feuilles ou des fruits, les successions et partages après décès, en seraient des motifs incessants; et, en définitive, il ne resterait à l'État que des tiges mutilées, triste résultat

de la jouissance viagère en opposition à celle de bon aménagement et de vues d'avenir. Nous n'hésitons pas à le déclarer, les plantations des routes doivent être confiées aux soins de l'administration des ponts et chaussées. Ce mode nous paraît, à bon droit, universellement réclamé. Les plantations peuvent très-bien s'effectuer, ou par l'action directe des agents de l'administration, ou par des adjudications de trois, quatre ou cinq ans; puis, au fur et à mesure des besoins d'élagages, d'autres adjudications, dans des conditions préservatrices, seraient facilement déterminées et ne tarderaient pas à couvrir les premiers frais et à laisser des bénéfices. Serions-nous donc, sur ce point, en désaccord réel avec la direction des ponts et chaussées? nous ne le croyons pas. Il nous semble impossible qu'au fond notre opinion ne soit pas la sienne. Quel motif donc l'aura déterminée? Serait-ce que, ces plantations entraînant des frais considérables en raison de l'immensité des parcours, l'on aurait cherché à s'exonérer d'un fardeau actuel, bien que l'on reconnût que l'État finirait par subir un dommage? Ce serait là, Messieurs, un calcul trompeur auquel doivent résister l'intérêt vrai du pays et la dignité administrative; et lorsque, de tous les côtés, le Gouvernement ne craint pas de s'avancer dans d'énormes dépenses qui tiennent à la grandeur et au bien-être du pays, pourquoi en récuserait-il une qui porte à un haut degré ce caractère, et dont les résultats seraient loin d'être onéreux? Qui force, d'ailleurs, à tout en-

treprendre à la fois? Ne peut-on se borner, par exemple, à un dixième chaque année? Les départements suivront la même impulsion pour les routes qui les concernent, et l'on n'aura pas eu recours à un mode que n'approuvent ni la raison publique ni les véritables intérêts.

Dans la Sarthe, on a planté par régie et par adjudication. La régie a donné des résultats beaucoup meilleurs.

Dans les Basses-Pyrénées, des pépinières de peupliers ont été créées par les soins des ponts et chaussées. On n'emploie que des arbres de choix. Les cantonniers exécutent les plantations, donnent un tuteur à chaque arbre, l'enveloppent d'épines, et l'arrosent pendant les chaleurs. Les dépenses sont prises sur les fonds d'entretien. Ils ont planté 11.000 pieds. Ils en perdent deux sur cent, rarement trois. Les particuliers qui ont planté en même temps en ont perdu 40. Les beaux pieds retirés des pépinières, et qui prospèrent ainsi, ne coûtent pas 25 centimes à quatre ans de culture, lors de la plantation.

On comprend que les motifs généraux sont les mêmes pour les arbres fruitiers; cependant ils présentent, sous le rapport des produits annuels, un intérêt particulier sur lequel il est bon que votre attention soit appelée. Disons d'abord que les préfets et les ingénieurs se sont généralement montrés contraires à ces plantations, et cela surtout par la conviction qu'elles seraient, quoi que l'on fit, l'occasion inévitable de déprédations, de désordres et de réclamations. Les arbres eux-mêmes auraient

beaucoup à souffrir. On a objecté aussi qu'ils s'étalaient d'une manière dommageable à la conservation des chaussées, ou que s'ils étaient tenus élevés et convenablement élagués, ils resteraient peu productifs. Cela est vrai, surtout pour les pommiers. Les poiriers, amandiers et noyers n'auraient pas ces inconvénients au même degré, mais toujours est-il que leur produit en serait sensiblement amoindri. Si, contrairement à tant de motifs, qui, selon nous, doivent faire renoncer aux mesures prescrites par le décret de 1811, ces mesures étaient conservées encore, on concevrait qu'un rideau de ces arbres, suffisamment espacés, fût autorisé à deux mètres du bord extérieur du fossé. Mais de quel avantage ce rideau serait-il pour la route? Quel ombrage y trouverait le voyageur? Quelle direction pendant la nuit et dans les temps de neige alors qu'il pourrait y calculer une limite? Mieux vaut donc proscrire les arbres fruitiers, et notamment les pommiers. Restent les mûriers. Malgré les nombreuses oppositions qui les attaquent, votre commission ne se prononcera pas contre eux d'une manière aussi absolue. Il est sensible que toutes les routes de plusieurs départements plantées en mûriers, là où le sol leur serait favorable, constitueraient une richesse considérable par l'élève des vers à soie, industrie qui, chaque année, figure pour plus de 30 millions au chapitre de nos importations. Ces plantations se peuvent-elles réellement effectuer? Les mûriers peuvent-ils être tenus à haute tige, de manière à donner un ombrage suffisant par leurs premières

et secondes feuilles? L'intervalle de temps qui les sépare est, à la vérité, celui des chaleurs; mais généralement les chaleurs continuent encore lors des secondes feuilles, à une époque où se dépouillent d'autres arbres, surtout les peupliers. L'ornement que l'on recherche par les plantations d'arbres, serait-il par trop blessé de l'aspect de mûriers constamment mutilés et dénudés pendant deux mois, au milieu de la végétation générale? Votre commission ne prétend en aucune manière résoudre ces questions. Elle croit qu'elles appartiennent exclusivement à l'administration. Évidemment les mûriers ne remplissent pas les conditions dans lesquelles sont conçues et exécutées les plantations des routes, mais ils offrent une spécialité dont l'importance ne saurait être méconnue. Aussi la pensée de ces plantations s'est-elle souvent produite. Dans un travail conservé aux archives départementales de la Corse, l'Empereur, alors lieutenant d'artillerie, exprimait le vœu de voir planter des mûriers sur toutes les routes de l'île; et le conseil général, consulté, répondit que l'opinion du jeune Bonaparte était encore la meilleure qu'il pût donner sur ce sujet à M. le Ministre des travaux publics.

Le conseil général du département de l'Hérault a demandé, dans deux de ses sessions, que les routes fussent plantées en mûriers de préférence à tous autres arbres. La Chambre des Députés, en renvoyant deux fois au Gouvernement une pétition de M. Pastourel, sur laquelle nous aurons bientôt à nous expliquer, paraît s'être préoccupée des avan-

tages qui seraient attachés à la plantation des mûriers sur les routes royales et départementales du midi de la France.

Le Ministre des finances écrivait, le 31 octobre 1844, au Ministre des travaux publics, qu'il n'était pas éloigné d'adopter les vues de M. Pastourel. Toutefois, il faisait observer qu'une concession de la nature de celle qui était demandée constituerait un véritable bail, et que, d'après les lois des 5 novembre 1790 et 12 septembre 1792, les baux des biens de l'État ne peuvent être consentis pour plus de neuf ans, et exigent l'adjudication publique. Une loi, ajoute-t-il, serait donc nécessaire.

Le président de la société sérícicole, M. Héricart de Thury, écrivait le 24 avril 1845, au sujet de cet emploi des mûriers : « Il est démontré que « des mûriers à haute tige, convenablement espa- « cés, sont, à cinquante ans, dans une période « encore croissante. L'époque où les mûriers s'ef- « feuillent coïncide à merveille avec celle des pluies « du printemps ; puis, pendant les chaleurs, au « moment où beaucoup d'arbres ont déjà perdu « une partie de leurs feuilles, le mûrier se recouvre « d'une nouvelle parure.... La société sérícicole a « cru devoir, Monsieur le Ministre, appeler votre « attention la plus bienveillante sur un projet dont « l'exécution serait d'un haut intérêt pour le dé- « veloppement de l'industrie de la soie et, par « suite, de la richesse nationale. »

Enfin le Ministre de l'agriculture et du commerce, en envoyant au Ministre des travaux pu-

blics cette recommandation, disait, le 28 mai 1845 : « En appelant votre attention et votre in-« térêt sur la proposition de M. Pastourel, je crois « que la réalisation du projet dont il s'agit peut « procurer de grands avantages aux localités qui « s'occupent de l'industrie séricicole. » Et nous aussi, Messieurs, nous sommes portés à croire que l'infériorité très-réelle des mûriers par rapport aux autres arbres préposés à l'ornement et à la protection de nos routes serait, sur beaucoup de points, compensée et au delà par le produit de leurs feuilles; toutefois, nous ne perdons pas de vue que la faveur qu'ils obtiennent ici du projet de loi et de l'exposé des motifs est repoussée par la presque totalité des ingénieurs et même des préfets et des conseils généraux. Le département de l'Hérault, si absolu dans son vote favorable, n'a pu fortifier son assentiment de celui de son préfet et de ses ingénieurs. Ce n'est pas sans motifs que l'on redoute, sur la voie publique, des plantations à produits annuels, qui exigent beaucoup de soins de culture et de récolte : on n'a déjà que trop de peine à préserver celles dont aucun bénéfice n'excite aux dilapidations.

Votre commission, Messieurs, ne poursuivra pas plus loin le développement de cette discussion; elle croit que le choix de l'essence des arbres doit être laissé pleinement à l'administration des ponts et chaussées; mais nous pensons que si les mûriers devaient prendre possession de nos routes du midi, il en devrait être de ces plantations comme des autres, sur lesquelles nous vous avons exprimé

une opinion nette et arrêtée; nous dirions des mûriers ce que nous avons dit des peupliers, des ormes et des autres arbres d'alignement. Tous, selon nous, doivent être plantés par les soins et aux frais de l'administration. Les motifs sont les mêmes pour tous. Nous vous les avons exposés. Nous ajouterons quelques considérations nouvelles au sujet de l'article 2, par lequel, si vous l'adoptiez, le Ministre des travaux publics serait autorisé à concéder au sieur Pastourel le droit de planter des mûriers et d'en jouir pendant cinquante ans, sur des parties de routes qui seraient ultérieurement désignées et sur une longueur qui n'excéderait pas 100 kilomètres.

Votre commission s'est demandé quels droits présentait M. Pastourel à une dérogation formelle aux lois établies. L'idée de la plantation des mûriers sur nos routes et des immenses avantages qu'il y apercevait, fermentait en lui depuis plusieurs années. C'était son idée fixe, idée généreuse, louable. Il l'a poursuivie avec persévérance et s'est cru appelé à la réaliser. Il est allé jusqu'à se flatter qu'elle était une invention fort simple en elle-même, disait-il, mais qu'enfin personne n'aurait aperçue avant lui. Beaucoup d'études, beaucoup de démarches, soit auprès des administrations locales, soit auprès des Chambres et du Gouvernement, cet assentiment de bienveillance que l'on est disposé à ne pas refuser à des vues dans lesquelles le bien public est, avant tout, invoqué, l'avaient conduit à espérer qu'il pourrait devenir concessionnaire pendant cinquante ans de la plantation

et des feuilles des mûriers dans trente de nos départements. Il appelait, à l'aide de l'intérêt qu'il sollicitait, des services militaires de ses ancêtres et ne rêvait rien moins qu'un produit annuel de 50 millions en soie. De telles prétentions ne se discutent pas; aussi s'est-il réduit à un département ou plutôt à une plantation de 100 kilomètres, 25 lieues de nos routes.

Nous l'avouerons, Messieurs, nous avons peine à admettre que le Gouvernement vous demande de sanctionner par une loi de telles dispositions; d'autoriser pendant cinquante années une possession privée sur une propriété de l'Etat. Qui réglerait, qui résoudrait les difficultés qui, sans cesse, mettraient l'administration aux prises avec les agents du concessionnaire? car il faudrait bien, impuissant qu'il serait à une telle œuvre pendant vingt-cinq lieues, qu'il employât des bras étrangers. S'il avait des plaintes à former, l'administration serait-elle prise à partie? Puis, ainsi qu'il a été déjà dit, surgiraient inévitablement les embarras des successions et des partages. L'administration aurait-elle le droit de récusation sur tels et tels des copartageants? aurait-elle à subir des luttes judiciaires? Tout cela est inextricable. Selon nous, un seul parti est à prendre pour les mûriers comme pour les autres arbres, savoir la plantation par l'administration et par les départements au moyen d'adjudications partielles, puis les produits ou d'élagages ou de récoltes livrés à de nouvelles et partielles adjudications. Tout se comprend ainsi : dans le système contraire, tout devient

embarras et frottements difficiles; et, si l'on veut songer à ce qui resterait au bout de cinquante ans d'une plantation exploitée par l'intérêt viager, que trouvera-t-on?

Messieurs, ne nous laissons point entraîner à ces condescendances qui ne proviennent que d'une défiance trop craintive de nos forces. Appelons, s'il le faut, un nouveau sacrifice qui, du moins, ne sera pas improductif, et ne nous lançons pas dans une voie hasardeuse, en opposition aux règles établies par la loi et une longue expérience. Nous ne pouvons donc, Messieurs, vous proposer l'adoption du projet de loi. Nous émettons le vœu que le Gouvernement propose aux Chambres l'abrogation, non immédiate mais progressive, du décret du 16 décembre 1811; que les plantations de nos routes soient son œuvre et sa propriété, et, quant au sieur Pastourel, nous sommes loin de chercher à éloigner de vous, Messieurs, l'intérêt attaché à ses efforts multipliés pour la réalisation d'une pensée utile et féconde. Au Gouvernement appartient de les apprécier et d'aviser, s'il le juge convenable, à des moyens de rémunération.

Voilà, Messieurs, à quelle solution nous a conduits l'étude réfléchie et consciencieuse du projet de loi. Votre décision nous prouvera si nous nous sommes abusés, ou si, ce que nous espérons, vous jugez, au contraire, qu'en combattant le projet qui vous est présenté, nous avons fait preuve d'un dévouement éclairé à l'administration de notre pays.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, par voie d'adjudication publique, pour un laps de temps et aux conditions qui seront déterminés par des décisions spéciales, le droit d'établir des plantations sur le sol des routes royales.

La même autorisation pourra être étendue aux routes départementales sur la demande des conseils généraux de départements.

Lorsque la concession sera demandée par une commune aux abords d'une ville, d'un bourg ou d'un village, elle pourra être faite directement.

Art. 2.

Par dérogation au paragraphe 1er de l'article précédent, le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder au sieur Pastourel le droit de planter des mûriers sur des parties de routes royales qui seront ultérieurement désignées, et sur une longueur totale qui n'excédera pas cent kilomètres.

Art. 3.

Il n'est point dérogé, par la présente loi, aux dispositions du décret du 16 décembre 1811, re-

latives aux plantations sur le bord des routes royales et départementales. Ces dispositions continueront de recevoir leur effet sur tous les points où l'administration en poursuivra l'application.

IMPRESSIONS
Nº 90.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GIRARD, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette.

MESSIEURS,

La loi du 11 juin 1842 a consacré en principe l'exécution des grandes lignes de chemins de fer, réclamées par l'intérêt le plus général du pays.

Des efforts louables, quoique peu fructueux, avaient précédé cette époque, mais ce n'est qu'à partir de 1842 que des idées considérables, des vues d'ensemble, ont décidément présidé en France à la création des chemins de fer.

Leur premier rôle fut exclusivement industriel : on ne voyait encore en eux qu'un meilleur moyen pour transporter, à moindres frais et en plus grandes masses, les houilles du lieu d'extraction au lieu de consommation ; ce fut sous l'in-

---

* Cette commission était composée de MM. ODIER, le comte DE CASTELLANE, RAGUET-LÉPINE, GIRARD, le comte DARU, le comte DE PREISSAC, PERSIL.

fluence de ces idées, encore assez générales en 1833, que furent construits nos premiers chemins de fer de Saint-Étienne, de Roanne et d'Alais.

Un peu plus tard, et surtout de 1835 à 1840, la pensée des chemins de fer prit un peu plus d'étendue et un peu plus de hardiesse. Le Gouvernement favorisa cette tendance; certains exemples voisins l'encouragèrent, et nous lui dûmes les premiers chemins de Paris, ceux de Lille à Valenciennes et de Montpellier à Nimes.

Mais jusque-là, cependant, le mouvement était encore, parmi nous, hésitant et partiel; les chemins de fer construits répondaient à des intérêts isolés, sans relation et sans étendue; ce fut la loi du 11 juin 1842 qui soumit cette admirable invention à un plan intelligent et à un commun dessein, en traçant hardiment, sur le territoire, les lignes que l'intérêt national, pris dans sa plus large expression, pouvait légitimement réclamer.

La loi du 11 juin 1842 peut être honorablement comparée au décret du 16 décembre 1811, qui classa sur le territoire français plus de 6.000 lieues de routes royales, œuvre immense, que, malgré tant de fortunes diverses, la puissance du pays a aujourd'hui à peu près accomplie.

Quant au système d'exécution, la loi de 1842 admettait le concours de l'État, des départements et de l'industrie privée; elle renfermait aussi le principe de la concession directe.

Quant au plan général de construction, elle donnait Paris pour point de départ à nos grandes lignes, et pour point d'arrivée les principaux centres

de population, situés sur la frontière de terre et de mer.

Mais quoique légitimement préoccupée du soin de mettre Paris en relation prompte et directe avec les principales contrées de la France et de l'Europe, la loi de 1842 ne négligeait pas les grandes lignes transversales, et, au nombre des plus importantes, elle plaçait la voie de fer qui doit unir la Méditerranée et l'Océan.

Cette grande ligne, dont le parcours total est d'environ 700 kilomètres, est déjà terminée ou entreprise sur près du tiers de sa longueur; de Cette à Beaucaire, 100 kilomètres de chemin sont à l'état d'exploitation, et de Beaucaire à Marseille, une distance au moins égale est à l'état très-avancé d'exécution.

Mais entre Cette et Bordeaux tout reste à faire; c'est une grande lacune de 480 kilomètres, dont l'urgente utilité n'a jamais été contestée; aussi voyons-nous le chemin de fer de Bordeaux à Cette, après avoir cédé le pas, comme il le devait, aux lignes se dirigeant de Paris à la circonférence, prendre décidément le rang qui lui revenait, dans les propositions du Gouvernement et dans les délibérations des Chambres.

Le projet de loi relatif à son exécution fut présenté dans la session de 1845, mais le rapport, déposé à l'époque très-avancée du 4 juillet, ne fut suivi d'aucune discussion, et ce n'est que dans la session de 1846, après une reprise autorisée le 16 janvier, que la Chambre des Députés a adopté, dans sa séance du 28 avril, le projet de loi du che-

min de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Castres.

Le tracé proposé suit, sauf de très-rares exceptions, la grande ligne de navigation qui unit l'Océan et la Méditerranée, il dessert dans son parcours, les villes intermédiaires de Langon, la Réole, Marmande, Tonneins, Port-Sainte-Marie, Agen, Valence, Moissac, Castel-Sarrazin, Montauban, Toulouse, Villefranche, Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne, Beziers et Cette.

Entre Villefranche et Castelnaudary, l'embranchement de Castres vient se souder à la ligne directe et ajoute à son parcours de 480 kilomètres 257 mètres une distance supplémentaire de 44 kilomètres 520 mètres, ce qui porte la longueur totale de la ligne à 524 kilomètres 777 mètres.

Par une première soumission, déposée le 5 mars 1846, MM. François-Xavier de Espeletta, Joseph Ricard, John-David Barry, Nicolas-Marie-Hippolyte Drouillard, Antoine Luzarche, Antoine-Adolphe-Charles-Ferdinand Royer, Jean-Auguste baron Surget, se sont obligés, au nom de la compagnie qu'ils représentent, à construire et à exploiter le chemin de fer de Bordeaux à Cette, sous la double condition d'une jouissance de soixante années et d'une subvention de 15 millions de francs.

Par une seconde soumission, déposée le 1er mai 1846, la même compagnie a adhéré à toutes les dispositions du projet de loi et du cahier des charges adoptés par la Chambre des Députés, et s'est obligée, en outre, à construire et à exploiter

l'embranchement de Castres, sous la condition d'une durée de jouissance portée à soixante-six ans et demi, tant pour la ligne principale de Bordeaux à Cette que pour l'embranchement de Castres.

C'est dans cette situation que le projet de loi présenté le 4 mai 1846 à la Chambre des Pairs par M. le Ministre des travaux publics, propose d'approuver la soumission présentée par la compagnie Espeletta, et de déclarer ladite compagnie concessionnaire dudit chemin, sous toutes les clauses et conditions du cahier des charges.

C'est ce projet de loi que vous avez renvoyé, Messieurs, à l'examen de votre commission.

Elle doit, en premier lieu, faire connaître à la Chambre son opinion, unanimement favorable au principe de concession directe déposé dans le projet de loi.

Les travaux des commissions de la Chambre des Pairs, nommées dans la session de 1845 pour l'examen des divers projets de loi relatifs aux chemins de fer de Belgique, de Lyon, d'Avignon, de Strasbourg et du Havre, signalent avec force les inconvénients nombreux attachés au système d'adjudication avec concurrence.

L'expérience est venue depuis lors sanctionner, dans le langage le plus expressif, les vœux et l'opinion de la Chambre; des faits récents et très-connus nous démontrent que, dans des entreprises de 100 millions, la concurrence n'est ni possible ni conforme à aucun intérêt; les nombreuses compagnies, formées en vue de la spéculation, se

réunissent successivement en une seule, et la séance d'adjudication avec publicité et concurrence se trouve par là forcément transformée en une opération de concession directe.

Mais il manque à cette opération toutes les garanties qu'auraient présentées le choix et la responsabilité du Gouvernement, si préalablement appelé à examiner lui-même l'organisation de la compagnie concessionnaire il n'eût confié qu'à des mains capables la direction, si importante et si difficile, d'une grande ligne de chemin de fer.

Le système d'adjudication avec concurrence, qui commence à être sainement jugé en France, n'a jamais été vu avec faveur en Belgique, en Allemagne et en Angleterre; la commission se félicite de le voir écarté du projet de loi soumis en ce moment à la Chambre des Pairs.

Après l'examen de ce premier point, votre commission a soumis à une étude attentive l'organisation de la compagnie concessionnaire, les résultats probables de son entreprise, et certaines questions du tracé laissées dans le doute par les premiers plans levés par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées.

Mais votre commission eût cru manquer au plus grave de ses devoirs si, donnant toute son attention aux questions afférentes à l'exécution de la loi, elle eût négligé d'examiner et de peser les circonstances financières au milieu desquelles elle vous est présentée.

Un semblable oubli n'était pas possible, car votre commission eût cessé dès lors de représen-

ter fidèlement cet esprit de sagesse, de prévoyance et de haute expérience qui forme un des attributs essentiels et salutaires de la Chambre des Pairs.

C'est donc avec une attention scrupuleuse qu'elle a cherché, soit dans des conférences tenues avec M. le Ministre des finances et M. le Ministre des travaux publics, soit à l'aide des documents publiés à l'occasion du budget de 1847, à se rendre compte, d'un côté, des engagements généraux pris par l'État en dehors des ressources du budget; et, de l'autre, de la part financière prise, par les fortunes privées, à l'exécution des chemins de fer.

Que la Chambre nous permette de lui rendre compte des observations qui, dans cet ordre de faits, nous ont paru dignes de son attention.

Au 1er janvier 1847, la somme nécessaire pour acquitter tous les travaux décidés ou entrepris en chemins de fer, routes royales, ports maritimes, rivières et canaux, constructions et approvisionnements de la marine, fortifications et travaux divers, se portera, toutes déductions faites, à 963.875.761 fr.

La loi du 11 juin 1842 ayant affecté les réserves de l'amortissement à la liquidation du budget extraordinaire, elles devront agir sur la somme ci-dessus dans les proportions et dans les délais suivants :

1847	—	71.852.249 fr.
1848	—	83.980.779
1849	—	87.177.014
1850	—	90.495.049
1851	—	99.938.944
1852	—	97.513.774
1853	—	101.224.614
1854	—	105.077.554
1855	—	109.076.654
1856	—	113.228.004
Partie de 1857	—	10.311.126
		963.875.761 fr.

Nul doute que si l'État, en accomplissant ses beaux projets en cours d'exécution, pouvait sérieusement se promettre d'opérer en onze années le payement régulier et pacifique de ces grandes, mais utiles dépenses ; nul doute, disons-nous, que les esprits les plus prudents ne pussent alors se déclarer rassurés et satisfaits.

Mais une confiance entière est-elle due à ce téméraire programme? La prudence ne nous commande-t-elle pas de tenir compte des causes qui peuvent en troubler l'harmonie?

La cessation de la paix, toujours fâcheuse, mais quelquefois inévitable, l'affaiblissement possible, en certains moments, du crédit public, les découverts du budget ordinaire auxquels l'expérience du passé nous oblige de croire; les accroissements de dépense provenant de l'insuffisance habituelle des devis; enfin cette série de travaux publics, cette noble passion du pays, auxquels la session

de 1846 n'a sans doute pas la prétention de poser d'immuables limites; toutes ces causes, ou l'une de ces causes, ne viendront-elles pas empêcher ou retarder la marche si bien calculée, mais si peu prévoyante de notre libération?

Votre commission ne devait-elle pas exprimer les mêmes doutes et les mêmes craintes lorsque, passant des intérêts publics aux intérêts privés, elle a examiné avec le même soin la situation actuelle des entreprises de chemins de fer, les sommes que l'industrie privée y tient déjà engagées et les contingents beaucoup plus considérables qu'elle est encore tenue d'y apporter?

Pour rendre notre travail sur ce point aussi succinct et en même temps aussi clair qu'il nous est possible, nous mettons sous les yeux de la Chambre le tableau dans lequel nous avons cherché à résumer tous les renseignements que la commission a puisés dans les communications pleines d'intérêt qu'elle a obtenues de M. le Ministre des travaux publics.

1re Section. *Chemins exécutés ou en cours d'exécution.*	PARCOURS.	DÉPENSE TOTALE.	CONTINGENT DES COMPAGNIES.	CONTINGENT DE L'ÉTAT.
Chemins de Paris en Belgique,—à Strasbourg, à Lyon,— à Orléans,— à Saint-Germain,— à Versailles,— à Rouen.— Creil à Saint-Quentin.— Fampoux à Hazebrouck.— Metz à Hazebrouck.—Avignon à Marseille.— Orléans à Bordeaux.—Orléans à Châteauroux. — Versailles à Chartres.—Rouen au Havre.—Strasbourg à Bâle.— Montpellier à Nîmes. — Amiens à Boulogne. — Montereau à Troyes. Montpellier à Cette.	k. 3.889	fr. 1.278.344.782	fr. 978.804.782	fr. 299.540.000
—				
2° *Chemins autorisés mais non encore exécutés.*				
Lyon à Avignon. — Aix à Marseille.— Corbeil à Melun.	368	126.000.000	126.000.000	
—				
3e *Chemins proposés dans la session de* 1846.				
Bordeaux à Cette, — à Bayonne. — Dijon à Mulhouse. — Dôle à Salins. — Saint-Dizier à Gray.—Chartres à Rennes.—Caen à Paris.— Châteauroux à Limoges. — Bec-d'Allier à Clermont.	2.216	704.770.000	554.870.000	149.900.000
	6.473	2.109.114.782	1.659.674.782	449.440.000

Sur la somme de 1.659.674.782 francs à la charge des compagnies, elles ont déjà versé celle de 437.750.000 francs, ce qui réduit leurs engagements à . . . . . 1.221.924.782 fr.

Sur la somme de 449.440.000 francs à la charge de l'État, il a été alloué jusqu'au 1er janvier 1847 celle de 182.500.000 fr., ce qui réduit ses engagements à 266.940.000

Total 1.488.864.782

Le calcul des actions nous conduit aux mêmes résultats.

Les actions émises ou à émettre, libérées ou non, se portent à 3.101.860.

Elles se répartissent de la manière suivante :

390.000 émises et entièrement libérées.

1.508.000 émises dont près d'un tiers de libérées, reste environ. 1.100.000

1.203.860 à émettre, sur lesquelles quelques versements ont été opérés. 1.200.000

Total approximatif des actions émises ou à émettre, en exécution des projets de loi votés ou présentés, et non libérées. 2.300.000

La totalité des sommes engagées par l'État et par l'industrie privée dans l'exécution des chemins de fer se porterait donc, toute déduction faite des versements opérés, à environ 1.500.000 francs,

et les travaux des lignes votées ou à voter devant durer en moyenne à peu près cinq ans, ce serait donc à 300 millions par an que l'on devrait évaluer l'appel annuel que les chemins de fer adresseraient, pendant cinq années consécutives, au crédit public et au crédit privé.

Que résultera-t-il d'une situation semblable, dans laquelle l'intelligence, l'industrie, la fortune et toutes les parties les plus vitales des forces du pays vont être employées à produire, déduction faite des parties déjà exécutées, au delà de 5.000 kilomètres de chemin de fer?

Son premier effet ne sera-t-il pas un renchérissement considérable dans le prix de la main-d'œuvre et des matières premières? les usines accepteront-elles aux conditions usitées la construction aussi rapide d'un aussi considérable matériel? et cette cause certaine venant se joindre à l'incertitude inévitable des premières évaluations, ne jettera-t-elle pas les compagnies fort en dehors de leur devis, et ne les placera-t-elle pas sous le coup d'obligations inattendues et fort supérieures à leurs moyens d'action?

D'un autre côté, un nombre considérable d'actions venant à paraître sur le marché, ne s'y produira-t-il pas une de ces crises, momentanées sans doute, mais dont le moindre résultat est d'enlever aux compagnies les forces d'où dépend précisément l'exécution prompte et soutenue des travaux?

Et, à un point de vue plus général, l'agriculture supportera-t-elle, sans se plaindre, la priva-

tion de bras et l'élévation anormale des salaires, causée, non par une augmentation proportionnée dans les travaux et dans les produits agricoles, mais par l'ouverture simultanée de si nombreux ateliers? Certaines industries, auquel leur mouvement régulier rend, pendant certains mois de l'année, l'emprunt d'un capital considérable absolument nécessaire, n'éprouveront-elles pas un préjudice de ce courant rapide qui, pendant cinq ans, va entraîner vers les chemins de fer la partie la plus disponible des capitaux du pays? Enfin, l'esprit d'ordre des familles, le caractère laborieux et persévérant du petit commerce, n'ont-ils rien à perdre de leur moralité, par cet attrait nouveau des gains imprévus et faciles, sans labeur et sans effort?

Même au prix de ces inconvénients, le pays pourra-t-il, tous les ans, servir aux chemins de fer le tribut énorme de 300 millions? N'est-il pas permis d'en douter, lorsqu'on voit M. le Ministre des finances, dans son expérience éclairée des forces du crédit, accorder un délai de dix-huit mois pour le versement des derniers deux cents millions de l'emprunt? Ce qui semble impliquer que la place ne pourrait pas supporter un versement de plus de dix millions par mois.

Messieurs, si la commission tout entière eût, avec conviction, affirmativement résolu les questions qui viennent d'être posées, et qui ont été par elle soigneusement examinées, nul doute qu'elle ne fût venue conseiller à la Chambre le rejet du projet de loi; elle n'eût pas mis en doute sa grande

utilité, elle n'eût pas contesté aux départements du Midi leur droit de participation aux grands travaux accomplis par l'État, mais elle eût pensé qu'il était sage de réserver pour des circonstances plus faciles, pour une époque plus avancée dans les chemins de fer commencés, l'exécution d'une nouvelle entreprise.

Mais telles ne sont pas les convictions et les intentions de votre commission ; non pas qu'elle conteste aux idées de prudence leur place utile dans la décision des grandes affaires, mais une confiance réfléchie est encore plus nécessaire, et votre commission a trouvé, dans les considérations suivantes, des motifs décisifs et favorables à l'adoption de la loi.

On est moins disposé que jamais aujourd'hui à méconnaître les avantages et les résultats productifs des chemins de fer ; mais ce qu'il ne faut pas non plus méconnaître, c'est que, n'eût-elle pas été entraînée à les entreprendre par ses propres impulsions, la France y eût été conduite par la voix impérieuse de ses plus chers intérêts.

En comparant la situation de la France avec celle des pays qui l'entourent, ne devait-on pas reconnaître, quelque douloureuse que fût cette conviction, qu'elle subissait encore une notable infériorité dans ces moyens de communication intérieure qui doublent la force et la richesse de l'État.

Il y avait là un grand devoir public à remplir, et lorsque le Gouvernement, usant des nouvelles forces que la confiance publique lui offre de tou-

tes parts, se livre avec une légitime assurance à son accomplissement, il trouvera, nous l'espérons, dans les pouvoirs publics, cette confiance et cet appui que le pays manifeste si clairement.

Une semblable situation entraîne, nous le reconnaissons, des anticipations de dépense; mais après les avoir considérées de sang-froid, nous croyons qu'on peut raisonnablement soutenir qu'elles ne sont pas disproportionnées: elles n'atteignent pas une année du revenu public; elles ne sont exigibles que sur plusieurs exercices; elles correspondent en grande partie à des travaux qui ne sont pas même entrepris, et qui pourraient, si les circonstances le demandaient, être prudemment retardés; elles seront, dans tous les cas, éteintes dans un petit nombre d'années par l'action régulière et certaine de l'amortissement; ses réserves ne peuvent pas recevoir un emploi plus naturel et mieux entendu que lorsqu'elles aident le pays dans ses grandes entreprises et préviennent les inconvénients toujours attachés à de nouveaux emprunts.

Ces considérations acquièrent encore plus de force lorsqu'elles s'appliquent à des travaux utiles et fructueux, dont la fécondité répare, au bout de quelques années, le vide qu'elles ont causé.

Sous l'empire d'un système où les travaux publics étaient traités avec parcimonie, nos revenus indirects augmentaient d'un peu moins de 10 millions par an; depuis qu'on a donné aux travaux publics un développement plus considérable, la

progression ascendante des revenus indirects a plus que doublé.

En 1827, on faisait remarquer, dans l'une des deux Chambres, que, par suite de l'amélioration de nos voies de communication, les frais de transport, dans l'intérieur du pays, avaient diminué d'un cinquième ; en calculant cette économie sur un transport de 500.000 tonnes, on arrivait à un résultat de 100 millions par an.

Depuis lors, les relevés faits par l'administration des ponts et chaussées montrent que, de 1833 à 1843, l'augmentation des transports par le roulage a été de 40 pour 100.

Ce serait donc aujourd'hui une économie de près de 150 millions que les travaux productifs faits par l'État auraient assurée au pays.

Si, à ces premiers résultats, nous ajoutions l'économie de temps et d'argent procurée aux voyageurs, l'augmentation de valeur que la propriété acquiert dès que les voies de communication se perfectionnent, nous arriverions certainement à établir que le capital du pays a été accru dans une proportion avantageuse avec le capital employé.

La commission n'est donc point alarmée sur la situation du Trésor; elle n'admet pas qu'un engagement de 900 millions, pris pour des travaux productifs, progressivement exigible, appuyé sur une réserve annuelle de 80 millions aujourd'hui, et de 115 millions dans dix ans, puisse faire au Trésor une situation dangereuse.

La commission trouve d'ailleurs des motifs de

confiance dans la situation prospère du revenu public; la moyenne des exercices réglés depuis dix ans présente 40 millions d'accroissement annuel, et si nous comparons l'évaluation des recettes de 1847 avec celles de 1846, nous trouvons encore, au profit de l'exercice prochain, un excédant de 34 millions de francs.

Enfin, et pour rentrer dans la question spéciale qui l'occupe, la commission fait observer que l'Etat n'est engagé, dans la dépense générale des chemins de fer, que jusqu'à concurrence de 266 millions, et elle ne pense pas que les esprits les plus prudents puissent trouver exagérée la part que le Gouvernement s'est réservée, et qu'il n'a pas voulu confier aux ressources de l'industrie privée.

L'industrie privée serait engagée dans les chemins de fer, si toutes les lignes votées ou proposées s'accomplissaient, jusqu'à concurrence de 1.200 millions.

La commission soumet à la Chambre, sur ce point important, les observations suivantes.

Il y a à peine quelques années que, lorsqu'une compagnie se constituait pour soumissionner une entreprise, les listes de souscription étaient remplies à Paris, et nul ne pensait aux départements et à leurs timides capitaux; il en était alors des actions comme de la rente il y a dix ans, qui, sauf dans quelques villes principales, était partout entièrement inconnue.

Que se passe-t-il aujourd'hui? dans la plupart des départements, les plus considérables comme les plus modestes fortunes, les unes par l'attrait de

la prime, les autres en témoignage de cet intérêt vif et universel qui s'attache aux chemins de fer, s'empressent de se faire inscrire sur les listes des compagnies : pour le chemin de Lyon à Avignon nous avons vu s'organiser sérieusement, sur les lieux, une compagnie puissante; le chemin de Marseille est en partie entrepris par les hommes et avec les capitaux du Midi. Pour le chemin de fer de Bordeaux à Cette nous voyons 50.000 actions prises sur 280.000 par les localités traversées depuis Bordeaux jusqu'à Marseille.

Faut-il s'étonner dès lors et s'alarmer des effets nouveaux de cette force jusqu'ici inconnue? Lorsque mille petits affluents nouveaux sont venus enrichir les eaux du fleuve, pourquoi lui reprocher sa puissance et pourquoi lui refuser le droit de porter de gros navires?

La faveur des actions des chemins de fer se maintiendra, dit-on, tant que durera l'élévation des primes; nous acceptons ce raisonnement, et nous ne pensons pas, même en présence de la dépression momentanée qui se manifeste, qu'aucune grave perturbation soit à craindre; l'opinion sur les revenus probables des chemins de fer s'est singulièrement relevée en France, et nous serions disposés à lui donner raison en voyant les états de recette des diverses entreprises constater qu'en France, comme en Belgique, en Allemagne et en Angleterre, la circulation et les produits suivent une progression rapidement ascendante.

Nous nous permettrons d'ailleurs de douter qu'il soit très désirable, au point de vue général,

que des primes exagérées viennent sans cesse surexciter le goût des bénéfices incertains ou rapides, et nous serions disposés à croire que la situation sera meilleure, lorsque les actions, devenues valeur de placement, auront cessé d'être, ce qu'elles sont peut-être beaucoup trop aujourd'hui, valeur de spéculation.

C'est par de semblables considérations, soigneusement étudiées, que la commission s'est formé une opinion favorable sur les engagements pris dans les chemins de fer par le crédit privé; mais, pour répondre aux doutes scrupuleux qui, contre son attente, pourraient encore se manifester sur cette grave question, elle a voulu apprécier jusqu'à quel point l'exécution du chemin de Bordeaux à Cette ajouterait aux charges générales de l'Etat et du pays.

Car, s'il était nettement établi que la part prise par le Gouvernement, dans cette entreprise, est d'une bien faible importance; que la compagnie concessionnaire possède des moyens suffisants et réalisés, et ne doit de très-longtemps adresser de nouveaux appels à ses souscripteurs, n'en résulterait-il pas, avec la dernière évidence, que le fait du chemin de Bordeaux à Cette, restant étranger à la situation générale, aucune des appréhensions qu'elle peut motiver ne doit s'opposer à l'exécution immédiate de l'entreprise?

L'examen de cette dernière question a conduit la commission à vérifier exactement la constitution de la compagnie Espeletta, ses moyens d'ac-

tion et ses conditions de succès. Voici le résultat sommaire de ses investigations.

La dépense de la ligne entière de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Castres, a été fixée, d'après les évaluations de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, savoir :

Ligne directe...	480 k. 257 m.	Dépense	149.843.000 f.	310.000 par k.
Embranchement.	44 520	—	12.243.000	275.000
	524 k. 777 m.		162.086,000 f.	

Le rapport sur les documents statistiques, présenté à M. le Ministre des travaux publics par MM. les auditeurs au conseil d'Etat, Jaban et Fremy, résume de la manière suivante le produit présumé du chemin de fer de Bordeaux à Cette, non compris l'embranchement sur Castres :

Voyageurs.	Marchandises.
99.188.437 voy. à 1 k.	24.586.661 tonnes à 1 k.

Produit des voyageurs. . .	6.426.927 fr.
Produit des marchandises .	2.979.056
Total	9.405.983
Soit.	19.395 fr. par kil., produit brut.

Les registres communiqués à la commission constatent que la compagnie Espeletta est constituée au capital de 140 millions, représenté par 280.000 actions.

La subvention de l'État, fixée dans le projet de

loi à 15 millions, porte à 155 millions le capital dont elle dispose.

La compagnie Espeletta a été définitivement formée par la réunion de quatre compagnies dans les proportions suivantes :

Compagnie Espeletta.	128.500	actions.
Compagnie Lasalle.	37.000	*id.*
Compagnie Schneider.	37.000	*id.*
Compagnie Sarget et Mackensie.	67.500	*id.*
	270.000	*id.*
Liste complémentaire de la compagnie générale.. . . .	10.000	*id.*
	280.000	actions.

Les certificats des banquiers communiqués à la commission constatent que la compagnie concessionnaire a versé, en argent, une somme de 28 millions, sur laquelle 10 seront retenus à titre de cautionnement et 18 seront rendus disponibles pour le payement des premiers travaux.

Il résulte également des renseignements fournis à la commission, qu'immédiatement après la promulgation du projet de loi, une somme de 6 500.000 francs, appartenant à la compagnie Mackensie, et plusieurs autres sommes devenues également inutiles aux compagnies réunies et aux compagnies non réunies, seraient rendues à la circulation.

La liste générale de la compagnie Espeletta se compose de onze mille souscripteurs, ce qui in-

dique une extrême division dans le placement des actions ; à la vérité les mêmes noms se reproduisant quelquefois sur chacune des listes des quatre compagnies associées ; il en résulte que le lot de certains capitalistes est plus considérable qu'il ne le paraît à la première vue ; cependant notre première observation peut être maintenue, et il est vrai de dire qu'en général, le placement des actions de la compagnie Espeletta est extrêmement fractionné.

Dans le cas où le projet de loi qui la rend concessionnaire recevrait une sanction définitive, la compagnie aurait à s'occuper, en premier lieu, des études complémentaires du tracé et de l'expropriation des terrains nécessaires ; ce ne serait donc qu'au milieu de 1847 qu'elle pourrait réellement mettre la main à l'œuvre ; les 18 millions qu'elle a en caisse formeraient un fonds plus que suffisant pour le payement des travaux de la première année ; elle n'aurait donc un nouvel appel à adresser à ses souscripteurs qu'au milieu de l'année 1848.

La commission a puisé, dans les détails qui précèdent, la conviction claire et précise que la subvention de l'État, fixée à 15 millions, et livrable par quart à mesure d'avancement des travaux, ne pouvait présenter aucune difficulté sérieuse; que la constitution définitive de la compagnie Espeletta ne pouvait pas non plus ajouter, quant à présent, une charge de plus aux engagements actuellement pris par le crédit privé, puisque, bien loin de demander, elle restitue.

Aucun obstacle considérable ne peut donc s'élever entre les promesses de la loi du 11 juin 1842 et l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à Cette, si impatiemment attendu.

Messieurs, nous terminerons ici notre rapport; nous avons eu simplement l'intention d'exposer sommairement à la Chambre les considérations graves et les faits principaux qui ont, pendant plusieurs séances, fortement préoccupé votre commission.

Nous nous sommes attachés à vous présenter avec fidélité l'analyse succincte des deux ordres d'idées qui se sont produits dans votre commission, non pas à nombre égal, mais à conviction égale.

Une pensée prudente, au mérite de laquelle aucun de nous n'a refusé son hommage, s'appuyant sur les engagements considérables du Trésor, sur les découverts annuels du budget ordinaire, sur la part disproportionnée prise par les fortunes privées dans les entreprises de chemins de fer, sur les circonstances difficiles, incertaines et éloignées sans doute, mais que la sagesse doit toujours prévoir, conseillait d'attendre, pour se livrer à de nouvelles entreprises, une situation plus légère et un avancement plus prononcé dans les travaux commencés.

Une opinion non moins sage, mais frappée par d'autres considérations, n'a point pensé que des appréhensions qui lui paraissent excessives, dussent faire refuser à de nombreux départements du

Midi la part que la loi leur a faite et promise dans l'exécution des grands travaux publics.

A aucune époque les populations n'ont assisté à une manifestation plus large, plus généreuse, plus intelligible des résultats bienfaisants de l'ordre et de la paix. La sagesse et la prudence, que nous invoquons à notre tour, pourraient-elles nous conseiller de diminuer dans ses bienfaits cette heureuse et légitime situation?

D'ailleurs, la situation financière du pays, vue de près et de sang-froid, ne présente aucune difficulté sérieuse. L'intervention considérable de l'industrie privée s'explique par le concours empressé de toutes les classes de souscripteurs; la compagnie concessionnaire du chemin de Bordeaux à Cette a des voies et moyens assurés et puissants, et restitue en se constituant des sommes considérables à la circulation.

Ce sont ces dernières considérations qui ont prévalu, Messieurs, dans votre commission, et elle les a adoptées comme bases et motifs de sa détermination.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous proposer, en son nom, l'adoption du projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette, conformément aux propositions du Gouvernement.

QUESTIONS DE TRACÉ.

Passage de la Garonne entre Langon et la Réole.

L'article 2 du cahier des charges fait suivre au tracé la rive gauche de la Garonne jusque vis-à-vis la Réole, qui se trouve située sur la rive droite.

Le tracé ne passe sur la rive droite qu'en aval de la Réole et vis-à-vis Fontet.

Les villes de la Réole et de Langon ont présenté des réclamations contre ce tracé, et elles demandent que le chemin de fer traverse la Garonne à Langon pour passer sur la rive droite.

M. le Ministre, prenant ces réclamations en considération, a chargé M. Job, ingénieur en chef, d'étudier les modifications dont le tracé serait susceptible, entre Langon et la Réole.

Le rapport de cet ingénieur établit que des raisons d'économie l'ont empêché de traverser la Garonne avant la Réole, bien qu'il reconnaisse qu'à partir de Langon, les populations les plus nombreuses sont sur la rive droite.

Le conseil général des ponts et chaussées a été d'avis de surseoir à statuer jusqu'à ce que la compagnie concessionnaire présente un projet de tracé définitif entre Langon et la Réole.

M. le Ministre des travaux publics s'est rangé à cette opinion.

Le conseil général de la Gironde, sans se prononcer sur le fond, a recommandé la question à l'attention du Gouvernement.

Votre commission, quoique disposée à penser,

d'après la disproportion constatée entre les populations des deux rives du fleuve, et d'après les documents statistiques qu'elle a eu sous les yeux, que le tracé de la rive droite devrait être recommandé à l'attention de M. le Ministre, vous propose, en l'absence d'études définitives, de ne rien préjuger, et de laisser à la compagnie concessionnaire, sous l'autorité de l'administration supérieure, le choix du tracé le plus utile entre Langon et la Réole.

Tracé entre Béziers et Meze par Pézenas ou par Agde.

D'après l'article 2 du cahier des charges, le chemin de fer de Béziers se portera sur Cette par Meze, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Cette rédaction laisse indécise la question de savoir si le chemin de fer entre Béziers et Meze se rapprochera des plages de la mer en passant par Agde, ou des populations de l'intérieur en passant par Pézenas.

Le port d'Agde a de l'importance; il s'y opère un mouvement considérable de cabotage; c'est le premier port de la Méditerranée que le chemin de fer rencontre en venant de Bordeaux; les intérêts commerciaux des contrées traversées par la ligne réclament une relation directe avec le port d'Agde.

Le tracé par Agde est le plus court et le moins cher.

Le tracé par Pézenas traverse un arrondissement très-peuplé et très-fertile; il est réclamé par les villes manufacturières de Bedarieux, de Clermont et de Lodève. Il desservirait 72 communes, ayant une population de 82.000 âmes.

Le tracé de Pézenas rapprocherait de la grande communication entre l'Océan et la Méditerranée, le nord du département de l'Hérault, le midi du département du Tarn et le département de l'Aveyron.

L'étude à laquelle M. le Ministre des travaux publics a soumis l'étude des deux tracés d'Agde et de Pézenas constate que :

La longueur du tracé par Pézenas est de	41.336 m.
La longueur du tracé par Agde est de	38.558
Différence	2.778
La dépense par Pézenas est de	17.786.200 fr.
La dépense par Agde est de .	12.102.320
Différence . . , . . .	5.683,880
Pour les voyageurs les produits du chemin de fer par Pézenas seront de	72.956 fr.
Les produits par Agde seront de. .	11.293
Différence	61.663
Pour les marchandises les produits par Pézenas seront de	42.000 fr.
Les produits par Agde seront de .	45.000
Différence	3.000

En présence de ces résultats, M. le Ministre des travaux publics a cru devoir s'abstenir de prendre un parti immédiat; il lui a paru convenable d'attendre l'initiative de la compagnie qui aura à comparer les dépenses et les revenus probables des deux lignes, et qui peut-être, d'ailleurs, par des explorations nouvelles, arrivera à trouver des combinaisons meilleures que celles qui ont été encore obtenues.

Votre commission a été d'avis de se réunir à l'avis de M. le Ministre, avec le sincère désir, néanmoins, que de nouvelles études puissent rendre plus facile et moins coûteux le tracé de Pézenas, et assurer ainsi, et autant que possible, aux contrées montagneuses de l'Hérault et de l'Aveyron une juste et utile participation aux grands avantages des chemins de fer.

La commission, en appliquant à des questions laissées encore indécises dans le projet, mais de moins d'importance, le principe d'ajournement et de mieux informé, qu'elle vient d'adopter pour les tracés entre Langon et la Réole et entre Meze et Béziers, croit devoir exprimer son regret que tous les points principaux intermédiaires n'aient pas été indiqués dans le projet de loi; l'incertitude prolonge les rivalités, et produit, plus tard, des mécomptes préjudiciables à de nombreux intérêts.

Votre commission aurait également désiré que le cahier des charges contînt une disposition destinée à soumettre les fondateurs de la compagnie concessionnaire, à posséder un nombre suffisant d'actions immobilisées jusqu'à la fin des travaux.

Elle croit pouvoir recommander à l'attention de M. le Ministre l'utilité générale d'une semblable disposition, qui, en plaçant le fondateur sous une sérieuse responsabilité, assurerait par cela même à l'entreprise une plus grande solidité et une plus haute moralité.

IMPRESSIONS
N° 91.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE RAIGECOURT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer de l'Ouest.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations se divise en deux parties distinctes qui auraient pu former deux projets séparés. Si cette division eût été opérée, la discussion en eût été plus facile. Il est cependant du devoir de votre commission de reconnaître que le Gouvernement lui a donné une raison satisfaisante pour avoir réuni en un seul et même projet le classement des deux chemins qui vous est aujourd'hui proposé.

Le chemin de fer de Paris, ou plutôt de Versailles à Rennes a été classé dans le système de la loi de 1842 par la loi du 24 juillet 1844, et des fonds

* Cette commission était composée de MM. MESNARD, le marquis DE RAIGECOURT, FULCHIRON, le vicomte DE BONDY, le duc DE BROGLIE, le comte BEUGNOT, le comte MOLÉ.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE

ont été alloués pour la construction de la partie entre Versailles et Chartres; les travaux sont même sur le point d'être terminés. Si le chemin de Caen à Paris eût été trop rapproché de celui de Rennes, ces deux voies se seraient fait une concurrence nuisible à toutes deux, et il a paru équitable que les deux tracés fussent établis par la même loi, afin que les compagnies concessionnaires fussent fixées d'avance sur leurs charges et sur leurs droits.

Nous allons commencer l'examen succinct du projet de loi par l'article 3, qui concerne le chemin précédemment classé, celui de Versailles à Rennes.

Nous avons déjà eu l'honneur de vous le rappeler, Messieurs, ce chemin est fait dans le système de la loi de 1842, c'est-à-dire que l'État s'engage à livrer le chemin à la compagnie, prêt à recevoir les rails.

L'article 3 propose de concéder directement aux personnes qui y sont dénommées le chemin de Versailles à Rennes; la compagnie s'oblige à établir, à ses frais, risques et périls, le tout suivant le cahier des charges B annexé au projet de loi, un embranchement du Mans à Caen et un autre de Chartres à Alençon.

L'article 4 porte que la concession proposée ne sera définitive qu'après dissolution et liquidation des deux compagnies des chemins de fer de Versailles, qui devront se réunir en une seule, représentée par les concessionnaires. Ce même ar-

ticle accorde un délai de six mois à ces deux compagnies pour se dissoudre et se reconstituer.

Votre commission, Messieurs, a donné son entière approbation à cet arrangement qui mettra, il faut l'espérer, un terme à l'état fâcheux des deux compagnies de Versailles, et donnera ainsi une double entrée dans Paris au chemin de Rennes; quelques explications ont paru nécessaires pour justifier la durée de six mois demandée pour arriver à la solution d'une négociation qui dure depuis si longtemps.

Ni l'une ni l'autre des compagnies n'était constituée dans la prévision d'un prolongement, et une modification aussi radicale dans les statuts n'aurait pu être faite que du consentement unanime de tous les actionnaires; or vous savez, Messieurs, s'il est facile dans une assemblée délibérante d'arriver à un vote unanime.

Les statuts, au contraire, permettent à l'assemblée générale des actionnaires de dissoudre les sociétés.

Une délibération a été prise à ce sujet par chacune des compagnies, et tous pouvoirs ont été donnés aux administrateurs de procéder à cette liquidation.

Toutes les conditions sont arrêtées d'avance et les discussions qui pourraient intervenir seront jugées, en dernier ressort, par une commission composée de cinq membres, dont trois à la nomination de M. le Ministre des finances et un à celle de chacune des compagnies.

Toutefois les pouvoirs donnés aux administra-

teurs ne sont que conditionnels, et ils ne peuvent opérer la dissolution avant d'avoir la certitude d'être concessionnaires du nouveau chemin. Or, cette certitude, ils ne l'auront qu'après la promulgation de la loi qui est en ce moment soumise à votre sanction.

Le délai de six mois, étant d'ailleurs un maximum qu'il est dans l'intérêt des deux compagnies de ne pas atteindre, n'a pas paru exagéré à votre commission.

Les travaux d'art pour le raccordement des deux chemins de Versailles seront faits par le Gouvernement, et comme ce raccordement doit avoir lieu dans tous les cas, les compagnies sentiront sans doute qu'il est de leur intérêt de hâter la conclusion des arrangements proposés, afin de ne pas tomber de nouveau dans les inconvénients de concurrence illimitée, qui résulteraient d'une adjudication à laquelle toutes deux pourraient se présenter.

La nouvelle compagnie accepte l'obligation de prolonger le chemin de la rive gauche jusqu'aux environs de la rue d'Assas et d'y établir une gare pour les voyageurs ; elle s'oblige également à exécuter les agrandissements nécessaires dans la gare de la rue Saint-Lazare, de manière que l'augmentation de circulation n'amène aucun inconvénient.

L'article 70 du cahier des charges fixe la durée de la concession à soixante ans, pour la ligne principale, qui est faite suivant le système de 1842 ; et à soixante-quinze ans, pour les embranchements, qui seront construits sans subvention. Cette durée

n'a assurément rien d'exagéré, car il résulte du rapport statistique si remarquable de M. le baron de Condé, que le produit de Chartres à Rennes sera, moyennement, de 18.299 francs par kilomètre, dont il y a environ moitié à déduire pour frais d'exploitation; il reste donc un peu moins de 10.000 francs par kilomètre.

Le chemin transversal du Mans à Caen ne donnera, suivant le même rapport, qu'un produit de 19.677 francs aussi par kilomètre; et si le produit net de 10.000 francs paraît un peu exagéré pour le chemin subventionné, il y a plus que compensation pour le chemin fait sans subvention, et dont le produit sera à peine supérieur d'un millier de francs par kilomètre.

La durée de la concession des deux chemins de Versailles est réduite (art. 89) à celle du bail ou de la concession de la ligne principale, c'est-à-dire à soixante ans.

Enfin l'article 91 assure à l'État le remboursement, par la nouvelle compagnie, du prêt de 5 millions qui avait été fait à la compagnie du chemin de fer de la rive gauche.

Ce remboursement aura lieu par annuité pendant la durée du bail, en joignant à chaque payement les intérêts à 3 pour 100 de la somme qui restera due.

Les autres conditions du cahier des charges, quant aux services publics, aux tarifs et aux conditions de police et de sécurité, sont identiquement les mêmes que celles des chemins dernièrement concédés.

Les articles 5 et 6 du projet de loi, prévoyant le cas où la compagnie n'aurait pas pu se conformer aux conditions imposées par l'article 4, autorisent le Ministre à procéder à l'adjudication avec publicité et concurrence du chemin de Versailles à Rennes avec ses embranchements; et les articles suivants ouvrent les credits nécessaires à l'exécution des engagements de l'État.

Après cette analyse rapide, nous allons, Messieurs, passer à la première partie du projet de loi.

L'article 1er propose l'établissement d'une nouvelle ligne de Paris à Cherbourg par Évreux et Caen, avec embranchement sur Rouen. Cette création a paru suffisamment motivée à votre commission par l'intérêt des riches et populeuses contrées que ce chemin doit traverser, et par l'utilité de rapprocher le port militaire de Cherbourg de la Capitale.

(Art. 2 du cahier des charges.) « Ce chemin de fer s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen, en amont du souterrain de Rolleboise; il se dirigera sur Évreux, passera par ou près Conches, Serquigny, Bernay, Lisieux et Mézidon, et arrivera à Caen, au point qui sera déterminé par l'administration.

« De Serquigny, une branche sera dirigée sur Rouen par ou près Brionne et Glos-sur-Rille, et se rattachera au chemin de fer de Paris à Rouen, avant l'arrivée dans cette dernière ville, au point qui sera fixé par l'administration. »

La ligne principale s'arrête à Caen, jusqu'à ce

qu'une nouvelle mesure législative prescrive la construction de la partie comprise entre Caen et Cherbourg.

L'article 2 du projet de loi autorise le Ministre des travaux publics à concéder directement aux personnes qui y sont désignées le chemin de Caen, aux conditions exprimées au cahier des charges A, et dont les principales portent que la compagnie s'engage à construire ce chemin à ses risques et périls, sans subvention de l'État (cahier des charges A , art. 1er), dans l'espace de cinq années ; la partie entre Mézidon et Caen, commune au chemin du Mans à Caen, dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir plus haut, devra être terminée dans l'espace de trois ans.

Les conditions de construction, de tarifs, de transport des dépêches, des militaires et des prisonniers, ainsi que celles relatives à l'établissement de télégraphes électriques, sont les mêmes que celles des cahiers de charges des chemins nouvellement établis.

Nous n'avons pas l'intention, Messieurs, de discuter ici la question longuement controversée des adjudications et des concessions directes ; qu'il nous suffise de dire qu'en cette circonstance la concession directe est pleinement justifiée par les avantages que le Gouvernement retirera des arrangements pris avec la compagnie de Rouen.

Cette compagnie, en vue de l'augmentation de parcours que lui procurera la nouvelle ligne, consent aux modifications suivantes dans son cahier des charges (cahier des charges A, art. 57) :

« A dater du jour où le chemin de fer de Caen sur Paris et Rouen sera livré à la circulation sur toute son étendue, les articles 40, 42, 43, 44 et 45 du cahier des charges ci-dessus mentionné seront appliqués au chemin de fer de Paris à Rouen sur tout son parcours.

« La compagnie de ce dernier chemin sera tenue, en outre, à dater de l'époque susdite, de n'employer sur ledit chemin, pour la troisième classe de voitures, que des voitures couvertes et fermées avec des rideaux.

« Les voyageurs, bestiaux et marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque de la ligne de Caen sur Paris et Rouen, ne payeront, pour le parcours d'une partie quelconque du chemin de fer de Paris à Rouen, que les prix fixés par le tarif spécial du chemin de fer de Caen.

« Toute réduction de tarif consentie sur la totalité ou sur une des sections de la ligne de Rouen en faveur des voyageurs, bestiaux, marchandises ou autres objets transportés de Rouen à Paris, et réciproquement, pourra être déclarée, par l'administration supérieure, applicable sur les sections du chemin de fer de Rouen à Paris, parcourues par les voyageurs, bestiaux, marchandises ou autres objets transportés d'une station du chemin de Caen à une station du chemin de Rouen, et réciproquement.

« Ces abaissements de tarifs, sous quelque forme qu'ils se produisent, tourneront intégralement au profit du public. »

Les articles auxquels renvoie celui-ci sont relatifs à l'ordre à suivre dans l'expédition des marchandises, à l'égalité à établir entre les divers expéditeurs, aux transports des militaires, marins, à celui des dépêches, etc.

Votre commission a reçu, Messieurs, une pétition des habitants de l'arrondissement de Dreux, signée de dix-huit des principaux habitants, qui réclament contre les tracés adoptés. La demande des pétitionnaires ne tend à rien moins qu'à demander la substitution complète d'un autre chemin à celui qui vous est proposé. Nous avons le regret d'avoir à exprimer que, quelque respectables que soient les intérêts qui se produisent dans cette pétition, il est impossible de s'en occuper d'une manière utile.

Nous avons également reçu une réclamation des habitants de Falaise, qui se plaignent de ce que le tracé du chemin du Mans à Caen ne passe pas près de cette industrieuse localité. Le tracé énoncé par la loi est désignatif, mais non exclusif, et nous ne pouvons qu'engager M. le Ministre des travaux publics à rapprocher autant que possible de Falaise le tracé définitif du chemin d'embranchement, sans toutefois nuire à la bonne direction du chemin, et à ordonner l'établissement d'une gare à portée de cette ville importante.

De tout ce qui précède, Messieurs, il résulte que votre commission approuve complétement *en principe* le projet de loi qui vous est soumis. Les lignes sont utiles, et le Gouvernement, comme les Chambres, doit vouloir qu'elles se fassent;

mais la question d'opportunité est grave, et votre commission a éprouvé le regret de ne pouvoir, sur ce point, réunir l'unanimité des suffrages de ses membres.

On a paru craindre, avec raison, que la masse des travaux entrepris ne causât un renchérissement excessif de la main-d'œuvre. Ce renchérissement, suivant les données de M. le Ministre des travaux publics, doit être évalué à environ 20 pour 100 en moyenne; mais nous pensons que, dans certaines localités, il ne peut être évalué à moins de 50. C'est là une chose fâcheuse pour les compagnies, qui peuvent y trouver des mécomptes, et fâcheuse aussi pour la classe ouvrière elle-même, parce que, s'habituant à gagner de plus fortes journées et à en dépenser le montant, la souffrance sera d'autant plus vive quand viendra enfin un ralentissement dans les nombreux travaux auxquels nous nous livrons.

Comme notre intention est de ne dissimuler la force d'aucun des arguments que nous avons à combattre, peut-être ne sera-t-il pas sans intérêt d'établir approximativement quelle est la part des ouvriers dans les travaux d'un chemin de fer.

Vous savez, Messieurs, qu'on établit le prix moyen de revient des travaux de cette nature à 300.000 francs par kilomètre.

La largeur moyenne des terrains occupés par le chemin est de 30 mètres, soit 3 hectares par kilomètre. On estime la valeur de l'hectare, l'un dans l'autre, à cause des terrains bâtis qui peuvent être occupés, à 10.000 francs, soit 30.000 fr.

par kilomètre, ci. . . . . 30.000 f

Les terrassements sont d'environ 50 mètres cubes par mètre courant, ou 50.000 mètres cubes par kilomètre.

On estime, l'un dans l'autre, le mètre cube de déblai ou remblai à 1 fr. 80 c., soit, par kilomètre. 90.000

Ouvrages d'art.	30.000
Frais de régie et de surveillance. . .	10.000
Rails, coussinets, traverses et pose. .	100.000
Matériel roulant.	40.000
Ensemble.	300.000

Les terrassements, à l'exception des bénéfices de l'entrepreneur et de la partie afférente à la dépréciation des chevaux employés à rouler les déblais, sont entièrement à attribuer aux ouvriers.

Des 90.000 fr. de terrassements, déduisant 10.000 fr. pour ces deux objets, nous trouvons qu'il reste à attribuer aux ouvriers une somme de . . . . . 80.000 f

Les ouvrages d'art ne se composent guère que de maçonnerie, dont on compte ordinairement le prix à 25 fr. le mètre cube; or, le mètre cube de pierre ne peut être estimé à plus de 1 fr. payé au propriétaire, le reste de la valeur est entièrement en main-d'œuvre, extrac-

A reporter . . 80.000 f

Report. . 80.000 f

tion, taille et pose; de cette somme, déduisant aussi 1 fr. par mètre cube de maçonnerie pour valeur intrinsèque de la chaux employée; déduisant encore 3 fr. pour la valeur des bois nécessaires aux échafaudages, cintres et pilotis, et pour la dépréciation des chevaux employés à la conduite des matériaux, nous trouvons qu'il revient aux ouvriers proprement dits, carriers, tailleurs de pierre, maçons, charretiers, etc., la somme de 20 fr. par mètre cube; soit, par kilomètre. 24.000

C'est donc un total de . . . . . 104.000 f par kilomètre qui revient aux ouvriers, et encore ne comptons-nous pas la main-d'œuvre de la pose de la voie.

Il est certain que, dans beaucoup de parties de la France, un pareil surcroît de travail causerait une élévation sensible dans le prix de la main-d'œuvre, et il n'y aurait qu'à s'en féliciter si cet état pouvait être permanent; mais, ainsi que nous avions l'honneur de vous le dire plus haut, cet accroissement momentané de bien-être ne serait pas sans inconvénient. Toutefois, cette augmentation sera bien moins sensible que partout ailleurs dans les départements de l'Ouest, parce que les populations y sont plus serrées, les journées moins chères, et que, jusqu'à présent, les travaux d'utilité publique n'y ont pas pris un grand développement.

Nous ne pensons pas non plus que la création des rails-ways doive amener une hausse sensible sur les prix actuels du fer. Les usines se sont montées pour cette fabrication, toutes les fournitures ne viendront pas à la fois, et lorsque arrivera la demande des rails pour le chemin qui nous occupe, il est possible, au contraire, que la concurrence amène un rabais assez sensible.

Aussi, tout en reconnaissant que la construction des rails-ways a imprimé un mouvement de hausse dans la valeur du fer, nous ne pensons pas que les prix continuent à s'élever, nous croyons plutôt qu'ils pourront subir quelque diminution, par suite de la création de nouvelles usines.

Mais il est une autre matière première qui a subi un notable accroissement, nous voulons parler des bois. A cela nous ne voyons pas de remède, si ce n'est peut-être dans un encouragement à l'importation des bois étrangers. Les bois ne rentrent pas dans la catégorie des fers ; il faut des siècles ou du moins bien des années pour produire ce que l'on appelle des bois de service ; et qui de nous voudrait conseiller à son pays d'attendre que les bois se fussent reproduits pour ouvrir ces voies de communication si désirées des populations ?

Maintenant, Messieurs, nous arrivons à la grande difficulté de la question, à la difficulté financière. Beaucoup de bons esprits sont effrayés de la masse des capitaux qui vont être jetés sur la place de Paris ; quelques-uns craignent que les

valeurs émises ne soient déjà la cause d'un embarras sérieux.

On a dit, d'abord, que le rejet, par la Chambre des Pairs, de tous les projets présentés cette année, aurait l'avantage d'augmenter la valeur des actions déjà émises; votre commission n'a pas pu s'arrêter à cette considération. La Chambre adopte ou rejette les projets de tout genre qui lui sont soumis, dans des vues d'intérêt général et non pour faire les affaires de tel ou tel spéculateur.

Un membre de la commission a fait observer cependant qu'il y avait peut-être une certaine injustice faite aux détenteurs d'actions des lignes votées, en venant en émettre d'autres qui ôtent une partie de la valeur des premières. Cette objection, dans tous les cas, ne serait pas applicable au projet qui nous est soumis, puisqu'il était à l'état de rapport dès la session dernière, et que chacun a dû penser qu'il serait voté cette année.

Tout le monde reconnaît l'utilité des lignes projetées; il ne pourrait donc s'agir que d'un ajournement, qui, d'après les formes constitutionnelles, ne peut être prononcé que par un rejet, mais toujours est-il que le projet de loi nous reviendrait à la session prochaine ou à la suivante.

Le rejet du projet, avec la certitude de le voir revenir bientôt en discussion, aurait-il l'effet de prévenir la crise que l'on redoute, ne pourrait-il pas plutôt la précipiter?

De deux choses l'une : ou les compagnies qui ont fait verser aux souscripteurs une partie du montant de leurs actions, en général un cin-

quième, resteront constituées, et alors les capitaux qu'elles ont en caisse seront frappés de stérilité; ou elles se dissoudront, et, dans ce cas, elles rembourseront leurs actionnaires.

Il y aura, il est vrai, dans ce dernier cas, un moment d'affluence de capitaux sur la place, mais bientôt de nouvelles compagnies se reconstitueront; de là, nouvelle gêne et surtout nouveaux scandales d'agiotage.

En effet, Messieurs, malgré les prohibitions de la loi, les promesses d'actions se négocieront toujours, seulement on le fera secrètement, avec plus de danger par conséquent et d'une manière plus fâcheuse que si la négociation se faisait publiquement. Ce n'est malheureusement pas là une hypothèse, Messieurs, des procès en police correctionnelle nous ont prouvé la vérité de notre assertion; et, malgré la répression sévère faite par les tribunaux, nous savons que ces négociations illicites se continuent toujours; et le meilleur moyen de s'opposer à ces abus nous paraît devoir être la concession du chemin actuellement en discussion, si l'état réel de la place paraît le permettre. C'est là, Messieurs, l'importante question qu'il nous reste à discuter.

Messieurs les Ministres des finances et des travaux publics ont mis à notre disposition, avec un empressement dont nous devons leur témoigner notre reconnaissanee, tous les documents qu'ils avaient en leur possession. Nous publierons en forme d'annexes, à la suite de ce rapport, ceux

dont la connaissance nous a paru offrir le plus grand intérêt.

Le versement de l'emprunt s'est fait avec une facilité et une régularité sans exemple jusqu'ici (voir l'annexe A à la suite du rapport) : il ne reste à recouvrer, sur les termes échus, qu'une somme de 44.493 fr. 75 cent., dont 4.237 fr. 45 cent. sur le terme du 7 avril dernier, et 40.256 fr. 30 cent. sur celui du 7 mai. Les avances sur les termes à échoir sont de 3.376.214 fr. 85 cent. ; et les versements effectués par anticipation l'ont été sans bonification d'intérêts.

Le dernier terme arrive à échéance le 7 août prochain; à dater de cette époque, le marché sera donc exonéré complétement de cette charge.

Vous verrez, Messieurs, par le tableau annexe B, que la totalité des chemins de fer votés, ou à voter par la présente loi, est de 4.971 kilomètres.

Nous n'avons pas cru devoir tenir compte des autres chemins de fer proposés, mais non encore votés dans le cours de cette session ; sur lesquels il ne nous appartient pas d'émettre une opinion. Nous y avons compris la totalité des chemins concédés ou seulement votés, qu'ils fussent ou non terminés; à l'exception des chemins de fer de Roanne à Saint-Etienne, de Saint-Etienne à Lyon, et de quelques autres petites lignes établies pour desservir des industries privées.

Nous avons compté, dans les sommes versées, 30 millions déposés dans les caisses des diverses compagnies qui se proposent de soumissionner le chemin de Lyon à Aviguon, et 16 millions, mon-

tant du cinquième versé dans la caisse de MM. Laffitte et compagnie par les actionnaires des chemins de Caen ; nous n'avons rien compté pour le chemin de l'Ouest proprement dit, attendu qu'il n'a pas été fait d'appel de fonds, et que le cautionnement exigé de la compagnie consistera en l'apport des deux chemins de Versailles.

Le montant total des dépenses des compagnies, pour les 4.971 kilomètres votés ou proposés, se monte à. . . . . 1.255.500.000 f.

Sur lesquels sont déjà versés.	425.750.000 f., ci	425.750.000
Il reste donc à fournir . .	829.750.000 f.,	829.750.000
		1.255.500.000 f.

somme égale au montant total des dépenses.

Ces 829.750.000 fr. restant à verser, que nous porterons à un chiffre rond de 830 millions, sont à répartir en six années ; c'est en moyenne environ 138 millions que le marché aura annuellement à fournir. Il est à remarquer que pendant les premières années les chemins qui font l'objet de ce rapport n'entreront dans ce chiffre que pour une bien faible proportion, car le chemin de Caen n'aura pas d'appel de fonds à faire avant dix-huit mois, à cause du temps nécessaire à la rédaction des plans définitifs, de l'approbation de ses statuts, etc., etc. Un cinquième du capital, soit 16 millions de francs, est versé chez les banquiers de la compagnie, et, le montant du cautionnement

n'étant que de 5 millions, il restera un encaisse de 11 millions, qui suffira amplement pour les premiers travaux. Le chemin de Rennes n'aura besoin que d'une somme de 11 millions pour mettre en exploitation la partie comprise entre Versailles et Chartres; encore cet appel de fonds ne deviendra-t-il nécessaire que lorsque le Gouvernement aura opéré le raccordement des deux chemins de Versailles, car avant cette époque il n'est pas probable que le chemin de Versailles à Chartres puisse être exploité avec avantage.

Cette somme de 138 millions n'a pas paru à votre commission devoir par trop surcharger le marché, surtout au moment où le service de l'emprunt va cesser.

Si la Chambre ne partageait pas entièrement la sécurité inspirée à la majorité de la commission par les communications de Messieurs les Ministres, nous lui demanderions encore de voter le projet de loi qui lui est soumis; nous lui représenterions que toutes les parties du territoire ont également droit à la sollicitude du Gouvernement; que les départements traversés par les chemins de Rennes et de Caen ont longtemps paru déshérités de cette bienveillante sollicitude; enfin, sans vouloir éveiller des souvenirs de temps qui, heureusement, s'éloignent de nous, nous dirions à la Chambre que si les chemins stratégiques ont puissamment contribué à la pacification de l'Ouest, la facilité et la rapidité des nouveaux moyens de communication achèveront l'œuvre si heureusement commencée.

En conséquence, Messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

En terminant ce rapport, Messieurs, nous croyons devoir insister près de Messieurs les Ministres sur la nécessité, qu'ils paraissent reconnaître, de suivre les recommandations si sages, contenues dans votre adresse à Sa Majesté, et de les engager à se montrer *sobres de présentations nouvelles.*

Sans doute, le droit de la Chambre des Pairs reste entier, et elle en usera le jour où elle croira le devoir faire; mais c'est là un remède extrême, et il y a un grand inconvénient à exciter en vain l'espoir des populations qui toutes désirent, et avec raison, participer à ces travaux qui vivifient les pays auxquels ils sont affectés. C'est au Gouvernement qu'il appartient de résister, dans de justes limites, à la double tendance d'exagérer les dépenses publiques et d'affaiblir les recettes.

ANNEXE A.

Situation des versements effectués au 23 *mai* 1846, *au soir.*

TERMES de payement.	MONTANT A VERSER pour chaque terme.	VERSEMENTS effectués.	RESTE à verser.	OBSERVATIONS.
	fr.	fr. c.	fr. c.	
1er 23 décembre 1844	9.999 935	9.999.935 »	»	
2e 23 janvier 1845	9.999 935	9.999.935 »	»	
Termes réservés pour la garantie du Trésor	19.999.870	19.999.870 »	»	
3e 7 mars 1845	9.999.940	9 999.940 »	»	
4e 7 avril 1845	9.999.930	9.999.930 »	»	
5e 7 mai 1845	9.999.940	9.999.940 «	»	
6e 7 juin 1845	9.999.930	9.999.930 »	»	
7e 7 juillet 1845	9.999.940	9.999 940 »	»	
8e 7 août 1845	9.999 930	9.999.930 »	»	
9e 8 septembre 1845	9 999.940	9.999 940 »	»	
10e 7 octobre 1845	9.999 930	9.999.930 »	»	
11e 7 novembre 1845	9.999 940	9.999.940 »	»	
12e 8 décembre 1845	9.999.930	9.999.930 »	»	
13e 7 janvier 1846	9.999.940	9.999.940 »	»	
14e 7 février 1846	9.999.930	9.999.930 »	»	
15e 7 mars 1846	9.999.940	9.999 940 »	»	
16e 7 avril 1846	9.990 930	9.995.692 55	4.237 45	Les versements effectués par anticipation l'ont été sans bonification d'intérêt.
17e 7 mai 1846	9.999.940	9.959.683 70	40.256 30	
18e 8 juin 1846	9.999.930	1.128.304 85	8.871.625 15	
19e 7 juillet 1846	9.999.940	1.128.305 15	8.871.634 85	
20e 7 août 1846	9.999.930	1.128.304 85	8.871.625 15	
Appoint pour valeur de 46 francs de rente	1.300	1.300 »	»	
	200.000.000	173.340.621 10	26.659.378 90	

ANNEXE B.

Relevé des chemins de fer exécutés ou en cours d'exécution, de ceux autorisés et non concédés, et de ceux dont le projet de loi est en discussion.

	LONGUEUR en kilomètres.	DÉPENSE à la charge des compagnies.	VERSEMENTS opérés.	VERSEMENTS restant à opérer.
CHAPITRE Ier.	kilom.	fr.	fr.	fr.
Chemins exécutés ou en cours d'exécution.....	3.889			
Fonds social des compagnies..... 954.300.000 fr.				
A déduire pour réduction opérée sur le capital de la compagnie du Nord..... 20.000 000				
Reste..... 934.300.000 ci.		934.300.000	379.750.000	554.550.000
CHAPITRE II.				
Chemins autorisés, mais non encore concédés.....	368	126.200.000	30.000.000	96.200.000
CHAPITRE III.				
Chemins proposés par le projet de loi en discussion : 1° Chartres à Rennes, avec embranchement du Mans sur Caen, de Chartres sur Alençon, et raccordement avec les chemins de Versailles.. 470 kilom. 2° Caen sur Paris et sur Rouen..... 244	714	195.000.000	16.000.000	179.000.000
	4.971	1.255.500.000	425.750.000	829.750.000
				425.750.000
			Total pareil....	1.255.500.000

IMPRESSIONS
N° 92.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE BARANTE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer du Centre, de Châteauroux à Limoges, et du Bec-d'Allier à Clermont.

MESSIEURS,

Le projet de loi dont vous nous avez confié l'examen présente moins de questions à résoudre que les autres projets relatifs aux diverses lignes des chemins de fer.

La loi de 1842 a ordonné un chemin d'Orléans à Bourges. Les discussions des Chambres et les rapports des commissions indiquèrent, dès lors, que Bourges n'était point désigné comme le point extrême, comme le but de cette route. L'administration était du même avis. Elle disait aussi que le chemin du Centre, pour mériter son nom, pour

* Cette commission était composée de MM. le vicomte LEMERCIER, le vicomte DE FLAVIGNY, le baron DE BARANTE, le baron GIROT DE L'ANGLADE, le comte D'HAUBERSART, le comte LANJUINAIS, le président BOULLET.

être utile aux provinces centrales de la France, devait nécessairement les traverser. De là on concluait qu'il fallait le diviser en deux branches : l'une par Nevers, Moulins et Clermont; l'autre par Châteauroux et Limoges. Les études n'étaient point faites; les tracés n'étaient pas suffisamment déterminés. L'utilité de la seconde ligne était contestée. La loi ne parla que de Bourges; mais il fut entendu, dans les Chambres et dans l'administration, que, plus tard, on règlerait l'exécution des deux embranchements.

C'est ce qui fut fait par la loi de 1844. Elle décida que le chemin du Centre serait prolongé de Bourges à Clermont, et que la branche de Limoges partirait de Vierzon. Des crédits furent accordés, et l'autorisation de concéder la pose des rails et l'exploitation à une compagnie, fut aussi donnée par la loi.

Ce qui vous est proposé aujourd'hui ne comporte aucune décision nouvelle, c'est la continuation promise et indispensable de la loi de 1844. Ce que nous avons voté, il y a deux ans, serait déraisonnable si nous arrêtions à moitié les chemins commencés, si nous nous refusions à atteindre les deux extrémités des lignes dont nous avons reconnu l'utilité.

Ce n'est pas à dire, Messieurs, que nous n'ayons pas à délibérer, et que le vote actuel soit une conséquence obligée de la loi de 1844.

D'abord, quoique les tracés aient été déterminés, ils ne sont pas devenus absolument immuables. Les extrémités et les principaux points inter-

médiaires ne doivent pas varier ; mais, tant que l'état des travaux le permet, il faut, soit dans l'intérêt mieux étudié des populations, soit par des motifs d'économie ou de solidité des constructions, corriger ce qui est manifestement reconnu comme défectueux.

Votre commission a examiné si les projets donnaient lieu à des objections de ce genre. L'une et l'autre ligne ont soulevé des réclamations locales, ont fait naître de vives controverses. Nous avons dû en prendre connaissance, et nous nous en sommes entretenu avec M. le Ministre des travaux publics.

La ville de Nevers, centre d'un mouvement considérable, chef-lieu d'un département riche et important par ses usines, ne se trouve pas sur le chemin de Bourges à Clermont. C'est une circonstance assurément fort regrettable : il en fut question lorsque fut proposée et discutée la loi de 1844, et l'on songea à atténuer cet inconvénient. La route ne fut point dirigée par la ligne la plus directe et la plus courte, de Bourges à Moulins ; elle fut infléchie de manière à traverser l'Allier au point le plus voisin de Nevers, et un embranchement de 8 kilomètres fut promis à cette ville.

La discussion s'est renouvelée plus vivement encore cette année. Les populations y ont pris part et se sont animées sur leurs intérêts locaux. Les villes, les départements, ont envoyé des députations. Le conseil des ponts et chaussées a de nouveau examiné les projets, a écouté les réclamants, a pris une délibération solennelle. La question a

été portée au conseil des Ministres; la Chambre des Députés l'a débattue, et l'ancien tracé a été maintenu; on l'a préféré à un nouveau tracé qui, s'écartant du cours de l'Allier, aurait suivi la Loire jusqu'auprès de Decize, puis serait entré dans la vallée de l'Abron, et, franchissant un faîte peu élevé, serait revenu dans le bassin de l'Allier. Ce projet donnait satisfaction à la ville de Nevers. Le chemin se rapprochait des usines de Decize; il pénétrait mieux dans le milieu du département de la Nièvre, et lui donnait l'espérance qu'un jour on prolongerait le tronçon de Nevers à Decize, le long de la Loire, pour se diriger, soit sur la Bourgogne, soit sur Lyon.

Mais c'était allonger de 13 kilomètres la distance de Bourges, et conséquemment d'Orléans et de Paris, à Moulins et à Clermont. C'était imposer une augmentation de dépense au transport des voyageurs et des marchandises partis de toute la région située au midi de Nevers. 13 kilomètres de plus accroissaient aussi de beaucoup les dépenses de construction de la route; elle se trouvait dans des conditions moins favorables quant aux pentes et aux courbes; enfin, le tracé adopté en 1844 traversait des cantons plus peuplés que la vallée de l'Abron. Votre commission a donc pensé que la question avait été examinée avec scrupule et avec complète connaissance, et elle vous propose de la résoudre comme l'administration et la Chambre des Députés.

D'ailleurs une circonstance nouvelle est venue donner à la ville de Nevers l'espérance d'être am-

plement dédommagée. Si un chemin de fer partait de Fontainebleau pour arriver à Nevers, et pour se joindre au chemin de Bourges à Clermont, il établirait la communication la plus directe et la plus prompte de Paris à Clermont et à Lyon. Il ne paraît donc pas impossible que cette voie présente aux entreprises privées une assez bonne chance pour être entreprise sans subvention. Toutefois, il y aurait à considérer le tort qui en pourrait résulter pour les deux routes qui iront de Paris à Lyon, l'une par la Bourgogne, l'autre par Orléans, Bourges et Moulins. Nous ne devons pas établir de concurrence funeste ni diminuer les revenus des entreprises existantes, en autorisant de nouvelles routes.

Le chemin de Châteauroux à Limoges suscite, de même, des questions de tracé. L'arrondissement de Bellac demandait à être traversé par la route qui, en partant de Châteauroux, aurait dérivé à l'ouest; l'administration a pensé que cette direction se rapprocherait beaucoup trop de la ligne de Tours à Bordeaux. Un autre procès est à juger entre deux tracés que les ingénieurs ont étudiés et comparés avec un grand soin. L'un est situé plus à l'est, s'approche davantage des principales villes du département de la Creuse, de Guéret, de Bourganeuf, d'Aubusson et de Felletin, sans pourtant en toucher aucune, et en traversant des cantons pauvres et de petite population. Ce tracé est plus court de 12 kilomètres; mais l'autre direction proposée a l'avantage de se rapprocher de la route royale d'Orléans à Toulouse, d'être par

conséquent plus appropriée aux habitudes commerciales, et de traverser les villes d'Argenton et de la Souterraine, toutes deux industrieuses et centres de beaucoup de routes communales, en outre, le sol est plus favorable à l'établissement facile et solide de la voie de fer. Ces considérations ont décidé votre commission pour ce second tracé.

Nous croyons donc qu'il convient d'adopter le projet de loi sous le rapport de la direction à donner aux deux branches du chemin du Centre, et que rien ne peut vous engager à revenir sur ce que vous aviez implicitement décidé en 1844.

Maintenant nous avons à délibérer sur la dépense : elle est sans doute une conséquence nécessaire de l'approbation qu'a déjà reçue le tracé, soit dans sa direction générale et ses points de départ, soit dans son parcours intermédiaire, mais vous pouvez, vous devez encore examiner si l'exécution de ces routes, reconnues utiles et promises aux provinces qu'elles traverseront, est urgente; si quelques parties ne pourraient pas être ajournées; si la dépense pouvait être répartie sur un plus ou moins grand nombre d'années. C'est surtout de cet examen que votre commission s'est préoccupée. Vous l'en aviez plus spécialement chargée, et nous savions que vos inquiétudes se portent sur la situation de la fortune publique.

Si les chemins du Centre devaient être exécutés au moyen d'une concession accordée à une compagnie, nous aurions eu à rechercher combien de capitaux sont engagés dans ce genre d'entreprises; combien d'actions sont libérées par le versement

complet du capital qu'elles représentent; à quelles époques successives les actions non libérées auront à accomplir leurs payements; en quelles mains elles sont généralement placées, soit des spéculateurs qui les ont prises pour les revendre avec profit, soit des capitalistes qui y cherchent un revenu avantageux. Nous aurions tâché de savoir l'état réel de la place et ce qui pourrait arriver si un trop grand nombre d'actions, possédées maintenant par des porteurs qui ne pourraient s'acquitter de l'obligation des payements à échoir, étaient tout à coup mises en vente et dépréciées par leur multitude au point d'amener une crise fâcheuse. Ce serait après une telle vérification que nous vous proposerions de donner ou de refuser l'autorisation de concéder l'exécution des chemins du centre.

Mais ce n'est point de cela qu'il s'agit. Le projet de loi, se renfermant dans les termes de la loi de 1842, demande l'ouverture d'un crédit qui, s'ajoutant aux crédits de 1844, donnerait le moyen de continuer, avec les fonds de l'État, les travaux déjà commencés de cette sorte.

Est-il urgent de s'occuper, dès à présent, d'achever les deux routes commencées, et qui déjà deux fois ont été, par des lois, classées comme importantes, non point seulement pour telle ou telle localité, mais pour toute la France? Nos finances sont-elles dans un si fâcheux état qu'il soit nécessaire d'ajourner une dépense que nous reconnaissions pour nécessaire, il n'y a pas encore deux ans? En sommes-nous à ce point qu'il y ait obligation, ou du moins sagesse, à interrompre des routes au moment où

elles sont à moitié construites, où elles n'atteignent pas leur but, où elles ne traversent encore que la partie la moins peuplée, la moins commerçante de leur parcours? La gêne du Trésor est-elle si avérée que nous devions condamner à rester improductives les dépenses que nous avons faites, plutôt que d'en faire de nouvelles qui rendraient les premières utiles et profitables?

Votre commission a été unanimement d'avis d'allouer le crédit proposé pour achever la route de Bourges à Clermont. Elle a jugé que cette ligne présentait l'espérance probable d'une grande utilité, que conséquemment elle donnerait des produits, dont il est à propos de hâter le recouvrement en terminant les travaux commencés.

Quelques objections se sont élevées contre la ligne de Châteauroux à Limoges. Pourquoi, dit-on, se hâter de terminer une route qui sera, dans presque toute son étendue, dirigée à travers une contrée peu fertile; qui n'a point à desservir d'autre ville considérable que Limoges; dont le tracé est difficile, l'exécution très-coûteuse, et dont les revenus seront évidemment modiques? Ne serait-il pas plus sage de reculer de quelques années le sacrifice que l'État s'est résigné à faire pour cette route? Et même si l'on croit nos finances en assez bonne situation pour n'avoir aucun retranchement à faire, ne vaudrait-il pas mieux reporter toute la dépense sur les chemins qu'une plus grande circulation rendra productifs?

Il a été répondu que le système général des che-

mins de fer, tel que la loi de 1842 l'a déterminé ou indiqué, fut explicitement considéré comme un vaste intérêt national, et non point comme une munificence pour telle ou telle province, comme une satisfaction donnée à des réclamations locales. Si l'on s'était conformé à une opinion, qui sans doute était fort sage et méritait d'être prise en considération, si les chemins de fer avaient été tous livrés à l'industrie privée, et que l'administration se fût bornée à concéder sans subside ou avec de modiques subsides, les routes qui offraient un profit évident, la route de Limoges n'aurait pas été comprise parmi ces spéculations particulières. Mais il n'en est pas ainsi. Vous avez agi pour les routes de fer comme, depuis plus d'un siècle, le Gouvernement a fait pour les routes royales ; vous avez voulu faciliter les communications dans tout le Royaume ; vous avez considéré, dans son ensemble, l'intérêt des diverses provinces, sans les isoler l'une de l'autre. Sans doute les chemins de fer, comme nos grandes routes de terre, traverseront quelques régions moins peuplées, moins fécondes, moins manufacturières, mais ce sera pour arriver à d'autres qui le seront davantage, et il en résultera un accroissement total de circulation, un mouvement commercial plus facile et plus actif, qui tourneront au bénéfice général. Si, lorsque vers les premières années du règne de Louis XV, l'administration commença à s'occuper de sillonner le Royaume de routes royales, on n'avait fait de chemins que ceux dont la dépense et l'entretien auraient pu être remboursés par des péages ; si l'on

n'avait construit de ponts qu'en les concédant à des spéculateurs, la France aurait été longtemps privée des voies de communication qui, dans leur temps, furent un si grand bienfait.

C'est sous cet aspect qu'on a considéré le réseau des chemins de fer déterminé par la loi de 1842. La part plus ou moins grande que l'État acquittera dans les dépenses nécessaires à l'achèvement de cette vaste entreprise, sera payée sur la masse générale des impôts. Comme toute autre dépense publique, son emploi peut donc être décidé dans l'intérêt du pays tout entier.

D'ailleurs, lorsque le chemin de Châteauroux à Limoges sera terminé, il pourra acquérir une plus grande utilité, et devenir plus fréquenté, s'il est mis, par des embranchements, en communication, d'une part, avec Bordeaux et l'ouest de la France, d'autre part, avec l'autre ligne du Centre et avec Lyon. Toutefois, nous répéterons ici ce que nous avons dit plus haut, il faudra se garder de créer des concurrences préjudiciables aux chemins déjà établis.

Mais la situation des finances permet-elle d'accorder le crédit qui vous est demandé, et même, après avoir reconnu l'utilité des deux lignes, ne convient-il pas, n'est-il pas prudent de s'arrêter sur cette pente dangereuse où nous semblons entraînés? Ne faut-il pas cesser de dépenser chaque année au delà de nos revenus, et de détourner le fonds d'amortissement de sa destination? Plus d'une fois M. le Ministre des finances a su rassurer les Chambres, a montré que nos inquiétudes étaient

trop vives. Sans doute il aura encore à s'expliquer sur ce grand sujet, qui doit nous préoccuper sans cesse; notre prudence doit venir en aide à l'administration, et lui donner la force pour résister aux entraînements irréfléchis, aux exigences mal calculées.

En ce qui touche spécialement les chemins de fer, l'État, y compris les crédits proposés dans cette session, est engagé pour 270 millions : les deux chemins du centre figurent dans cette somme pour 67 millions. On vous propose un crédit de 5 millions pour 1846, de 9 millions pour l'année suivante. Si les travaux continuent à être exécutés sans une plus grande activité, ils dureront dix ans et entraîneront une dépense d'environ 7 millions par an. Supposons qu'il en sera de même pour les autres entreprises exécutées par l'Etat, il aura à appliquer chaque année 27 millions aux dépenses des chemins de fer. S'il n'avait que cette seule charge, elle ne paraîtrait pas effrayante.

Une considération importante peut nous consoler et nous rassurer, lorsque nous sommes alarmés des sommes prodigieuses que nous ne cessons pas d'employer en travaux publics. On a beaucoup parlé de l'avantage politique que nous recueillons en imprimant aux esprits une grande activité tournée vers l'industrie et le commerce. On a dit, avec raison, qu'il y avait une liaison évidente entre les dépenses publiques appliquées utilement et les progrès heureux de notre prospérité. Ajoutons que c'est un immense bienfait pour les classes pauvres et laborieuses. L'Angleterre a longtemps supporté

le fardeau de la taxe des pauvres : ce lourd impôt était consacré à secourir la misère qui résultait du manque de travail. Plus tard, on a jugé que des secours ainsi distribués pouvaient favoriser l'imprévoyance et la paresse. Des ateliers et des maisons de travail ont été établis, et l'aumône n'est plus donnée que comme salaire. Nos grands travaux publics peuvent être regardés comme une taxe des pauvres : seulement elle est donnée avant que la misère soit venue; elle récompense le travail libre et non pas le travail forcé et pénal; elle répand le bien-être, au lieu de secourir la souffrance : de ce progrès du bien-être général résulte un accroissement de consommation qui vous est attesté chaque année par la plus value des impôts indirects. Toute consommation suppose travail et production, de sorte que ce mouvement imprimé par l'exécution des travaux publics ne se borne pas à ses effets directs; il suscite d'autres travaux, et crée de nouveaux emplois pour le labeur de l'ouvrier, de nouveaux consommateurs pour la récolte du cultivateur; c'est un cercle bienfaisant de dépenses productives.

Ces réflexions ne doivent pas distraire notre vigilance, et si notre imprudente confiance nous entraînait à quelque grande crise financière qui troublerait le crédit public et toutes les transactions particulières; si nous enchaînions la liberté de notre politique, en disposant de l'avenir comme s'il était assuré; tout le bien qu'auraient pu faire nos précédentes largesses pourrait se trouver interrompu ou même détruit.

Aussi votre commission a-t-elle exprimé à M. le Ministre des travaux publics, le désir que le chemin du Centre soit livré à l'industrie privée, et concédé à une compagnie qui donnerait toutes les garanties requises, et rembourserait à l'Etat toutes les dépenses qu'il a déjà faites. Cette concession devrait compreudre les deux lignes de Bourges à Clermont et de Châteauroux à Limoges, afin que la plus profitable compensât la modicité des revenus de l'autre route : un autre embranchement, sollicité avec instance par Lyon et les populations industrieuses du département de la Loire, pourrait se rattacher à la ligne de Clermont. Comme elle présenterait des bénéfices assurés, elle serait concédée sans que l'Etat eût aucun subside à payer, et l'administration pourrait même obtenir des conditions meilleures pour les deux lignes de Limoges et de Clermont, si une même compagnie était chargée de ces trois branches.

Il n'était pas possible de songer maintenant à cette concession. La ligne dirigée sur Lyon n'avait pas été étudiée ni soumise à aucune enquête. D'ailleurs vous savez, Messieurs, combien d'inquiétudes inspire cette masse d'actions flottantes, et qui n'ont pas encore trouvé un placement réel; vous savez que de nouvelles concessions vont probablement être autorisées par votre vote, et que la quantité d'actions émises s'accroîtra beaucoup.

On peut espérer qu'il n'en résultera aucune crise grave; la baisse du taux des actions est progressive, elle n'a rien de soudain, on peut même dire qu'elle n'est pas imprévue, et qu'elle ramène seulement

les actions à leur prix réel et raisonnable. Les premiers souscripteurs, ou du moins le plus grand nombre, ne cherchaient pas dans les actions un placement définitif de leur capital, ils ne calculaient pas les revenus ordinaires et probables de l'entreprise, leur espoir était de revendre, avec bénéfice, le titre qu'ils avaient souscrit; ils comptaient sur les illusions de la Bourse et sur les acheteurs qui voudraient spéculer de la même manière. Ces illusions se dissipent; ce mouvement d'agiotage s'arrête. Si la baisse en reste là, elle ne sera point regrettable : elle ramène les actions à leur véritable niveau, et ce sera le meilleur préservatif pour éviter la crise qu'on peut redouter.

L'administration a donc agi sagement, en ne cherchant pas à concéder en ce moment les lignes du Centre à une compagnie. Comme cependant les travaux ne pouvaient pas être interrompus, comme les avantages manifestes qui résulteront de ces deux routes ne devaient pas être retardés, il était nécessaire de commencer l'exécution aux frais de l'Etat, et de demander un crédit.

Votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 93.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. JARD-PANVILLIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de six Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par les départements de la Corse, du Pas-de-Calais, du Bas-Rhin, de la Vendée, et par les villes d'Agen et de Valenciennes.

1er PROJET. (Corse.)

MESSIEURS,

Le département de la Corse possède d'assez grandes richesses en forêts et en arbres fruitiers, en vignes et en terres labourables; mais on n'en a point tiré jusqu'ici le parti qu'on peut en attendre, soit à cause du défaut des voies de communications intérieures, soit parce que les divers genres de culture sont très-loin d'avoir fait dans cette île les progrès qu'on remarque sur une grande partie du territoire français.

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ANTHOUARD, le comte CORBINEAU, FERRIER, JARD-PANVILLIER, LESERGEANT DE MONNECOVE, le comte DE MORNAY, le vicomte SÉBASTIANI.

Le conseil général et les administrateurs de la Corse ont pensé que le meilleur moyen de hâter le développement de l'industrie rurale est d'établir, dans chaque arrondissement, une métairie modèle, dont l'organisation et la direction seraient confiées à des jeunes gens, qui, sous l'auguste patronage de S. A. R. le duc d'Orléans, ont acquis à l'école agronomique de Grignon, la connaissance des cultures perfectionnées. On y enseignerait tout à la fois la pratique et la théorie, en faisant cultiver les terres par les élèves qui suivraient des cours de botanique et de physiologie végétale. On y introduirait les nouveaux instruments qui, en ménageant les forces des hommes et celles des animaux, rendent de si grands services à l'agriculture.

On se propose aussi d'entretenir dix élèves au jardin botanique d'Ajaccio, pour y étudier l'horticulture et l'arboriculture, surtout en ce qui concerne le mûrier et l'olivier, l'éducation des vers à soie et la fabrication des huiles, pour reporter et propager, dans leur arrondissement, ces éléments de prospérité.

Dans l'espoir d'obtenir un résultat aussi désirable, le conseil général de la Corse, par sa délibération du 14 septembre 1845, a voté une imposition extraordinaire de 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant les trois exercices 1847, 1848 et 1849.

Le principal des rôles de 1847 devant s'élever, pour le département, à environ 370.000 francs,

les 3 centimes à imposer ne donneront guère qu'un produit annuel de 11.000 francs, qui ne suffira pas pour couvrir les dépenses proposées; mais le Roi et S. A. R. Madame la Duchesse d'Orléans, dont la bienveillante protection est inépuisable, ont déjà fait remettre au préfet une grande partie des fonds nécessaires aux frais de premier établissement.

D'un autre côté les Ministres de l'intérieur, de l'instruction publique, de l'agriculture et du commerce ont reconnu l'immense utilité des créations projetées; ils y ont donné leur approbation, et ils ont promis de les subventionner dans la proportion des sacrifices que s'imposerait le département.

Le Ministre des finances consulté à ce sujet, fait remarquer que le principal des contributions directes de la Corse supporte en ce moment 13 centimes extraordinaires, dont 5 doivent cesser en 1846, et que le nouvel impôt pour chacun des trois exercices suivants n'étant que de 3 centimes, il en résultera un dégrèvement de 2 centimes. Il ne voit donc point d'inconvénient à ce que la demande du conseil général soit favorablement accueillie.

Votre commission, partageant l'avis unanime de ce conseil et des quatre Ministres qui ont eu à s'occuper de cette affaire, vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi déjà voté par la Chambre des Députés dans sa séance du 4 mai.

2e PROJET. (Pas-de-Calais.)

Le Palais de justice de Boulogne, département du Pas-de-Calais, est dans un état de vétusté et de délabrement tel que le tribunal a dû cesser d'y tenir ses audiences, et que, malgré quelques travaux de consolidation commandés par la sûreté publique, on craint encore de le voir s'écrouler.

Sur le rapport des architectes, le conseil municipal de la ville et le conseil général du département ont reconnu la nécessité de construire un nouvel édifice, dont les plans et devis ont reçu l'approbation du conseil des bâtiments civils.

La dépense totale, y compris les frais d'acquisition de quatre maisons à démolir, est évaluée à la somme de. . . . . 252,967 f. 40 c.
sur laquelle la ville de Boulogne s'est engagée, par délibération de son conseil municipal, à payer. 37,400
Il restera donc à la charge du département. . . . . 215,567 f. 40 c.

Les ressources ordinaires ne permettant pas de faire face à cette dépense, le conseil général demande l'autorisation d'imposer extraordinairement au principal des quatre contributions directes, 4 centimes et demi, dont 1 en 1847, 2 en 1848, et 1 centime et demi en 1849.

D'après les bases indiquées au projet du budget pour les rôles de l'exercice 1847, le produit de ces 4 centimes et demi sera d'environ 215,000 francs,

et il couvrira la dépense, si elle n'excède pas le devis.

Le Ministre des finances adhère sans difficulté à la demande du conseil général, parce que le département du Pas-de-Calais ne supporte que 2 centimes d'imposition extraordinaire, qui cesseront en 1847, et que, sous ce rapport comme sous celui des frais de poursuites qui sont presque nuls, il se trouve dans une position plus avantageuse que les autres départements.

Ces considérations nous ont déterminés à proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi qui lui est présenté.

3e PROJET. (Bas-Rhin.)

Le conseil général du Bas-Rhin s'occupe, depuis longtemps, des développements à donner, dans le département, à l'instruction primaire, à la construction de maisons d'école et à l'établissement de salles d'asile.

Le moyen qui lui paraît le meilleur pour propager l'enseignement de la langue française dans un pays où il rencontre tant de difficultés, est la création d'une école normale d'institutrices pour les filles.

La situation des ressources départementales a seule fait ajourner l'exécution du projet que le conseil général reproduit aujourd'hui, en demandant l'autorisation d'imposer extraordinairement au principal des quatre contributions directes, 4 centimes et demi, dont 1 en 1847, 1 et demi en 1848

et 2 en 1849. Cette imposition produira, dans les trois exercices, une somme totale d'environ 160.000 francs, qui permettra d'établir l'école normale d'institutrices, et d'augmenter le nombre des autres écoles et des salles d'asile.

Le Ministre des finances, remarquant que le département du Bas-Rhin supporte déjà une imposition extraordinaire de 5 centimes, a émis l'avis de n'autoriser l'impôt des nouveaux centimes qu'après 1849, en le subordonnant toutefois au cas où l'on reconnaîtrait que les établissements qu'il s'agit de fonder, n'ont rien d'urgent. Mais le Ministre de l'instruction publique déclare au contraire, dans une lettre au Ministre de l'intérieur, que ce projet se rattache à des intérêts nombreux qui réclament une prompte satisfaction.

Dans cet état de choses, votre commission, considérant que l'augmentation annuelle et temporaire ne sera que de 1 à 2 centimes, et que le nombre total des centimes additionnels restera encore inférieur à celui de la plupart des départements, vous propose d'adopter le projet de loi déjà voté, le 4 mai dernier, par la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Vendée.)

Les chemins de grande communication au nombre de quatorze, classés avant 1842, dans le département de la Vendée, sont en fort mauvais état; ils réclament d'urgentes réparations, dont la dépense est évaluée à 380.000 francs.

La situation des chemins classés depuis est plus

satisfaisante, parce que les communes y ont concouru pour trois cinquièmes, mais les deux cinquièmes, restés à la charge du département, ont amené un déficit de 195.000 fr., qu'il est indispensable de combler.

Cependant l'achèvement de ces chemins exigerait encore des travaux fort dispendieux et qui dureraient au moins dix années, si les communes devaient y contribuer dans la même proportion.

Pour abréger ce délai et procurer à l'agriculture et au commerce des communications faciles, le conseil général a cru devoir faire supporter la moitié des dépenses au département, dont le contingent s'élèverait à 1.194.000 francs.

Portant ensuite sa sollicitude sur les chemins vicinaux ordinaires, auxquels les communes ne peuvent consacrer que des ressources insuffisantes, il a résolu d'y faire concourir le département pour une somme de 900.000 francs.

Pour faire face à ces diverses dépenses qui s'élèvent ensemble à 2.479.000 fr., le conseil général demande l'autorisation d'emprunter 320.000 fr., et d'imposer extraordinairement au principal des quatre contributions directes, 3 centimes additionnels pour l'exercice 1847, et 8 centimes pour chacun des dix exercices suivants.

Cet impôt procurerait en onze années une somme d'environ 1.800.000 francs, qui, réunie au produit des centimes établis en vertu de la loi du 21 mai 1836, suffirait grandement au service de l'emprunt, en capital et intérêts, et aux travaux des chemins classés jusqu'à ce jour.

Consulté sur cette proposition, le Ministre des finances a fait remarquer que le département de la Vendée supporte en ce moment 10 centimes extraordinaires, qui, à la vérité cesseront moitié en 1846 et moitié en 1847; mais que le conseil général ayant déjà voté 4 autres centimes pour les routes départementales et pour un asile d'aliénés, le nouvel impôt augmenterait de 2 centimes les charges actuelles des contribuables, dans un département où les recouvrements sont arriérés d'un douzième. Il a donc cru convenable d'ajourner cette imposition, ou du moins de ne l'autoriser que jusqu'à concurrence des charges actuelles, si cette disposition peut se concilier avec les besoins de la vicinalité dans le département de la Vendée.

Le Ministre de l'intérieur insiste en se fondant sur les demandes pressantes du préfet, et sur les états dressés par le receveur-général, qui justifient que les recouvrements s'opèrent avec facilité; qu'ils n'ont jamais été arriérés d'un demi-douzième, et que les frais de poursuites ne sont que de 1 fr. 41 c. par 1.000 fr., somme bien inférieure au taux moyen de ces frais.

Votre commission a soigneusement pesé ces différentes considérations : elle regrette de voir engager pour onze années les ressources extraordinaires imputables sur les contributions directes du département de la Vendée; mais l'importance des besoins qu'il s'agit de satisfaire, en ouvrant des voies de communications faciles dans ce pays, qui n'a pas plus de cinq routes départementales, ne

lui permet pas de refuser son adhésion, Elle vous propose, Messieurs, de donner la vôtre au projet de loi déjà adopté par l'autre Chambre législative.

5e PROJET. (Ville d'Agen.)

L'administration municipale d'Agen, département de Lot-et-Garonne, s'occupe, depuis plusieurs années, de deux établissements communaux, dont l'utilité paraît incontestable.

Le premier a pour objet de transférer, à quelque distance de la ville, les deux cimetières qui sont aujourd'hui dans son enceinte, contrairement aux dispositions formelles de la loi. L'un de ces cimetières, attenant à une église, est situé dans un terrain bas et marécageux, qui paraît devoir être traversé par le chemin de fer de Bordeaux à Cette; sa translation devient donc indispensable.

Les enquêtes nécessaires ont été faites. Le choix et la contenance du nouvel emplacement n'ont donné lieu à aucune difficulté de la part des autorités municipale et départementale, qui sont complétement d'accord. La dépense totale est évaluée à 70,000 francs, pour les acquisitions de terrains et travaux de clôture.

Le second projet se rattache à la construction d'un nouvel abattoir, en remplacement de l'ancien, que sa situation et la vétusté du bâtiment ne permettent pas de conserver. Le prix du terrain est convenu entre l'administration et les propriétaires. Les plans et devis, régulièrement approuvés, portent la dépense totale à 180.000 francs.

Ces deux établissements exigent donc une somme de 250.000 francs, qui ne peut être prélevée sur les ressources actuelles de la commune, et que son conseil municipal demande l'autorisation d'emprunter, avec obligation de la rembourser en neuf années, à partir de 1849, époque à laquelle auront été éteints les emprunts antérieurement contractés. Cet engagement peut être d'autant mieux rempli, que, pour les trois derniers exercices, les recettes ordinaires de la ville d'Agen excèdent les dépenses ordinaires de plus de 45.000 fr.

L'emprunt serait fait avec publicité et concurrence, ou directement à la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourrait dépasser 4 et demi pour 100.

Votre commission ne peut que vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il a été voté, le 25 avril dernier, par la Chambre des Députés.

6e PROJET. (Ville de Valenciennes.)

La ville de Valenciennes a un grand intérêt à établir une voie de communication facile avec le chemin de fer du Nord, en prenant à sa charge les frais d'élargissement et de pavage de la rue du Collége, qui conduit à la station placée au pied de ses murs. Une somme de 110.800 francs est jugée nécessaire pour subvenir aux travaux et autres dépenses accessoires.

D'un autre côté, les indemnités résultant de la chute du beffroi, le solde des frais de curage de

l'Escaut et des réparations indispensables à l'hôtel de ville et à l'église Saint-Géry, exigent encore une somme de 110.000 francs.

Pour couvrir la plus grande partie de ces dépenses, le conseil municipal, dans ses délibérations des 5 mai et 5 août 1845, a demandé l'autorisation d'emprunter 200.000 francs, qui seraient remboursés, en capital et intérêts, dans l'espace de huit années, à partir de 1850, parce que les ressources communales sont affectées jusque-là à l'extinction d'un emprunt antérieur.

Le budget de la ville, les états détaillés de son actif et de son passif ont démontré au préfet du Nord et au Ministre de l'intérieur que cet engagement pourrait être facilement rempli, puisque les recettes ordinaires présenteront, sur les dépenses de même nature, un excédant annuel de plus de 60.000 francs.

Un examen attentif des pièces a donné la même conviction à votre commission, qui vous propose, Messieurs, d'adopter le projet de loi tel qu'il vous a été présenté après le vote de la Chambre des Députés.

IMPRESSIONS
N° 94.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE BEAUMONT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales dans les départements de l'Ain, des Ardennes et du Cantal.

1er PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Trivier-sur-Moignans et de Châtillon-sur-Chalaronne, par suite de la création d'une nouvelle commune formée sous le nom de Relevant, de sections distraites des communes de Trivier et de Châtillon* (Ain).

MESSIEURS,

Les sections limitrophes de Saint-Cyr et de Saint-Christophe, dépendantes, la première de la commune de Châtillon-sur-Chalaronne, chef-lieu de canton, arrondisssement de Trévoux, département de l'Ain, la deuxième de la commune de

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, le comte DESROYS, le marquis D'ESCAYRAC DE LAUTURE, LAURENS-HUMBLOT, PÈDRE LA CAZE, RAGUET-LÉPINE, le baron ROEDERER,

Saint-Trivier-sur-Moignans, chef-lieu de canton, même arrondissement, demandent à être réunies et à former une commune distincte.

Cette commune serait attribuée au canton de Saint-Trivier, dont Saint-Cyr a fait partie jusqu'en 1839, et dont Saint-Christophe dépend encore. Elle prendrait d'un petit cours d'eau qui coule sur son territoire, le nom de Relevant, dénomination qui n'a donné lieu à aucune objection.

Après un dépouillement minutieux du dossier qui lui a été communiqué, votre commission n'a pas hésité à partager l'avis des autorités appelées à se prononcer sur la formation de la nouvelle commune, ainsi qu'à celui des conseils électifs qui en ont mûrement délibéré. Ils sont tous favorables à cette demande, à l'exception cependant du conseil municipal de Châtillon, qui se voit avec peine enlever la section de Saint-Cyr. Mais vous allez juger, Messieurs, qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette opposition assez peu motivée. En effet, les sections de Saint-Cyr et de Saint-Christophe se touchent, tandis que la distance qui les sépare de leurs chefs-lieux respectifs actuels leur est rendue encore plus sensible par la difficulté des communications; de plus, elles possèdent une église, un presbytère et un cimetière communs, et forment déjà une même paroisse.

Sans entrer ici dans de plus grands détails, il nous a paru bien établi que, d'une part, les allocations par lesquelles Saint-Cyr et Saint-Christophe contribuent aux charges municipales, ne

profitent qu'à leurs chefs-lieux, tandis que lorsqu'elles ont besoin d'allocations extraordinaires, comme pour subvenir à des dépenses extraordinaires du culte, elles rencontrent dans les conseils municipaux de leurs chefs-lieux une résistance qui a déjà exigé l'intervention de l'autorité supérieure. Ajoutez à ces circonstances, qui militent en faveur du projet de loi, que la cession toute spontanée que ferait la commune de Saint-Trivier d'une portion de son territoire à Relevant, donnerait à cette nouvelle commune un chiffre de population et une étendue très-suffisants. Constatons en outre que la commune de Saint-Trivier est assez considérable pour supporter sans inconvénient ce sacrifice auquel elle a consenti avec empressement, à la condition toutefois que la nouvelle commune serait attribuée à son canton, attribution qui satisfait d'ailleurs à toutes les convenances judiciaires et administratives.

Quant à la petite portion de territoire et au petit nombre d'habitants qui doivent être distraits de Châtillon, l'étendue et la population de cette commune lui rendent cette perte peu sensible.

Votre commission a donc estimé, Messieurs, après s'être assurée que ce projet avait subi toutes les phases exigées par la loi, qu'il y avait lieu de vous proposer de l'adopter, ainsi que l'a fait la Chambre des Députés.

2e PROJET,

TENDANT *à réunir la commune de Torcy à celle de Sédan* (Ardennes).

Le projet de loi que nous venons soumettre à votre approbation, et qui a déjà obtenu l'assentiment de la Chambre des Députés, a pour but l'agrandissement de la ville de Sédan, par l'adjonction du village de Torcy, et par conséquent la réunion de ces deux communes en une seule.

Le village de Torcy, situé à l'extrémité sud-ouest de Sédan dont il forme, pour ainsi dire, un faubourg, se trouve déjà enclavé dans cette ville, par les travaux de fortifications du génie militaire. Cette situation a naturellement donné au conseil municipal de Sédan la pensée de demander la réunion des deux localités. La commune de Torcy a repoussé toute proposition de ce genre; mais l'étude du projet de réunion n'en a pas moins été poursuivie avec activité par voie d'instruction régulière, conformément aux prescriptions de la loi.

Le conseil municipal de Sédan, assisté des habitants les plus imposés de la ville, le géomètre en chef du cadastre, le directeur des contributions directes, le conseil d'arrondissement, le conseil général et le préfet, ont émis des avis favorables à la réunion. En effet, des motifs administratifs essentiels, et des considérations d'un intérêt puissant pour la ville de Sédan et pour Torcy, militent en faveur du projet de loi. La ville de Sédan,

resserrée dans des limites qui deviennent de jour en jour trop étroites pour ses besoins, n'a de possibilité d'agrandissement que du côté de Torcy. Le *statu quo* la frapperait de dépérissement; tandis qu'elle semble destinée, par l'activité de son industrie et par le voisinage des grandes voies de circulation actuelles et futures, à s'élever au rang des principales villes du Nord. En demandant la réunion de Torcy, la ville de Sédan appelle donc ce village à partager les avantages que lui promet l'avenir, et à recevoir une existence nouvelle.

Le sentiment d'individualité communale fait méconnaître à Torcy son intérêt bien entendu. C'est en vain que Sédan propose de se charger de l'assainissement des rues du village, de leur pavage et de leur éclairage, de l'établissement de fontaines et de puits publics, d'ouvrir à ses vieillards et à ses infirmes les hospices de la ville, à ses enfants les écoles communales gratuites, et de les faire participer aux bourses universitaires.

En résumé, Messieurs, il y a, non pas deux intérêts, mais deux opinions locales en présence; l'une, celle de Torcy, se fonde, pour repousser la proposition, sur des motifs plus personnels que raisonnables, et que l'exécution même du projet fera évanouir; l'autre, celle de Sédan, nous paraît basée sur des considérations graves et d'un intérêt général.

Considérant d'ailleurs qu'il résulte de l'article 2 du projet de loi qu'une ordonnance royale viendra réaliser l'engagement pris par la ville de Sédan, de faire face à toutes les dépenses nécessaires

pour travaux d'appropriation, d'utilité et d'assainissement publics au bénéfice de Torcy, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

Tendant à distraire une section de la commune de Pléaux, pour la réunir à la commune de Barriac.

Les petits villages de Loudiés et de Veyssières faisaient autrefois partie de la commune de Barriac; mais le hameau de Bouvals, dépendant de la ville de Pléaux (arrondissement de Mauriac, département du Cantal), se trouvait enclavé entre elles. Une ordonnance royale du 9 février 1825 fit cesser cet état de choses, en détachant Loudiès et Veyssières de Barriac, pour les joindre à Pléaux. Barriac reçut, à titre de compensation, le territoire de Bouvals.

C'est contre ce changement que réclament les habitants de Loudiès et de Veyssières; ils demandent à cesser de faire partie de la commune de Pléaux, pour être réunis de nouveau à celle de Barriac.

Les motifs sur lesquels ils fondent leur demande ont paru valables et justes à votre commission, et ils lui ont clairement expliqué l'assentiment que cette demande a rencontré jusqu'ici, et qui l'ont amené à l'état de projet de loi déjà approuvé par la Chambre des Députés.

Voici ces motifs, tels qu'ils sont résultés pour nous de l'examen attentif des pièces.

La réunion effectuée par l'ordonnance de 1825 a été prononcée à l'insu des habitants de Loudiès et de Veyssières, qui ont toujours protesté contre elle. Cette opposition constante s'explique, non-seulement par les liens de l'habitude et d'une antique sympathie, mais encore par ceux de la religion. Loudiès et Veyssières n'ont jamais cessé de faire partie de la paroisse de Barriac. La même église les réunit ; le même pasteur les dirige. C'est dans le cimetière de Barriac, disent-ils avec émotion, que reposent les cendres de leurs aïeux, auxquels ils veulent mêler leurs cendres. Ils font justement ressortir l'inconvénient qu'il y a pour eux à dépendre de deux communes différentes pour le spirituel et pour le temporel. En effet, Messieurs, vous le savez, une semblable division est contraire aux principes d'une bonne administration.

Le conseil municipal de Pléaux propose, il est vrai, de faire cesser cette division, en rattachant Loudiès et Veyssières à Pléaux, au spirituel comme au civil. Mais ce moyen paraît inadmissible à votre commission, parce que, outre la puissance des habitudes qui lient Loudiès et Veyssières à l'église de Barriac, Pléaux est éloigné d'un kilomètre de plus que Barriac, de ces deux villages, et surtout parce que Barriac, privé de leur concours, ne pourrait plus par lui-même subvenir aux frais de son culte. Si, au contraire, faisant droit à la demande de Loudiès et Veyssières, vous les rattachez administrativement à Barriac, les ressources des trois villages réunis permettront

l'établissement d'une école primaire dans la commune, bienfait dont elle a été jusqu'ici privée. N'y aurait-il pas, enfin, injustice à blesser les sympathies de Loudiès et Veyssières, et à ne pas leur tenir compte des sacrifices constants qu'ils ont faits pour concourir aux dépenses du culte de Barriac.

Malgré l'opposition qu'apporte à ce projet le conseil municipal de Pléaux, opposition qui s'explique par la répugnance qu'éprouvent toujours les communes à céder une partie de leur territoire, nous nous sommes assurés que cette commune ne souffrira pas de ce changement, ou, pour mieux dire, du rétablissement de ce qui avait toujours existé jusqu'en 1825, sauf l'adjonction du petit territoire de Bonvals à Barriac; ce territoire ne pourrait être rendu à Pléaux, sans renouveler les inconvénients de l'enclave que l'ordonnance de 1825 avait pour but de faire disparaître. Les avantages de la situation topographique de Pléaux, que cette ville met elle-même en avant, l'étendue de sa superficie, sa population de près de 3.000 âmes, et ses chances de développement considérable relativement à celles de Barriac, la mettent au-dessus des inconvénients de ce retranchement.

Les plus respectables motifs se réunissent donc pour accueillir la demande de Loudiès et de Veyssières, et nous déterminent, Messieurs, à vous proposer l'adoption du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir la commune de Verreyrolle à celle de Croisance* (Haute-Loire).

Le projet de loi soumis en ce moment à vos délibérations, a pour but la réunion des deux communes de Verreyrolle et de Croisance (canton de Saugues, arrondissement du Puy), en une seule, dont le chef-lieu serait fixé à Croisance.

La population de Verreyrolle n'est que de 61 habitants sur une superficie de 161 hectares. Son revenu ordinaire en centimes additionnels ne s'élève pas à 11 francs. Son excédant de dépenses ordinaires, qui est de 25 francs, prouve tout d'abord que cette commune ne peut pas continuer d'être abandonnée à ses seules ressources et d'avoir une existence distincte.

Croisance n'est guère plus considérable; sa superficie est de 576 hectares, sa population de 250 habitants, et son revenu ordinaire de 30 francs; plus, 40 francs en produits divers; ses dépenses ordinaires s'élèvent à 60 francs.

La réunion de Verreyrolle et de Croisance en une seule commune, présenterait donc une étendue de 737 hectares, une population de 311 habitants, et un revenu de 80 francs. Déjà réunies au spirituel, Verreyrolle et Croisance désirent également l'une et l'autre leur adjonction civile. Aucune autre localité n'est aussi voisine de Verreyrolle que Croisance: les communications sont faciles et commodes. Il avait été question d'abord d'an-

nexer Verreyrolle à la commune de Saint-Vénerand, mais celle-ci est éloignée de 2 kilomètres de plus. Il faut franchir, pour y aller, une rivière, sans pont dans cet endroit et souvent débordée; enfin, la situation de Saint-Vénerand, dans une région élevée et couverte de neige peudant une partie de l'année, rend ses communications avec Verreyrolle difficiles, surtout en hiver.

Cependant le conseil général, malgré l'unanimité des avis émis par les autres conseils électifs, par les autorités administratives, par le géomètre en chef du cadastre et par le directeur des contributions indirectes, a cru devoir s'opposer à cette réunion; cette opposition a, sans doute, pour motif, le désir de ne pas revenir sur l'opinion qu'il avait émise en 1840 et 1841 en faveur de l'annexion de Verreyrolles à Saint-Vénerand, sans tenir compte du complément d'instruction qui a été fait depuis cette époque, et qui a changé l'opinion même des habitants de Verreyrolle sur ce sujet. Malgré l'opposition du conseil général, nous avons donné notre approbation au projet de loi, et nous vous proposons de l'adopter.

IMPRESSIONS
N° 93.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juin 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 200.000 fr. pour la célébration du 16e anniversaire des journées de Juillet 1830;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, déjà adopté par la Chambre des Députés, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1846, un crédit de deux cent mille francs (200,000 fr.), pour contribuer, avec les fonds

fournis par la ville de Paris, à la célébration du 16e anniversaire des journées de juillet 1830.

ART. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources affectées aux besoins de l'exercice 1846.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 2 juin 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de vous présenter, d'après l'ordre du Roi, un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet la demande du crédit destiné à la célébration de l'anniversaire des journées de Juillet 1830.

Les années, en se succédant, n'ont point affaibli le souvenir d'une si grande époque; le pays reporte toujours sa pensée vers cette lutte entreprise pour les lois, et qui a fondé chez nous la monarchie constitutionnelle. En pleine possession des institutions libérales qu'elle a conquises, la France se plaît à honorer la mémoire de ceux qui les achetèrent de leur sang.

La révolution de juillet est donc l'un de ces événements que les peuples célèbrent par des fêtes nationales. Nous espérons que vous voudrez bien, comme par le passé, vous associer au vœu du pays et à la pensée du Gouvernement.

IPRE

N°

18

IMPRESSIONS
N° 96.
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juin 1846.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes d'Alençon, d'Évreux, du Mans et de Saintes, à contracter des emprunts ou à s'imposer extraordinairement;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET. (Alençon.)

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans la séance du 20 mai 1846, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

La ville d'Alençon (Orne) est autorisée :

1° A emprunter, soit avec publicité et concurrence à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser

4 pour 100, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, aux conditions ordinaires de cette caisse, une somme de 235.000 francs, remboursables en cinq ans, à partir de 1848, et destinée à pourvoir aux dépenses de transformation de son collége communal en collége royal, et au prix d'acquisition d'une maison pour l'agrandissement de l'hôtel-de-ville;

2° A s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1848, douze centimes additionnels au principal de ses contributions directes, pour le produit de cette imposition être affecté, avec les revenus libres de la ville, au remboursement de l'emprunt.

Donné au Palais des Tuileries, le 2 juin 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi:

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

La ville d'Alençon (Orne) réclame depuis longtemps la conversion de son collége communal en collége royal. L'exécution de ce projet, auquel M. le Ministre de l'instruction publique est dis-

posé à donner son assentiment, imposera à la ville des dépenses de premier établissement évaluées ainsi qu'il suit :

Acquisition d'une propriété nécessaire à l'agrandissement du local actuel du collége. 20.000 fr.
Travaux de construction. 130.055
Achat du mobilier. 100.000

TOTAL. . . . 250.055 fr.

La ville prélèvera sur les fonds de son budget en 1846 et 1847 une somme de 50.000 francs pour payer une partie de cette dépense; mais il lui faut recourir à l'emprunt pour le reste. Elle est, en outre, débitrice d'une somme de 35.000 francs, prix d'un immeuble destiné à l'agrandissement de l'Hôtel-de-ville. Voulant s'acquitter de cette dette, en même temps qu'elle pourvoira aux frais d'établissement du collége, elle demande à emprunter une somme de 235.000 francs, remboursable en cinq ans, à partir de 1848, époque où elle cessera d'être grevée d'une imposition de 7 centimes additionnels au principal de ses contributions directes, autorisée par la loi du 3 août 1844, et destinée aux dépenses du dépôt de remonte. Mais ses recettes ordinaires ne dépassant ses dépenses ordinaires que d'une somme annuelle qui peut varier de 30.000 à 40.000 francs, elle sollicite encore l'autorisation de s'imposer extraordinairement 12 centimes pendant la durée de l'amortissement, c'est-à-dire pendant cinq ans, de 1848 à 1852 inclusivement. Cette imposition produira chaque année 16.000 francs environ, et,

pour les cinq années, 80.000 francs. Par ce moyen la ville sera en mesure d'éteindre sa dette.

La partie financière du projet semble donc assurée. D'un autre côté, la ville d'Alençon trouvera de grands avantages dans la conversion en collége royal d'un établissement qui lui coûte chaque année des sommes considérables, et qui ne saurait avoir l'importance et la fixité de celui qu'elle sollicite.

Nous venons, en conséquence, soumettre à vos délibérations, d'après les ordres du Roi, un projet de loi conforme au vote de l'administration locale, et déjà adopté par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Évreux.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville d'Évreux (Eure) est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant onze années, 10 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition être affecté : au payement du prix principal et des intérêts des acquisitions d'immeubles nécessaires à l'ouverture du boulevard Saint-Jean; à l'agrandissement de la place de l'Hôtel-de-ville; à l'élargissement de la rue des Lombards, et à l'isolement de la tour de l'Horloge.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville d'Évreux (Eure) s'est trouvée dans la nécessité d'acquérir plusieurs immeubles pour l'exécution de son plan d'alignement régulièrement approuvé. Elle ne pouvait ajourner ces acquisitions sans s'exposer à en voir augmenter le prix par suite des constructions que les propriétaires annonçaient l'intention d'élever sur leurs terrains. Elle a pu réaliser ainsi l'ouverture du boulevard Saint-Jean, l'élargissement de la rue des Lombards, l'agrandissement de la place de l'Hôtel-de-ville, enfin, l'amélioration de la Poissonnerie et le dégagement de la tour de la Grosse-Horloge, monument intéressant pour l'archéologie. Le prix de ces acquisitions s'est élevé à 98.150 francs, et le payement en est réparti sur plusieurs années, avec production d'intérêts, conformément aux traités passés entre le maire et les propriétaires. Malgré cette circonstance, la ville, qui n'a que 7.000 fr. environ d'excédant de recette ordinaire, et qui doit conserver quelques fonds pour parer aux cas imprévus, est obligée de recourir à l'imposition pour s'acquitter envers les vendeurs. Le conseil municipal a donc voté une impo. ion extraordinaire de 10 cent. additionnels au princ. al des contributions directes, à percevoir pendant onze ans, et devant donner environ 128.000 fr.,

somme suffisante pour amortir la dette dont il s'agit, y compris les intérêts. Ce vote paraît justifié, tant par la situation financière de la ville, que par l'utilité et l'urgence des dépenses faites. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, déjà adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Le Mans.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville du Mans (Sarthe) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra excéder 4 et demi pour 100, une somme de 70.000 francs, destinée à solder les dépenses de construction de la halle aux toiles et aux chanvres.

Cet emprunt sera remboursé en neuf années, à partir de 1850, sur les revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville du Mans (Sarthe) a été autorisée en 1843 à construire une halle aux toiles et aux chanvres,

qu'elle devait payer au moyen de ressources extraordinaires provenant d'une aliénation de rentes. La dépense présumée de cette construction, que les devis ne portaient qu'à 111.000 francs, a, par suite de modifications jugées indispensables, atteint le chiffre de 138.558 francs. Les ressources extraordinaires citées plus haut n'ayant permis de payer qu'un à-compte de 68.558 francs, il reste à pourvoir au payement d'une somme de 70.000 fr., que la ville demande l'autorisation d'emprunter, et qu'elle s'engage à rembourser en neuf ans, à partir de 1850.

Les travaux sont presque terminés, et la ville ne peut se soustraire à l'obligation de les payer; mais sa situation financière s'oppose à ce qu'elle puisse le faire sans recourir à un emprunt. L'excédant annuel de ses recettes ordinaires sur ses dépenses de même nature, bien qu'il s'élève environ à 80.000 francs, est en partie absorbé par ses dettes antérieures. Cependant l'état d'amortissement, tant de l'arriéré que du nouvel emprunt, qui est joint au dossier, démontre que cet excédant annuel suffira pour éteindre complétement les dettes de toute nature de la ville, dans le délai ci-dessus indiqué.

En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Saintes.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Saintes (Charente-Inférieure) est autorisée :

1° A emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de 178.600 fr., applicable aux dépenses de construction d'un dépôt d'étalons, et remboursable en huit années, à partir de 1851;

2° A s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, 16 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition être affecté, avec les revenus de la ville, à la dépense de ladite construction et au remboursement de l'emprunt.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Saintes sollicite l'établissement, sur son territoire, d'un dépôt d'étalons, avec promesse de concourir à la dépense. Le conseil général de la Charente-Inférieure, appréciant les avantages que présente ce projet, tant pour la ville que pour le département, a résolu de participer aux frais

qu'il doit occasionner, et a voté une imposition extraordinaire d'un centime additionnel pendant cinq ans, dont le montant, soit 175.000 francs pour les cinq années, serait affecté à la construction projetée. La ville ne possédant pas de ressources suffisantes pour subvenir au complément de la dépense, estimée devoir s'élever, tant pour les travaux que pour l'acquisition des terrains, au chiffre de 391.426 francs, a voté des ressources extraordinaires.

Ces ressources consistent dans un emprunt de 178.600 francs, et dans le produit d'une imposition extraordinaire de 16 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes pendant douze ans, qui produira environ 181.000 fr. Ces ressources, jointes aux prélèvements annuels que la ville opérera sur ses budgets, suffiront pour faire face aux travaux et au remboursement de l'emprunt.

La situation financière de la ville est assez favorable. Elle n'est grevée que d'un passif peu important, et l'excédant de ses recettes ordinaires sur ses dépenses de même nature, atteint, chaque année, 25.000 francs environ.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce est disposé à accorder à la ville l'établissement qu'elle sollicite, et qui paraît répondre aux besoins et aux vœux des populations de la Charente-Inférieure. En conséquence, nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés et qui sanctionne les votes du conseil municipal de Saintes.

IMPRESSIONS
N° 97.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Duc DE FEZENSAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Saint-Dizier à Gray.

MESSIEURS,

L'établissement des chemins de fer en France avait éprouvé de grandes difficultés. On essaya d'abord d'en confier exclusivement l'exécution à l'industrie privée; l'essai ne réussit pas. On voulut ensuite en charger l'État ; les Chambres reculèrent devant l'énormité de la dépense. Cependant tous les autres genres de travaux publics étaient en pleine activité. Les canaux, les ports de mer, les routes royales avançaient rapidement. D'un autre côté, pendant nos hésitations, les chemins de fer se multipliaient en Allemagne, et bientôt ils allaient toucher nos frontières. Il était temps de

* Cette commission était composée de MM. VIENNET, PERSIL, le marquis DE RAIGECOURT, le comte DESROYS, GIRARD, le duc DE FEZENSAC, le comte DE LA RIBOISIÈRE.

prendre un parti; c'est ce que fit le Gouvernement en présentant la loi de 1842. Cette loi avait deux buts : créer un système général de chemins de fer et fixer le mode d'exécution des travaux. Le système fut conçu dans la pensée de faire communiquer Paris avec nos frontières, en traversant les principaux centres de population du Royaume, et de faire, en même temps, communiquer entre elles les deux mers qui baignent notre territoire. Ainsi, les chemins de fer devaient se diriger 1° de Paris sur les frontières de Belgique, d'Allemagne et d'Espagne, sur la Manche et l'Océan, sur le centre de la France; 2° de la Méditerranée sur le Rhin, de l'Océan sur la Méditerranée.

Quant au mode d'exécution, la dépense fut divisée entre l'État et les compagnies dans des proportions qui vous sont connues; la dépense totale au compte de l'État devait s'élever à environ 600 millions.

Un si vaste système, une dépense tellement considérable, un mode d'exécution entièrement nouveau devaient soulever de grandes objections; aussi ne furent-elles point épargnées.

On contesta l'utilité des chemins de fer, en accordant du moins une préférence marquée aux canaux et aux grande routes qui conviennent mieux au transport des marchandises; on s'effraya de l'état des finances; on prétendit que les chemins de fer ne profiteraient qu'aux localités qu'ils devaient traverser ; on en conclut que le pays tout entier ne devait pas payer ce qui ne lui profiterait pas, et qu'il fallait laisser à l'industrie privée ce

qui n'était utile que pour elle; on ajouta qu'en voulant satisfaire à toutes ces exigences locales, on ne faisait qu'encourager de nouvelles exigences, et que l'on ne pourrait pas se borner au réseau que l'on venait d'adopter; on soutint qu'en voulant tout faire à la fois on compromettait tout, qu'on éparpillait les dépenses, qu'on allait construire une multitude de tronçons, sans rapport entre eux, que ces tronçons seraient inutiles, jusqu'à ce que le réseau fût complétement achevé, et que mille circonstances pouvaient empêcher cet achèvement; enfin on proposa l'exécution d'une ligne unique de la Manche à la Méditerranée.

Les réponses furent aussi détaillées, aussi complètes que les objections : l'utilité des chemins de fer était incontestable, et les canaux ne pouvaient pas les remplacer; sans doute les marchandises encombrantes sont mieux placées sur les canaux; mais les chemins de fer seront utilement employés pour transporter d'autres genres de marchandises, tels que les comestibles et le bétail. En abrégeant la durée des voyages on économise le temps et par conséquent le travail. Il n'était point exact de dire que les lignes proposées ne favorisaient que des intérêts privés. Ce n'est point un intérêt privé que de faire communiquer Paris avec les frontières et les principaux ports de mer, et de concentrer ainsi, autour du centre commun, toutes les parties de notre territoire. Les portions de routes qui allaient être exécutées pourraient se suffire à elles-mêmes, avant l'achèvement du système général, et ce serait abuser des termes

que d'appeler un tronçon, par exemple, la ligne de Paris à Tours. L'industrie privée seule n'avait pas réussi, et le moment était venu d'essayer de nouvelles combinaisons. Quant à la ligne unique, il était difficile de l'admettre. C'était surtout dans ce système que l'on trouvait l'inconvénient d'imposer au pays tout entier des sacrifices dont il ne retirerait pas les avantages. Si les chemins de fer étaient utiles, il fallait en doter toutes les parties du Royaume. Il était difficile de déterminer, avec certitude, quelle ligne mériterait une préférence aussi exclusive. Chez tous nos voisins les travaux s'exécutent simultanément; et dans nos précédents projets de loi sur cette matière, on avait également indiqué l'exécution des travaux sur plusieurs lignes à la fois. Quant à la dépense, M. le Ministre des finances indiqua les moyens d'y pourvoir.

La Chambre accueillit ces explications et la loi fut votée. Au reste, cette loi ne préjugeait point l'exécution immédiate de tous les travaux : elle affectait seulement des sommes déterminées pour commencer les lignes partant de Paris. La continuation de ces travaux devait successivement être soumise aux Chambres.

Conformément à cette loi, des crédits furent ouverts dans le cours des années suivantes; déjà même les prévisions de la loi de 1842 étaient dépassées, car plusieurs embranchements s'ajoutaient à chaque ligne; et l'on ouvrit même une nouvelle voie de fer de Versailles à Chartres, dans l'intention de la prolonger jusqu'à Rennes. Tous ces

surcroits de dépenses auraient justifié les craintes des adversaires de la loi de 1842; mais une circonstance favorable vint au secours du Trésor. Plusieurs compagnies se présentèrent. Ce genre d'entreprises était mieux connu. Les dernières expériences avaient réussi, les actions reprirent faveur, et le Gouvernement put user du droit que lui accordait la loi de 1842, celui de livrer à l'industrie privée des lignes ou portions de lignes. Ainsi les lignes entières de Paris à la frontière du Nord, et de Paris à Lyon, furent concédées sans subvention. La même autorisation est accordée pour le chemin de Lyon à Avignon. La ligne de Strasbourg a été concédée à la condition de construire, aux frais de la compagnie, un embranchement de Metz à Sarrebruck. La compagnie de Tours à Nantes se charge de toute la dépense des terrains. Cet ensemble de dispositions procure au Gouvernement une économie d'environ 200 millions sur les dépenses que la loi de 1842 mettait à sa charge.

Dans cette situation, le Gouvernement a présenté, dans le cours de la session, les huit projets de loi suivants :

Chemin de fer de Bordeaux à Cette (l'une des grandes lignes de la loi de 1842, et la seule qui n'eût pas encore été commencée);

— De Châteauroux à Limoges, et du Bec-d'Allier à Clermont (deux rameaux de la ligne du Centre);

— De Bordeaux à Bayonne (ligne de l'Espagne);

— De Cherbourg à Paris et à Rouen, s'embranchant sur le chemin qui unit ces deux villes (nouvelle ligne qui se prolongera jusqu'à Cherbourg);

— De Dôle à Salins (nouvelle ligne);

— De Chartres à Rennes (nouvelle ligne);

— De Dijon à Mulhouse (ligne de la Méditerranée au Rhin);

— De Saint-Dizier à Gray (nouvelle ligne).

Nous n'aurions dû vous entretenir, Messieurs, que de ce dernier chemin dons vous nous avez confié l'examen. Mais l'attention de la commission s'est portée d'abord sur l'ensemble des travaux et nous vous devons compte de la discussion qui a eu lieu à ce sujet. L'ensemble des projets de loi comporte une dépense d'environ 700 millions, dont 150 au compte de l'État et 550 au compte des compagnies. Nous avons trouvé la somme bien forte, et la minorité de votre commission, au nombre de trois, a témoigné le désir que tous les projets fussent ajournés. Cet ajournement, dit la minorité, est dans l'intérêt de l'Etat comme dans l'intérêt des compagnies. Si, d'après les nouvelles concessions obtenues, les dépenses au compte du Trésor sont diminuées, ce n'est point une économie pour le pays. Quand l'État ne paye pas, ce sont les compagnies qui payent. C'est toujours la fortune de la France, et cette fortune n'est point inépuisable. Les compagnies ont encore à verser environ 1.200 millions, tant pour les concessions déjà obtenues

que pour celles qui seront le résultat des lois présentées, en supposant l'exactitude des devis, ce qui n'est pas vraisemblable, car on doit s'attendre au renchérissement de la main-d'œuvre et des matières premières. On craint les embarras que devront causer de si énormes versements en un petit nombre d'années. Quant au Trésor, l'examen du budget de 1847 a fait connaître que pour solder les travaux publics extraordinaires (y compris ceux qu'on nous propose de voter) les réserves de l'amortissement étaient engagées jusqu'en 1857 (1), mais à condition qu'on conserverait la paix, que les fonds resteraient au-dessus du pair, que les budgets ordinaires ne présenteraient plus de découverts et qu'on n'entreprendrait plus de nouveaux travaux. Or, qui oserait répondre de ces quatre conditions pendant onze ans. Il est donc sage de s'arrêter, et on le propose, dans l'intérêt des chemins de fer eux-mêmes, dont la construction pourrait être compromise si l'on voulait trop la hâter.

La majorité de votre commission, Messieurs, majorité dont votre rapporteur fait partie, n'a point méconnu la force de ces raisons, et pourtant elle ne s'y est point rendue. D'abord l'objection relative aux dépenses n'est pas nouvelle; on la répète depuis longtemps chaque année. Si on y avait cédé dès l'origine, plusieurs travaux n'eussent point été entrepris, d'autres auraient été exécutés

---

(1) Voir l'État A.

fort lentement, et nous serions restés en infériorité vis-à-vis de nos voisins; d'ailleurs c'est grâce à l'impulsion donnée aux travaux publics, que les revenus directs se sont accrus de 300 millions depuis 1830; qu'une économie de 150 millions, sur les frais des marchandises, a été obtenue, sans compter la diminution des frais de transport des voyageurs, et l'augmentation de valeur de la propriété. Assurément, les partisans de l'économie seraient les premiers à regretter que le pays eût été privé de tels avantages. Nous n'en convenons pas moins, Messieurs, que les dépenses doivent avoir un terme, mais nous croyons que ce terme n'est point arrivé. Nous croyons que les inquiétudes ont été exagérées. Distinguons la part des compagnies de celle de l'État. On peut évaluer à six ans, en moyenne, le terme de la libération des compagnies; vraisemblablement même ce terme s'éloignera, car plusieurs chemins ne sont point encore concédés, et ils exigeront une dépense de 400 millions. En supposant, toutefois, le terme de six ans, les compagnies auraient à verser environ 196 millions par an (1). C'est beaucoup sans doute, mais nous croyons que la place peut y suffire. La baisse, qui se manifeste sur les actions, ne nous inspire aucune inquiétude. Nous croyons que la confiance du pays est acquise aux chemins de fer, que les souscripteurs n'abandonneront pas cette valeur, et que les agioteurs seuls

---

(1) Voir l'Etat B.

y perdront. Ajourner au contraire, serait faciliter l'agiotage par la création de nouvelles compagnies. Quant à l'État, la somme de 266 millions, qui est à sa charge, ne nous semble point exagérée, la situation du Trésor est satisfaisante. D'après la diminution progressive des découverts sur les années précédentes, il y a lieu d'espérer que l'exercice 1845 se soldera en excédant de recette (1). La dette flottante a été diminuée, l'encaisse du Trésor est d'environ 180 millions, et le Ministre des finances n'éprouve aucun embarras pour faire face aux allocations qui seraient votées dans le cours de la session. Remarquez, Messieurs, que tout en désirant l'ajournement, c'est un rejet que nous prononcerions. Mais nous ne disposons pas de l'avenir. Dans les sessions suivantes, les mêmes objections se représenteraient, et le rejet pourrait devenir un ajournement plus ou moins indéfini, du moins les populations en auraient l'inquiétude, et cette inquiétude seule serait un grand mal. Sans doute, il peut survenir des embarras, des circonstances fâcheuses : mais on n'entreprendrait rien, si l'on voulait toujours agir à coup sûr; il faut se confier en la fortune du pays, et ne point sacrifier des avantages présents et certains à la crainte de malheurs futurs qui, nous l'espérons bien, n'arriveront pas.

Tels sont, Messieurs, les motifs qui engagent la majorité de votre commission à désirer l'adop-

---

(1) Moniteur du 20 mai, p. 1450.

tion des projets de loi relatifs aux chemins de fer, et à vous proposer en conséquence d'adopter celui de Saint-Dizier, dont l'examen nous est confié, et dont il nous reste à vous entretenir.

Disons d'abord que le chemin de Paris à Strasbourg passera décidément par Saint-Dizier, ainsi que j'en avais exprimé le désir l'année dernière au nom d'une commission dont j'avais l'honneur d'être le rapporteur. Ainsi, le chemin qui nous occupe touchera par une de ses extrémités à la ligne de Strasbourg.

Le projet a donc pour but la construction d'un chemin de fer entre Saint-Dizier et Gray, pour unir la vallée de la Marne à celle de la Saône, en traversant le département de la Haute-Marne dans toute sa longueur du nord au midi. L'utilité de ce chemin est depuis longtemps reconnue, c'est un des plus importants et un des plus urgents dont on puisse s'occuper.

Le département de la Haute-Marne est le plus riche en minerais. Ses usines sont au premier rang pour la fabrication; elles fournissent le neuvième des fontes et le douzième des fers de tout le Royaume; cependant c'est le seul groupe métallurgique qui ne soit traversé ni par un canal, ni par un chemin de fer, et qui n'ait d'autre moyen de transport que la voie du roulage. Il en résulte que la houille de Sarrebruck ne peut arriver dans la Haute-Marne qu'au prix de 50 à 60 francs, tandis que la même quantité coûte 30 francs dans le groupe métallurgique du nord-est, 16 francs dans celui du centre, et 15 francs dans celui du nord.

Ce département est donc réduit au charbon végétal pour alimenter ses usines. Or, il n'en peut trouver en quantité suffisante dans les départements voisins; et d'ailleurs ce genre de combustible est à tous égards bien inférieur à la houille.

Les forges, travaillant au charbon de bois, ne peuvent pas, comme celles à la houille, produire de la fonte et du fer du jour au lendemain. Elles achètent en septembre et octobre le bois nécessaire à leur alimentation; elles l'exploitent pendant l'hiver et le printemps suivants, elles le carbonisent, le rentrent de juin à novembre, et ne le consomment que successivement. Elles ne peuvent donc prévoir les besoins à naître, ni s'y conformer à beaucoup près aussi facilement que les forges, qui, placées sur les houillères, n'ont pas besoin de s'approvisionner longtemps à l'avance. Celles-ci n'ont point à redouter, comme les forges au bois, les crises imprévues, et elles peuvent profiter de toutes les chances heureuses qui se présentent.

Il résulte donc de l'insuffisance du charbon végétal et des inconvénients de ce genre de combustible qu'une grande partie des forges de la Haute-Marne sont en chômage, que d'autres n'ont qu'une assez faible activité; que plusieurs cessant de fabriquer le fer, se bornent à vendre le produit de leurs fourneaux à d'autres forges placées dans de meilleures positions. Le mal est grand et demande un prompt remède. Il ne s'agit point ici purement d'un intérêt local, il s'agit d'augmenter la production du fer et d'en baisser le prix. Le

moment est opportun, quand l'emploi de ce métal pour la construction des chemins de fer en rend la consommation si grande.

La nécessité de faire communiquer le bassin de la Marne à celui de la Saône était si généralement sentie, qu'en 1845 le Gouvernement a proposé la construction d'un canal de Saint-Dizier à Chaumont. La commission de la Chambre des Députés approuva ce projet et reconnut dans son rapport que, sans ce secours, l'industrie métallurgique de la Haute-Marne allait périr.

Le Gouvernement se décide aujourd'hui à remplacer le canal par un chemin de fer. Cette nouvelle détermination est fondée sur l'opinion du conseil général de la Haute-Marne, des maîtres de forges et des délégués des départements voisins, qui se fondent eux-mêmes sur les motifs suivants. On convient que le transport par eau se ferait à meilleur marché, mais il faut mettre en ligne de compte les chômages que ferait subir au canal le climat rigoureux de Langres, et l'insuffisance des eaux à l'étiage, la difficulté et l'incertitude de l'alimentation au bief de partage; le long parcours du canal. Le chemin de fer, au contraire, par la régularité, par la promptitude de ses mouvements, n'offre aucun de ces inconvénients; le moyen de transport étant assuré on n'aura plus besoin de s'approvisionner à l'avance de combustible minéral, et l'on évitera les avances que nécessitaient ces approvisionnements, ainsi que les déchets qu'ils occasionnaient; d'ailleurs l'importance de ce chemin de fer et la facilité de le ratta-

cher à d'autres lignes lui promettent un avenir heureux, et l'on peut espérer des tarifs favorables au transport des houilles et des fers.

D'après ces renseignements, M. le Ministre renonça au canal, en faisant connaître à la commission de la Chambre des Députés, « qu'ayant été « prié de s'expliquer sur ses projets ultérieurs re- « lativement aux intérêts qui se rattachent au « département de la Haute-Marne et à l'industrie « des fers qui y est si développée; il avait annoncé « l'intention formelle et bien arrêtée de présenter, « dans le cours de la session et à temps utile pour « être discuté et voté, un projet de loi tendant à « relier la Marne à la Saône par la ville de Chau- « mont. »

La commission accepta la proposition, et l'article du projet de loi sur la navigation intérieure qui concernait le canal de la Marne à la Saône fut retiré. Ce changement eut donc lieu d'après une promesse qui s'accomplit aujourd'hui.

Sous un point de vue plus général, le chemin de fer de Saint-Dizier n'a pas moins d'importance. Plusieurs demandes en concession sont adressées au Gouvernement pour des portions de lignes qui relieraient ce chemin, d'une part, à la ligne de Paris à Lyon, en passant par Troyes et Montereau; de l'autre, à la frontière belge à Rocroy, en passant par Metz et Charleville. Sans doute, il ne faut accorder aujourd'hui des concessions nouvelles qu'avec une grande réserve; mais nous devons espérer que ces projets se réaliseront un jour, et l'avenir auquel est destiné le chemin qui nous oc-

cupe est un motif de plus pour le commencer aujourd'hui.

En admettant la construction du chemin de fer, le tracé suivra la vallée de la Marne, en passant par Joinville, Chaumont et Langres; il rejoindra ensuite la vallée de la Saône à Gray, à l'aide de quatre souterrains qui ont paru nécessaires pour éviter un allongement de 1.500 mètres. Le développement total est de 155 kilomètres. Aucune objection ne s'est élevée contre ce tracé.

Quant au mode d'exécution, deux opinions diverses se sont manifestées. Le projet du Gouvernement était de commencer tout de suite les travaux, et d'y affecter une somme de 31 millions. En effet, la charge qui pèse sur les compagnies est déjà lourde, puisque quelques personnes la trouvent excessive. Ces compagnies sont venues au secours de l'Etat; il est temps que l'Etat vienne de son côté à leur secours, et emploie à favoriser l'industrie privée, une petite partie des 200 millions que cette industrie lui a fait gagner. Déjà une compagnie a demandé la concession, moyennant une subvention de 26 millions, et le Gouvernement ne doute pas que l'on n'arrive au chiffre de 20 millions, au lieu de 31 qu'aurait coûté le chemin dans le système de 1842, ou de 55 qu'aurait coûté le canal.

Une autre opinion a été exprimée à la Chambre des Députés, en faveur de l'adjudication. On observait que, puisque le chemin de Saint-Dizier offre de l'importance par lui-même et par les voies auxquelles il se rattachera un jour, il est

possible qu'une compagnie consente à s'en charger à ses risques et périls, et que l'on devait d'autant plus l'espérer que déjà les produits donnés par la statistique, assuraient un revenu suffisant aux capitaux.

Nous n'entrerons point dans le détail de cette discussion, qui repose sur des données qui nous ont paru plus ou moins hypothétiques; et nous devons d'autant moins vous en entretenir, Messieurs, que la loi votée par l'autre Chambre, est une transaction entre les deux opinions. Les deux premiers articles autorisent la concession du chemin de fer par voie de publicité et de concurrence, et l'article 3 dispose que si, dans le cours de six mois, l'adjudication est restée sans résultat, le Ministre est autorisé à commencer les travaux aux frais de l'Etat. Ce n'est qu'un délai de six mois apporté à la proposition primitive du Gouvernement.

Le cahier des charges est conforme à ceux que vous avez précédemment votés, et ne nous a paru susceptible d'aucune observation.

La majorité de votre commission, Messieurs, vous propose donc l'adoption du projet de loi, mais la minorité reconnaît comme nous, l'importance du chemin de Saint-Dizier; ce n'est que dans l'intérêt des finances qu'elle désire l'ajournement de tous les projets.

Qu'il nous soit permis, en finissant, d'engager le Gouvernement à n'accepter à l'avenir, qu'avec une extrême réserve, toute demande de concessions nouvelles. Le fardeau des dépenses est déjà

bien lourd, il faut craindre qu'il ne devienne intolérable. Nous n'avons pas cru devoir retarder l'exécution du réseau voté en 1842, et des lignes qui doivent le compléter. Mais aujourd'hui les promesses de 1842 sont accomplies. Paris va être mis en communication avec nos frontières, avec la Méditerranée et avec l'Océan, par les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, le Havre, Nantes et Bordeaux. La ligne du Centre s'étendra jusqu'à Clermont et jusqu'à Limoges. La Méditerranée sera unie au Rhin et à l'Océan. Plusieurs embranchements d'une utilité reconnue, s'ajouteront aux différentes lignes, et, pour citer le plus important de tous, celui de Frouard à Metz et Sarrebruck mettra le chemin de Strasbourg en rapport avec toute l'Allemagne du Nord. Deux vastes contrées, l'une à l'ouest, l'autre à l'est de la France, avaient été omises dans le réseau de 1842. L'omission est réparée; à l'ouest, le chemin de Caen, celui bien plus important encore de Versailles à Rennes, mettent les départements de la Normandie et de la Bretagne en rapport entre eux et avec Paris. A l'est, le chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, donnera un nouvel essor à l'industrie, en mettant les départements de la Champagne en communication avec le chemin de Strasbourg, et par conséquent avec la Belgique rhénane. Il est à désirer maintenant que le pays se repose et reprenne des forces avant de se livrer à de nouvelles entreprises. Il serait téméraire de compromettre les finances par des travaux; utiles peut-être, mais d'une importance secondaire. Les pouvoirs de l'Etat se sont

toujours fait un devoir d'assister le Gouvernement dans les mesures qui intéressent la gloire et la prospérité de la France. Cet appui ne lui manquera pas, quand il s'agira de repousser les exigences de l'esprit de localité, et des projets qui serviraient l'intérêt privé aux dépens de l'intérêt général.

État A.

Au 1er janvier 1847, la somme nécessaire pour acquitter tous les travaux divers au compte de l'État est de 963.875.761 francs.

Les réserves de l'amortissement pendant dix ans, de 1847 à 1856, s'élèvent à	953.564.635 fr.
Partie de 1857.	10.311.126
Total. . .	963.875.761 fr.

(Rapport de M. Bignon sur le budget de 1847, p. 19 et 20.)

ÉTAT B.

Dépense des chemins de fer exécutés, en cours d'exécution, ou proposés dans le cours de la session actuelle.

Au compte de l'Etat.	449.440.000 fr.
Au compte des compagnies. .	1.659.674.782
TOTAL. . . .	2.109.114.782 fr.

Le contingent de l'Etat est de	449.440.000 fr.
Il a été alloué jusqu'au 1er janvier 1847.	182.500.000
Il reste à fournir.	266.940.000 fr.

Le contingent des compagnies se divise ainsi :

Emprunts contractés.	44.504.782 fr.
Versements opérés.	437.750.000
Versements restant à opérer.	1.177.420.000
TOTAL. . . .	1.659.674.782 fr.

Le 6e de 1.177.420.000 fr. est de 196.000.000 fr, environ.

IMPRESSIONS
N° 98.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 8 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Président LEGAGNEUR, au nom d'une commission * spéciale chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse, vient vous rendre compte du résultat de son travail.

Pendant que les hautes questions financières se débattaient dans le sein des commissions appelées à étudier les autres projets de chemin de fer, les intérêts particuliers, les rivalités locales s'étaient donné rendez-vous devant la nôtre; le désir de nous éclairer et le besoin de donner une juste satisfaction aux exigences et aux susceptibilités qui

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ARGOUT, le baron DE BUSSIERRE, le baron ROHAULT DE FLEURY, le président LEGAGNEUR, LESERGEANT DE MONNECOVE, le comte DARU, le duc D'ALBUFÉRA.

se croisaient sur ce terrain, nous ont déterminé à laisser un libre cours au développement des raisons contradictoires. Votre commission a entendu les parties intéressées aux deux tracés qui se disputent la préférence; elle a entendu les hommes de l'art qui ont rédigé les divers projets. M. le Ministre des travaux publics est venu ensuite nous apporter les éclaircissements qui étaient à sa disposition. De longues et nombreuses séances ont été consacrées à ces préliminaires.

Jusque-là, le débat ne portait que sur le choix à faire entre deux tracés. La question financière n'avait point encore été traitée. Avant qu'elle se discutât, les autres commissions de chemin de fer se prononçaient toutes pour le principe favorable aux projets.

La nôtre, Messieurs, partageant l'avis qui obtenait ainsi l'approbation générale, n'a pas jugé nécessaire de se jeter elle-même dans cette controverse.

Sans fermer les yeux sur bien des abus auxquels les spéculations sur les chemins de fer ont donné lieu, et sur les malheurs qu'entraînerait après elle une crise financière, dans le cas où nos entreprises dépasseraient nos ressources, votre commission a trouvé des motifs suffisants de sécurité dans la prospérité du pays, dans le calme qui règne à l'intérieur, dans les chances presque certaines de la durée de la paix dont tous les peuples goûtent et apprécient aujourd'hui les bienfaits, et dont nous savons à qui la France et l'Europe sont principalement redevables; enfin, dans les immenses résultats de

ces vastes travaux qui nourrissent l'ouvrier, activent la circulation, développent les avantages de la civilisation, et accroissent inévitablement la richesse générale. Une grande nation ne peut faire un meilleur placement de ses capitaux, s'il n'excède pas ses forces.

Votre commission craindrait d'abuser de l'attention de la Chambre, si son rapport répétait les considérations qui ont rencontré de si heureux interprètes dans les organes des autres commissions. La question est aujourd'hui épuisée : le vote de la loi du chemin de fer de Bordeaux à Cette l'a résolue définitivement, car nous ne croyons pas qu'il soit de l'équité de la Chambre de traiter inégalement les diverses parties du territoire. Nous n'avons donc plus à nous occuper que des dispositions particulières du projet.

Le chemin de fer de Dijon à Mulhouse fait partie du grand réseau national voté par les Chambres en 1842. La loi du 11 juin de cette année l'a classé sous la dénomination de chemin de la Méditerranée au Rhin par Dijon et Mulhouse. Il ne constitue qu'une section de la ligne de Marseille, passant par Avignon, Lyon, Dijon et Mulhouse pour se rendre à Strasbourg.

La partie de Marseille à Dijon est depuis longtemps votée ; elle est en cours d'exécution sur différents points, sauf la section d'Avignon à Lyon, dont l'adjudication est fixée au 10 juin.

De Mulhouse à Strasbourg le chemin, comme vous savez, Messieurs, est livré à la circulation.

Le projet qui propose aujourd'hui l'établisse-

ment du chemin de Dijon à Mulhouse, n'est donc que la conséquence de la loi du 11 juin 1842, il n'est que l'exécution des engagements pris à cette époque par le pouvoir législatif, et le complément obligé de la ligne de Marseille à Strasbourg.

Dans l'origine, deux tracés de Dijon à Mulhouse se mirent en antagonisme. Celui de la vallée de la Haute-Saône, allant de Dijon à Gray, Vesoul, Lure, Belfort et Mulhouse, et celui de la vallée du Doubs, passant par Besançon, Beaume-les-Dames, Clairval, l'Isle et Belfort.

Le premier laissait à l'écart la ville de Besançon, importante par sa population, par son industrie, et plus encore par sa force militaire. L'on ne tarda pas à comprendre qu'un point aussi intéressant du Royaume ne pouvait être négligé, que des considérations sociales et politiques d'un ordre élevé exigeaient l'introduction d'une place de guerre de cette importance dans le système de notre grand réseau de chemins de fer. Aussi toutes les commissions qui ont examiné la question, ont-elles été unanimes sur le choix du tracé par Besançon. Nulle contestation sérieuse ne s'est élevée d'aucune part. Il est aujourd'hui décidé universellement, et avec juste raison, que le chemin de Mulhouse à Dijon passera par Besançon. Le tracé de la Haute-Saône se trouve ainsi hors de cause.

Pendant que la lutte se continuait entre la vallée de la Saône et celle du Doubs, la pensée d'un tracé intermédiaire surgit. Le point de Besançon

admis, quelques personnes songèrent à donner au chemin de fer, à partir de cette ville, une direction qui se rapprochât davantage de la Saône que ne le faisait le tracé du Doubs.

C'est ainsi que prit naissance le projet de tracé par la vallée de l'Ognon. Cette vallée est située entre celle du Doubs et celle de la Haute-Saône. Sans donner complète satisfaction à aucune des parties, le tracé de l'Ognon pouvait cependant les concilier et amener une transaction entre ces intérêts opposés. Des études furent commencées par des ingénieurs expérimentés.

L'administration des ponts et chaussées se prononça en faveur du tracé du Doubs.

Un projet de loi fut présenté dans ce sens, en 1845, à l'autre Chambre. La commission à laquelle ce projet fut renvoyé concluait en faveur de la vallée de l'Ognon. Mais les études étaient insuffisantes; la question technique n'avait pas été complétement éclaircie. La commission demanda de nouvelles vérifications, et la loi resta à l'état de rapport.

Elle fut reprise au commencement de la session actuelle. Le Gouvernement produisit les nouveaux documents qu'il avait obtenus. Deux ingénieurs de mérite avaient été chargés de contrôler les travaux de ceux qui jusqu'à ce moment avaient étudié l'un ou l'autre tracé. Le Gouvernement persista dans sa préférence pour le Doubs. Il s'appuya sur l'avis unanime du conseil général des ponts et chaussées, sur l'avis de la majorité de la commission supérieure des tracés, et sur l'avis unanime

de la commission mixte, tous favorables au tracé par le Doubs.

Cependant la Chambre des Députés ne voulut pas se ranger à cette opinion, et le tracé par la vallée de l'Ognon obtint, au scrutin de division, l'unanimité des suffrages.

C'est dans ces circonstances que le projet fut apporté à la Chambre des Pairs. L'Exposé des motifs exprime ouvertement la préférence que M. le Ministre des travaux publics continue à donner au tracé par le Doubs.

Nous vous avons dit, Messieurs, combien de temps la commission a donné aux conférences que demandaient les parties intéressées. Toutes les pièces relatives à cette affaire lui ont été communiquées.

Après ces préliminaires qui ont retardé sa marche, la commission s'est prononcée, à la simple majorité, en faveur du projet tel qu'il est sorti du vote de l'autre Chambre, c'est-à-dire en faveur du tracé par la vallée de l'Ognon.

Avant d'entrer dans l'examen de la question, précisons bien d'abord que, de Dijon à Besançon, le tracé passant par Auxonne et Dôle a été préféré par d'excellentes raisons. Auxonne est un point militaire important. Les intérêts de la défense du Royaume réclamaient sa mise en communication directe avec Besançon. La ville de Dôle avait droit aussi à n'être point négligée. Rappelons que ce tronçon de Dijon à Besançon est commun aux deux tracés de l'Ognon et du Doubs, et qu'il n'est pas aujourd'hui contesté.

Il en est de même de la section de Belfort à Mulhouse. Elle sert également aux deux tracés qui viennent se réunir à Belfort, et qui restent confondus jusqu'à Mulhouse. Votre commission n'a sur cette dernière partie aucune observation à vous présenter. Elle rappelle seulement que Belfort est aujourd'hui un centre d'activité commerciale, en même temps qu'une place de guerre de premier ordre. Des travaux fort considérables en ont fait, depuis quelques années, le boulevart de la France du côté de Bâle. Sa place était marquée tout naturellement dans notre réseau de chemins de fer.

Le débat se concentre en ce moment sur l'espace parcouru entre Besançon et Belfort d'une longueur de 86 kilomètres. Des deux opinions en présence, l'une fait passer le chemin par les bords de la petite rivière de l'Ognon, et par Marchaux, Villersexel, Bevern et Chene-Bier. Ce tracé est celui du projet de loi, c'est celui qu'on désigne habituellement sous le nom de tracé de l'Ognon ; l'autre donne la préférence au tracé par les bords du Doubs, et par les bourgs de Beaume-les-Dames, Clairval, l'Isle et la ville de Montbéliard, c'est celui que l'on appelle le tracé de la vallée du Doubs.

Permettez-nous maintenant, Messieurs, de rappeler succinctement, pour ne pas fatiguer votre attention, les principales raisons qui se sont produites en faveur de l'un et de l'autre système, en faisant ressortir celles qui ont déterminé l'avis de la majorité de votre commission. L'énoncé des

objections vous fera par cela même connaître les raisons de la minorité, qui d'ailleurs a entièrement adopté les considérations présentées dans l'Exposé des motifs du projet de loi.

Trois ordres d'idées se rattachent à la question: le point de vue technique ou d'art qui comprend l'appréciation des difficultés des travaux, de leur prix et des bonnes conditions de sûreté et de viabilité; le côté économique ou d'intérêt commercial; et le côté stratégique ou militaire.

Sous le rapport de l'art, on objecte au projet de loi que le tracé par le Doubs suit constamment la direction de cette vallée, tandis que celui de l'Ognon passe de la vallée du Doubs dans celle de l'Ognon en traversant un faîte; que les percements ou souterrains sont plus longs par le tracé de l'Ognon que par celui du Doubs; que les pentes et les rampes sur courbes y sont aussi plus nombreuses; qu'un plus grand nombre de ponts ou viaducs y est nécessaire; qu'aussi la dépense totale, qui serait seulement de 19 millions par le Doubs, s'élèverait à 21 millions sur l'autre tracé.

Si votre commission n'eût été appelée à se prononcer que sur la question d'art, elle aurait sans doute pris en bien grande considératation l'opinion des hommes spéciaux en cette matière; et sa confiance dans les hautes lumières du conseil général des ponts et chaussées aurait probablement exercé une influence décisive sur sa conclusion. Mais là n'a pas été précisément son motif déterminant, comme nous l'expliquerons plus tard.

Cependant nous devons énoncer aussi que les

assertions des ponts et chaussées n'ont pas toutes été admises comme certaines.

D'abord de graves imperfections qui se rencontraient dans le projet primitif du tracé de l'Ognon, ont disparu devant des études nouvelles. Les courbes qui existaient dans des souterrains ont été redressées.

Quoique l'Ognon ait un souterrain plus long qu'aucun de ceux de la vallée du Doubs, cependant si l'on additionne les chiffres des percements partiels qui se rencontrent dans le tracé du Doubs, l'on arrive à un chiffre total plus élevé que celui des divers percements du tracé de l'Ognon. L'Exposé des motifs le reconnaît lui-même. Ajoutons que le premier souterrain au sortir de Besançon, l'un des plus longs de ce chemin, est commun aux deux tracés. Là, ne peut donc être le motif sérieux de décision.

Il se trouve encore, il est vrai, quelques courbes sur des portions de chemin en terrassement dans le tracé de l'Ognon. Mais des inconvénients du même genre existent aussi sur le tracé du Doubs : et d'ailleurs l'on peut raisonnablement espérer que de nouveaux efforts amèneront la disparition des courbes en terrassement, comme les ingénieurs ont déjà fait disparaître les lignes courbes dans les souterrains. L'excédant de quantité de viaducs que l'on met à la charge du tracé de l'Ognon, n'existe que par l'effet d'une exigence de l'administration à laquelle l'ingénieur, auteur du projet, ne croit pas nécessaire de se soumettre. Les ponts et chaussées affirment qu'au

delà de quatorze mètres de hauteur, les terrassements doivent être remplacés par des viaducs. Lui, au contraire, est d'avis que dans ces localités les remblais peuvent sans inconvénient être exécutés avec une plus grande élévation.

Quant au passage d'une vallée dans une autre, dont on fait un reproche au tracé de l'Ognon, votre commission n'en a été que faiblement impressionnée. Jusqu'à Besançon la vallée du Doubs convient au tracé. Entre Besançon et Belfort, la vallée de l'Ognon offre un tracé plus large aux combinaisons de l'ingénieur que celui du Doubs. Quel si grand inconvénient y a-t-il à prendre à chaque vallée ce qu'elle a de mieux approprié au besoin du chemin de fer? Il en résulte l'obligation de traverser un faîte. Mais n'oublions pas que sur le Doubs, il faut multiplier davantage les percements dans les caps. La différence dans les résultats n'est pas grande. Quant aux conditions géologiques des deux vallées, elles présentent des avantages et des inconvénients qui se balancent à peu près, ainsi que l'a rapporté à votre commission l'homme spécial en cette partie, le savant géologue M. Élie de Beaumont.

Votre commission n'est pas non plus bien convaincue que le tracé par l'Ognon doive entraîner une dépense de 2 millions de plus que celle du Doubs. Le prix d'estimation des propriétés à exproprier lui a semblé exagéré dans le travail des derniers ingénieurs. La substitution des remblais aux viaducs diminuerait aussi notablement les frais. Enfin un rapprochement a frappé votre commission

comme il ne pourra manquer de vous frapper vous-mêmes. L'habile ingénieur, auteur du tracé du Doubs, l'adversaire le plus prononcé de celui de l'Ognon, en étudiant les deux tracés avec une prédilection toute paternelle pour celui du Doubs, avait évalué à 12 millions la dépense à faire par la vallée de l'Ognon pendant que l'administration des ponts et chaussées portait à 18 millions celle qu'entraînerait la direction par le Doubs. L'on peut douter que les calculs sur lesquels l'administration se fonde aujourd'hui pour renverser les proportions et attribuer au tracé de l'Ognon de plus fortes charges qu'à son antagoniste, en élevant sa dépense à 21 millions, reposent sur des bases bien sûres. La conduite actuelle des compagnies ajoute encore à cette probabilité. La compagnie Kœchlin, qui s'était formée pour l'exécution du chemin du Doubs, demande une subvention de 31 millions, tandis que d'autres compagnies, composées d'hommes également recommandables, annoncent l'intention de se charger du tracé de l'Ognon sans subvention aucune.

Votre commission a pensé aussi que la situation de la vallée du Doubs, dans la partie qu'évite le tracé de l'Oguon, vallée étroite, tortueuse, encaissée entre deux chaînes de montagnes, se prêtait d'autant moins à l'emplacement d'un chemin de fer que sur plusieurs points l'espace ne suffirait qu'à l'aide de dispendieux travaux et du déplacement du lit de la rivière, à contenir à la fois le Doubs, la route de terre et la voie de fer. Déjà l'exiguïté de l'espace a forcé de construire le canal sur une partie

de son parcours, dans le lit de la rivière, faute de place pour le mettre à côté. Et ce serait cette gorge qu'on choisirait pour y asseoir la grande voie de fer de la Méditerranée au Rhin, tandis qu'on dédaignerait la spacieuse vallée de l'Ognon, qui ouvre de larges voies au développement de tous les travaux dont la civilisation voudra l'enrichir. Cette portion de la vallée du Doubs est inabordable par ses côtés, sauf sur un petit nombre de points dont l'accès reste même très-difficile. Il serait presque impossible d'y rattacher à l'avenir aucun embranchement. La vallée de l'Ognon, au contraire se prête à tous les projets de ce genre que reclamerait d'elle l'intérêt public. Vous verrez plus loin, Messieurs, combien cette considération acquiert de gravité en présence des éventualités prévues et des réclamations de quelques-uns de nos ports.

Nous n'abandonnerons pas la question technique sans appeler votre attention sur les inconvénients qu'il y aurait à embarrasser le canal du Doubs de l'enchevêtrement du chemin de fer qui traverserait huit fois la rivière, dont quatre fois sur la partie canalisée. Malgré tout ce que mérite de déférence l'avis des hommes de l'art qui ont cherché à détruire cette objection, votre commission a peine à concevoir que des ponts sur une rivière canalisée, et il est nécessaire de vous faire connaitre que plusieurs de ces ponts seraient construits en biais par rapport à l'axe de la rivière, ne devraient pas, en certains cas, gêner la navigation.

Enfin, penserez-vous, Messieurs, qu'un chemin de fer soit bien placé au pied de deux rangs de montagnes de 100 mètres de hauteur, desquelles les fortes pluies, les neiges, le dégel, peuvent trop souvent détacher des quartiers de rocs ou entraîner des éboulements de pierres ou de terres qui viendraient s'arrêter sur les rails, et exposer les convois aux plus graves accidents ?

Vous voudrez bien nous excuser, Messieurs, si nous avons développé aussi longuement des considérations d'art, qui, pour être les plus nombreuses, ne sont cependant pas à notre avis les plus décisives.

Nous arrivons maintenant à l'examen de la question économique.

Les défenseurs du tracé du Doubs invoquent à l'appui de leurs prétentions la population comparée des deux vallées. Mais ils procèdent à ce calcul à l'aide d'un moyen inadmissible. Ils prennent la zone d'un kilomètre seulement de chaque côté de la voie, et ils arrivent à établir l'existence d'un avantage au profit du Doubs. Il est vrai que la vallée du Doubs, par cela qu'elle est resserrée étroitement entre ses montagnes, accumule sa population sur les bords de la rivière. De chaque côté de la vallée de l'Ognon, au contraire, le terrain s'abaisse, la campagne s'aplanit, l'espace est ouvert devant les populations qui s'étendent à leur gré dans la plaine. De cette situation que la nature a faite aux deux contrées, découle la conséquence que les bords du Doubs sont plus peuplés que ceux de l'Ognon. On trouve dans la première

vallée les bourgs de Beaume, Clairval et l'Isle, qui, toutefois, sont sans grande importance. Mais il en résulte aussi qu'à mesure que l'on s'éloigne de l'axe de la ligne, la population de l'Ognon augmente, et que celle du Doubs diminue. Aussi, en prenant une zone de 5 kilomètres, arrive-t-on à un chiffre de population au moins aussi considérable du côté de l'Ognon que du côté du Doubs; et si l'on étend la zone, la supériorité se trouve acquise au tracé de l'Ognon. Or, l'usage du chemin de fer profitera aux populations au delà d'une distance de 5 kilomètres.

Votre commission s'écarterait de l'esprit de justice qui a présidé à ses travaux, si elle passait sous silence les intérêts de Montbéliard. L'un des meilleurs arguments à ses yeux en faveur du tracé du Doubs, serait l'avantage incontestable de faire desservir directement par le chemin de fer cette ville industrielle. Mais deux considérations ont fait écarter le passage par Montbéliard. D'abord la nécessité où serait le Gouvernement d'augmenter les fortifications de ce poste militaire, s'il était traversé par la ligne; ce qui entraînerait, dit-on, une dépense de 8 millions. L'autre, que ce tracé aurait allongé le parcours total de 4 kilomètres; c'en était assez pour chercher une autre solution.

Comme dédommagement, on avait proposé de doter Montbéliard d'un embranchement, mais cette demande fut écartée. Le Gouvernement verra plus tard s'il lui convient de la reproduire.

On invoque en faveur du tracé du Doubs que les usines sont nombreuses dans la vallée de ce

nom; mais il en existe d'au moins aussi riches dans la vallée de l'Ognon. Les statistiques dressées par les ordres du Gouvernement le prouvent. Voici le tableau qui fait connaître, sous ce rapport, la situation des deux vallées.

VALLÉES.		NOMBRE des usines.	NOMBRE des ouvriers.	POIDS total des produits.	POIDS des produits marchands.	VALEURS.
				t.	t.	fr.
Doubs.....		7	292	10.608	5.315	2.233.600
Ognon.....		10	439	8.292	6.080	2.300.000
Différences en faveur.	Doubs...	»	»	2.316	»	»
	Ognon..	3	147	»	765	66.400

Il résulte déjà de là, au profit de la vallée de l'Ognon, un avantage de 3 usines, 147 ouvriers, 765 tonnes de marchandises, ayant une valeur de 66.400 francs. Mais nous devons faire remarquer qu'on n'a compris dans cette évaluation ni la saline de Gouhenanz, qui produit annuellement 9.500 tonnes de sel, ni les houillères de Rouchamps, qui ont fourni, en 1844, 11.212 quintaux de houille, appartenant toutes deux à la vallée de l'Ognon. Si même nos informations sont exactes, une découverte récente dans cette vallée promet à la consommation un nouveau banc de houille, d'une qualité supérieure à ceux précédemment exploités.

Croit-on qu'il soit sans importance pour la ville

de Mulhouse d'être mise en communication avec ces houillères, par une voie prompte et économique?

Ajoutons que ces renseignements, sur la richesse minéralogique des deux vallées, ont été recueillis dans un moment où, par une circonstance fortuite, une partie des hauts fourneaux de l'Ognon étaient en chômage par suite de la faillite du principal fermier de cet établissement.

Nous sommes donc fondés à croire que l'importance métallurgique de la vallée de l'Ognon est supérieure à celle de la vallée du Doubs.

Quant à la supériorité agricole, elle n'est pas contestée.

Si donc on considère les éléments apparents de circulation de l'une et l'autre vallée, on est conduit à penser que l'avantage est du côté de l'Ognon.

De fait, cependant, il en est autrement ; et cet état actuel de choses est un des plus pressants arguments des défenseurs de la vallée du Doubs. Voyageurs et marchandises abondent le long du Doubs, tandis que la circulation est à peu près nulle dans la vallée de l'Ognon.

Mais en voici la cause : aujourd'hui, tous les chemins de cette contrée s'inclinent vers le canal, qui attire à lui le mouvement des marchandises, comme les grands services des messageries établis sur la route royale attirent dans la vallée le mouvement des voyageurs.

Cela posé, on invoque un principe d'économie politique, souvent proclamé en matière de tracé

de chemins de fer. Protéger les droits acquis, éviter les déplacements du mouvement commercial, ne pas dépouiller les possesseurs au profit de nouveaux intérêts ; telle est la règle dont on demande l'application.

Cette règle est politique et sage. L'on nous paraît l'avoir suffisamment observée, quand, au lieu de faire dévier la circulation de sa direction actuelle, pour la porter dans la vallée de la Saône, on l'a laissée là où elle est, sur les deux principales sections du tracé qui a prévalu ; c'est-à-dire de Dijon à Besançon et de Belfort à Mulhouse.

Mais ce principe est-il tellement absolu que, sur la section intermédiaire, on ne puisse pas s'écarter du siége de la circulation actuelle en remontant de quelques kilomètres au nord, si les conditions du terrain ou des intérêts généraux l'exigent ? Assurément non. Dans la construction de tous nos chemins de fer, le sens général une fois adopté, les déviations de ce genre se présentent fréquemment. Toute la question est donc de savoir s'il y a raison suffisante de se porter dans la vallée de l'Ognon.

Poursuivant l'examen de cette question, sous le point de vue économique, nous dirons qu'il existe, dans cette partie du Royaume, quatre grands courants de circulation :

1° Celui du Rhône au Rhin, dont l'importance est représentée par 21.000 voyageurs et 29.500 tonnes de marchandises, non compris les transports du canal ;

2° Celui du Havre sur Mulhouse et la Suisse,

comprenant 16.300 voyageurs et 45.500 tonnes de marchandises, actuellement transportés par la route de Chaumont, Langres et Belfort, ou devant être attirés par le chemin de fer dans cette direction;

3° La circulation des Vosges et de la Lorraine, sur Besançon et la Suisse, dont l'importance est de 17.000 voyageurs et de 50.000 tonnes de marchandises;

4° Enfin le courant de la Haute-Saône, qui va être desservi par le chemin de Saint-Dizier à Gray, et qui, aboutissant à Auxonne, c'est-à-dire au delà de Besançon, est en dehors de la question qui nous occupe, laquelle ne concerne que le tracé de Besançon à Belfort.

Quant au courant du Rhône au Rhin, il appartient aux deux tracés avec un avantage d'une abréviation de 4 kilomètres par le tracé de l'Ognon.

La circulation du Havre à Mulhouse sera également commune aux deux tracés tant que la ligne de Troyes à Villersexel ou Belfort ne sera pas exécutée. Mais le jour où ce complément inévitable du réseau se fera, cette circulation sera perdue en entier pour le tracé du Doubs, tandis qu'elle continuerait à appartenir au tracé de l'Ognon, depuis Villersexel jusqu'à Belfort, c'est-à-dire sur 38 kilomètres.

La circulation des Vosges et de la Lorraine empruntera le tracé de l'Ognon, de Villersexel à Besançon, pour se rendre dans le midi, et de Villersexel à Belfort pour se rendre à Mulhouse ou

en Suisse. Elle n'emprunterait aucunement le tracé du Doubs.

Ne sont-ce pas là des compensations que l'avenir réserve et qui sont plus que suffisantes pour dédommager le tracé de l'Ognon de la différence à son préjudice qui existe aujourd'hui dans la circulation partielle de l'une et de l'autre vallée. Cette circulation intermédiaire n'existe pas du côté de l'Ognon; nous en avons dit la cause. Mais elle se créera sans aucun doute. Comment le contesterait-on, quand on sait que de Saint-Étienne à Lyon, où il n'y avait autrefois qu'un mouvement de 8.000 voyageurs dans la direction parcourue par le chemin de fer, il y en a aujourd'hui plus de 180.000.

Dans ces circonstances, ne doit-on pas se demander s'il est juste de priver la population la plus nombreuse de tout moyen de circulation, pour donner le chemin de fer à ceux qui jouissent déjà d'un canal ou d'une rivière canalisée et d'une route? Est-ce bien le cas de sacrifier l'intérêt de la circulation générale à l'intérêt partiel de la vallée du Doubs, quand le premier est bien plus important que le second? Ne convient-il pas enfin, pour une ligne dont les produits ne semblent pas devoir être très-abondants, d'adopter la direction qui, en raison des déplacements à espérer, promet les meilleurs résultats à venir?

N'oublions pas non plus que le tracé de la vallée de l'Ognon est un tracé de conciliation, qui satisfait aussi, dans une certaine mesure, les intérêts du département de la Haute-Saône, plus peuplé, plus riche que le département du Doubs, et ce-

pendant dépouillé de la ligne sur laquelle il comptait. Ne lui doit-on pas un dédommagement de la privation de son chemin de fer? N'oublions pas non plus que les populations traversées par le Doubs entre Besançon et Belfort conserveront, quoi qu'il arrive, leur principal instrument de richesse, le canal du Rhône au Rhin.

On a dit encore que le voisinage du chemin de fer prêterait assistance au canal, dont il emprunterait les chargements lorsque les gelées ou les basses eaux en arrêteraient la navigation. Mais les frais de transbordement ne permettraient guère aux bateliers de recourir à cet expédient. Il faudrait d'ailleurs que le bateau fût arrêté précisément à la station du chemin de fer. S'il fallait se procurer des voitures et transporter les marchandises à la station, peut-être éloignée, les frais de l'opération rendraient l'expédient plus nuisible que profitable.

Jusqu'ici, Messieurs, nous n'avons envisagé la question économique que sous le point de vue des intérêts propres des deux tracés ou des vallées qu'ils traversent. Elle va s'agrandir. Ce n'est plus de l'intérêt de deux vallées voisines et rivales qu'il s'agit; ce sont les ports de la Manche, le Havre surtout, qui réclament une protection; c'est le transit avec la Suisse et l'Allemagne qu'il s'agit de conserver à la France; c'est en même temps l'intérêt commercial des Vosges qui se trouve ici engagé; c'est enfin l'avenir que votre commission vous demande de sauvegarder. Voici à ce point de vue l'état de la question.

Le commerce du Havre, Messieurs, s'est préoccupé de l'avantage qu'il pouvait tirer de l'établissement du chemin de fer de Mulhouse. Il y a vu, dans un avenir rapproché, un moyen de vaincre la concurrence d'Anvers, et de se mettre en communication plus directe avec Mulhouse, Bâle, la Suisse et l'Allemagne. Il a envoyé des délégués à Paris pour demander l'adoption du tracé qui se prêtait le mieux à servir ses intérêts personnels. Ces intérêts sont aussi ceux de Boulogne, Calais et Dunkerque, ceux même de Paris, comme ceux du nord de la France. Le problème à résoudre consiste à trouver la voie la plus courte pour aller du Havre à Mulhouse.

Si l'on est obligé de suivre la direction de Paris, Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse, la distance du Havre à cette dernière ville sera de 789 kilomètres. L'adoption du tracé du Doubs imposerait ce trajet.

Avec le tracé par l'Ognon, au contraire, l'on prépare les voies à un raccourcissement important, qui consisterait à profiter du tronçon de Chaumont à Langres, qui fait partie du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, et à faire un embranchement de Langres sur Vesoul et Villersexel. Ce dernier embranchement, il est vrai, en suppose un autre entre Troyes et Chaumont. Mais les convenances indiquent si clairement cette amélioration, qu'elle ne peut manquer d'être proposée aussitôt que la prudence le permettra. Ce n'est plus qu'une affaire de temps. Elle réduirait le parcours du Havre à Mulhouse, à 739 kilomètres, et

produirait conséquemment un bénéfice de 50 kilomètres sur le parcours. Paris jouirait du même avantage.

Avec la ligne de Saint-Dizier à Gray, l'on obtiendrait même, à l'aide d'embranchements de petite longueur, une ligne par Reims, Saint-Dizier et Vesoul, qui placerait le Havre à 725 kilomètres de Mulhouse, et réduirait conséquemment la distance entre ces deux villes, non plus seulement de 50, mais de 64 kilomètres.

Une des conditions de ce bienfait serait la possibilité de faire aboutir un embranchement sur la ligne de Dijon à Mulhouse, à Villersexel, l'un des points que traverse le tracé de l'Ognon. Nous avons dit déjà que le chemin de fer passant par le Doubs, ne permettrait pas de semblables améliorations. Outre que ce chemin serait plus éloigné que le tracé de l'Ognon de la ligne droite du Havre à Mulhouse, son encaissement mettrait un obstacle énorme à son raccordement avec tout autre tracé. Ce point n'est pas contesté.

Mais les partisans du tracé du Doubs objectent ici que les embranchements dont a besoin le Havre pour la réalisation de ses vœux, tarderont probablement à être mis à exécution.

Cela peut être vrai. Cependant n'est-il pas de la sagesse du législateur de disposer le présent en vue de l'avenir, de diriger dès aujourd'hui les grands travaux dans le sens qui s'accorde le mieux avec les perfectionnements à effectuer plus tard?

Le Gouvernement allait au-devant de cette objection tirée de l'utilité d'un racourcissement du

trajet du Havre dont il sent toute la puissance, en annonçant l'intention de proposer, dans l'hypothèse de l'adoption du tracé du Doubs, un chemin de fer allant de Vesoul à Belfort directement.

Avant d'examiner la valeur de cette réponse, notons d'abord qu'elle présuppose la construction des embranchements qui relieront Troyes à Vesoul; qu'ainsi, dans la pensée du Gouvernement lui-même, la création de ces raccourcissements, en prévision desquels le commerce maritime demande le passage du chemin de fer de Dijon à Mulhouse par Villersexel, et par conséquent par l'Ognon, a des chances prochaines d'avenir.

Disons ensuite que s'il ne reste plus qu'à rechercher, dans la supposition de la prolongation d'une ligne de chemin de fer du Havre à Vesoul, ce qu'il est le plus convenable d'exécuter : d'un prolongement de Vesoul jusqu'à Belfort, ou d'un embranchement de Vesoul sur Villersexel, qui emprunterait la ligne de Dijon à Mulhouse jusqu'à Belfort pendant 38 kilomètres, le doute ne paraît pas possible.

C'est un avantage immense que de ménager la dépense de 38 kilomètres de chemin de fer. D'ailleurs les Chambres consentiraient-elles à l'établissement d'une ligne de Vesoul à Belfort, qui côtoierait la ligne de Besançon à la même ville à une distance très-rapprochée. Il est difficile de le supposer.

Les calculs qui viennent de vous être présentés en faveur du Havre, pourraient se reproduire avec les mêmes résultats, et à quelques variantes

près dans l'exécution, à l'égard des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque.

Parler des intérêts de la marine marchande et du commerce maritime devant une assemblée composée d'esprits aussi éminents, c'est se concilier l'attention et la faveur. Là n'est pas seulement une question de transit, déjà fort importante par elle-même. Il s'y trouve mêlé un intérêt d'un ordre encore plus relevé. Nul mieux que vous, Messieurs, ne sait les rapports intimes qui existent entre la prospérité de la marine marchande et celle de la marine militaire, à laquelle la première fournit, en cas de guerre, le plus prompt et le plus sûr moyen de recrutement.

Votre commission a également été frappée du besoin qu'ont les Vosges et la Lorraine de débouchés sur la Méditerranée, et de l'avantage que cette intéressante contrée trouverait dans une communication qui la relierait à la ligne de Marseille à Strasbourg, en la mettant en rapport avec la Franche-Comté et la Suisse. Les blés du nord-est de la France, qui restent constamment au prix le plus bas de tout le Royaume, trouveraient là des communications plus promptes avec la Franche-Comté, Lyon et Marseille, des moyens d'écoulement, non moins utiles à la consommation du midi qu'à la production du nord.

Le tracé par l'Ognon prépare les voies à ces importantes améliorations futures, qui ne seraient que plus difficilement et plus dispendieusement réalisables avec le tracé du Doubs. Il soutient et encourage la confiance du commerce maritime et

celle de nos départements du nord, et il leur donne la seule satisfaction qu'il vous soit possible de leur accorder maintenant, l'espérance. Votre commission a été puissamment frappée par ces considérations qui ne pourront manquer d'exercer sur vous-mêmes une grande influence.

En s'expliquant sur la direction d'embranchements futurs, votre commission n'entend certainement pas exciter la convoitise des populations et encourager le Gouvernement à proposer sans cesse de nouvelles entreprises. Elle désire, au contraire, qu'une prudente réserve modère l'action du pouvoir, et que le Gouvernement résiste aux dépenses nouvelles jusqu'à ce que l'expérience l'ait éclairé sur le résultat des concessions faites ou proposées.

Comme dernière objection, l'on vient dire : Mais le chemin de fer de Dijon à Mulhouse est essentiellement le complément du chemin de la Méditerranée au Rhin, voté en 1842, et c'est surtout des intérêts de cette ligne qu'il convient de se préoccuper.

Sans doute, Messieurs, s'il fallait sacrifier les intérêts de Marseille à ceux du Havre, les avantages de la direction du midi au nord à ceux de la direction de l'est à l'ouest, la Chambre ne devrait pas hésiter. La préférence est due, avant tout, à ceux pour qui le chemin a été projeté. Mais il nous reste, sur cette partie de la question, à vous rappeler que le tracé par la vallée de l'Ognon, loin de nuire aux communications de la Méditerranée au Rhin, en abrége le parcours. Le

tracé par le Doubs est, en effet, de 4 kilomètres plus long que celui auquel votre commission, d'accord avec la Chambre des Députés, a donné la préférence. Sous ce rapport encore sa décision se justifie par la réunion du plus grand nombre d'intérêts.

Nous arrivons, Messieurs, au côté le plus sérieux peut-être de la question, à celui qui mérite de fixer au plus haut degré l'attention d'une Chambre où se rencontrent tant d'officiers généraux distingués, qui sont les juges les plus compétents des besoins de la défense du territoire. Nous abordons le côté stratégique.

Après les désastres de 1814, le Gouvernement de la Restauration songea à prémunir la France contre de nouvelles invasions. Il fit étudier la situation de nos frontières de l'est par l'illustre général Haxo. Ce dernier reconnut qu'au point de réunion des montagnes des Vosges à celles du Jura, la dépression du terrain formait un col facilement accessible, et mal défendu à cette époque par Belfort, qui n'avait qu'une citadelle. Il proposa de remédier à ce danger en faisant de Belfort une grande place de guerre qui serait la clef de cette porte de la France. Ce projet fut accepté et exécuté. Les dangers d'invasion qui existaient sur ce point ont ainsi disparu.

Le long de la frontière de Suisse, depuis la Franche-Comté jusqu'à Lyon, le général Haxo signalait de nombreux passages dont l'ennemi pouvait profiter, et il demandait l'établissement de sept places de guerre ou fortins qui vinssent en

aide à la défense. Une seule place fut accordée, les Rousses, et un fortin, celui de Larmont. Notre frontière peut donc laisser encore à désirer de ce côté. Elle est même devenue depuis beaucoup plus ouverte qu'elle ne l'était au moment des opérations du général Haxo, par l'effet du mouvement de la civilisation qui a amené la construction de nouvelles voies de communication à travers les montagnes.

Au point de vue stratégique, il est nécessaire de mettre la voie de fer qui unira la place de Belfort à celle de Besançon, le plus qu'il est possible à l'abri de l'ennemi. Il importe de lui donner une assiette qui n'affaiblisse en rien les moyens de défense actuellement existants, et qui expose le moins possible ce chemin à être coupé par les armées étrangères en cas d'invasions, ou par nos troupes elles-mêmes dans un moment de danger.

Le tracé de l'Ognon satisfait beaucoup plus à cette condition que celui du Doubs.

Le tracé du Doubs marcherait parallèlement à la frontière de Suisse, en s'en tenant fort rapproché. Il n'en serait séparé que par la montagne du Lomont, qui même serait bientôt ouverte à la circulation, quoi qu'on fit, si la voie de fer était au bas.

Encore si, comme l'avait demandé le comité des fortifications, le tracé fût resté sur la rive droite du Doubs, la rivière se fût trouvée entre lui et la frontière, et lui eût servi de défense. Mais le projet le fait passer huit fois d'un bord à l'autre, de telle sorte que, non-seulement il ne profite pas

de la protection de la rivière, mais qu'il détruit l'obstacle que la nature avait elle-même placé sur ce point entre la France et la Suisse, en exigeant l'établissement de huit ponts ou viaducs à l'aide desquels le passage serait désormais sans cesse ouvert de l'une à l'autre rive.

On répond que les invasions antérieures ne se sont jamais opérées par le Doubs, mais par la Haute-Saône; que d'anciens ponts qui existaient déjà sur le Doubs n'ont jamais été détruits. Mais on oublie qu'aujourd'hui Belfort élève du côté de la Haute-Saône une barrière puissante, et que c'est précisément parce que le territoire est à couvert de ce côté qu'il est besoin de se précautionner davantage du côté du Doubs.

Le tracé par l'Ognon, au contraire, s'éloigne de la frontière. Il en est séparé non-seulement par le Lomont, qui forme la seule défense du tracé du Doubs, mais encore par la rivière de ce nom, qu'il laisse constamment à sa gauche sur toute la partie contestée, et par les escarpements de cette vallée sur la rive droite. Enfin devant lui la place de Belfort le garantit des approches de l'ennemi.

La supériorité stratégique de la direction de l'Ognon a été vivement défendue par le comité des fortifications. Elle est la conséquence des principes posés par le savant général Haxo. Elle ne pouvait toucher médiocrement votre commission.

Les partisans du tracé du Doubs objectent cependant l'avis unanime de la commission mixte en faveur de leur projet, et ils se prévalent de ce

que trois officiers généraux font partie de cette commission pour en conclure que l'organe des intérêts militaires n'a plus insisté sur les objections stratégiques.

Mais on répond que la commission mixte croit tellement à l'avantage de ne pas laisser établir de communication d'un côté à l'autre du Doubs, qu'elle s'est toujours opposée à la construction même d'un seul pont nouveau sur cette rivière. L'on ajoute enfin que l'élément militaire était en minorité dans la commission composée de onze membres, dont huit civils et trois militaires, et que quelques-uns de ces derniers se voyant dans l'impossibilité de faire préférer le projet de l'Ognon, s'étaient résignés à une transaction, et avaient fini par laisser passer le tracé du Doubs sous la condition accordée, à laquelle le génie militaire tenait essentiellement, que le chemin aboutirait directement de Montbéliard à Belfort.

Vous nous permettrez, Messieurs, de terminer cette partie de notre exposé par la citation textuelle de deux des conclusions de l'avis qu'a émis le comité des fortifications sur les tracés du Doubs et de l'Ognon. Nous avons besoin de nous abriter, dans une question de cette nature, derrière une autorité imposante à laquelle nous nous sommes rangés avec confiance.

La délibération du comité se termine ainsi :

« Est d'avis..... qu'à défaut du tracé des pla-
« teaux, s'il est reconnu impossible (ce qui est
« arrivé), le Ministre de la guerre insiste forte-
« ment pour qu'on préfère le tracé de la vallée de

« l'Ognon par Rougemont et Villersexel, au tracé « de la vallée du Doubs, par Beaume-les-Dames, « Clairval, l'Isle et Montbéliard.

« Que, si par des considérations que le comité « ne peut prévoir, mais qui seraient éminemment « opposées aux intérêts de la défense, on adoptait « le tracé par la vallée du Doubs, le Ministre de « la guerre obtienne au moins que ce soit, non un « embranchement, mais bien la voie directe et « principale qui aille de Montbéliard à Belfort, « en passant d'ailleurs par Brevilliers, et se rap- « prochant le plus qu'on pourra de la position de « Belfort à Héricourt. »

Nous n'avons rien à ajouter à cette citation.

En résumé, Messieurs, sous le triple rapport technique, commercial et militaire, le tracé de l'Ognon nous paraît au moins égal et souvent préférable au tracé du Doubs.

Embranchements.

Nous devons aussi, Messieurs, vous dire un mot des deux embranchements compris dans le projet de loi.

Le premier, celui de Gray à Auxonne, fait partie de la concession principale dont il est un accessoire obligé. Il a pour objet de relier la ville de Gray au chemin de la Méditerranée au Rhin. L'importance commerciale de Gray exigeait cette communication contre laquelle aucune objection ne s'est élevée.

La création du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, lui assure un accroissement d'importance,

Des projets de communication de Gray avec la Moselle et la Meuse, ajoutent encore un nouvel intérêt au chemin de Gray à Auxonne. Cet embranchement promet d'être non une charge pour la compagnie concessionnaire, mais un moyen d'améliorer pécuniairement son entreprise.

On eût pu, sans doute, diriger l'embranchement sur Besançon, comme l'avait d'abord demandé le Gouvernement. Mais le point de jonction d'Auxonne est moins éloigné de Gray que celui de Besançon ; le trajet étant moindre, l'établissement du chemin sera moins dispendieux, et cependant cette direction promet d'être aussi productive que l'eût été celle sur Besançon. C'était plus qu'il n'en fallait pour justifier la préférence donnée à l'embranchement sur Auxonne, préférence à laquelle le Gouvernement adhère.

L'embranchement de Salins n'est que facultatif. Il est détaché de la grande ligne et sera adjugé à part. Il facilitera le transport des produits des salines d'Arc. Les délégués de la compagnie qui se propose de soumissionner cet embranchement, annoncent aussi la découverte toute récente d'une mine de sel gemme, sur le territoire même de Salins. L'embranchement promet ainsi d'augmenter les profits de la ligne principale. Il ne réclame non plus aucune subvention. Votre commission n'a vu aucun inconvénient à accorder au Gouvernement la faculté de le concéder.

Nous terminons, Messieurs, par deux observations, ce travail que nous regrettons de n'avoir pas eu le temps d'abréger.

Un amendement, à cette époque de la session, équivaudrait au rejet de la loi ou à un ajournement avec lequel la question n'aurait pas fait un pas; au contraire, le vote favorable produirait l'effet suivant.

La compagnie qui désirait le tracé du Doubs, ne consentait à s'en charger qu'au moyen d'une subvention de 31 millions. Les compagnies formées pour l'Ognon n'ont, jusqu'à présent, demandé aucun secours au Trésor. L'on peut bien douter qu'elles se chargent définitivement de l'entreprise, aux seules conditions du projet de loi; mais le contraire n'est pas démontré.

Dans le cas où la Chambre voterait la loi sans amendement, M. le Ministre des travaux publics mettrait le chemin de fer en adjudication aux clauses du cahier des charges. S'il se présentait une compagnie soumissionnaire, ce résultat prouverait clairement que la ligne de l'Ognon a la supériorité sur celle du Doubs, et qu'elle mérite la préférence. M. le Ministre des travaux publics, avec sa loyauté ordinaire, l'a lui-même reconnu dans le sein de votre commission. Dans le cas où aucune soumission acceptable ne serait présentée, le Gouvernement aurait ainsi tenté une première épreuve. Désormais la question du tracé de l'Ognon sans subvention serait vidée. Il resterait à essayer d'autres voies d'exécution. Et si une subvention devenait nécessaire, nous penserions encore qu'il la faudrait moindre pour la vallée de l'Ognon que pour celle du Doubs.

Notre seconde observation n'est pas non plus

sans valeur. La grande ligne de la Méditerranée au Rhin n'existera qu'après la confection du tronçon de Dijon à Mulhouse. Le midi et le nord de la France attendent impatiemment son exécution. Ces points, les plus importants de la ligne, seraient blessés dans leurs légitimes espérances, si une rivalité entre deux vallées intermédiaires devait arrêter les bienfaits qui leur ont été promis par la loi de 1842. Ici encore l'intérêt général domine évidemment les intérêts particuliers.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

MPRESSIONS

Nº 99.

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juin 1846.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par neuf départements; *

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET. (Charente-Inférieure.)

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 mai 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Le département de la Charente-Inférieure est

* Charente-Inférieure, Gard, Loir-et-Cher, Mayenne (2 projets), Morbihan, Nord, Basses-Pyrénées, Var, Vendée.

autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant 5 ans, à partir de 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à la dépense d'établissement d'un dépôt d'étalons dans la ville de Saintes, concurremment avec les ressources municipales dont la création est autorisée pour cet objet.

Donné au palais des Tuileries, le 11 juin 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le conseil municipal de Saintes a demandé qu'un dépôt d'étalons fût établi dans cette ville, et il a voté à cet effet un emprunt et une imposition extraordinaire; ce vote fait l'objet d'un projet de loi qui a été récemment soumis à votre examen.

Le conseil général de la Charente-Inférieure n'a pas voulu rester étranger à une entreprise qui intéresse à un si haut degré la prospérité du département : la dépense totale devant être de 418.550 fr.

et la ville devant la supporter jusqu'à concurrence de 244.550 fr. environ, le conseil général s'est engagé à fournir le reste, c'est-à-dire une somme de 174.000 fr. : il a demandé, en conséquence, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes.

La situation financière du département ne faisant pas obstacle à ce que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, et l'urgence de l'établissement dont il s'agit ne pouvant être contestée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Gard.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Gard est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant quinze ans, à partir de 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux neufs et

d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emploi du produit de l'imposition sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Gard a été autorisé, par les lois des 9 juillet 1836 et 25 juin 1841, à créer des ressources extraordinaires pour la construction des routes départementales; mais, malgré ces ressources, ces routes n'ont pu être achevées, et pour les terminer complétement, il faudrait environ 3 millions.

Dans l'impossibilité de réaliser une somme aussi considérable au moyen des fonds propres à la seconde section du budget départemental, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant quinze ans, à partir de 1847, 5 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pour l'achèvement des routes départementales; cette imposition permettrait d'exécuter les travaux les plus urgents.

La situation financière du département étant des plus satisfaisantes, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos

délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Loir-et-Cher.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de Loir-et-Cher est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 450.000 fr. qui sera affectée aux travaux des routes départementales, à l'achèvement de l'asile des aliénés et du palais de justice de Blois, et à l'installation, dans le château de Romorantin, de la sous-préfecture et du tribunal de première instance de cet arrondissement.

L'emprunt aura lieu avec concurrence et publicité. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Jusqu'au 1er janvier 1850, il sera pourvu au service des intérêts de l'emprunt au moyen de prélèvements opérés sur le produit de l'imposition créée par la loi du 6 août 1839. A partir de cette époque, le service des intérêts et l'amortissement

de l'emprunt seront assurés au moyen des ressources ci-après indiquées.

ART. 2.

Le département de Loir-et-Cher est autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1850, huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé, et pour le surplus, aux travaux des routes et aux diverses constructions désignées en l'article 1er.

ART. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, à partir de 1847, l'emploi de ces sommes et celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

La somme à emprunter en 1846 est fixée à cent mille francs.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le conseil général de Loir-et-Cher s'est occupé, dans sa dernière session, de la situation et des besoins des divers services départementaux au bénéfice desquels la loi du 6 août 1839 avait créé des ressources extraordinaires.

Le conseil a reconnu, après un mûr examen, l'insuffisance de ces ressources, et il a constaté que les routes départementales pour être amenées à l'état normal d'entretien, donneraient lieu à une nouvelle dépense de 660,000 francs; que l'achèvement de l'asile des aliénés de Blois, et celui du palais de justice exigeraient encore, le premier une somme de 80.000 francs, le second une autre somme de 130.000 francs.

Il est inutile d'insister sur l'importance de ces travaux, qui n'a pas été contestée lors de la discussion de la loi du 6 août 1839.

Mais, de plus, le conseil général a voté, dans sa session de 1845, un projet qui consiste à terminer l'ancien château de Romorantin et à modifier cet édifice de façon à pouvoir y installer le tribunal civil et la sous-préfecture de l'arrondissement; ce projet a été mûrement étudié, il est d'une exécution facile, et d'une utilité qui doit le faire accueillir; la dépense en est portée à 43.000 francs.

Ainsi le chiffre total des sommes que le département se trouve contraint de réaliser s'élève à 913.000 francs.

Les ressources ordinaires étant à peine suffisantes; d'autre part, l'imposition de 8 centimes autorisée par la loi de 1839 étant presque complétement absorbée par le remboursement et le service des intérêts d'un emprunt contracté en vertu de cette même loi; le conseil général a demandé, pour faire face à des exigences aussi pressantes, que le département soit autorisé à proroger jusqu'en 1855 le remboursement des 450.000 francs qu'il doit encore à la caisse des dépôts et consi-

gnations. Cette somme n'eût été versée entre les mains du prêteur qu'à cette époque, et le payement de cette dette eût été assuré au moyen d'une imposition extraordinaire de huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant six ans à partir de 1850.

Mais les règlements qui régissent l'administration de la caisse des dépôts et consignations ne lui ont pas permis, Messieurs les Pairs, d'adhérer à cette combinaison financière. Néanmoins, cette difficulté de forme ne doit pas entraver l'exécution du vote du conseil général : un emprunt nouveau peut être substitué, sans s'écarter de l'esprit véritable de ce vote, à la prorogation de remboursement de l'ancien emprunt : proroger le remboursement d'un emprunt, ce n'est, en fait, qu'emprunter de nouveau la somme dont on recule l'amortissement. Nous avons la confiance que vous n'hésiterez pas à adopter, dans le cas dont il s'agit, un système que vous avez déjà plus d'une fois consacré par votre sanction.

Quant à la situation financière du département, elle permet que les propositions du conseil général soient accueillies; l'imposition qui est demandée ne doit commencer d'ailleurs qu'en 1850, c'est-à-dire à l'époque où expirera celle que la loi de 1839 a créée.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations, le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 16 mai et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Mayenne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Mayenne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 120.000 francs qui sera exclusivement affectée à la construction d'un palais de justice et d'un tribunal de commerce à Mayenne, et à l'acquisition des terrains nécessaires à cette construction.

L'emprunt aura lieu avec concurrence et publicité. Toutefois, le préfet est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts de cet emprunt au moyen des ressources dont la création est autorisée en l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de la Mayenne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement, savoir :

Un centime additionnel au principal des quatre

contributions directes, pendant six ans à partir de 1847, et six dixièmes de centime en 1853.

Le produit de ces ressources sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le surplus, s'il y a lieu, à la construction du palais de justice de Mayenne.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'administration et le conseil général de la Mayenne ont reconnu, depuis plusieurs années, la nécessité de la construction d'un palais de justice à Mayenne ; les difficultés qui ont arrêté jusqu'ici la réalisation de cet important projet n'existent plus: la dépense totale en est évaluée à 160,000 francs.

Dans l'impossibilité de réaliser cette somme au moyen des ressources ordinaires départementales, le conseil général a demandé que le département soit autorisé à emprunter une somme de 120.000 fr., remboursable sur le produit d'une imposition extraordinaire de un centime additionnel au principal des quatre contributions directes qui serait perçue pendant six ans, à partir de 1847.

Quant au déficit que présenterait cet emprunt, eu égard au chiffre total de la dépense, il y a lieu d'espérer qu'il serait facilement couvert tant à l'aide d'allocations obtenues sur le deuxième fonds commun, que de prélèvements effectués sur les

ressources de la deuxième section du budget départemental.

La situation financière du département de la Mayenne ne s'oppose pas à ce que le vote du conseil général soit accueilli ; ce vote, tout en donnant satisfaction à un intérêt pressant, n'empêchera pas les charges des contribuables d'être allégées à partir de 1847.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Mayenne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Mayenne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1847, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté aux travaux neufs et d'amélioration des routes départementales actuellement classées.

L'emploi du produit de l'imposition sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le département de la Mayenne a été autorisé, par une loi du 23 mai 1841, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1842, 11 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition doit prendre fin en 1846, mais ces voies de communication sont loin d'être terminées. La dépense nécessaire pour les achever et effectuer les nombreuses réparations qu'elles réclament encore, est évaluée à 1.260.000 francs.

Dans l'impossibilité de faire face à une dépense si considérable, au moyen des ressources propres à la deuxième section du budget, le conseil général a demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1847, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

La situation financière de la Mayenne ne s'oppose pas à ce que le vote du conseil général soit accueilli favorablement; ce vote est d'ailleurs conforme aux premiers intérêts du département et permettra, sans aggraver les charges actuelles des contribuables, de compléter définitivement le système de la viabilité départementale.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après

les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

6e PROJET. (Morbihan.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Morbihan est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 240.000 francs qui sera exclusivement affectée à l'achèvement et aux rectifications des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec l'administration de la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt, ainsi qu'il est dit en l'article ci-après.

ART. 2.

Le département du Morbihan est autorisé, conformément à la demande que son conseil général

en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant neuf ans, à partir du 1er janvier 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé.

ART. 3.

Les sommes à emprunter, l'emploi de ces sommes et celui du produit de l'imposition extraordinaire seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La situation des voies de communications départementales dans le Morbihan est assez satisfaisante, mais elle a besoin d'être encore améliorée. Ces routes présentent, en effet, une certaine étendue de lacunes qu'il importe de combler, et opposent des obstacles fâcheux à la circulation par la rapidité d'un grand nombre de pentes qu'il n'importe pas moins d'adoucir.

La dépense des travaux, qui restent à effectuer pour atteindre ce double but, est évaluée à 240.000 francs. Pénétré de la nécessité de ne point ajourner des améliorations vivement réclamées

par les intérêts du département, et dans l'impossibilité d'y pourvoir au moyen des ressources ordinaires du budget, le conseil général s'est vu contraint, dans sa dernière session, de solliciter pour le département l'autorisation de contracter un emprunt de 240.000 francs, remboursable en neuf années sur le produit d'une imposition extraordinaire de un centime et demi. Il y a lieu d'espérer, Messieurs les Pairs, qu'au moyen de cet emprunt, le système de la viabilité départementale pourra être définitivement complété, et il est hors de doute que la charge des intérêts sera bien compensée par une exécution plus prompte des travaux, et une jouissance plus rapprochée des avantages attachés à une circulation sûre et rapide. Quant à la situation financière du département, elle est loin de s'opposer à ce que le vote du conseil général soit accueilli; les contribuables ne sont actuellement grevés d'aucun centime extraordinaire.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 27 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Nord.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Nord est autorisé, confor-

mément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir du 1er janvier 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à la dépense de construction du chemin du Cateau à Bohain, à classer comme prolongement de la route départementale n° 10, suivant la délibération du conseil général.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

L'importance bien reconnue du chemin du Cateau à Bohain, a déterminé le conseil général du département du Nord à proposer, et l'administration centrale à adopter, le classement de ce chemin, comme prolongement de la route départementale n° 10 de Valenciennes au Cateau. L'ordonnance royale de classement sera rendue dès que la question des voies et moyens aura été définitivement résolue par votre vote.

Dans sa dernière session, le conseil général a demandé que le département, pour concourir à la dépense de construction de cette nouvelle route, soit autorisé à s'imposer extraordinairement un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant quatre années.

Il nous avait d'abord paru, Messieurs les Pairs,

que la demande du conseil général pourrait être accueillie sans modification, mais une instruction plus complète de l'affaire, nous a fait reconnaître, ultérieurement, que les ressources dont la création était proposée seraient de beaucoup supérieures aux besoins.

En effet, la dépense à laquelle il s'agit de pourvoir, n'est évaluée qu'à 400.000 francs. Or, près de la moitié de cette somme est déjà assurée par le concours régulièrement autorisé des communes; la seule commune du Cateau s'est engagée à fournir un contingent de 162.650 francs, de telle sorte que la part qui reste à la charge du département, se trouve réduite à une somme qui pourrait être réalisée au moyen d'une imposition d'un seul centime, restreinte à trois années : le centime additionnel aux quatre contributions directes, vaut en effet, dans le département du Nord, plus de 74.000 francs.

C'est dans ces limites, Messieurs, que nous pensons qu'il y a lieu de renfermer la proposition du conseil général.

Quant à la situation financière du département, elle est des plus favorables, et ne peut en aucune façon faire obstacle au vote du projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 16 mai, et dont je vais avoir l'honneur, Messieurs les Pairs, de vous donner lecture.

8e PROJET. (Basses-Pyrénées.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département des Basses-Pyrénées est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant six années, à partir de 1847, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à la dépense de construction d'un palais de justice à Pau.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La nécessité de construire un nouveau palais de justice à Pau a été, depuis longtemps, constatée par la cour royale de cette ville, par le conseil général et l'administration des Basses-Pyrénées. Le palais de justice actuel ne peut plus en effet, en raison de son état d'insuffisance et de vétusté, satisfaire aux besoins et à la dignité des services judiciaires.

Le conseil municipal de Pau a récemment offert, par un vote spontané, un terrain communal parfaitement approprié à la construction nouvelle qu'il s'agit d'élever; de son côté, le conseil général, dans sa dernière session, a demandé que le dépar-

tement, pour concourir à la dépense de cette construction, soit autorisé à s'imposer extraordinairement deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant six ans, à partir de 1847.

La situation financière du département pourrait être, il est vrai, Messieurs les Pairs, plus favorable; elle ne nous paraît pas telle, cependant, qu'elle doive faire obstacle à l'exécution d'une construction d'une urgence incontestable, et pour laquelle le concours de l'État est réclamé par un projet de loi déjà soumis aux délibérations de la Chambre des Députés.

Nous venons, en conséquence, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, vous soumettre le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 27 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

9e PROJET. (Var.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Var est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1845, à emprunter, par portions égales, pendant les années 1847, 1848, 1849, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de un million de

francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux d'amélioration et de rectification des routes départementales classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt, au moyen des ressources autorisées par l'article suivant.

ART. 2.

Le département du Var est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1848, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé.

ART. 3.

L'emploi de l'emprunt sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Il ne faudrait pas moins de 2.500.000 francs pour amener à l'état d'entretien toutes les routes départementales elassées dans le département du Var; mais une somme de un million de francs suffirait pour effectuer les travaux les plus urgents.

Le conseil général, dans sa dernière session, a reconnu la pressante nécessité de réaliser cette dernière somme, et dans l'impossibilité de la prélever sur les ressources de la deuxième section du budget départemental, il a demandé que le département soit autorisé à emprunter, par portions égales, dans les trois années 1847, 1848 et 1849, une somme de un million de francs, remboursable sur le produit d'une imposition de cinq centimes à percevoir pendant dix années, à partir de 1848.

Le conseil général a pensé que le surcroît de sacrifices résultant du service des intérêts de l'emprunt serait largement compensé par une plus rapide exécution des travaux, et une plus prompte jouissance des avantages attachés à un bon système de viabilité départementale.

La situation financière du Var ne s'oppose point à ce que le vote du conseil général soit accueilli. Elle ne sera pas d'ailleurs aggravée par la nouvelle création de ressources extraordinaires qu'il s'agit d'autoriser.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après

les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

10e PROJET. (Vendée.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 1er septembre 1845, à affecter à la dépense des travaux d'agrandissement et d'amélioration des bâtiments du dépôt d'étalons de Bourbon-Vendée, l'excédant du produit de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi du 24 juillet 1843, qui restera libre après le remboursement de l'emprunt contracté en vertu de ladite loi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Vendée a été autorisé par une loi du 24 juillet 1843, 1° à emprunter une somme de 164.000 francs pour être affectée exclusivement à l'acquittement de la part que ce département a consenti à prendre à sa charge dans

la dépense d'établissement d'un dépôt d'étalons à Bourbon-Vendée; 2° et à s'imposer extraordinairement, savoir : 3 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes en 1845, et 5 centimes en 1846 pour le produit de cette imposition être exclusivement appliqué au service des intérêts et au remboursement de la somme empruntée.

La dépense de construction de cet établissement était évaluée, d'après le projet adopté, à la somme totale de 273.000 francs. Sur cette somme le département a pris à sa charge les 6/10es, soit 164.000 francs; et la ville de Bourbon-Vendée, en raison de l'intérêt que présentait pour elle le nouveau dépôt d'étalons, a consenti à fournir les autres 4/10es, soit 109.000 francs.

Suivant les conditions établies, le département de la Vendée, qui restait propriétaire des bâtiments construits, devait pourvoir à tous les frais de leur entretien.

Le conseil général reconnaissant que cette dernière condition pourrait devenir onéreuse pour le département et nuisible au service du dépôt d'étalons, a offert, par une délibération prise dans sa dernière session, de céder à l'Etat la propriété des bâtiments et dépendances de ce dépôt, avec la condition toutefois que cette propriété ferait retour au département, dans le cas où la destination des bâtiments viendrait à être changée.

En outre, il a proposé d'attribuer à l'Etat l'excédant du produit de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi précitée du 24 juillet 1843,

qui restera libre après le remboursement de l'emprunt qui a été contracté en vertu de la même loi; excédant de produit qui s'élèvera à environ 40.000 francs, et doit être spécialement affecté aux travaux d'agrandissement encore nécessaires pour compléter l'établissement du nouveau dépôt d'étalons.

Nous avons pensé, Messieurs les Pairs, que s'il était de l'intérêt bien entendu du département de la Vendée de se libérer, pour l'avenir, de la charge qui lui était imposée d'entretenir les bâtiments dont il s'agit; laquelle aurait pu grever d'une manière fâcheuse les ressources ordinaires de son budget, il n'était pas moins avantageux pour l'Etat de devenir propriétaire de ces bâtiments dans lesquels il pourrait ainsi faire tous les changements, toutes les améliorations, tous les agrandissements que nécessiteront peut-être dans l'avenir les besoins du service.

Vous apprécierez comme nous, Messieurs les Pairs, les avantages réciproques que doivent retirer l'Etat et le département de la cession proposée, et nous venons, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 20 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

IMPRESSIONS

N° 100.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juin 1846.

2 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des changements de circonscriptions territoriales dans les départements d'Eure-et-Loir et du Finistère;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET,

Tendant *à réunir à la commune de Courtalin une section de la commune de Saint-Pellerin* (Eure-et-Loir).

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 mai 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La limite entre les communes de Saint-Pellerin

et de Courtalin, canton de Clayes, arrondissement de Châteaudun, département d'Eure-et-Loir, est fixée dans la direction indiquée au plan annexé à la présente loi, par un liséré orange. En conséquence, le territoire compris entre cette ligne et l'ancienne limite, est distrait de la commune de Saint-Pellerin, et réuni à celle de Courtalin.

ART. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres, qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 11 juin 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à votre approbation une mesure législative destinée à donner plus d'étendue au territoire de la commune de Courtalin (Eure-et-Loir), au moyen de l'adjonction de quelques parties du territoire de la commune de Saint-Pellerin.

La commune de Courtalin n'a que 27 hectares de superficie, et elle ne peut sur ce territoire exigu construire tous les établissements qui lui sont indispensables. En détachant de Saint-Pellerin, ainsi que le propose le projet de loi, 228 hectares et 149 habitants, on pourvoira à tous les besoins de Courtalin; on fera cesser les obstacles que l'administration rencontre actuellement dans cette commune, et ces divers avantages seront obtenus sans causer un tort bien considérable à la commune de Saint-Pellerin, car elle conservera 1357 hectares et 586 habitants, et toutes les ressources nécessaires à ses dépenses municipales. L'état d'enclave où se trouve le territoire de Courtalin, par rapport à celui de Saint-Pellerin, rendrait plus convenable peut-être la réunion administrative des deux communes; mais toutes deux sont trop importantes pour être ainsi sacrifiées à une simple convenance de circonscription territoriale, et la cession des terrains que l'on exige de Saint-Pellerin est le seul moyen d'assurer l'existence des deux communes, en faisant cesser les inconvénients produits par la circonscription actuelle.

Les autorités administratives et les conseils électifs d'arrondissement et de département ont été unanimes sur ce point. Nous espérons donc que vous ne refuserez pas votre approbation au projet de loi que la Chambre des Députés a déjà adopté dans sa séance du 20 mai 1846, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire une section de la commune de Ploudaniel pour la réunir à la commune de Saint-Méen* (Finistère).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La section de Gorré-ar-Barrès est distraite de la commune de Ploudaniel, canton de Lesneven, arrondissement de Brest, département du Finistère, et réunie à la commune de Saint-Méen, même canton. En conséquence, la limite entre les deux communes de Ploudaniel et de Saint-Méen est fixée, suivant le tracé de la ligne jaune A, B, sur le plan annexé à la présente loi.

Les dispositions qui précèdent auront lieu, sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les conditions de la distraction ordonnée, autres que celles prévues par les articles 5 et 6 de la loi du 18 juillet 1837, et celles fixées par la présente loi, seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les habitants de Gorré-ar-Barrès, section administrée par la commune de Ploudaniel (Finistère), se plaignent de l'éloignement qui les sépare

de leur chef-lieu et du mauvais état des chemins qui y conduisent.

Une instruction complète et régulière a eu lieu à ce sujet, et il a été constaté que bien souvent en effet la difficulté des communications était telle, que tous rapports se sont trouvés suspendus entre la section et la commune.

Pour obvier à cet inconvénient, on a reconnu qu'il convenait, ainsi que le demandent les habitants, de rattacher la section de Gorré-ar-Barrès à la commune de Saint-Méen, qui, très-faible en territoire et en population, trouvera dans cette adjonction le moyen d'améliorer ses ressources administratives.

La commune de Ploudaniel est au contraire fort considérable, et ce changement ne lui fera rien perdre de son importance; car malgré la cession d'un territoire de 505 hectares, renfermant 322 habitants, et donnant 22 francs de revenus, Ploudaniel conservera 4.645 hectares, 3.184 habitants et 6.351 francs de revenus.

Il n'y avait donc pas lieu de tenir compte de l'opposition formulée par le conseil municipal de cette commune; et le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations la mesure législative déjà adoptée par la Chambre des Députés, dans sa séance du 20 mai, et qui est nécessaire pour vaincre la résistance de ce conseil municipal.

Je vais avoir l'honneur, Messieurs, de vous lire le texte de ce projet de loi.

IMPRESSIONS

N° 101.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre des Pairs et à la Chambre des Députés par la Commission de surveillance * de la CAISSE D'AMORTISSEMENT et de celle des DÉPÔTS et CONSIGNATIONS, sur la situation de ces Établissements au 31 décembre 1845, en exécution des articles 114 et 115 de la loi du 28 avril 1816.

MESSIEURS,

La loi du 28 avril 1816 a imposé à la commission de surveillance qu'elle a créée près de la Caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations, l'obligation de présenter aux Chambres, à leur session annuelle, le rapport sur la direction morale et sur la situation matérielle de ces deux établissements.

* Cette commission était composée de MM. le comte ROY, Pair de France, président; Jacques LEFEBVRE, et François DELESSERT, membres de la Chambre des Députés; le vicomte D'ARGOUT, Pair de France, président de la Cour des comptes; le comte D'ARGOUT, Pair de France, gouverneur de la Banque; et LEGENTIL, président électif de la Chambre de commerce de Paris.

Nous venons remplir ce devoir pour l'année 1845.

Caisse d'amortissement. Recettes. État n° 1.

Les recettes de la Caisse d'amortissement se sont élevées, en 1845, à la somme de 142.330.921 f. 71 c. y compris celle de 36.602.221 fr. 17 c., restant en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1844.

Emploi des fonds. États nos 1 et 5.

Cette somme a été employée en rachat de rentes 3 pour 100 pour 30.592.642 fr. 95 c.

Il a été consolidé sur la réserve appartenant aux 5, 4 et demi et 4 pour 100, 73.694.727 fr. 74 c.

Le surplus de 38.043.551 fr. 02 c., restant en caisse ou en portefeuille, au 31 décembre 1845, se compose de la somme de 27.091 fr. 54 c. en numéraire, et de celle de 38.016.459 fr. 48 c. en bons royaux provenant de fonds de réserve.

État n° 2.

Les rentes 3 pour 100, rachetées et payées, se sont élevées à 1.090.194 fr. pour un capital de 30.592.642 fr. 95 c.

Le taux moyen des rachats a été de 84 fr. 18 c.

Fonds en réserve. État n° 5.

Le fonds mis en réserve sur l'amortissement, aux termes de la loi du 10 juin 1833, s'est élevé en totalité à la somme de . . 753.126.813 fr. 69 c.

Dans laquelle somme le fonds, mis en réserve pour 1845, est compris pour celle de 75.117.413 54

Moyens de rachat ou d'extinction de la dette inscrite. État n° 6.

Ainsi l'année 1846 s'est ouverte avec 144.293.214 francs 02 cent. pour moyens de rachat ou d'extinction de la dette inscrite : mais, sur cette

somme, celle de 38.016.459 fr. 48 cent., appartenant aux rentes 5, 4 et demi et 4 pour 100, est représentée par des bons du Trésor qui peuvent éventuellement recevoir la destination autorisée par l'article 36 de la loi du 25 juin 1841.

Caisse des dépôts et consignations.

La Caisse des dépôts et consignations, dont le principal objet est de recevoir les dépôts judiciaires, reçoit aussi les dépôts volontaires des particuliers, des départements et des communes, et les versements qui lui sont faits pour le service des pensions de retraite, pour celui de la Légion-d'honneur, des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing, des Caisses d'épargne, de l'indemnité de Saint-Domingue, et pour un grand nombre d'autres services d'utilité publique, parmi lesquels celui des fonds appartenant aux Caisses d'épargne est un des plus importants.

Recettes. État n° 1.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des dépôts et consignations, concernant les différents services dont elle est chargée, se sont élevées, pendant le cours de l'année 1845, à . . . . . 189.374.165 fr. 37 c.

Dépenses. État n° 1.

Les remboursements auxquels elle a eu à pourvoir, dans la même année, montent à 166.725.315 79

D'où il résulte que les sommes versées en 1845, présentent, sur les sommes remboursées, un excédant de 22.648.849 58

Consignations

Les sommes versées depuis 1816, à titre de *consignations judiciaires ou administratives*, s'élevaient, au 31 décembre 1845, à . . 999.000.362 fr. 11 c.

Les remboursements effectués montaient à 876.489 325 87

ÉTAT n° 2.

Et elle restait encore dépositaire, à la même époque, de 122.511.036 24

Ce solde est réparti entre plus de 50.000 comptes particuliers.

Caisses d'épargne.

Depuis la loi du 31 mars 1837, qui a confié à la Caisse des dépôts l'administration des fonds des Caisses d'épargne, les versements provenant de cette origine se sont élevés à. 542.281.102 fr. 16 c.

Les remboursements effectués par la Caisse des dépôts montaient à 159.172.086 14

ÉTAT n° 2.

Et le solde restant dû par cette Caisse était, au 31 décembre 1845, de 383.109.016 02

Ce solde s'élevait, au 31 décembre 1844, à 383.499.474 19

Ainsi il a diminué, dans le cours de l'année 1845, de 390.458 17

Il s'élevait, au 30 avril 1846, date du dernier arrêté de compte, à la somme de 395.709.825 25

Les fonds provenant de cette origine, dont la Caisse des dépôts n'avait pu trouver l'emploi dans le cours de l'année 1845, ont été versés en compte

courant au Trésor public, à l'intérêt de 4 pour 100, conformément à la faculté réservée à cette Caisse par la loi du 31 mars 1837.

Ils s'élevaient, au 30 avril 1846, date du dernier arrêté de compte, à . . . . . 122.343.805 fr. 05 c.

Le nombre des Caisses d'épargne autorisées était, au 31 décembre 1844, de 346
et au 31 décembre 1845, de 356

Il avait augmenté de 10
dans le cours de l'année 1845.

La loi du 22 juin dernier a apporté, pour l'avenir, quelques modifications aux règles auxquelles les Caisses d'épargne étaient assujetties.

Par une de ses dispositions, le *maximum* des versements qui pouvait s'élever précédemment à 3.000 fr., est réduit à 1.500 fr.

Nous avons fait observer que le solde des versements qui s'élevait, au 31 décembre 1844, à la somme de 383.499.474 fr. 19 cent., avait diminué de 390.458 fr., dans le cours de l'année 1845.

Par une autre disposition, la loi du 22 juin accorde à tout déposant des Caisses d'épargne, la faculté de faire convertir, sans frais, sa créance, en une inscription au Grand-livre de la dette publique.

3.141 déposants ont profité de cette faculté, et les rentes achetées pour leur compte par la Caisse des dépôts et consignations, sur la demande des

Caisses d'épargne, s'élevaient, au 30 avril 1846, à 210.343 fr., pour un capital de 5.160.408 fr. 65 cent.

Pensions de retraite.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des dépôts pour le service des pensions de retraite des employés des ministères et des administrations publiques, se sont élevées, de 1816 à 1845, à..... 368.258.177 fr. 26 c.
et les payements ont été de. 366.192.370 fr. 43 c.

Le nombre des titulaires de pensions dont la Caisse des dépôts était chargée d'acquitter les arrérages était, en 1845, de 29.000.

Indemnité des anciens colons de Saint-Domingue.

La Caisse des dépôts et consignations a continué de procéder à la répartition, entre les anciens colons de Saint-Domingue et leurs ayants cause, des sommes qui ont été versées, conformément aux traités existants, par le Gouvernement d'Haïti, et à la délivrance des certificats de liquidation, en vertu de la loi du 18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois.

ÉTAT N° 5.

Au 31 décembre 1845, les certificats *expédiés* s'élevaient en nombre à 23.306, et en somme à..... 130.202.461 fr. 92 c.

Les certificats *délivrés*, à la même époque, à 22.299, pour une somme de 127.454.172 fr. 25 c.; et les certificats *restant en portefeuille*, à la même date, s'élevaient à 1.007, pour une somme de..... 2.748.289 fr. 67 c.

La Caisse des dépôts et consignations est chargée de payer l'intérêt des sommes consignées, à raison de 3 pour 100; elle paye, en outre, aux receveurs des finances, demi pour 100 pour l'encaissement qu'ils font de ces sommes, et demi pour 100 pour les remboursements qu'ils en effectuent.

Elle bonifie aux déposants aux Caisses d'épargne un intérêt de 4 pour 100 par an, pour les placements qu'ils font à ces Caisses; et c'est en laissant à la charge de la Caisse des dépôts et consignations l'augmentation considérable des frais d'administration à laquelle ce service donne lieu, que la loi accorde la faculté de placer au Trésor, au même intérêt de 4 pour 100, les fonds provenant des Caisses d'épargne dont elle ne peut faire l'emploi.

Frais de courtage, commissions et taxations.

Enfin, la Caisse des dépôts et consignations doit subvenir à l'acquittement de toutes ses dépenses administratives, et de celles de la Caisse d'amortissement, frais de courtage, commissions et taxations, qui se sont élevés, de 1816 à 1845, à la somme de 15.287.654 fr. 07 cent.

Prêts aux départements, villes et communes.

Mais elle place encore une partie des fonds dont elle dispose, en effets publics, qui lui procurent près de 4 pour 100 d'intérêt, et elle continue de prêter, à l'intérêt de 4 et demi pour 100, aux départements, aux villes, aux communes, et aux établissements autorisés à emprunter.

ÉTATS nos 2 et 3.

Les sommes prêtées, dont la Caisse restait créancière au 31 décembre 1845, s'élevaient en capital à . . . . . 56.630.128 fr. 58 c.
et en intérêts à 8.768.643 23
en tout 65.398.771 81

C'est avec les ressources que la Caisse retire de ces placements, et celles qu'elle reçoit de quelques bonifications à son profit, par suite de placements de capitaux dont elle ne doit pas l'intérêt pendant les délais fixés par les règlements, qu'elle est parvenue à acquitter les charges considérables qui lui sont imposées, et même à réaliser des excédants de recette importants.

Bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations. ÉTAT n° 7.

C'est ainsi qu'en 1845 elle a encore laissé, sur ses bénéfices, un excédant de 1.066.833 fr. 61 c., et que sur ceux réalisés de 1816 à 1844, elle a fait au Trésor public le versement d'une somme de 34.640.326 fr. 05 cent.

Dans tout le cours de l'année 1845, la direction des deux Caisses n'a pas cessé d'être satisfaisante, et tous les services dont cette administration est chargée, ont également continué de s'accomplir avec ordre et régularité.

Toutefois, les attributions de la Caisse des dépôts et consignations se sont considérablement étendues et compliquées.

Depuis sa fondation, en 1816, un très-grand nombre de décisions législatives, royales et ministérielles ont rattaché à cette Caisse une multitude de branches de services entièrement nouveaux, tels que celui des Caisses d'épargne; l'encaissement et le placement des fonds qui en proviennent; la répartition de l'indemnité de Saint-Domingue, et un grand nombre d'autres services plus ou moins importants.

Les recettes, les dépenses, le personnel et les bénéfices s'en sont successivement et proportionnellement accrus.

Modification au régime d'administration des deux Caisses.

M. le Directeur-général et la Commission de surveillance sentaient déjà depuis longtemps, que des modifications au régime d'administration des deux Caisses étaient devenues indispensables, lorsque la loi de finances du 20 juin 1843 (art. 7), a ordonné *que l'organisation centrale de chaque ministère serait réglée par une ordonnance insérée au Bulletin des lois*, et qu'aucune modification *ne pourrait y être opérée que dans la même forme et avec la même publicité.*

Cette disposition ne s'appliquait pas, sans doute, à l'administration des Caisses d'amortissement et des dépôts et consignations soumises à un régime spécial et exceptionnel, par la loi du 28 avril 1816, dont les articles 111 et 115 portent : *qu'elle sera organisée par une ordonnance royale, rendue sur*

la proposition de la commission de surveillance, et qui placent ces deux établissements, de la manière la plus spéciale, sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative.

Néanmoins, la Caisse d'amortissement et celle des dépôts et consignations, sont aussi des Caisses de l'État, et leurs employés sont aussi des employés de l'État. D'après les changements survenus dans leurs attributions, et lorsqu'une augmentation de dépenses pour le personnel était demandée, la même mesure adoptée pour les administrations financières était indiquée, et en quelque sorte prescrite, pour celle de la Caisse des dépôts et consignations, par les mêmes motifs d'ordre, de stabilité et d'intérêt public.

La commission de surveillance, après s'en être entendue avec M. le Directeur-général, et en se conformant aux dispositions de la loi qui a institué les deux Caisses, a donc pensé qu'il était urgent de proposer, pour l'administration centrale de ces Caisses, des modifications appropriées à leurs attributions actuelles, dans la vue principalement :

D'établir une meilleure division et une meilleure classification des divers services ;

De soumettre à des règles positives les admissions aux emplois, les nominations et l'avancement ;

Enfin, dans la vue de fixer les traitements pour les emplois de tous grades, en accordant des améliorations aux employés inférieurs, sans accroissement sensible des dépenses du personnel ; et sans qu'il puisse d'ailleurs être porté atteinte à la fixation de traitements existants qu'à fur et mesure des vacances.

Nous avons la confiance que, par l'intermédiaire et sur le rapport de M. le Ministre des finances, les propositions de la commission seront incessamment adoptées par une ordonnance du Roi, qui sera insérée au *Bulletin des lois*, sans qu'aucun changement puisse y être fait que dans la même forme et avec la même publicité.

Nécessité d'acquérir les deux maisons situées rue du Coq, pour la sûreté de l'établissement et l'amélioration des bureaux affectés au public.

Nous devons, Messieurs, continuer d'appeler votre plus sérieuse attention sur la nécessité d'acquérir les deux maisons situées rue du Coq, n°s 5 et 6, dont nous avons déjà eu l'honneur de vous entretenir en 1845.

Vous n'avez pas oublié que la façade ouest de l'hôtel, rue de l'Oratoire, affecté à l'établissement de la Caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations, a été aliénée, il y a environ quarante ans; que deux maisons particulières, ayant vue sur la rue du Coq, ont été bâties sur cet emplacement; que ces maisons sont unies aux bâtiments de l'hôtel des Caisses, et que les caves qui en dépendent s'étendent sous la cour et sous les

ailes de l'hôtel dont les deux corps ne sont plus reliés entre eux que par une étroite façade adossée à la partie vendue et contenant seulement des corridors de communication.

Les titres des familles, les immenses valeurs au porteur dont la loi prescrit le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations, ou qui y sont apportés par la confiance, sont ainsi continuellement exposés aux dangers de l'incendie, par l'impossibilité d'employer une surveillance efficace dans des maisons qui se confondent avec les bâtiments de l'hôtel, et qui, pourtant, ne sont pas dans la main de l'administration publique.

L'acquisition de ces deux maisons est d'ailleurs indispensable pour l'établissement des bureaux, qui se sont accrus avec l'accroissement des attributions de la Caisse des dépôts et consignations, et pour les facilités qui sont dues au nombreux public obligé de stationner dans la cour, dans les plus mauvais temps et dans les plus mauvaises saisons.

L'architecte de la direction générale a évalué à la somme de 480.000 fr. la dépense à laquelle cette acquisition pourra donner lieu.

Le prix en serait prélevé sur les bénéfices annuels de la Caisse : ce serait pour l'État un prélèvement en immeubles au lieu d'un prélèvement en argent.

M. le Ministre des finances a pu apprécier l'utilité et la nécessité de l'acquisition.

Nous ne doutons pas qu'il ne concoure avec empressement à la réaliser.

Arrêté en commission le 30 mai 1845.

Signé comte Roy, président; J. Lefebvre, F. Delessert, le vicomte d'Abancourt, le comte d'Argout, Legentil.

(*Les tableaux seront incessamment distribués*).

TABLEAUX.

CAISSES D'AMORTISSEMENT

ET

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

NOMENCLATURE des États joints au Rapport fait aux deux Chambres par la Commission de surveillance, en exécution de l'article 114 de la Loi du 28 avril 1816.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

N° 1. Compte des opérations de l'année 1845.

N° 2. Développement des rachats de rentes journaliers opérés pendant l'année 1845.

N° 3. État général des Recettes et des Dépenses de l'amortissement, du 1er juin 1816 au 31 décembre 1845.

N° 4. Développement sur les Rentes rachetées du 1er juin 1816 au 31 décembre 1845.

N° 5. Développement sur la consolidation des fonds d'amortissement mis en réserve du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1845.

N° 6. État de situation présentant le détail des ressources de la Caisse d'amortissement au 1er janvier 1846.

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

N° 1. Compte des opérations de l'année 1845.

N° 2. Bilan de la Caisse des Dépôts et Consignations, présentant sa situation au 1er janvier 1845, ses opérations de l'année 1845, et sa situation au 31 décembre 1845.

N° 3. Développement des sommes restant dues au 31 décembre 1845, sur les prêts faits aux départements, villes et communes, et à divers.

N° 4. Situation des Mandats délivrés et des Paiements effectués, au 31 décembre 1845, sur l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (premier cinquième).

N° 5. Situation, au 31 décembre 1845, des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du 16 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois, concernant l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes).

N° 6. Développement sur les fonds de retraites.

N° 7. Développement sur les profits et pertes.

N° 8. Budget des dépenses des deux Caisses pour l'exercice 1845.

N° 9. Développement des inscriptions de rentes dont la Caisse était dépositaire au 31 décembre 1845.

N° 10. Achats de rentes faits, au 31 décembre 1845, pour le compte des déposants des caisses d'épargne.

CAISSE
D'AMORTISSEMENT,

ÉTAT N° 1.er

COMPTE DES OPÉRATIONS

RECETTES.

			fr.	c.
Valeurs en caisse et en portefeuille, au 1er janvier 1845..	Numéraire à la Banque.....	8,447 fr. 49c.		
	Bons du Trésor (Fonds en réserve).	36,593,773 68	36,602,221	17
Versements du Trésor en numéraire. (Loi du 10 juin 1833).....			30,611,287	»

	5 p. o/o.	4 1/2 p. o/o.	4 p. o/o.	3 p. o/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les dotations.....	» »	» »	» »	15,783,093 »	15,783,093 »
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	» »	» »	» »	14,828,194 »	14,828,194 »
Sur les intérêts des bons du Trésor...	» »	» »	» »	» »	» »
TOTAUX.....	» »	» »	» »	30,611,287 »	30,611,287 »

			fr.	c.
Versements du Trésor en bons. (Loi du 10 juin 1833).....			75,117,413	54

	5 p. o/o.	4 1/2 p. o/o.	4 p. o/o.	3 p. o/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les dotations.....	32,035,779 »	246,254 »	821,439 »	» »	33,103,472 »
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	40,161,636 »	314,252 50	1,045,752 50	» »	41,521,661 »
Sur les intérêts des bons du Trésor.	476,319 23	3,695 98	12,265 28	» »	492,280 54
TOTAUX.....	72,673,754 23	564,202 48	1,879,456 78	» »	75,117,413 54

			fr.	c.
			162,330,921	71

DÉPENSES.

	fr. c.
Paiements effectués sur le coût des rentes rachetées.....	30,892,642 95

SAVOIR:

NATURE des RENTES.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1844, livrées et payées en 1845.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1845 et payées en 1845.	MONTANT DES RENTES — TOTAL des rentes livrées et payées en 1845.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1844, livrées et payées en 1845.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1845 et payées en 1845.	COUT DES RENTES — TOTAL des paiements faits sur les rentes livrées en 1845.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.....	"	"	"	"	"	"
4 1/2 p. %..	"	"	"	"	"	"
4 p. %.....	"	"	"	"	"	"
3 p. %.....	"	1,090,194	1,090,194 "	"	30,592,642 95	30,592,642 95
Totaux...	"	1,090,194 "	1,090,194 "	"	30,592,642 95	30,592,642 95

	fr. c.
Paiements effectués sur le coût des rentes provenant des consolidations.....	75,694,727 74

SAVOIR :

NATURE des dotations.	NATURE des rentes.	ÉPOQUES de jouissance.	COURS moyens.	MONTANT des rentes.	COUT.
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.	3 p. %.	22 déc. 1844.	85 52 1/2	1,241,641 "	35,397,145 51
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,715 "	276,958 46
4 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	32,260 "	919,678 85
5 p. %.	3 p. %.	22 juin 1845.	83 95	1,232,880 "	35,899,238 67
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,891 "	276,783 15
4 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	33,033 "	924,933 12
				2,609,440 "	75,694,727 74

			fr. c.
Valeurs en caisse et en portefeuille, au 31 décembre 1845.	En numéraire à la Banque.....	27,091 fr. 54 c.	38,045,551 02
	En bons du Trésor (Fonds en réserve).....	38,016,459 48	
			142,330,921 71

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 2.

DÉVELOPPEMENT

DES RACHATS DE RENTES JOURNALIERS OPÉRÉS PENDANT L'ANNÉE 1845.

3 pour 100.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c
1845. Janvier	2	3,505	85 10.	99,425 20
»	3	3,925	85 25, 30, 40.	111,592 20
»	4	3,200	85 05.	90,720 »
»	6	3,664	85 20, 25.	104,076 25
»	7	3,602	85 20, 25, 30, 35.	102,400 25
»	8	3,200	85 25.	90,933 30
»	9	3,500	85 10.	99,283 35
»	10	3,500	85 85, 05, 10..	99,256 70
»	11	3,500	85 10..	99,283 35
»	13	3,500	85 05..	99,225 »
»	14	3,674	85 15, 20, 25.	104,341 15
»	15	3,332	85 25.	94,684 35
»	16	3,400	85 15, 20.	96,531 65
»	17	3,499	85 15, 20.	99,355 25
»	18	3,500	85 15, 20.	99,377 05
»	20	3,458	85 05, 10.	98,084 30
»	21	3,500	84 95, 85, 10.	99,170 »
»	22	3,470	85 05.	98,374 50
»	23	3,724	85 20.	105,761 60
»	24	3,531	85 30, 35.	100,422 45
»	25	3,300	85 30.	93,830 »
»	27	3,343	85 25.	94,996 90
»	28	3,500	85 85, 05, 10.	99,241 65
»	29	3,600	85 20.	102,240 »
»	30	3,500	85 20, 25.	99,429 20
»	31	3,300	85 15	93,665 »
Février	1	3,600	85 85, 10.	102,07 90
»	3	3,500	84 95, 85.	99,137 50
»	4	3,500	85 85, 05.	99,196 40
»	5	3,500	84 85, 90.	99,031 65
»	6	3,510	84 95, 85, 85 fr. 05.	99,470 45
»	7	3,500	84, 90, 95.	99,057 90
»	8	3,500	84 80, 95.	99,020 90
»	10	3,505	84 70, 85.	99,045 45
»	11	3,500	84, 80, 90, 95.	99,024 10
»	12	3,500	84 90, 95.	99,063 55
»	13	3,500	85 85, 05..	99,206 10
A REPORTER.....		129,441		3,669,029 45

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES ACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
Report.....		129,441		5,669,029 45
1845. Février.	14	3,399	85 05, 10.	96.382 15
»	15	3,300	84 90, 95.	93,431 40
»	17	3,800	84 95, 85 fr.	107,636 95
»	18	3,499	85 85 fr. 05, 10.	99,192 60
»	19	3,400	85 10, 15.	96,472 35
»	20	3,505	85 05, 10, 15.	99,448 75
»	21	3,500	84 95, 85 fr. 85 fr. 05.	99,153 70
»	22	3,496	85 05, 10.	99,122 20
»	24	3,500	84 90, 85 fr. 05.	99,176 »
»	25	3,515	84 85, 90.	99,447 65
»	26	3,500	84 85, 90.	99,020 90
»	27	3,624	84 90, 85 fr.	102,627 10
»	28	3,345	85 fr.	94,775 »
Mars.	1	3,434	85 fr. 85 fr. 05, 10.	97,350 »
»	3	3,500	85 05, 20.	99,312 50
»	4	3,500	84 90, 85 fr. 05.	99,137 50
»	5	3,500	85 10.	99,283 35
»	6	3,600	85 20.	102,240 »
»	7	3,406	85 25, 30.	96,793 85
»	8	3,500	85 10, 15, 20.	99 318 10
»	10	3,482	85 15.	98,830 80
»	11	3,400	85 05, 10	96,420 85
»	12	3,541	85 05, 10.	100,419 55
»	13	3,500	85 15	99,341 65
»	14	3,412	85 85 fr. 15.	96 758 60
»	15	3,500	85 85, 10, 15.	99,297 15
»	17	3,500	85 15, 20.	99,370 80
»	18	3,500	85 25, 30.	99,500 15
»	19	3,500	85 35.	99.575 »
»	20	3,450	85 50, 55.	98,354 35
»	21	3.500	85 60, 65.	99,874 95
»	22	5,500	85 55, 60.	99,833 35
»	24	3.400	85 55, 60, 65.	97,029 50
»	25	3,500	85 70, 65.	99,950 »
»	26	3,500	85 80, 75.	100,084 35
»	27	3,414	85 70, 80, 85.	97,616 05
»	28	3,500	85 60, 65.	99.880 60
»	29	3,400	85 55, 60.	96,985 »
»	31	3,500	85 55, 65.	99,908 35
Avril.	1	3,640	85 75, 80, 90.	104,077 80
»	2	3,300	85 90, 95.	94 520 »
»	3	3,400	85 70, 75.	97,195 80
A Reporter.....		275,504		7,823,176 25

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.		fr. c.
Report.....	275,504	fr. c.	7,823,176 25
1845. Avril. 4	3,500	85 70, 75.	100,009 10
» 5	3,560	85 70, 80, 85.	101,813 30
» 7	3,400	85 90, 95.	97,360 »
» 8	3,098	85 90, 95.	88,754 95
» 9	3,800	85 90, 95.	108,834 40
» 10	3,400	85 85.	97,296 65
» 11	3,500	85 80.	100,100 »
» 12	3,400	85 80.	97,240 »
» 14	3,499	85 75, 80.	100,042 25
» 15	3,488	85 70, 75.	99,669 60
» 16	3,447	85 80, 85.	98,609 20
» 17	3,500	85 85, 90.	100,183 35
» 18	3,460	85, 80, 85.	98,984 35
» 19	3,400	85 90.	97,353 35
» 21	3,500	85 85, 90.	100,186 55
» 22	3,400	85 80, 85.	97,268 35
» 23	3,585	85 80, 85.	102,556 15
» 24	3,400	85 65, 80.	97,155 »
» 25	3,400	85 75.	97,183 35
» 26	3,500	85 60, 75, 80, 85.	100,068 10
» 28	3,500	85 65.	99,925 »
» 29	3,400	85 50, 65.	97,014 40
» 30	3,500	85 60.	99,866 65
Mai. 2	3,505	85 65, 70.	100,096 65
» 3	3,500	85 65, 80.	100,012 50
» 5	3,460	85 65, 70.	98,818 85
» 6	3,400	85 55.	96,956 65
» 7	3,500	85 70, 85.	100,015 25
» 8	3,500	85 85, 90.	100,166 65
» 9	3,400	85 90, 95.	97,401 45
» 10	3,487	86 05.	100,018 80
» 12	3,400	86 15, 20	97,668 35
» 13	3,426	86 15, 30.	98,506 45
» 14	3,491	86 25.	100,366 25
» 15	3,400	86 20, 25.	97,715 65
» 16	3,399	86 15, 20.	97,651 05
» 17	3,500	86 25, 30.	100,675 10
» 19	3,503	86 30, 35.	100,816 85
» 20	3,400	86 35, 40.	97,881 65
» 21	3,400	86 15, 25, 30.	97,741 75
» 22	3,445	86 20, 25.	99,037 05
» 23	3,380	86 05, 10.	96,960 65
» 24	3,500	85 85, 86 fr.	100,245 80
» 26	3,548	85 85, 90.	101,564 50
» 27	3,400	85 70, 75.	97,155 »
» 28	3,527	85 75, 80	100,842 80
» 29	3,446	85 85, 90, 95.	98,657 05
» 30	3,400	85 95, 86 fr. 05, 10.	97,503 60
» 31	3,400	86 10.	97,580 »
A Reporter.....	444,858		12,602,706 65

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....		444,858		12,602,706 65
1845.				
Juin.	2	3,607	86 86, 05.	103,431 60
»	3	3,411	85 85, 90, 95, 86 fr.	97,734 10
»	4	3,612	85 85.	103,363 40
»	5	3,200	85 75, 80.	91,470 »
»	6	3,500	85 65.	99,925 »
»	7	3,460	84 35, 40.	97,313 90
»	9	3,400	84 15.	95,370 »
»	10	3,752	84 20, 25	105,365 35
»	11	3,400	84 15, 20, 25.	95,418 35
»	12	3,600	84 10, 15	100,950 »
»	13	3,400	84 10, 15	95,326 80
»	14	3,600	84 05.	100,860 »
»	16	3,600	83 95, 84 fr. 10.	100,830 »
»	17	3,458	84 84, 05	96,854 65
»	18	3,600	84 84, 05	100,844 50
»	19	3,553	84.	99,484 »
»	20	3,500	84 10, 15	98,127 »
»	21	3,539	84 84, 05	99,141 »
»	23	3,500	83 90, 95 84 fr.	97,922 80
»	24	3,600	83 80, 85.	100,607 10
»	25	3,494	83 75, 80.	97,584 05
»	26	3,500	83 70	97,650 »
»	27	3,600	83 65, 70.	100,406 70
»	28	3,600	83 70, 75.	100,470 »
»	30	3,095	83 65.	86,298 90
Juillet,	1	3,499	83 40, 45, 55.	97,364 90
»	2	3,900	83 65.	108,745 »
»	3	3,593	83 45.	99,945 30
»	4	3,500	83 25, 35, 40.	97,203 35
»	5	3,800	82 90, 83 fr. 05	105,101 70
»	7	3,600	83 20, 25, 30.	99,905 85
»	8	3,600	83 25, 30	99,955 »
»	9	3,600	83 25.	99,900 »
»	10	3,700	83 15, 30.	102,657 80
»	11	3,600	83 10, 15.	99,756 35
»	12	3,600	83 15, 20, 25.	99,819 45
»	14	3,600	83 15, 20, 25.	99,833 40
»	15	3,700	83 15	102,551 65
»	16	3,600	83 05, 10.	99,700 85
»	17	3,600	83 15.	99,780 »
»	18	3,600	83 25	99,900 «
»	19	3,739	83 25, 30.	103,802 30
A REPORTER.....		594,270		16,851,378 45

DATES.			RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
			fr.	fr. c.	fr. c.
	Report....		594,270		16,851,378 45
1845.	Juillet.	21	3,600	83 30, 35	99,997 35
	»	22	3,600	83 45, 50, 55	100,182 80
	»	23	3,586	83 55, 60	99,906 65
	»	24	3,500	83 55, 60	97,498 40
	»	25	3,600	83 55, 60	100,270 »
	»	26	3,668	83 50, 65	102,184 30
	»	28	3,600	83 60, 70	100,344 »
	»	30	3,660	83 70	102,114 »
	»	31	3,300	83 75	92,125 »
	Août.	1	3,942	83 70, 75	110,015 05
	»	2	3,694	83 65, 70, 75	103,056 75
	»	4	3,400	83 80, 95	95,058 30
	»	5	3,600	83 95	100,740 »
	»	6	3,674	83 90, 84 fr. 05, 10, 15	102,940 75
	»	7	3,500	84 25, 30, 35	98,317 35
	»	8	3.816	84 25, 30 35	107,239 85
	»	9	3,300	84 20	92,620 »
	»	11	3,600	84 10, 15	100,950 »
	»	12	3,606	84 30, 35	101,364 35
	»	13	3,600	84 30, 50, 65	101,377 50
	»	14	3,564	84 30, 35, 40	100,204 05
	»	16	3,500	84 30	98,350 »
	»	18	3,648	84 25, 30	102,459 25
	»	19	3,589	84 30, 35	100,893 »
	»	20	3,600	84 40, 45	101,285 85
	»	21	3,610	84 20	101,320 65
	»	22	3,599	83 85, 90	100,649 75
	»	23	3,441	84 84, 10	96,355 35
	»	25	3,600	84 25, 30	101,126 65
	»	26	3,568	84 20, 35	100,231 10
	»	27	3,650	84 15	102,382 50
	»	28	3,040	84	113,120 »
	»	29	3,455	84 84 05, 15	96,875 40
	»	30	3,200	84 05	69,653 30
	Septembre.	1	3,600	84 15	100,980 »
	»	2	3,599	84 20	101,011 95
	»	3	3,500	83 95, 84	97,970 80
	»	4	3,480	84 05, 10	97,527 05
	»	5	3,700	84 30, 35	104,000 85
	»	6	3,600	84 35	101,220 »
	»	8	4,151	84 25	116,573 90
	»	9	3,000	84 30	84,300 »
	A Reporter....		744,810		21,068,201 95

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
Report.....	744,810		21,068,201 95
1845. Septembre 10	3,512	84 30, 35.	98,695 90
» 11	3,655	84 20.	102,583 65
» 12	3,600	84 05.	100,860 »
» 13	3,600	84 15, 20	101,019 20
» 15	3,460	84 84, 10.	96,940 60
» 16	3,650	83 80, 90.	102,039 80
» 17	3,600	83 75, 80 85.	100,575 90
» 18	3,589	83 95, 84.	100,446 75
» 19	3,600	83 85, 90	100,650 10
» 20	3,600	83 90.	100,680 »
» 22	3,500	83 85.	97,825 »
» 23	3,700	83 65, 70.	103,201 05
» 24	3,702	83 50.	103,039 05
» 25	3,590	83 50, 55, 60.	97,461 60
» 26	3,600	83 45, 50.	100,169 15
» 27	3,562	83 25, 30.	98,880 35
» 29	3,701	83 40, 45	102,918 65
» 30	3,500	83 45.	97,358 35
Octobre. 1	3,724	83 35	103,465 15
» 2	3,598	83 10.	99,664 60
» 3	3,780	83 20, 25..	104,869 80
» 4	3,500	83 30	97,183 35
» 6	3,500	83 50, 55.	97,445 85
» 7	3,889	83 25, 50	108,089 65
» 8	3,492	83 40, 50, 75	97,243 90
» 9	3,500	83 45, 70	97,595 75
» 10	3,791	83 35, 40, 50.	105,485 65
» 11	3,690	83 25, 50..	102,536 35
» 13	3,390	83 40, 45.	94,270 30
» 14	3,602	83 35.	100,075 60
» 15	3,600	83 35 , 40..	100,030 »
» 16	3,600	83 40, 50, 55.	100,158 »
» 17	3,600	83 15, 35, 40, 45.	100,043 80
» 18	3,848	83 20, 25, 30	106,801 60
» 20	3,400	82 70, 80, 85.	93,825 20
» 21	3,737	82 60 , 65	102,917 05
» 22	3,600	82 70.	99,240 »
» 23	3,600	82 75, 80, 85, 90.	99,398 50
» 24	3,700	82 60..	101,873 35
» 25	3,724	82 50, 55, 65	102,553 05
» 27	3,701	82 20, 30.	101,470 80
» 28	3,509	82 25, 40.	96,207 75
» 29	3,828	82 45, 50, 55.	105,250 65
» 30	3,488	82 30, 35 , 40	95,779 05
» 31	3,600	82 65.	99,180 »
A Reporter....	907,032		25,586,201 80

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.		fr. c.
REPORT.....	907,032	fr. c.	25,586,201 80
1845. Novembre. 3	3,700	82, 60, 70.	101,930 80
» 4	3,600	82 75, 85, 90.	99,365 40
» 5	3,700	82 50.	101,750 »
» 6	3,861	82 25, 30, 35.	105,926 »
» 7	3,700	82 20, 35.	101,472 55
» 8	3,700	82.	101,133 35
» 10	3,643	82 10.	99,696 80
» 11	3,518	82 10, 30.	96,422 90
» 12	3,400	82 25, 30, 35, 40.	93,297 45
» 13	3,358	82 20, 25, 30.	92,089 60
» 14	3,400	82 40, 55.	93,469 45
» 15	4,160	82 45, 50.	114,388 30
» 17	3,862	82 40, 50	106,140 60
» 18	3,700	82 45, 50, 60.	101,772 55
» 19	3,600	82 45, 50.	98.990 »
» 20	4,187	82 15, 25.	114,724 35
» 21	3,190	82 30.	87,512 30
» 22	3,712	82 35, 40.	101,931 30
» 24	3,591	82 10.	98,273 70
» 25	3,700	82 20, 25.	101,396 65
» 26	4,130	81 60, 90.	112,542 50
» 27	2,380	81 50, 75	64,758 75
» 28	5,115	81 80, 90, 95.	139,623 75
» 29	3,000	82 82, 10	82,050 »
Décembre. 1	3,759	81 70, 90, 82.	102,690 90
» 2	3,700	82 05, 10, 25.	101,291 30
» 3	3,725	82 25, 30, 70.	102,405 05
» 4	3,600	82 95, 83, 20.	99,665 »
» 5	3,632	83 10, 15.	100,631 40
» 6	3,783	82 95, 83.	104,637 15
» 8	3,507	81 80, 85, 82 fr.	95,694 20
» 9	3.969	82 25, 30	108,864 25
» 10	3,300	82 82, 05.	90,225 85
» 11	3,800	81 70, 75, 90, 82 fr.	103,773 30
» 12	3,600	81 10, 40.	97,500 »
» 13	3,600	81 81, 25.	97,350 »
» 15	3,800	80 90, 81.	102,536 65
» 16	3,719	81 10, 25.	100,629 95
» 17	3,700	81 25, 45.	100,331 65
» 18	3,920	81 30, 35, 40.	106,295 25
» 19	4,000	81 45, 60, 80.	108,710 50
» 20	3,200	81 65, 75.	87,176 15
» 22	3,824	81 90, 82, 05.	104,541 40
» 23	3,590	81 85, 90, 95.	98,011 45
» 24	3,670	82 05, 10, 20.	100,453 15
» 26	3,700	82 50, 65.	101,842 50
» 27	3,563	82 60.	98,101 25
A REPORTER. . . .	1,080,000		30,310,219 15

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
Report....	1,080,000		30,310,219 15
1845. Décembre. 29	4,194	83 10.	116,173 80
» 30	5,000	83 15.	83,150 »
» 31	3,000	83 10.	83,100 »
	1,090,194	84 fr. 18 c. (Taux moyen).	30,592,642 95

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT Nº 3.

ÉTAT des Recettes et Dépenses de l'amortissement, du 1er juin 1816 au 31 décembre 1845.

RECETTES.

ÉPOQUES.	Dotations. 5 0/0	Dotations. 4 1/2 0/0	Dotations. 4 0/0	Dotations. 3 0/0	Dotations. Total.	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 5 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 1/2 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 3 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. Total.	INTÉRÊTS acquis à l'amortissement.	PRODUIT des ventes de bois (Loi du 25 mars 1817.)	TOTAL des recettes.
Exécution des lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	366,420,552 90	"	"	"	366,420,552 90	145,642,388 50	"	"	"	145,642,388 50	"	87,583,694 94	599,648,636 34
Exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	197,381,697 10	"	"	"	197,381,697 10	206,467,058 50	"	"	2,303,485 00	208,770,543 50	"	655,470 03	406,807,710 63
Suite de l'exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	126,541,213 10	"	"	"	126,541,213 10	119,600,950 50	84,842 00	439,981 00	9,048,466 50	129,174,140 00	"	"	255,715,353 10
Exécution de la loi du 10 juin 1833.													
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1844.	368,411,488 50	2,831,921 "	9,446,548 50	138,130,056 50	518,819,984 50	276,398,695 50	2,205,514 50	7,627,884 00	110,692,350 50	396,924,444 50	20,767,361 12	"	936,511,790 12
Opérations de l'année 1845.	32,035,779 00	246,254 00	821,439 00	15,783,093 00	48,886,563 00	40,161,656 00	314,252 50	1,043,752 50	14,828,194 00	56,349,855 00	492,280 54	"	105,728,700 54
Totaux.....	1,090,790,700 60	3,078,175 00	10,267,987 50	153,913,149 50	1,358,050,012 60	788,270,749 00	2,604,609 00	9,113,517 50	136,872,496 00	936,861,371 50	21,259,641 66	88,241,164 97	2,304,412,190 73

DÉPENSES.

ÉPOQUES.	Capital des rentes rachetées et payées. 5 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 1/2 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 3 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. Total.	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 5 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 1/2 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. Total.	PRIMES d'anticipation, intérêts et frais payés sur le produit des bois vendus.	TOTAL des dépenses.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	594,914,079 55	"	"	"	594,914,079 55	"	"	"	"	4,734,556 79	599,648,636 34
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	128,723 50	156,007 36	601,527 55	405,518,730 43	406,404,988 84	"	"	"	"	41,269 20	406,446,258 04
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	138,999,198 00	1,894,948 70	7,136,349 51	108,046,099 48	256,076,595 69	"	"	"	"	"	256,076,595 69
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1844.	685,449 03	852,859 41	8,141,866 90	248,813,977 14	258,494,152 48	629,122,649 86	4,012,490 10	8,230,486 51	641,415,626 47	"	899,909,778 95
Opérations de l'année 1845.	"	"	"	30,592,642 95	30,592,642 95	71,396,374 18	533,741 61	1,844,611 93	73,694,727 74	"	104,287,370 69
Totaux.....	734,727,450 08	2,903,815 47	15,879,743 96	792,971,450 00	1,546,482,459 51	700,519,024 04	4,596,231 71	10,093,098 44	715,110,354 21	4,775,825 99	2,266,368,639 71

RÉSUMÉ.

Recettes.....		2,304,412,490f 73c
Dépenses.....		2,266,368,639 71
Excédant de recettes	en numéraire.... 27,091f 54c	38,043,551 02
	en bons du Trésor. 38,016,459 48	

Imp. Nº 401

FEUILLE N.° 4

ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT

SUR LES RENTES RACHETÉES.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

DÉVELOPPEMENT sur les rentes rachetées

ETAT N° 4.

ANNÉES.	TAUX MOYEN DES RACHATS PAR ANNÉE.				RENTES RACHETÉES.				
	5 p. 100.	4 1/2 p. 100	4 p. 100.	3 p. 100	5 p. 100.	4 1/2 p. 100.	4 p. 100.	3 p. 100.	TOTAL.
					Exécution des Lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.				
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1816	87 53	" "	" "	" "	1,782,763 "	" "	" "	" "	1,782,763 "
1817	64 83	" "	" "	" "	3,322,114 "	" "	" "	" "	3,322,114 "
1818	70 81	" "	" "	" "	3,673,642 "	" "	" "	" "	3,673,642 "
1819	69 10	" "	" "	" "	4,854,776 "	" "	" "	" "	4,854,776 "
1820	75 83	" "	" "	" "	4,871,083 "	" "	" "	" "	4,871,083 "
1821	83 44	" "	" "	" "	4,541,262 "	" "	" "	" "	4,541,262 "
1822	89 89	" "	" "	" "	4,496,521 "	" "	" "	" "	4,496,521 "
1823	86 81	" "	" "	" "	4,368,036 "	" "	" "	" "	4,368,036 "
1824	100 85	" "	" "	" "	3,864,222 "	" "	" "	" "	3,864,222 "
1825 (6 1ers mois.)	103 07	" "	" "	" "	1,293,864 "	" "	" "	" "	1,293,864 "
					37,070,107 "	" "	" "	" "	37,070,107 "
					Exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1825 (6 ders mois.)	" "	" "	" "	77 31	" "	" "	" "	2,133,622 "	2,133,622 "
1826	" "	" "	" "	66 64	" "	" "	" "	3,508,701 "	3,508,701 "
1827	" "	" "	" "	70 41	" "	" "	" "	3,303,340 "	3,303,340 "
1828	" "	99 18	" "	71 60	" "	3,527 "	" "	3,242,483 "	3,248,010 "
1829	" "	" "	" "	79 97	" "	" "	" "	2,907,829 "	2,907,829 "
1830 (7 1ers mois.)	99 55	99 84	99 37	82 "	6,463 "	1,541 "	24,213 "	1,627,146 "	1,659,363 "
					6,463 "	7,068 "	24,213 "	16,725,321 "	16,763,067 "
					Exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1830 (5 ders mois.)	93 54	87 15	84 76	69 25	861,677 "	4,463 "	30,842 "	742,052 "	1,639,034 "
1831	89 54	82 64	74 64	59 83	3,156,807 "	24,204 "	87,093 "	1,312,787 "	4,580,891 "
1832	97 10	89 37	81 47	63 22	3,213,353 "	26,811 "	83,654 "	1,096,132 "	4,420,152 "
1833 (6 1ers mois.)	100 30	99 91	93 15	77 71	198,169 "	37,430 "	117,254 "	1,535,720 "	1,888,573 "
					7,430,203 "	92,928 "	338,823 "	4,686,691 "	12,548,650 "
					Exécution de la Loi du 10 juin 1833.				
1833 (6 ders mois.)	100 81	99 97	91 60	77 55	34,198 "	11,859 "	58,359 "	494,868 "	579,284 "
1834	" "	100 22	92 97	71 16	" "	15,226 "	82,557 "	668,664 "	756,447 "
1835	" "	100 95	98 10	79 82	" "	4,730 "	51,861 "	671,690 "	728,281 "
1836	" "	" "	99 82	80 26	" "	" "	28,433 "	693,566 "	722,001 "
1837	" "	100 62	99 91	79 44	" "	1,465 "	45,374 "	727,948 "	774,787 "
1838	" "	" "	101 25	80 51	" "	" "	650 "	745,816 "	746,446 "
1839	" "	" "	" "	80 22	" "	" "	" "	775,835 "	775,835 "
1840	" "	98 50	93 46	80 27	" "	5,090 "	31,536 "	806,354 "	842,780 "
1841	" "	" "	99 08	78 04	" "	" "	30,371 "	861,980 "	942,351 "
1842	" "	" "	102 61	79 88	" "	" "	6,879 "	948,237 "	955,115 "
1843	" "	" "	" "	81 19	" "	" "	" "	968,692 "	968,692 "
1844	" "	" "	" "	82 69	" "	" "	" "	986,505 "	986,505 "
1845	" "	" "	" "	84 18	" "	" "	" "	1,090,194 "	1,090,194 "
					34,198 "	38,370 "	335,799 "	10,440,599 "	10,848,766 "

et acquises à l'amortissement du 1er juin 1816 au 31 décembre 1844.

DATES DES LOIS qui ont prononcé l'annulation.	RENTES ANNULÉES.				
	5 pour 100.	4 1/2 pour 100.	4 pour 100.	3 pour 100.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	c.	fr. c.
Loi du 1er mai 1825.....	" "	7,068 "	9,740 "	16,003,286 "	16,020,094 "
Loi du 27 juin 1833.....	5,000,000 "	" "	" "	" "	5,000,000 "
Loi du 28 juin 1833.....	27,000,000 "	" "	" "	" "	27,000,000 "
	52,000,000 "	7,068 "	9,740 "	16,003,286 "	48,020,094 "

SUITE DE L'ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT sur les

RÉ

Du 1er juin 1816 au 5 mai 1825.....

Du 6 mai 1825 au 31 juillet 1830.....

Du 1er août 1830 au 30 juin 1853.....

Du 1er juillet 1853 au 31 décembre 1845.....

Rentes rachetées.....

Rentes annulées.....

rentes rachetées, etc.

SUMÉ.

5 p. 0/0.	4 1/2 p. 0/0.	4 p. 0/0.	3 p. 0/0.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
fr. 37,070,107	fr. "	fr. "	fr. "	fr. 37,070,107	
6,463	7,063	24,213	16,723,321	16,763,067	
7,430,203	92,928	333,823	4,686,691	12,543,650	
34,193	33,370	335,799	10,440,399	10,843,766	
44,540,973	133,366	693,835	31,852,411	77,230,590	
52,000,000	7,063	9,740	16,003,286	68,020,094	
12,540,973	131,293	683,095	15,849,125	29,210,496	

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 5.

DÉVELOPPEMENT sur la Consolidation des Fonds

(Lois des 10 juin 1833

RECETTE DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

ANNÉES.	5 p. %	4 ½ p. %	4 p. %	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	f. c
1833	33,417,583 57	" "	" "	33,417,583 57
1834	47,178,880 35	" "	" "	47,178,880 35
1835	47,914,604 15	302,680 01	" "	48,217,284 16
1836	51,506,111 76	348,735 20	617,287 67	52,472,134 63
1837	52,964,320 41	395,937 95	120,099 82	53,480,358 18
1838	54,551,935 53	423,390 39	1,411,432 28	56,386,758 20
1839	56,194,381 59	406,131 43	1,006,986 65	57,607,499 67
1840	56,698,608 97	390,812 99	744,322 52	57,833,744 48
1841	61,262,783 62	477,101 96	181,809 76	61,921,695 34
1842	65,080,710 05	503,255 41	1,525,835 14	67,111,800 60
1843	67,603,473 86	524,833 70	1,748,333 52	69,876,641 08
1844	70,146,374 13	544,572 61	1,814,073 15	72,505,019 89
1845	72,673,754 28	564,202 48	1,879,456 78	75,117,413 54
	737,193,522 27	4,883,654 13	11,049,637 29	753,126,813 69

RÉSUMÉ.

La recette est de.....

La dépense est de.....

DIFFÉRENCE.....

SAVOIR :

Bons appartenant à la dotation du 5 p. %.....

— — — du 4 ½ p. %.....

— — — du 4 p. %.....

SOMME ÉGALE.....

d'amortissement mis en réserve, du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1845.

et 17 août 1835.)

EMPLOI DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

DATES des ordonnances relatives aux CONSOLIDATIONS.	TAUX moyen des conversions.	RENTES REÇUES EN ÉCHANGE DES BONS DU TRÉSOR.			CAPITAL REPRÉSENTATIF DES RENTES.		
		4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.	4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.
18 août 1835.....	97 25	3,750,776 "	" "	3,750,776 "	91,190,741 50	" "	91,190,741 50
23 septembre 1835..	97 80	1,015,035 "	" "	1,015,035 "	24,817,605 75	" "	24,817,605 75
25 mars 1836.....	81 25	" "	857,597 "	857,597 "	" "	23,226,585 42	23,226,585 42
30 juin 1836.....	80 40	" "	52,493 "	552,493 "	" "	14,806,812 40	14,806,812 40
29 septembre 1840..	95 "	6,242,357 "	" "	6,242,357 "	148,255,978 75	" "	148,255,978 75
29 juin 1841.....	98 "	4,286,252 "	" "	4,286,252 "	105,013,174 "	" "	105,013,174 "
23 juillet 1841....	78 525	" "	1,137,807 "	1,137,807 "	" "	29,023,560 21	29,023,560 21
2 janvier 1842....	78 35	" "	1,232,219 "	1,232,219 "	" "	32,181,452 88	32,181,452 88
1er juillet 1842.....	79 325	" "	1,256,179 "	1,256,179 "	" "	33,215,466 40	33,215,466 40
3 janvier 1843....	78 50	" "	1,295,401 "	1,295,401 "	" "	33,896,326 17	33,896,326 17
2 juillet 1843.....	79 275	" "	1,312,620 "	1,312,620 "	" "	34,685,983 50	34,685,983 50
11 janvier 1844....	81 225	" "	1,299,747 "	1,299,747 "	" "	35,190,650 02	35,190,650 02
12 juillet 1844.....	82 575	" "	1,304,679 "	1,304,679 "	" "	35,911,289 47	35,911,289 47
20 janvier 1845....	85 525	" "	1,283,616 "	1,283,616 "	" "	36,593,752 80	36,593,752 80
16 juillet 1845.....	83 95	" "	1,325,824 "	1,325,824 "	" "	37,100,974 94	37,100,974 94
		15,294,420 "	12,858,182 "	28,152,602 "	369,277,500 "	345,832,854 21	715,110,354 21

MÉ.

....	753,126,843 fr.	69 c.
.....	715,110,354	21
.....	38,016,459	48

OIR :

.....	36,774,498 fr.	23 c.
.....	287,422	42
.....	954,538	83
.....	38,016,459	48

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 6.

ÉTAT présentant le détail des ressources de la Caisse d'amortissement au 1er Janvier 1846.

NATURE des RENTES auxquelles appartiennent les Fonds.	SOLDE AU 1er JANVIER 1846.			FONDS AFFECTÉS A L'AMORTISSEMENT DES RENTES AU 1er JANVIER 1846.				TOTAL GÉNÉRAL comprenant le solde en numéraire et en bons du Trésor, et le montant des dotations, des rentes rachetées et de celles provenant de la consolidation au 1er janvier 1846.
	NUMÉRAIRE en CAISSE.	BONS du TRÉSOR EN PORTEFEUILLE.	TOTAL.	DOTATIONS ANNUELLES.	RENTES PROVENANT DES RACHATS (Voir l'état n° 4.)	RENTES PROVENANT DE la consolidation. (Voir l'état n° 5.)	TOTAL.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
5 p. 0/0.	" "	36,774,498 23	36,774,498 23	32,035,779	13,218,397	27,584,699	72,838,875	109,613,373 23
4 1/2 p. 0/0	" "	287,422 42	287,422 42	246,254	139,715	179,483	565,452	852,874 42
4 p. 0/0.	" "	954,538 83	954,538 83	821,439	673,859	388,420	1,883,718	2,838,256 83
3 p. 0/0.	27,091 54	" "	27,091 54	15,783,093	15,178,525	"	30,961,618	30,988,709 54
	27,091 54	(A) 38,016,459 48	38,043,551 02	48,886,565	(B) 29,210,496	(C) 28,152,602	106,249,663	144,293,214 02

(*A*) Ces bons représentent la réserve acquise à l'amortissement (*Loi du* 10 *Juin* 1833) et doivent recevoir la destination indiquée par la loi des finances du 25 juin 1841, art. 36.

(*B*) Cette somme est représentée par les inscriptions de rente ci-après :

5 p. °/°. . .	12,540,978 fr.	29,210,496 fr.
4 1/2 p. °/°	131,298	
4 p. °/°. . .	689,095	
3 p. °/°. . .	15,849,125	

(*C*) Cette somme est représentée par les inscriptions de rente ci-après :

4 p. °/°. . . .	15,294,420 fr.	28,152,602 fr.
3 p. °/°. . . .	12,858,182	

CAISSE

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

COMPTES DES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE 1845.

ÉTAT N° 1.

RECETTES.

				fr. c.	fr. c.	fr. c.
		Caissier central à Paris.				
Valeurs en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1844.	Numéraire	En Caisse		727,440 37	1,071,820 62	
		A la Banque		344,380 23		
	Effets à recevoir sur Paris.	en bons du Trésor		1,323,476 25	9,067,965 87	
		en effets sur divers		7,744,489 62		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	3,663,378 f.	de rente 3 p. % ayant coûté	74,054,923 98		259,647,928 44
		16,655	» rente 4 ½ p. % ayant coûté.	566,816 81		
		605,665	» *Id.* 4 p. % *Id.*	13,078,140 79		
		4,092,647	» *Id.* 4 p. % (proven. des fonds des Caisses d'épargne)	102,516,175 »		
		1,405,292	» *Id.* 3 p. % ayant coûté	38,399,461 92	249,503,441 98	
		12,816	actions et 12,832 primes des quatre canaux	15,931,090 »		
		4,137	actions et 4,137 primes des trois canaux	8,137,783 75		
		145	*Id.* du canal de Bourgogne	133,750 »		
		Receveurs généraux.				
	Effets envoyés en recouvrement			» »		
Créances actives.	Fonds remis en compte courant par le Trésor à 3 p. o/o.			66,265,972 46		
	Id. *id.* *id.* 4 p. o/o (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne)			103,130,000 »		
	Id. *Id.* par les receveurs génér.			97,248,431 89	278,595,050 56	
	Versements sur les prêts faits à des établissements publics et à divers			9,507,346 12		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts			2,424,149 89		
	Créances à recouvrer			950 »		

DÉPENSES.

		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Créances actives.	Prêts à divers	11,023,733 02		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts	1,784,894 93		
	Versements en compte courant au Trésor 3 p. 100	67,261,002 60		
	Id. 4 p. 100 (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne	30,871,069 42	206,338,859 70	
	Id. aux receveurs généraux	95,744,159 75		
	Créances à recouvrer	4,000 »		
	Remboursements aux Caisses d'épargne et de prévoyance	30,594,329 02		
	Id. aux Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux	226,934 97		
	Id. sur consignations judiciaires et administratives.	73,684,457 11		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)	139,016 02		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)	443,043 96		373,114,173 49
	Id. sur les dépôts volontaires	5,310,690 03		
	Id. de successions et fonds de masses de militaires.	1,193,139 91		
	Id. à d'anciens donataires du domaine extraord..	» »		
Créances passives.	Paiements pour le service de la Légion-d'Honneur	7,315,626 83	136,723,315 79	
	Id. pour le service des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing	982,139 91		
	Service des retraites — Paiements des pensions de retraite 19,584,279 f. 77 c.			
	Service des retraites — Achats des rentes affectées à ce service 938,139 50	20,542,419 53		
	Paiements sur les fonds appartenant à divers établissements publics	884,830 80		
	Id. de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances	5,188,198 16		
	Id. sur les fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la République d'Haïti (traité du 12 février 1838)			
	A reporter			373,114,173 49

RECETTES.

		fr. c.	fr. c.	fr. c.
	Report.....	.....	278,395,050 56	259,647,928 44
Créances passives.	Versements des Caisses d'épargne et de prévoyance.....	30,204,070 83		
	Id. des Caisses d'épargne des instituteurs communaux.....	615,333 84		
	Id. sur consignations judiciaires et administratives.....	98,316,011 90		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième).....	89,228 57		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes).....	46,334 56		
	Id. sur les dépôts volontaires.....	8,465,123 81		
	Id. sur successions et fonds de masses des militaires.....	1,222,659 30		
	Id. sur les produits de l'ancien domaine extraordinaire.....	» »	139,374,165 57	
	Id. sur les revenus de la Légion-d'Honneur....	6,984,860 33		
	Id. des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing.....	669,800 32		579,994,211 08
	Id. sur les fonds de retraites.....	19,754,195 10		
	Id. de divers établissements publics.....	871,316 13		
	Id. de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances.....	8,188,198 16		
	Id. des fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la république d'Haïti (traité du 12 févr. 1838).	»		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne.....	13,716,547 91		
	Mandats délivrés sur les comptables.....	23,958,587 53	70,274,302 13	
	Traites des receveurs généraux.....	32,599,036 69		
Profits et pertes.	Intérêts acquis à divers.....	18,965,781 59		
	Bénéfices réalisés.....	20,983,262 70		
	à réaliser en 1845 et années suivantes.....	1,797,14 73	41,750,403 22	
	Frais administratifs 1845.....	4,217 20		
				859,642,139 52

DÉPENSES.

			fr. c.	fr. c.	fr. c.
		Report			373,114,173 49
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert de fonds des Caisses d'épargne		13,594,031 84	69,328,537 31	
	Mandats acquittés par les comptables		23,943,822 28		
	Traites des receveurs généraux acquittées par le caissier		31,990,433 19		
Profits et pertes.	Paiements sur les intérêts acquis à divers		17,313,910 77	41,510,222 04	111,038,559 35
	Bénéfices appliqués aux dépenses de l'État		1,303,659 67		
	Frais de négociation, d'escompte, d'intérêts, de commissions, etc.		19,455,023 89		
	Dépenses admins. des deux Caisses (solde de l'exer. 1844)		2,707 52		
	— — (Solde de l'exercice 1845)		433,100 "		
	Remboursements d'intérêts par suite de paiements d'effets avant leur échéance		8,304 30		
	Bénéfices à réaliser en 1845 et années suivantes		2,466,555 99		
	Id. en 1844, et qui n'ont été réalisés qu'en 1845		" "		
		Caissier central à Paris.			
Valeurs en caisse, et en portefeuille au 31 décembre 1845.	Numéraire en caisse		617,813 10	1,039,257 43	
	Id. à la Banque de France		421,444 33		
	Effets à recevoir sur Paris. en bons du Trésor		426,259 "	5,002,635 28	
	Effets à recevoir sur Paris. en effets sur divers		4,576,385 28		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	5,068,578 f. de rente 3 p. % ayant coûté	74,054,925 99	349,447,511 93	355,189,404 68
		16,633 *Id.* 4 ½ p. % *Id.*	366,816 51		
		603,663 *Id.* 4 p. % *Id.*	13,178,140 79		
		8,092,647 *Id.* 4 p. % provenant des fonds des Caisses d'épargne	202,316,175 "		
		1,403,292 *Id.* 3 p. %	38,399,461 92		
		12,766 actions et 12,781 primes des quatre canaux	13,917,500 "		
		4,171 *Id.* et 4,171 primes des trois canaux	5,174,743 75		
		131 *Id.* du canal de Bourgogne	159,750 "		
					839,642,139 52

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 2.

BILAN DE LA CAISSE DES D

Présentant sa situation au 1er janvier 1845, ses Opérations d

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1845. ACTIF.	SITUATION au 1er janvier 1845. PASSIF.	OPÉRATIONS de l'année 1845. RECETTES.	OPÉRATIONS de l'année 1845. DÉPENSES.
CRÉANCES ACTIVES.				
Trésor public, son compte courant à 3 pour 100 l'an.....	fr. c. 11,972,734 98	fr. c. " "	fr. c. 66,263,972 43	fr. c. 67,261,002 60
Id. compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne à 4 pour 100 l'an.....	193,051,735 63	" "	103,150,000 "	30,571,069 42
Prêts à divers établissem. et à divers.	55,113,941 68	" "	9,507,546 12	11,025,733 02
Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts.....	9,407,898 19	" "	2,124,149 89	1,584,894 93
Créances à recouvrer.....	76,950 18	" "	950 "	4,000 "
Receveurs généraux, leur compte courant 1845.....	2,508,164 78	" "	97,248,431 89	95,744,159 75
CRÉANCES PASSIVES.				
Caisses d'épargne et de prévoyance.	" "	383,409,174 19	50,204,070 85	50,594,529 02
Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux.....	" "	5,591,328 56	615,355 84	226,954 97
Consignations.....	" "	97,880,448 43	98,315,044 90	73,684,457 11
Indemnité de Saint-Domingue (premier 5e).....	" "	1,157,421 20	59,228 57	159,016 02
id. (4 derniers 5es)...	" "	1,822,287 59	46,534 56	445,043 96
Compagnie des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing.....	" "	1,181,092 44	669,590 32	982,189 91
Dépôts volontaires.....	" "	5,634,466 23	5,463,128 81	5,510,690 03
Domaine extraordinaire.....	" "	200,391 83	" "	" "
Etablissements publics.....	" "	61,985 13	871,318 13	884,850 50
Légion-d'Honneur.....	" "	2,619,156 71	6,984,860 83	7,313,826 85
Militaires décédés ou congédiés...	" "	455,789 15	1,222,659 30	1,193,139 91
Retraites.....	" "	2,854,031 08	19,734,195 10	20,542,119 35

DÉPOTS ET CONSIGNATIONS

de l'année 1845 et sa Situation au 31 décembre 1845.

EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1845.		OBSERVATIONS.
DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
" "	997,030 14	12,969,765 12	" "	
72,578,930 58	" "	120,472,805 05	" "	
" "	1,516,186 90	56,630,128 58	" "	
659,254 96	" "	8,768,673 25	" "	
" "	3,050 "	80,000 18	" "	
1,504,272 16	" "	1,003,892 62	" "	
		A.		*A.* Savoir :
" "	390,458 17	" "	383,109,016 02	Caisse d'épargne de Paris..... 99,555,471 91 Caisses d'épargne des départements. 283,553,551 11 383,109,016 02
388,380 87	" "	" "	5,979,709 43	
24,650,587 79	" "	" "	122,511,035 24	
" "	99,787 45	" "	1,057,655 75	
" "	598,509 40	" "	1,423,778 59	
" "	312,599 59	" "	868,192 83	
"	47,561 22	" "	5,586,905 01	
" "	" "	" "	200,591 85	
" "	15,532 57	" "	48,452 76	
" "	328,966 02	" "	2,291,190 69	
29,519 59	" "	" "	463,508 54	
" "	808,224 25	" "	2,065,866 85	

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1845. ACTIF.		SITUATION au 1er janvier 1845. PASSIF.		OPERATIONS de l'année 1845. RECETTES.		OPERATIONS de l'année 1845. DÉPENSES.	
Divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles.....	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
	"	"	18,378,631	29	18,963,781	59	17,313,910	77
Ministère des finances, son compte de produits divers pour le service des retraites.....	"	"	»	»	5,188,193	16	5,188,198	16
République d'Haïti, fonds provenant de la vente des monnaies d'or et d'argent (traité du 12 février 1838).....	"	"	78,183	46	"	"	"	"
EFFETS A PAYER.								
Mandats sur Paris et les départements.....	"	"	465,406	70	23,958,387	33	23,943,822	28
Traites à payer.....	"	"	571,097	09	32,599,656	89	31,990,433	19
Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne.....	"	"	84,291	98	13,716,547	91	13,594,081	84
PROFITS ET PERTES.								
Profits et pertes.....	"	"	1,808,639	67	20,985,262	70	21,727,069	76 C.
Bénéfices à réaliser en 1845 et années suivantes.....	"	"	9,452,523	39	1,797,141	53	2,466,533	99
Frais administratifs 1844.....	»	»	2,707	52	"	"	2,707	52
id. 1845.....	»	»	"	"	4,217	20	"	"
	272,131,425	41	531,779,353	88	579,994,211	08	484,152,734	84
Valeurs de caisse et de portefeuille.	259,647,928	44	"	"	95,841,476	24		
	531,779,353	88	531,779,353	88				

EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1844.		OBSERVATIONS.
DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1,649,870 82	" "	" "	20,028,502 11	
				B. Cette somme de 479,971 fr. 75 c. se compose de
				fr. c.
				1° 28,242 " ordonnancés pour le compte des dépôts volontaires.
				2° 583 30 de divers établissements publics.
				3° 42,457 76 —— de l'indemnité de Saint-Domingue (1er 5e).
" "	" "	" "	78,183 46	
				4° 408,688 69 —— des fonds de Retraites.
				479,971 75
14,565 05	" "	" "	*B.* 479,971 75	
609,223 70	" "	" "	1,180,320 79	*C.* Cette somme de 21,727,069 fr. 76 c. se compose de : fr. c.
				1° 1,808,639 67 Montant des bénéfices réalisés au 31 décembre 1844, versés au Trésor public en 1845.
122,466 07	" "	" "	206,758 05	2° 18,268,559 27 Frais et pertes acquittés en 1845.
				3° 1,649,870 82 Différence entre le solde de compte divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles, s'élevant, au 31 décembre 1845, fr. c. à..... 20,028,502 11 et qui, au 31 décembre 1844, ne s'élevait qu'à..... 18,378,631 29
" "	741,807 06	" "	1,066,832 61	21,727,069 76 — 1,649,870 82
" "	669,392 26	" "	8,783,131 13	
" "	" "	" "	" "	*D.* Cette somme est destinée à faire face aux frais administratifs 1845 non acquittés au 31 décembre 1845.
" "	2,707 52	" "	" "	
4,217 20	" "	" "	*D.* 4,217 20	
102,171,288 59	6,529,812 55	199,925,254 78	555,414,639 46	
		355,489,404 68	" "	
95,641,476 24		555,414,639 46	555,414,639 46	

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 3.

DÉVELOPPEMENT des sommes restant dues au 31 décembre 1845, sur les Prêts faits aux départements, villes, communes et autres.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
1	Divers.....	3,000,000 "	4 1/2 p °/o	1849.	
2		2,640,000 "	4 p. °/o	1846.	
3		800,000 "	4 p. °/o	1846.	
4		120,000 "	4 1/2 p. °/o	1846.	
5		120,000 "	4 1/2 p. °/o	1846.	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.				
6	Navigation du Tarn (Tarn)...	541,806 59	5 p. °/o	1846 à 1860.	Loi du 14 août 1822.
7	Port de Boulogne (Pas-de Calais) (2e prêt).....	443,303 09	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 30 juin 1833.
	DÉPARTEMENTS.				
8	Aisne.....	1,004,270 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1853.	— 24 avril 1837.
9	Allier.....	215,354 54	4 1/2 p. °/o	1843 à 1853.	— 17 juillet 1840.
10	Alpes Basses) (1er prêt).....	33,333 35	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 4 avril 1838.
11	— (2e prêt, 1re portion).....	166,000 "	4 1/2 p. °/o	1847 à 1849.	— 22 juillet 1843.
12	— (2e prêt, 2e portion).	100,000 "	4 1/2 p. °/o	1849 à 1850.	— 22 juillet 1843.
13	Ardèche (1re portion).....	625,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 9 juillet 1836.
14	— (2e portion).....	82,625 81	4 1/2 p. °/o	1853.	— 9 juillet 1836.
15	Ardennes.....	529,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 23 mai 1841.
16	Ariège (première portion)....	80,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	— 24 juillet 1843.
17	— (deuxième portion).....	100,000 "	4 1/2 p. °/o	1847 et 1848.	— 24 juillet 1843.
18	Aube.....	195,349 65	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 23 juin 1840.
19	Bouches-du-Rhône (premier prêt).....	160,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 4 avril 1838.
20	— (3e prêt).	75,000 "	4 1/2 p. °/o	1846.	— 16 juin 1843.
21	Calvados (1re portion).....	70,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1852.	— 5 juillet 1844.
22	Charente-Inférieure.....	707,500 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 24 avril 1837.
23	Cher (première portion).....	178,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	— 16 juin 1843.
24	— (2e portion).....	310,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 16 juin 1843.
25	Côte-d'Or (première portion)...	118,333 33	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	— 29 avril 1842.
26	— (deuxième portion)...	133,333 33	4 1/2 p. °/o	1848 à 1850.	— 29 avril 1842.
27	— (3e portion).....	133,333 34	4 1/2 p. °/o	1850 et 1851.	— 29 avril 1842.
28	Côtes-du-Nord.....	51,440 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 4 juin 1842.

N.os D'ORDRE.	DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
29	Dordogne (premier prêt).....	450,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	Loi du 6 août 1839.
30	— (deuxième prêt, première portion)...	395,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 4 juin 1842.
31	— (2e prêt, 2e portion).	455,000 "	4 ½ p. %	1850.	— 4 juin 1842.
32	Eure (1re, 2e et 3e portions)....	870,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1849.	— 29 juillet 1840.
33	— (quatrième portion).....	325,000 "	4 ½ p. %	1849 et 1850.	— 29 juillet 1840.
34	— (cinquième portion).....	105,000 "	4 ½ p. %	1850.	— 29 juillet 1840.
35	Finistère (1er prêt).....	150,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 6 juin 1838 et 6 août 1839.
36	— (2e prêt).....	210,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 4 juin 1842.
37	— (3e prêt, 1re portion).	225,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 5 juillet 1844.
38	Gironde	144,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 7 août 1839.
39	Ille-et-Vilaine (1er prêt).....	837,949 17	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 24 avril 1837.
40	— (2e prêt).....	500,000 "	4 ½ p. %	1850 à 1853.	— 11 juin 1842.
41	— (3e prêt, 1re portion).....	150,000 "	4 ½ p. %	1854.	— 5 juillet 1844.
42	— (3e prêt, 2e portion).....	33,000 "	4 ½ p. %	1852.	— 5 juillet 1844.
43	Indre-et-Loire (1er et 2e prêts)...	2,392,332 34	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 19 avril 1835 et 4 avril 1838.
44	— (3e prêt).....	316,658 45	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 24 juillet 1839.
45	Isère (1er prêt).....	360,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 30 juin 1835 et 9 juillet 1836.
46	— (2e prêt).....	520,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 26 juillet 1839.
47	— (3e prêt, 1re et 2e portions).	355,000 "	4 ½ p. %	1852 à 1854.	— 23 juin 1840.
48	— (3e prêt, 3e portion)	30,000 "	4 ½ p. %	1848.	— 23 juin 1840.
49	Jura (1re portion).....	20,000 "	4 ½ p. %	1846.	— 11 juin 1842.
50	— (2e portion)	72,029 47	4 ½ p. %	1846.	— 11 juin 1842.
51	— (3e portion).....	26,500 "	4 ½ p. %	1847.	— 11 juin 1842.
52	Loire.....	415,000 "	4 p. % et 4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 25 mai 1835.
53	Loire-Inférieure	711,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 5 juillet 1838.
54	Loiret (1re portion).....	200,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 11 juin 1842.
55	— (2e et dernière portion).	200,000 "	4 ½ p. %	1848 et 1849.	— 11 juin 1842.
56	Loir-et-Cher.....	450,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 6 août 1839.
57	Lot (1re et 2e portions).....	615,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 6 août 1839.
58	— (3e portion).....	200,000 "	4 ½ p. %	1850 et 1851.	— 6 août 1839.
59	— (quatrième portion).....	150,000 "	4 ½ p. %	1851.	— 6 août 1839.
60	Lot-et-Garonne (1er prêt).....	125,000 "	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 24 avril 1837.

N°s D'ORDRE.	DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr.	c.			
61	Lot-et-Garonne (2e prêt).....	400,000	"	4 1/2 p. %	1848 à 1851.	Loi du 5 août 1840.
62	— (3e prêt, 1re portion).....	41,000	"	4 1/2 p. %	1848.	— 11 juin 1842.
63	— (3e prêt, 2e portion).....	41,000	"	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	— 11 juin 1842.
64	Maine-et-Loire (1er prêt).....	525,000	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 24 avril 1837.
65	— (2e prêt, 1re portion)....	52,000	"	4 1/2 p. %	1846.	— 15 juin 1843.
66	— (2e prêt, 2e portion).....	115,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 15 juin 1843.
67	Manche.....	328,300	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 23 juin 1840.
68	Marne (1re et 2e portions)....	470,000	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 juin 1842.
69	— (3e portion).....	235,000	"	4 1/2 p. %	1848.	— 4 juin 1842.
70	— (4e portion).....	120,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 4 juin 1842.
71	Mayenne (2e portion).....	22,000	"	4 1/2 p. %	1846.	— 11 juin 1842.
72	Nièvre (1er prêt).....	210,000	"	4 p. %	1846.	— 4 avril 1838.
73	Orne (1re, 2e et 3e portions)...	600,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 17 juillet 1840.
74	— (4e portion).....	200,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 17 juillet 1840.
75	Pyrénées (Basses-) (1er prêt)...	383,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 25 mai 1835.
76	— (2e prêt, 1re et 2e portions)	185,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 13 juin 1841.
77	— (2e prêt, 3e portion).....	150,000	"	4 1/2 p. %	1848.	— 13 juin 1841.
78	— (2e prêt, 4e portion)..	91,000	"	4 1/2 p. %	1849 à 1851.	— 13 juin 1841.
79	Rhône (1er prêt).....	348,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 2 août 1839.
80	— (2e prêt).....	403,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 6 août 1839.
81	Saône-et-Loire.....	35,097	76	4 1/2 p. %	1846.	— 4 juin 1842.
82	Sarthe.....	114,000	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 13 juillet 1838.
83	Seine-et-Marne (2e prêt, 1re portion	135,000	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 3 août 1844.
84	— (2e prêt, 2e portion	21,000	"	4 1/2 p. %	1846	— 5 août 1844.
85	Seine-Inférieure.....	738,444	"	4 1/2 p. %	1846 à 1847.	— 25 juin 1841.
86	Tarn (premier prêt).....	1,296,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 4 avril 1838.
87	— (2e prêt, 1re portion).....	107,000	"	4 1/2 p. %	1851 et 1852.	— 3 août 1844.
88	Vaucluse.....	78,000	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 avril 1838.
89	Vendée (1er prêt).....	170,000	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 9 juillet 1836.
90	— (2e prêt, 2e portion)..	23,825	»	4 1/2 p. %	1846.	— 24 juillet 1843.
91	Vienne.....	355,000	»	4 1/2 p. %	1847 à 1852.	— 9 août 1839.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	VILLES ET COMMUNES.	fr. c.			
92	Abeilhan (commune), Hérault.	500 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	Ordon. roy. du 19 janv. 1839.
93	Agen (ville), Lot-et-Garonne.	55,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1850	Loi du 17 juin 1840.
94	Agon (commune), Manche...	40,000 »	4 ½ p. %	1848.	Ordon. roy. du 22 octob. 1842.
95	Aigre (commune), Charente...	15,863 10	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 11 sept. 1842.
96	Ailly-sur-Noye (commune), Somme.....	4,500 »	4 ½ p. %	1848 à 1852.	— 11 sept. 1842.
97	Aimargues (commune), Gard (1er prêt).....	2,000 »	4 ½ p. %	1846.	— 5 juin 1841.
98	Aimargues (commune), Gard (2e prêt).....	7,000 »	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 25 mai 1843.
99	Alais (ville), Gard.....	210,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 18 juin 1839.
100	Algans (commune), Tarn....	3,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 4 février 1843.
101	Allemans (commune des), Ariège.....	600 »	4 ½ p. %	1846.	— 30 nov. 1840.
102	Allières et Risset (communes), Isère.....	3,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 7 juillet 1843.
103	Alluets-le-Roi (commune), Seine-et-Oise (premier prêt)...	1,950 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 30 nov. 1840.
104	— (2e prêt).....	2,800 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 27 nov. 1843.
105	— (3e prêt).....	3,060 «	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 21 janv. 1845.
106	Amfréville (commune), Calvados.....	11,825 60	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 20 jauv. 1845.
107	Andilly (commune), Seine-et-Oise.....	664 40	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 6 déc. 1843.
108	Andilly-les-Marais (commune), Charente-Inférieure.....	3,373 35	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 3 juin 1844.
109	Andrézieux (commune), Loire.	1,796 80	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 10 janv. 1842.
110	Andrézy (commune), Seine-et-Oise.....	4,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 26 décembre 1843.
111	Angers (ville), Maine-et-Loire.	173,600 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 25 mai 1835.
112	Anglade (commune), Gironde.	2,333 30	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 août 1840.
113	Angoulême (ville), Charente (premier prêt).....	200,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 25 juin 1841.
114	— (deuxième prêt).....	75,000 »	4 ½ p. %	1855 et 1856.	Loi du 15 juillet 1845.
115	Annappes (commune), Nord (1er prêt).....	6,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	Ordonn. roy. du 22 déc. 1838.
116	Annappes (commune), Nord (2e prêt).....	5,100 »	4 ½ p. %	1850 à 1852.	— 31 mai 1841.
117	Aramon (commune), Gard....	56,120 »	4 ½ p. %	1846 à 1856.	— 23 octobre 1844.
118	Araujuzon (commune), Basses-Pyrénées.....	800 »	4 ½ p. %	1845 et 1849.	— 4 février 1843.

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DESIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
119	Arçais (commune), Deux-Sèvres	780 »	4 1/2 p. %	1846.	Ord. royale du 29 nov. 1840.
120	Arveyres (commune), Gironde.	3,857 40	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 22 juin 1842.
121	Aubusson (ville), Creuse.....	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854	— 4 juillet 1844.
122	Auch (ville), Gers (1re portion).	24,000 »	4 1/2 p. %	1849.	— 4 févr. 1844.
123	Audenge (commune), Gironde.	4,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 27 sept, 1844.
124	Aulnay (commune), Charente-Inférieure.....	6,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 5 août 1844.
125	Aurillac (ville), Cantal.....	3,500 »	4 1/2 p. %	1846.	— 19 juillet 1840.
126	Auvernaux (commune), Seine-et-Oise.....	857 50	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 6 déc. 1842.
127	Auvers-sur-Oise (commune)..	16,374 45	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 29 oct. 1844.
128	Auxey-le-Grand (commune), Côte-d'Or.....	650 »	4 1/2 p. %	1846.	— 29 nov. 1840.
129	Auxonne (ville), Côte-d'Or (1re portion).....	62,562 50	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 31 mai 1844.
130	Avallon (ville), Yonne.....	67,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 1er mars 1840.
131	Avenières (commune), Isère (1er prêt).....	3,000 »	4 p. %	1846.	— 22 août 1840.
132	Avenières (2e prêt).....	18,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1856.	— 22 déc. 1844.
133	Avesnes-les-Aubert (commune), Nord.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 22 juillet 1845.
134	Avignon (ville), Vaucluse....	84,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 8 nov. 1842.
135	Avize (commune), Marne (1er prêt).....	3,542 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 déc. 1838.
136	Avize (2e prêt).....	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 25 nov. 1844.
137	Avrainville (commune), Seine-et-Oise).....	4,232 65	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 2 août 1844.
138	Awoingt (commune), Nord...	1,330 »	4 1/2 p. %	1646 et 1847.	— 13 février 1844.
139	Ay (commune), Moselle (première portion).....	1,500 »	4 1/2 p. %	1848 à 1850.	— 27 sept. 1844.
140	Bagnols (commune), Var.....	10,000 »	4 1/2 p. %	1848.	— 12 déc. 1844.
141	Baillet (commune), Seine-et-Oise.....	841 35	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 déc. 1843.
142	Bailleul (ville), Nord (1re portion).....	20,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 29 mai 1841.
143	Bailleul (ville), Nord (2e portion.....	30,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 29 mai 1841.
144	Bailleul (ville), Nord (3e et dernière portion).....	5,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	— 29 mai 1841.
145	Baisieux (commune), Nord...	11,700 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 7 févr. 1842.
146	Ballancourt (commune), Seine-et-Oise.....	2,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 27 sept. 1844.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
147	Barberie (commune), Allier...	6,245 80	4 1/2 p. °/o	1846 à 1854.	Ord. royale du 18 août 1844.
148	Barbery (commune), Calvados.	2,678 55	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 5 mai 1842.
149	Barcelonnette (commune), Basses-Alpes (1er prêt).....	11,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1854.	— 22 nov. 1842.
150	Barcelonnette (commune), Basses-Alpes (2e prêt).....	30,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1855.	— 25 mai 1844.
151	Barraux (commune), Isère....	4,612 50	4 1/2 p. °/o	1846 à 1855.	— 30 avril 1845.
152	Barsac (commune), Gironde..	5,000 »	4 1/2 p. °/o	1847 et 1848.	— 14 fév. 1844.
153	Bar-sur-Seine (ville), Aube (1er prêt).....	900 »	4 1/2 p. °/o	1846.	— 4 janv. 1841.
154	Bar-sur-Seine (ville), Aube (2e prêt).....	4,000 »	4 1/2 p. °/o	1848 à 1851.	— 11 nov. 1842.
155	Bastia (ville), Corse (1er prêt).	50,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 9 févr. 1840.
156	Bastia (ville), Corse (2e prêt).	119,999 95	4 1/2 p. °/o	1846 à 1854.	— 3 juill. 1842.
157	Baulne (commune), Seine-et-Oise.....	798 »	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	— 19 juill. 1840.
158	Bazemont (commune), Seine-et-Oise.....	2,278 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 30 nov. 1840.
159	Bazoche (commune), Seine-et-Oise.....	1,461 70	4 1/2 p. °/o	1845 et 1846.	— 30 sept. 1842.
160	Beaufort (ville), Maine-et-Loire.....	72,727 30	4 1/2 p. °/o	1846 à 1853.	— 29 nov. 1841.
161	Beaulieu-sous-Bourbon-Vendée (commune), Vendée.....	650 »	4 1/2 p. °/o	1846.	— 25 oct. 1843.
162	Beaumais (commune), Calvados.....	2,555 30	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 3 avril 1843.
163	Beaumont-sur-Sarthe (commune), Sarthe.....	2,1 »	4 1/2 p. °/o	1846.	— 5 sept. 1843.
164	Beaune (ville), Côte-d'Or (première portion).....	40,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 18 juin 1844.
165	Beaune (ville), Côte-d'Or (2e portion).....	40,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1852.	— 18 juin 1844.
166	Beaurevoir (commune), Aisne (première portion).....	6,000 »	4 1/2 p. °/o	1847 à 1850.	— 22 déc. 1844.
167	Behoust (commune), Seine-et-Oise.....	3,714 10	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 1er févr. 1842.
168	Belvès (commune), Dordogne..	5,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 12 mai 1840.
169	Benon (commune), Charente-Inférieure.....	5,950 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 9 octob. 1843.
170	Bercy (commune), Seine (2e prêt).....	31,500 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1854.	— 7 nov. 1843.
171	Bergerac (ville), Dordogne....	20,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 18 juin 1839
172	Bernède (commune), Gers....	600 »	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	25 juill. 1843.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
173	Beurre (commune), Doubs....	9,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1854.	Ordonn. roy. du 18 août 1844.
174	Beuvillers (commune), Calvados	4,200 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 7 avril 1841.
175	Blaignac (commune), Gironde.	2,122 67	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 23 octobre 1844.
176	Bléré (commune), Indre-et-Loire.....	2,333 34	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 3 avril 1839.
177	Blois (commune), Jura.....	8,000 "	4 ½ p. %	1848.	— 29 mai 1841.
178	Boën (ville), Loire.....	3,500 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 30 août 1841.
179	Boinville-le-Gaillard (commune), Seine-et-Oise.....	875 10	4 ½ p. %	1846.	— 9 décemb. 1841.
180	Boiry-Becquerelle (commune), Pas-de-Calais	5,989 65	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 6 février 1843.
181	Boissy-Saint-Léger (commune), Seine-et-Oise.....	5,622 "	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 6 octob. 1841.
182	Boissy-sous-Saint-Yon (commune), Seine-et-Oise.....	7,339 "	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 20 mai 1844.
183	Bonnelles (commune), Seine-et-Oise.....	5,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 4 juin 4845.
184	Bonneville-sur-le-Bec (commune), Eure.....	1,782 "	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 4 juillet 1842.
185	Bouffemont (commune), Seine-et-Oise.....	2,800 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 11 mai 1839.
186	Bouillargues (commune), Gard.	9,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 20 mai 1844.
187	Boulogne (commune), Seine..	35,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 29 octobre 1844.
188	Bouquelon (commune), Eure..	250 »	4 ½ p. %	1846.	— 1er mars 1840.
189	Bourbon-Vendée (ville), Vendée (1er prêt).....	18,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 13 septemb. 1841.
190	Bourbon-Vendée (ville), Vendée (2e prêt, 1re portion)...	27,500 »	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 9 janvier 1844.
191	Bourbon-Vendée (2e prêt, deuxième portion).....	12,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1856.	— 9 janvier 1844.
192	Bourbon-Vendée (deuxième prêt, deuxième portion)....	20,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 9 janvier 1844.
193	Bourg-du-Péage (commune), Drôme.....	12,600 »	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 4 septemb. 1843.
194	Bourg-les-Valence (commune), Drôme.....	10,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 23 octobre 1844.
195	Bousselanges (commune), Côte-d'Or.....	4,500 "	4 ½ p. %	1849.	— 27 décemb. 1840.
196	Boussières (commune), Nord..	4,934 20	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 7 juillet 1843.
197	Boussy-Saint-Antoine (commune), Seine-et-Oise.....	1,145 65	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 30 septemb. 1842.
198	Boutigny (commune), Seine-et-Oise.....	4,086 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 12 mai 1844.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.		fr. c.	
199	Brain-sur-Allonnes (commune), Maine-et-Loire.....	5,616 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	Ordonn. roy. 26 mars 1843.
200	Bréauté (commune), Seine-Inférieure.....	7,791 65	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 1er mars 1840.
201	Brécey (commune), Manche. .	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 24 janvier 1844.
202	Bréhémont (commune), Indre-et-Loire.....	45,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 29 juin 1842.
203	Bretteville-sur-Laize (commune), Calvados.....	2,250 »	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 14 février 1842.
204	Breuillet (commune), Seine-et-Oise.....	5,138 15	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 20 mai 1844.
205	Breux (commune), Seine-et-Oise.....	3,425 60	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 20 mai 1844.
206	Brignolles (ville), Var. (2e prêt).	8,342 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 6 décemb. 1842.
207	Brignolles (ville), Var. (3e prêt).	4,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 21 juin 1841.
208	Brueil (commune), Seine-et-Oise.....	1,043 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
209	Brunoy (commune), Seine-et-Oise.....	2,204 05	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 30 sept. 1842.
210	Buc (commune), Seine-et-Oise	4,789 35	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 30 octobre 1843.
211	Burlats (commune), Tarn....	2,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 4 juin 1845.
212	Bussac (commune), Dordogne.	3,825 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 1er décemb. 1843.
213	Cabourg (commune), Calvados	15,300 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 20 mai 1844.
214	Cadillac (commune), Gironde.	2,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1853.	— 13 février 1844.
215	Cadoul (commune), Tarn	1,110 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 7 juillet 1843.
216	Cadours (commune), Haute-Garonne.....	2,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 novemb. 1842.
217	Cairon (commune), Calvados .	2,560 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 12 mars 1843.
218	Calais (ville), Pas-de-Calais (première portion).....	155,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 20 juill. 1843.
219	Cambernard (commune), Haute-Garonne.....	1,200 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 27 avril 1844.
220	Cambes (commune), Gironde. (premier prêt).....	5,833 30	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 25 octob. 1843.
221	Cambes (deuxième prêt). .id. .	668 55	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 août 1845.
222	Cappelle (commune), Nord....	10,875 »	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 6 décembre 1842.
223	Carignan (commune), Gironde.	2,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 25 octobre 1843.
224	Carrières-sous Poissy (coummne) Seine-et-Oise.....	7,949 35	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	27 sept. 1844.
225	Cassagnes (commune), Pyrénées-Orientales.....	375 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 3 juin 1844.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
226	Castelnau-Médoc (commune), Gironde.....	585 »	4 ½ p. %	1846.	Ordonn. roy. du 16 sept. 1841
227	Castel-Sarrazin (ville), Tarn-et-Garonne.....	13,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 31 déc. 1839.
228	Castillon (commune), Ariège.	4,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 4 juin 1845.
229	Castres (ville), Tarn (1er prêt).	31,905 30	4 ½ p. %	1846 à 1854.	Loi du 24 juillet 1839.
230	Castres (ville), Tarn (2e prêt).	105,520 »	4 ½ p. %	1846 à 1856.	— 24 juillet 1843.
231	Caudebec-les-Elbeuf (commune), Seine-Inférieure....	7,156 61	4 ½ p. %	1846 à 1849.	Ordonn. roy. du 11 mai 1839.
232	Caujac (commune), Haute-Garonne.....	1,340 »	4 ½ p. %	1846.	— 19 juillet 1839.
233	Cayriech (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,134 50	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 4 juillet 1844.
234	Cérilly (commune), Allier 1re portion.....	4,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 27 nov. 1843.
235	Cernay-la-Ville (commune), Seine-et-Oise.....	3,307 15	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 11 janvier 1842.
236	Châlon-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire (1re portion)....	120,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	Loi du 25 juin 1841.
237	Châlon-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire, (2e portion).	68,000 »	4 ½ p. %	1849 à 1851.	— 25 juin 1841.
238	Châlon-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire (3e portion).....	60,640 92	4 ½ p. %	1849 à 1851.	— 25 juin 1841.
239	Chambourcy (commune), Seine-et-Oise.....	10,122 29	4 ½ p. %	1846 à 1855.	Ordonn. roy. du 4 juill. 1844.
240	Champagnac-la-Prune (commune), Corrèze.....	444 »	4 ½ p. %	1846.	— 4 juill. 1842.
241	Champigné (commune), Maine-et-Loire.....	5,536 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 12 mai 1843.
242	Chantelle (commune), Allier..	1,252 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 octobre 1842.
243	Chareil-Cintrat (commune), Allier (premier prêt).....	431 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 octobre 1842.
244	Chareil-Cintrat (deuxième prêt)	4,996 80	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 27 sept. 1844.
245	Charleville (ville), Ardennes (1re portion).....	29,300 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 25 juillet 1843.
246	Charleville (ville), Ardennes (2e portion).....	50,000 »	4 ½ p. %	1850 à 1855.	— 25 juillet 1843.
247	Charrey (commune), Côte-d'Or.	5,300 »	4 ½ p. %	1848.	— 7 juillet 1843.
248	Chartres (ville), Eure-et-Loir..	10,000 »	4 ½ p. %	1849.	Loi du 18 juillet 1838.
249	Chastang (commune), Corrèze.	1,900 »	4 ½ p. %	1846 à 1854.	Ordonn. roy. du 25 mai 1844.
250	Châtain (commune), Vienne.	2,760 15	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 27 nov. 1843.
251	Château-Gonthier (ville), Mayenne.....	20,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 21 juin 1837.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
252	Châteauneuf-sur-Loire (commune), Loiret (1re portion)	16,500 »	4 1/2 p. %	1848 à 1852.	Ordonn. royale du 25 juillet 1843.
253	Châteauneuf-sur-Loire (2e portion)	6,000 »	4 1/2 p. %	1853 et 1854.	— 25 juillet 1843.
254	Châteauroux (ville), Indre	52,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 26 avril 1839.
255	Châtellerault (ville), Vienne	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 16 sept. 1841.
256	Châtillon-sur-Loing (commune), Loiret	4,856 80	4 1/2 p. %	1846.	— 10 juin 1842.
257	Chatte (commune), Isère	10,800 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 27 sept. 1844.
258	Chaudenay (commune), Saône-et-Loire	2,244 30	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 9 octobre 1843.
259	Chavenay (commune), Seine-et-Oise	3,229 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 6 décembre 1842.
260	Chereng (commune), Nord	1,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 11 mai 1839.
261	Chevigny-en-Valière (commune), Côte-d'Or	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 octob. 1842.
262	Chevreuse (commune), Seine-et-Oise (premier prêt)	9,174 30	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 6 déc. 1842.
263	Chevreuse (commune), Seine-et-Oise (deuxième prêt)	3,592 50	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 20 mai 1844.
264	Chézelle (commune), Allier	347 30	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 octob. 1842.
265	Chinon (ville), Indre-et Loire. (2e prêt)	12,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 12 juillet 1837.
266	Chirat-l'Église (commune), Allier	1,200 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 22 août 1840.
267	Chomérac (commune), Ardèche.	8,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 6 avril 1842.
268	Civrac (commune), Gironde.	3,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 9 octobre 1843.
269	Civray (ville), Vienne	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 11 mai 1840.
270	Clarensac (commune), Gard.	6,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 7 octob. 1841.
271	Clayes (les) (commune), Seine-et-Oise	1,248 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 22 octob. 1841.
272	Cleppé (commune), Loire	6,464 60	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 16 août 1844.
273	Clermont-Ferrand (ville), Puy-de-Dôme (1re portion)	169,800 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	Loi du 13 juin 1841.
274	Clermont-Ferrand (ville), Puy-de-Dôme (2e portion)	160,430 »	4 1/2 p. %	1849.	— 13 juin 1841.
275	Cloyes (ville), Eure-et-Loir	12,700 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	Ordonn. royale du 1er février 1842.
276	Coignières (commune), Seine-et-Oise	1,139 50	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 22 novemb. 1842.
277	Commeny (commune), Seine-et-Oise	3,300 »	4 1/2 p. %	8 46.	— 27 décemb. 1840.
278	Compiègne (ville), Oise (1re portion)	25,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	Loi du 11 juin 1842.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
279	Compiègne (ville), Oise (2e portion).....	27,200 »	4 ½ p. %.	1846 à 1855.	Loi du 11 juin 1842.
280	Compiègne (ville), Oise (3e portion).....	30,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1855.	— 11 juin 1842.
281	Comps (commune), Gard.....	4,530 »	4 ½ p. %.	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 9 oct. 1842.
282	Condom (ville), Gers.....	15,750 »	4 ½ p. %.	1846 à 1850.	— 20 avril 1843.
283	Conliège (commune) Jura	2,400 »	4 ½ p. %.	1846 à 1848.	— 6 déc. 1842.
284	Corbeil (ville), Seine-et-Oise..	40,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1851.	— 10 sept. 1841.
285	Corbelin (commune), Isère....	1,387 35	4 ½ p. %.	1846.	— 11 nov. 1842.
286	Cormeilles-en-Parisis (commune), Seine-et-Oise.....	22,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1854.	— 20 mai 1844.
287	Corné (ville), Maine-et-Loire..	34,100 »	4 ½ p. %.	1846 à 1853.	— 12 juillet 1840.
288	Cornille (commune), Dordogne.	2,400 »	4 ½ p. %.	1847.	— 30 nov. 1840.
289	Corrèze (commune), Corrèze...	2,000 »	4 ½ p. %.	1846 et 1847.	— 29 mai 1841.
290	Couffy (commune), Corrèze....	2,000 »	4 ½ p. %.	1847 à 1857.	— 22 juill. 1845.
291	Coulommiers (ville), Seine-et-Marne (premier prêt).....	46,500 »	4 ½ p. %.	1846 à 1849.	— 30 nov. 1840.
292	Coulommiers (ville), Seine-et-Marne 2e portion).....	8,000 »	4 ½ p. %.	1851 et 1852.	— 22 juill. 1845.
293	Courances (commune), Seine-et-Oise.....	167 55	4 ½ p. %.	1846 et 1847.	— 22 oct. 1842.
294	Courçon (commune), Charente-Inférieure).....	2,014 »	4 ½ p. %.	1846 et 1847.	— 2 aout 1844.
295	Courtalain (ommune), Eure-et-Loire.....	2,500 »	4 ½ p. %.	1847 à 1852.	— 25 nov. 1844.
296	Courtenay (commune), Loiret.	31,973 40	4 ½ p. %.	1846 à 1853.	— 10 juin 1842.
297	Courtenot (commune), Aube..	1,200 »	4 ½ p. %.	1846 à 1848.	— 25 juillet 1841.
298	Courtivron (commune), Côte-d'Or.....	10,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1851.	— 30 nov. 1840.
299	Cousance (commune), Jura....	20,000 »	4 ½ p. %.	1853.	— 25 juillet 1841.
300	Coussac-Bonneval (commune), Haute-Garonne.....	10,490 »	4 ½ p. %.	1846 à 1849.	— 5 sept. 1839.
301	Coutances (ville), Manche (1re portion).....	44,541 30	4 ½ p. %.	1846 à 1854.	— 12 avril 1843.
302	Coutances (ville), Manche (2e portion).....	49,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1854.	— 12 avril 1843.
303	Coutiches (commune), Nord..	14,600 »	4 ½ p. %.	1848 à 1854.	— 24 juin 1844.
304	Cozes (commune), Charente-Inférieure	5,000 »	4 ½ p. %.	1846 à 1850.	— 25 juin 1839.
305	Cras (commune), Lot	2,800 »	4 ½ p. %.	1846 à 1850.	— 18 mars 1844.
306	Crest (ville), Drôme (1er prêt).	32,364 »	4 ½ p. %.	1846 à 1832.	— 4 août 1838.

N.os D'ORDRE.	DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr.	c.			
307	Crest (ville), Drôme (2e prêt)..	20,000	"	4 ½ p. %	1846 à 1852.	Ordonn. roy. 23 juin 1845.
308	Creuzier-le-Vieux (commune), Allier.....	984	"	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 15 juillet 1844.
309	Crocy (commune), Calvados...	4,497	50	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 3 avril 1843.
310	Cubry (commune), Doubs	6,300	"	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 30 sept. 1842.
311	Cuiserey (commune), Côte-d'Or.....	3,400	"	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 2 août 1844.
312	Curzon (commune), Vendée ..	1,200	»	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 7 juillet 1843.
313	Cusset (commune), Allier (premier prêt)	13,000	"	4 ½ p. %	1846.	— 11 mai 1839.
314	Cusset (commune), Allier, (2e prêt).....	32,000	"	4 ½ p. %	1848 à 1854.	— 22 déc. 1844.
315	Daignac (commune), Gironde).	5,000		4 ½ p. %	1846 à 1858.	— 23 juin 1845.
316	Damery-sur-Marne (commune), Marne.....	18,000	»	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 28 janvier 1832.
317	Dampierre (commune), Seine-et-Oise.....	873	35	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 11 janvier 1842.
318	Daumazan (commune), Ariège	8,500	»	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 30 juill. 1845.
319	Deneuille (commune), Allier..	239	58	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 oct. 1842.
320	Déols (commune), Indre (1er prêt).....	8,100	»	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 21 août 1839.
321	Déols (commune), Indre (2e prêt).....	3,000	»	4 ½ p. %	1848 à 1852.	— 6 oct. 1841. — 3 avril 1839.
322	Deuil (commune), Seine-et-Oise.	6,000	»	4 ½ p. %	1848.	Loi du 25 juin 1841.
323	Dieppe (ville), Seine-Inférieure.	68,000	»	4 ½ p. %	1846 à 1853.	Ordonn. roy. du 30 juill. 1845.
324	Digne (ville), Basses-Alpes....	10,000	»	4 ½ p. %	1846 à 1850.	
325	Dijon (ville), Côte-d'Or (1er prêt).....	108,000	»	4 ½ p. %	1849 à 1851.	Loi du 13 juin 1841.
326	Dijon (ville), Côte-d'Or (2e prêt, 1re portion).....	70,000	»	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 20 juillet 1843.
327	Dijon (ville), Côte-d'Or (2e prêt, 2e portion).....	80,000	»	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 20 juillet 1843.
328	Dinan (ville), Côtes-du-Nord..	37,408	»	4 ½ p. %	1846 à 1853.	Ordonn. roy. du 31 juill. 1842.
329	Diou (commune), Allier.....	2,080	»	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 25 octobre 1843.
330	Dissay (commune), Vienne (1re portion).....	4,500	»	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 29 janvier 1844.
331	Dôle (ville), Jura (1re portion).	48,000	»	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 24 juillet 1843.
332	Dôle (ville), Jura (2e portion)..	72,000	»	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 24 juillet 1843.
333	Domont (commune), Seine-et-Oise.....	1,559	95	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 12 mai 1843.
334	Dompierre (commune), Jura..	6,400	»	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 12 novemb. 1844.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
335	Dompierre (commune), Charente-Inférieure.....	8,100 "	4 ½ p. %	1846 à 1854.	Ord. royale du 20 mai 1844.
336	Donzac (commune), Gironde..	1,935 "	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 6 octobre 1841.
337	Donzac (commune), Tarn-et-Garonne.....	1,666 66	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 13 février 1845.
338	Douai (ville), Nord.	200,000 "	4 ½ p. %	1850.	Loi du 12 juillet 1837.
339	Dourdan (commune), Seine-et-Oise	7,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	Ord. royale du 9 déc. 1841.
340	Draguignan (ville), Var.....	32,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 9 février 1840.
341	Dunes (commune), Tarn-et-Garonne, 1er prêt).....	1,000 "	4 ½ p. %	1846.	— 6 avril 1842.
342	Dunes (commune) Tarn-et-Garonne (2e prêt)	2,870 60	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 9 juillet 1844.
343	Dunkerque (ville), Nord (premier prêt).....	251,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1856.	Loi du 22 juillet 1837.
344	Dunkerque (ville), Nord (2e prêt).....	86,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 3 août 1843.
345	Dun-le-Poêlier (commune), Indre).....	5,310 80	4 ½ p. %	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 30 novembre 1840.
346	Duras (commune), Lot-et-Garonne.	9,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 20 janvier 1845.
347	Eaubonne (commune), Seine-et-Oise (premier prêt)	1,483 40	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 juin 1842.
348	Eaubonne (commune), Seine-et-Oise (deuxième prêt).....	2,912 65	4 p. %	1846 à 1851.	— 29 octobre 1844.
349	Ecquevilly (commune), Seine-et-Oise	4,329 50	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 15 juillet 1844.
350	Eglizottes-et-Chalaures (commune), Gironde.....	9,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1857.	— 9 oct. 1843.
351	Elbeuf (ville), Seine-Inférieure. (2e prêt.).....	255,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1853.	Loi du 17 juin 1840.
352	Emmerin (commune), Nord...	5,900 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	Ordonn. royale du 12 juillet 1840.
353	Emery (commune), Seine-et-Oise.....	1,600 "	4 ½ p. %	1848 et 1849.	— 31 mai 1843.
354	Épernay (ville), Marne. (1er prêt.)	17,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 28 septemb. 1836.
355	Épernay (ville), Marne (2e prêt).	54,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 27 juillet 1838.
356	Epinay-sous-Sénard (commune), Seine-et-Oise.....	314 "	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 30 septemb. 1842.
357	Ermont (commune), Seine-et-Oise.....	529 60	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 22 juin 1842.
358	Escoville (commune), Calvados.	1,950 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 4 septemb. 1840.

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
359	Espagnac (commune), Corrèze.	503 55	4 ½ p. %	1846.	Ord. royale du 29 mai 1841.
360	Espartignac (commune), Corrèze.	850 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 7 mai 1845.
361	Estissac (commune, Aube.	15,000 "	4 ½ p. %	1850 à 1854.	— 9 octobre. 1843.
362	Estival (commune), Corrèze.	1,230 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 3 juillet 1842.
363	Etais-la-Sauvin (commune), Yonne.	6,000 "	4 ½ p. %	1847.	— 12 mars 1843.
364	Etauliers (commune), Gironde.	3,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 11 mai 1839.
365	Eysines (commune), Gironde.	1,729 70	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 19 mars 1844.
366	Faches (commune), Nord.	9,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 25 juillet 1841.
367	Falaise (ville), Calvados (1er prêt)	4 561 70	4 ½ p. %	1846.	— 26 mars 1843.
368	Falaise (ville), Calvados (2e prêt)	48,333 30	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 30 juillet 1841.
369	Favrieux (commune), Seine-et-Oise	1,076 50	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
370	Feugarolles (commune), Lot-et-Garonne	1,091 95	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 1er mars 1843.
371	Feurs (commune), Loire (1re portion)	5,023 05	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
372	Feurs (commune), Loire (2e portion)	17,990 50	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
373	Fèves (commune), Moselle.	3,000 "	4 ½ p. %	1847.	— 12 mars 1843.
374	Flacourt (commune), Seine-et-Oise.	664 95	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
375	Fleurance (commune), Gers (1re portion)	10,000 "	4 ½ p. %	1851 à 1854.	— 19 mars 1844.
376	Fleurance (commune), Gers (deuxième portion)	8,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 19 mars 1844.
377	Fleuriel (commune), Allier.	256 "	4 ½ p. %	1846.	— 22 octobre 1842.
378	Flines-les-Marchiennes (commune), Nord.	19,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 15 décemb. 1839.
379	Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (1er prêt.)	16,800 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 27 juillet 1838.
380	Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (2e prêt.)	80,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 mars 1841.
381	Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (3e prêt, 1re portion).	13,000 "	4 ½ p. %	1851 à 1853.	— 31 mai 1845.
382	Fontenay-le-Fleury (commune), Seine-et-Oise.	1,732 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 5 mai 1842.
383	Fontenay-Mauvoisin (commune), Seine-et-Oise.	637 4	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
384	Fontenay-Saint-Père (commune), Seine-et-Oise.....	1,499 85	4 ½ p. °/₀	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 22 nov. 1842.
385	Fougères (ville), Ille-et-Vilaine.....	4,500 »	4 ½ p. °/₀	1846.	— 20 décemb. 1838.
386	Fourille (commune), Allier...	246 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1847.	— 22 octobre 1842.
387	Fresné-la-Mère (commune), (Calvados).....	5,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1850.	— 3 avril 1843.
388	Fretin (commune), Nord.....	7,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1849.	— 1er mars 1840.
389	Gagny (commune), Seine-et-Oise.....	8,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1853.	— 27 novem. 1843.
390	Gillon (commune), Seine-et-Oise.....	507 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
391	Gaillon (commune), Seine-et-Oise.....	2,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1849.	— 23 mai 1845.
392	Gannat (ville), Allier.....	4,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 et 1847.	— 13 mai 1841.
393	Garancières (commune), Seine-et-Oise.....	9,714 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1851.	— 1er février 1842.
394	Gastins (commune), Seine-et-Marne.....	1,000 »	4 ½ p. °/₀	1846.	— 11 janvier 1841.
395	Générac (commune), Gard....	1,322 82	4 ½ p. °/₀	1846 et 1847.	— 7 mai 1845.
396	Gennes (commune), Maine-et-Loire.....	5,500 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1857.	— 22 juillet 1845.
397	Gillonnay (commune), Isère...	550 »	4 ½ p. °/₀	1846.	— 22 octobre 1842.
398	Gornac (commune), Gironde..	3,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1853.	— 13 février 1845.
399	Gouvernes (commune), Seine-et-Marne.....	4,333 32	4 ½ p. °/₀	1846 à 1852.	— 1er mars 1840.
400	Gouvix (commune), Calvados (1re portion).....	1,509 40	4 ½ p. °/₀	1846 à 1848.	— 20 mai 1844.
401	Gouy-sous-Bellonne (commune), Pas-de-Calais.....	993 50	4 ½ p. °/₀	1846.	— 6 juin 1842.
402	Gradignan (commune), Gironde.....	1,873 40	4 ½ p. °/₀	1846 à 1847.	— 12 avril 1843.
403	Granville (ville), Manche....	78,750 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1856.	— 12 mars 1843.
404	Gray (ville), Haute-Saône....	168,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1854.	— 11 février 1839.
405	Grenelle (commune), Seine...	38,500 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1849.	— 3 août 1840.
406	Grenoble (ville), Isère (1er prêt).	30,000 »	4 ½ p. °/₀	1846.	— 22 juillet 1837.
407	Grenoble (ville), Isère (2e prêt).	240,000 »	4 ½ p. °/₀	1847 à 1854.	Loi du 11 juin 1842.
408	Grisolles (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,500 »	4 ½ p. °/₀	1846 à 1849.	Ordonn. royale du 12 novembre 1844.
409	Guéret (ville), Creuse (1er et 2e prêt).....	5,000 »	4 ½ p. °/₀	1846 et 1847.	Ordonn. royale des 30 décembre 1831 et 23 juin 1835.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
410	Guéret (ville), Creuse (3e prêt).	10,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	Ordonn. roy. du 4 janv. 1841.
411	Gueures (commune), Seine-Inférieure.....	6,028 85	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 21 juin 1844.
412	Guinkirchen (commune), Moselle	1,400 »	4 ½ p. %	1850.	— 9 octobre 1843.
413	Hardricourt (commune), Seine-et-Oise.....	218 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
414	Harfleur (ville), Seine-Inférieure.....	4,000 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 16 janvier 1843.
415	Hâvre (ville), Seine-Inférieure (1re portion).....	213,333 33	4 ½ p. %	1846.	Loi du 24 juillet 1843.
416	Hâvre (ville), Seine-Inférieure (2e portion).....	168,333 33	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 24 juillet 1843.
417	Hendecourt—lez—Cagnicourt (commune), Pas-de-Calais..	1,200 »	4 ½ p. %	1846.	Ordonn. royale du 25 juillet 1841.
418	Herbeville (commune), Seine-et-Oise.....	5,672 75	4 ½ p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
419	Honfleur (ville), Calvados (1er prêt)	56,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 21 août 1839.
420	Honfleur (ville), Calvados (2e prêt, 1re portion).....	57,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 2 août 1843.
421	Honfleur (ville), Calvados (2e prêt, 2e portion).....	54,800 »	4 ½ p. %	1850 à 1853.	— 2 août 1843.
422	Hostens (commune), Gironde .	2,800 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 6 février 1844.
423	Houplin (commune), Nord...,	14,500 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 11 août 1841.
424	Ingouville (ville), Seine-Inférieure.....	104,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 27 juillet 1838.
425	Isigny (ville), Calvados.....	12,000 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 6 janvier 1843.
426	Issoire (ville), Puy-de-Dôme. .	8,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 15 février 1843.
427	Istres (commune), Bouches-du-Rhône (1re portion).....	7,000 »	4 ½ p. %	1849 à 1854.	— 30 octobre 1843.
428	Izier (commune), Côte-d'Or...	14,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 25 novemb. 1844.
429	Joigny (ville), Yonne (première portion).....	50,000 »	4 ½ p. %	1848 à 1851.	— 14 septemb. 1843.
430	Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (1er prêt).	1,931 15	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 30 sept. 1842.
431	Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)..	4,377 80	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 6 février 1843.
432	La Beuvrière (commune), Pas-de-Calais	1,956 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 20 janvier 1845.
433	La Boissière-des-Landes (commune), Vendée.....	3,389 70	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 20 août 1843.
434	La Chapelle (commune), Seine.	50,000 »	4 ½ p. %	1852 à 1855.	— 22 mars 1845.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des RÉMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
435	La Chapelle Baton (commune), Vienne.....	2,070 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Ord. royale du 3 sept. 1841.
436	La Chapelle-Rablais (commune), Seine-et-Marne...	3,850	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 27 sept. 1844.
437	La Ciotat (ville), Bouches-du-Rhône.....	11,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 12 mai 1843.
438	La Croix-Rousse (ville), Rhône.	60,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Loi du 29 juillet 1840.
439	Ladignac (commune), Corrèze.	1,360 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Ordonn. roy. du 25 mai 1844.
440	Lados (commune), Gironde...	1,425 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 16 août 1844.
441	La Ferté-Bernard (commune), Sarthe.....	20,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 12 juillet 1844.
442	La Flèche (ville), Sarthe....	11,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 14 sept. 1840.
443	La Française (commune), Tarn-et-Garonne.....	4,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 24 avril 1837.
444	Lagny (ville), Seine-et-Marne..	12,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 4 sept. 1840.
445	La Guillotière (ville), Rhône (première portion).....	200,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Loi du 11 juin 1842.
446	La Guillotière (ville), Rhône (deuxième portion).....	150,000 »	4 1/2 p. %	1849 à 1853.	— 11 juin 1842.
447	La Hoguette (commune), Calvados.....	800 »	4 1/2 p. %	1846.	Ord. royale du 17 oct. 1841.
448	La Lande de Cadillac (commune), Gironde.....	3,682 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 16 janvier 1843.
449	Lalongne (commune), Basses-Pyrénées.....	2,666 20	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 25 octob. 1843.
450	La Magistère (commune), Tarn-et-Garonne.....	3,050 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 30 juillet 1844.
451	Lamarque (commune), Gironde.....	4,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 19 juillet 1840.
452	La Motte d'Aveillans (commune), Isère.....	2,700 »	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 25 juill. 1843.
453	La Motte-Saint-Martin (commune), Isère.....	2,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 16 janvier 1843
454	Langoiran (commune), Gironde	6,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 25 nov. 1844.
455	Lannion (ville), Côtes-du-Nord.	6,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 2 sept. 1842.
456	Lansac (commune), Gironde..	4,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 4 juillet 1844.
457	Lapalisse (ville), Allier.....	26,128 51	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 14 sept. 1835.
458	Largentière (ville), Ardèche...	10,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 juillet 1842.
459	La Rochelle (ville), Charente-Inférieure (1re portion).....	90,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 14 juin 1844.
460	La Rochelle (ville), Charente-Inférieure (2e portion).....	90,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 14 juin 1844.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
461	La Roche-Posay (commune), Vienne.....	6,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1849.	Ord. royale du 17 oct. 1838.
462	La Selle-des-Bordes (commune), Seine-et-Oise.....	1,138 10	4 ½ p. °/o	1846 à 1849.	— 11 janv. 1842.
463	La Tour de France (commune), Pyrénées-Orientales.....	2,392 10	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 9 octobre 1843.
464	La Tremblade(commune),Charente-Inférieure (1re portion)	2,760 75	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 12 octobre 1842.
465	La Tronche (commune), Isère.	3,450 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 5 sept. 1839.
466	Lavercantière (commune), Lot.	1,501 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1849.	— 20 mai 1844.
467	La Verrière (commune), Seine-et-Oise.....	498 15	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 6 février 1843.
468	La Villeneuve-en-Chevrie, (commune), Seine-et-Oise..	2,400 »	4 ½ p. °/o	1848 à 1851.	— 7 juillet 1843.
469	Lectoure (ville), Gers.....	30,000 »	4 ½ p. °/o	1854.	— 29 juin 1842.
470	Leognan (commune), Gironde.	3,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 29 janvier 1844.
471	Lescout (commune), Tarn	3,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1851.	— 16 janvier 1843.
472	Lesparre(ville), Gironde (1er prêt).....	11,333 30	4 ½ p. °/o	1846 à 1855.	— 11 sept. 1842.
473	Lesparre (ville), Gironde (2e prêt).....	16,709 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1857.	— 30 avril 1845.
474	L'Etang-Laville (commune), Seine-et-Oise.....	7,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 25 décemb. 1839.
475	Lévinhac-le-Haut (commune), Aveyron.....	5,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 11 janvier 1842.
476	Leychert (commune), Ariège..	1,790 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 27 novem. 1843.
477	Lézigneux (commune), Loire..	340 »	4 ½ p. °/o	1846.	— 4 juillet 1842.
478	Lignac (commune), Indre..	3,420 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 13 février 1845.
479	L'Ile-Bouchard (ville), Indre-et-Loire.....	3,995 40	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 4 sept. 1840.
480	Limoges (ville), Haute-Vienne.	175,000	4 ½ p. °/o	1846 à 1851.	Loi du 22 juillet 1837.
481	Limours (commune), Seine-et-Oise.....	4,089 35	4 ½ p. °/o	1846 à 1849.	Ordonn. royale du 9 déc. 1841.
482	Lisieux (ville), Calvados.....	45,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1854.	Loi du 18 juillet 1838.
483	L'Isle-Adam (commune), Seine-et-Oise	6,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 31 mai 1841
484	L'Isle-Jourdain (commune), Vienne.....	3,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 30 septem. 1839.
485	Loge-Fougereuse (commune), Vendée.....	1,120 »	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 5 mai 1842.
486	Longues (commune), Seine-et-Oise.....	4,536 90	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr.	c.			
487	Lons-le-Saulnier (ville), Jura (2e prêt, 1re portion).....	47,728	»	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	Ordonn. roy. du 22 juin 1842.
488	Lons-le-Saulnier (ville), Jura (2e prêt, 2e portion).....	75,000	»	4 1/2 p. %	1849 à 1854.	— 22 juin 1842.
489	L'Orbrie (commune), Vendée.	1,593	»	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 22 juillet 1843.
490	Loudes (commune), Haute-Loire.....	10,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 25 nov. 1844.
491	Louhans (ville), Saône-et-Loire (1er prêt).....	27,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 29 août 1843.
492	Louhans (ville), Saône-et-Loire (2e prêt).....	24,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 31 mai 1844.
493	Louviers (ville), Eure.....	2,500	»	4 1/2 p. %	1846.	— 22 août 1840.
494	Luçon (ville), Vendée (2e prêt).	9,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 sept. 1842.
495	Luçon (ville), Vendée (3e prêt).	6,666	60	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 6 février 1843.
496	Lumbin (commune), Isère....	6,750	»	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 16 septem. 1841.
497	Lunel (ville), Hérault.....	18,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 5 août 1839.
498	Lusignan (ville), Vienne.....	3,600	»	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 30 juillet 1841.
499	Lyon (ville), Rhône (1er prêt)..	200,000	»	4 1/2 p. %	1851.	Loi du 18 juillet 1838.
500	Lyon (ville), Rhône (2e prêt)..	900,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 24 juillet 1839.
501	Lyon (ville), Rhône (3e prêt)..	180,000	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 juin 1842.
502	Macau (commune), Gironde...	504	»	4 1/2 p. %	1846.	Ordonn. roy. du 16 sept. 1842
503	Mâcon (ville), Saône-et-Loire.	183,217	45	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	Loi du 11 juin 1842.
504	Maffliers (commune), Seine-et-Oise.....	1,092	80	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	Ordonn. roy. du 6 déc. 1843.
505	Magnanville (commune), Seine-et-Oise.....	460	40	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
506	Magny-les-Hameaux (commune), Seine-et-Oise.....	4,378	55	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 3 juin 1844.
507	Maillezais (commune), Vendée.	1,170	»	4 1/2 p. %	1846.	— 11 juin 1840.
508	Mandres (commune), Seine-et-Oise.....	1,554	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 30 sept. 1842.
509	Manosque (ville), Basses-Alpes (1er prêt).....	28,765	»	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 9 avril 1841.
510	Manosque (ville), Basses-Alpes (2e prêt).....	13,500	»	4 1/2 p. %	1846 à 1857.	— 21 mai 1845.
511	Mans (ville), Sarthe (1er prêt.)..	220,064	32	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	Loi du 18 juillet 1838.
512	Mans (ville), Sarthe (2e prêt.)..	50,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 14 juillet 1843.
513	Mansles (commune), Charente.	2,630	60	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	Ordonn. roy. du 26 avril 1843.
514	Mantes-la-Ville (ville), Seine-et-Oise.....	664	95	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
515	Marcillac (commune), Gironde.	3,900	»	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 17 oct. 1841.

N°s D'ORDRE.	DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
516	Marcillat (commune), Allier ..	1,330 »	4 1/2 p. %	1846.	Ordonn. roy. du 28 mai 1843
517	Marclatour (commune), Corrèze	1,400 »	4 1/2 p. %	1847 à 1854.	— 22 mai 1844.
518	Mareil-Marly (commune), Seine-et-Oise.....	2,073 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 août 1840.
519	Marennes (ville), Charente-Inférieure (1re portion).....	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 11 sept. 1842.
520	Marennes (ville), Charente-Inférieure (2e portion).....	5,000 »	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	— 11 septem. 1842.
521	Marennes (3e portion).....	15 000 »	4 1/2 p. %	1848 à 1850.	— 11 sept. 1842.
522	Margency (commune), Seine-et-Oise.....	428 40	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 octob. 1843.
523	Marguerittes (commune) Gard.	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 24 février 1845.
524	Marigny (commune); Manche (premièae portion).....	12,700 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 14 nov. 1844.
525	Marseillan (commune), Hérault.....	2,910 »	4 1/2 p. %	1846.	— 7 mars 1841.
526	Marseille (ville), Bouches-du-Rhône (S/C/ valeurs à ordre).	5,000,000 »	4 1/2 p. %	1851 à 1854.	Loi du 7 août 1839.
527	Marseille (Ville), Bouches-du-Rhône (S/C val. au porteur).	2,000,000 »	4 1/2 p. %	1854 et 1855.	— 7 août 1839.
528	Martel (commune), Lot	3,600 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	Ordonn. roy. du 28 mai 1843.
529	Martizay (commune), Indre. ..	2,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 21 juin 1844.
530	Marvejols (ville), Lozère (premier prêt.....	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 25 février 1842.
531	Marvejols (ville), Lozère (2e prêt).....	9,000 »	4 1/2 p. %	1850 à 1854.	— 1er déc. 1843.
532	Masny (commune) Nord.....	14,166 70	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 2 août 1844.
533	Masseube (commune), Gers...	1,500 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 18 février 1842.
534	Matha (commune), Charente-Inférieure.....	1,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 13 mai 1841.
535	Maule (commune), Seine-et-Oise	4,875 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 nov. 1840.
536	Maurepas (commune), Seine-et-Oise.....	2,038 05	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 6 février 1843.
537	Mauroux (commune), Lot....	400 »	4 1/2 p %	1846.	— 30 nov. 1840.
538	Maussac (commune), Corrèze..	1,820 15	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 24 août 2844.
539	Mauzac (commune), Haute-Garonne.....	2,200 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 déc. 1844.
540	Mayac (commune), Dordogne.	3,325 15	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 6 déc. 1842.
541	Mayenne (ville), Mayenne.....	40,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 11 mai 1840.
542	Mayet de Montagne (commune), Allier	1,390 »	4 1/2 p. %	1846 et 1849.	— 20 mai 1844.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
543	Mazamet (commune), Tarn....	47,507 20	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	Ordonn. roy. 27 sept. 1844.
544	Mée (commune), Mayenne....	1,725 15	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 26 avril 1843.
545	Mende (ville), Lozère.....	8,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 16 avril 1840.
546	Ménessaire (commune) Côte-d'Or.....	17,100 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 25 juillet 1843.
547	Menetou-Salon et Vignoux-sous-les-Aix (commune), Cher.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1850.	— 1er mars 1840.
548	Ménil (commune), Mayenne...	1,340 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 7 juillet 1843.
549	Mennevret (commune), Aisne.	1,144 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 7 juillet 1843.
550	Merignac (commune), Gironde.	5,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 8 mars 1841.
551	Meschers (commune), Charente-Inférieure.....	1,720 20	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 27 novem. 1843.
552	Mesnil-Auzouf (commune), Calvados.....	1,968 »	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	— 4 juillet 1844.
553	Mesnil-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise.....	2,781 80	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 22 nov. 1842.
554	Meynes (commune), Gard....	2,810 25	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 15 juillet 1844.
555	Mézel (commune), Puy-de-Dôme.....	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 25 nov. 1844.
556	Mézières (commune), Indre...	17,350 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 11 mai 1839.
557	Milly (commune), Seine-et-Oise.....	534 40	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 octob. 1842.
558	Miremont (commune), Haute-Garonne.....	3,485 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 janv. 1841.
559	Miribel (commune), Ain.....	8,571 40	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	— 7 mai 1841.
560	Moirans (commune), Jura...	80,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 13 fév. 1845.
561	Moissel les (commune), Seine-Oise.....	1,670 40	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 décem. 1843.
562	Molières (commune), Seine-et-Oise.....	6,735 95	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 20 mai 1844.
563	Mombrier (commune), Gironde	5,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
564	Monastier (le) (commune), Haute-Loire.....	4,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 20 mai 1844.
565	Monbarla (commune), Tarn-et-Garonne.....	1,079 40	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 30 septem. 1842.
566	Mondreville (commune), Seine-et-Oise.....	1,930 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 novem. 1842.
567	Monsoult (commune), Seine-et-Oise.....	566 10	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 décem. 1843.
568	Montaigu (commune), Jura..	4,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 7 mai 1845.
569	Montaigu (ville), Tarn-et-Garonne.....	8,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 2 février 1837.

N°. D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
570	Montaigu (commune), Vendée (premier prêt).....	9,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	Ordonn. roy. 1er mars 1840.
571	Montaigu (commune), Vendée (2e prêt, première portion).	2,000 »	4 ½ p. °/o	1852 et 1853.	— 25 nov. 1844.
572	Montbertrand (commune), Calvados.....	1,950 »	4 ½ p. °/o	1847 à 1849.	— 10 janv. 1842.
573	Montbrison (ville), Loire (3e prêt.).....	12,000 »	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 15 déc. 1839.
574	Monteeaux-l'Etoile (commune), Saône-et-Loire.....	2,080 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 6 avril 1842.
575	Montcorbon (commune), Loiret.....	6,855 30	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 10 juin 1842.
576	Montet-aux-Moines (commune), Allier (premier prêt).....	721 20	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 4 juillet 1842.
577	Montet-aux-Moines (2e prêt.).	7,000 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1854.	— 4 juin 1845.
578	Monteynard (commune), Isère.	2,400 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 11 sept. 1842.
579	Montfort l'Amaury (commune), Seine-et-Oise.....	4,916 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1855.	— 25 nov. 1844.
580	Montfort-le-Rotrou (commune), Sarthe.....	2,250 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 25 nov. 1844.
581	Montignac (commune), Dordogne.....	16,250 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1852.	— 30 juillet 1841.
582	Montlignon (commune), Seine-et-Oise.....	3,414 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1850.	— 6 déc. 1843.
583	Montmirail (ville), Marne....	4,000 »	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 6 avril 1842.
584	Montmorillon (commune), Vienne (1er prêt.).....	2,666 67	4 ½ p. °/o	1846.	— 14 juillet 1836.
585	Montmorillon (commune), Vienne (2e prêt).....	3,600 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 30 juillet 1841.
586	Montpont (commune), Saône-et-Loire.....	17,588 30	4 ½ p. °/o	1846 à 1854.	— 16 janv. 1843.
587	Montret (commune), Saône-et-Loire.....	2,000 »	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 22 janv. 1842.
588	Morainvilliers (commune), Seine-et-Oise.....	490 »	4 ½ p. °/o	1846 à 1848.	— 30 nov. 1840.
589	Morhange (commune), Moselle (2e prêt, 1re portion)..	3,156 40	4 ½ p. °/o	1846.	— 22 déc. 1844.
590	Morlaix (ville), Finistère.....	32,000 //	4 ½ p. °/o	1846 à 1853.	— 18 février 1842.
591	Mortagne (ville), Orne.....	33,000 //	4 ½ p. °/o	1846 et 1847.	— 22 mars 1838.
592	Moulins (commune des), Nord.	68,000 //	4 ½ p. °/o	1846 à 1856.	— 27 sept. 1837.
593	Moulins-les-Metz (commune), Moselle.....	3,000 //	4 ½ p. °/o	1847 à 1849.	— 30 nov. 1840.

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
594	Muzillac (commune), Morbihan	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 25 mai 1843.
595	Nainville (commune), Seine-et-Oise	585 40	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 6 déc. 1842.
596	Nancy (ville), Meurthe	199,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Loi du 18 juillet 1838.
597	Nantes (ville), Loire-Inférieure (1re et 2e portions)	592,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 11 juin 1842.
598	Nantes (ville), Loire-Inférieure (3e portion)	92,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 11 juin 1842.
599	Narp (commune), Basses-Pyrénées	800 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	Ordonn. roy. du 1er mars 184
600	Ners (commune), Calvados	1,027 50	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 3 avril 1843.
601	Neufchâteau (ville), Vosges	18,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 16 sept. 1842.
602	Nevers (ville), Nièvre	165,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	Loi du 13 juin 1841.
603	Nevy-sur-Seille (commune), Jura	11,300 »	4 1/2 p. %	1857.	Ordonn. roy. du 29 août 1845.
604	Niort (ville), Deux-Sèvres (1er prêt)	49,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	Loi du 25 juin 1841.
605	Niort (ville), Deux-Sèvres (2e prêt)	30,000 »	4 1/2 p. %	1847.	— 14 juin 1844.
606	Nizan (commune), Gironde	1,890 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	Ord. roy. du 20 mars 1842.
607	Noisy-le-Grand (commune), Seine-et-Oise (premier prêt).	15,235 90	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 10 juin 1842.
608	Noisy-le-Grand (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)	6,700 »	4 1/2 p. %	1850 à 1853.	— 9 août 1844.
609	Notre-Dame-du-Champ (commune), Maine-et-Loire	2,657 50	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 21 juin 1844.
610	Noyant (commune), Maine-et-Loire	6,370 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 19 juillet 1840.
611	Nueil-sous-Passavant (commune), Maine-et-Loire (1re portion)	5,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 1er décemb. 1843.
612	Oger (commune), Marne	12,000 »	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	— 24 août 1844.
613	Oinville (commune), Seine-et-Oise	1,616 45	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
614	Oisemont (commune), Somme.	2,600 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 5 juillet 1842.
615	Orange (ville), Vaucluse (première portion)	53,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1849.	— 21 avril 1844.
616	Orbec (ville), Calvados	50,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 4 juillet 1844.
617	Orgelet (ville), Jura	35,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1852.	— 25 juillet 1843.
618	Orgerus (commune), Seine-et-Oise	9,714 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 1er février 1842.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
619	Orgeval (commune), Seine-et-Oise.....	3,510 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	Ordonn. roy. du 30 nov. 1840.
620	Ornacieux (commune), Isère..	3,333 35	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 17 août 1844.
621	Ornolac (commune), Ariège..	1,101 55	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 30 nov. 1840.
622	Orsonville (commune), Seine-et-Oise.....	1,452 40	4 1/2 p. %	1846.	— 9 déc. 1841.
623	Orthez (ville), Basses-Pyrénées.	72,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 1er mars 1840.
624	Osny (commune), Seine-et-Oise.....	500 »	4 1/2 p. %	1846.	— 5 août 1844.
625	Ouistreham (commune), Calvados (1re portion).....	4,047 50	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 16 sept. 1841.
626	Ouistreham (commune), Calvados (2e portion).....	1,500 //	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	Ord. roy. du 16 sept. 1841.
627	Pampelonne (commune), Tarn.	3,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 27 novem. 1843.
628	Parai-sous-Briaille (commune), Allier.....	8,199 40	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 22 octobre 1842.
629	Pariset (commune), Isère....	4,500 //	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 18 mars 1844.
630	Parthenay (ville), Deux-Sèvres (premier prêt).....	4,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 10 juin 1840.
631	Parthenay (deuxième prêt, 1re portion.....	4,000 »	4 1/2 p. %	1848 à 1856.	— 31 mai 1844.
632	Pau (ville), Basses-Pyrénées...	90,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Loi du 25 juin 1841.
633	Péault (commune), Vendée...	1,800 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	Ordonn. royale du 9 oct. 1843.
634	Péchaudier (commune), Tarn.	2,761 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 19 mars 1844.
635	Pecq (commune), Seine-et-Oise	2,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 16 janv. 1842.
636	Pecqueuse (commune), Seine-et-Oise.....	2,673 65	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 9 déc. 1841.
637	Pélissanne (commune), Bouches-du-Rhône.....	7,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 11 sept. 1843.
638	Percy (commune) Calvados...	5,200 //	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 11 juillet 1845.
639	Périers (commune), Manche..	16,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 20 sept. 1841.
640	Périgny-sur-Yères (commune), Seine-et-Oise.....	1,614 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 30 sept. 1842.
641	Perray (commune), Seine-et-Oise.....	10,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1858.	— 30 juill. 1845.
642	Petit-Quevilly (commune), Seine-Inférieure.....	6,300 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 3 juin 1844.
643	Pézens (commune) Aude.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1851.	— 25 nov. 1844.
644	Pezilla (commune), Pyrénées-Orientales	5,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 23 oct. 1844.
645	Pian-sur-Garonne (commune), Gironde.....	1,855 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 1er février 1843.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
646	Pin (commune), Seine-et-Marne	8,280 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 25 mai 1844.
647	Pins-Justarret (commune), Haute-Garonne.....	1,985 50	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
648	Plaisia (commune), Jura.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1851.	— 16 sept. 1841.
649	Plaisir (commune), Seine-et-Oise.....	2,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 24 oct. 1841.
650	Plessis-Pâté (commune), Seine-et-Oise.....	2,338 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 5 août 1844.
651	Plusquellec (commune), Côtes-du-Nord.....	1,000 »	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	— 7 mai 1845.
652	Polignac (commune), Haute-Loire.....	8,045 »	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 22 juin 1842.
653	Pommerieux (commune), Mayenne.....	672 »	4 1/2 p. %	1846.	— 25 mai 1843.
654	Pontcharra (commune), Isère.	2,500 »	4 1/2 p. %	1846.	— 25 juin 1839.
655	Pont-de-Vaux (ville), Ain (2e prêt.).....	10,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 22 nov. 1842.
656	Pont-de-Vaux (ville), Ain (3e prêt.).....	37,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 7 mai 1845.
657	Pontivy (ville), Morbihan....	20,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 12 avril 1843.
658	Pont-l'Evêque (ville), Calvados.....	21,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 30 août 1841.
659	Pontoise (ville), Seine-et-Oise (1re portion).....	20,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 19 juin 1842.
660	Pontoise (ville), Seine-et-Oise (2e portion).....	20,000 »	4 1/2 p. %	1850 et 1851.	— 19 juin 1842.
661	Pontrieux (ville), Côtes-du-Nord.....	27,350 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 18 mars 1844.
662	Pont-sur-Yonne (ville), Yonne.	12,600 "	4 1/2 p. %	1846.	Ordonn. roy. du 31 mai 1841.
663	Porge (commune), Gironde...	666 78	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 27 novem. 1843.
664	Portets (commune), Gironde (1re portion.....	17,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 18 avril 1843.
665	Portets (commune), Gironde (deuième portion.....	6,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 18 avr. et 18 août 1843.
666	Poucharramet (commune), Haute-Garonne.....	515 99	4 1/2 p. %	1849.	— 25 nov. 1844.
667	Pouzauges (commune), Vendée.	3,125 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 15 mai 1842.
668	Privas (ville), Ardèche.....	20,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 10 juin 1840.
669	Puch (commune), Lot-et-Garonne.....	6,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 13 fevrier 1845.
670	Pugnac (commune), Gironde..	500 »	4 1/2 p. %	1846.	— 23 juin 1842.
671	Puy-l'Evêque (commune), Lot.	7,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 7 mai 1845.

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
672	Quesnoy (ville), Nord (premier prêt).	5,198 70	4 ½ p. %	1846 à 1851.	Ordon. roy. du 12 avril 1843.
673	Quesnoy (ville), Nord (deuxième prêt)	6,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 24 février 1845.
674	Quetigny (commune), Côte-d'Or	14,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1853.	— 22 mars 1842.
675	Quimper (ville), Finistère (première portion)	90,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1851.	— 14 juin 1844.
676	Rambouillet (ville), Seine-et-Oise	4,462 35	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 11 janv. 1842.
677	Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (1er prêt.)	291,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
678	Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (2e prêt.)	55,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 23 juin 1840.
679	Reyniès (commune), Tarn-et-Garonne	2,500 »	4 ½ p. %	1847 à 1851.	Ord. roy. du 25 novem. 1843.
680	Riez (commune), Basses-Alpes (deuxième portion)	18,000 »	4 ½ p. %	1846.	— 9 octob. 1843.
681	Riez (commune), Basses-Alpes (troisième portion)	12,000 »	4 ½ p. %	1850 à 1852.	— 9 octobre 1843.
682	Rodez (ville), Aveyron	40,000 »	4 ½ p %	1846 à 1849.	— 7 juill. 1843.
683	Romans (ville), Drôme	6,000 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 25 juillet 1841.
684	Romorantin (ville), Loir-et-Cher	1,500 »	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 6 décem. 1842.
685	Ronchin (commune), Nord	8,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 5 juin 1841.
686	Roquepine (commune), Gers.	1,147 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 16 janv. 1843.
687	Roubaix (ville), Nord	97,061 20	4 ½ p. %	1846 à 1850.	Loi du 15 juillet 1840.
688	Ruages (commune) Nièvre	1,867 29	4 ½ p. %	1846 à 1851.	Ordonn. roy. du 12 nov. 1844.
689	Ruaudin (commune), Sarthe.	800 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 10 sept. 1841.
690	Ruffey-les-Echirey (commune), Côte-d'Or	22,000 »	4 ½ p. %	1849 et 1850.	— 14 novem. 1843.
691	Sablé (ville), Sarthe	20,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1855.	— 25 juillet 1840.
692	Sailly (commune), Seine-et-Oise	1,176 65	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
693	Sailly-la-Bourse (commune), Pas-de-Calais	2,559 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 3 juin 1844.
694	Sainghin-en-Mélantois (commune), Nord	2,177 »	4 ½ p. %	1846.	— 25 avril 1837.
695	Saint-André (commune), Eure.	30,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 16 sept. 1842.
696	Saint-Barthélemy-de-Séchilienne (commune), Isère	300 »	4 ½ p. %	1846.	— 1er décemb. 1843.
697	Saint-Bonnet (commune), Hautes-Alpes	36,458 05	4 ½ p. %	1846 à 1854.	— 4 juillet 1842.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
698	Saint-Brice (commune), Gironde.....	1,800 //	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Ordonn. roy. du 15 déc. 1839.
699	Saint-Cernin (commune), Lot.	1,000 //	4 1/2 p. %	1847 à 1849.	— 23 juin 1845.
700	Saint-Chéron (commune), Seine-et-Oise.....	9,000 «	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 20 mai 1844.
701	Saint-Clair (commune), Manche.....	3,160 //	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 9 octobre 1843.
702	Saint-Claude (ville), Jura....	30,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 13 mars 1837.
703	Saint-Cyprien (commune), Corrèze.....	3,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1855.	— 23 juin 1845.
704	Saint-Cyr-l'Ecole (commune), Seine-et-Oise (1re portion)..	1,929 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 25 octob. 1843.
705	Saint-Cyr-l'Ecole (commune), Seine-et-Oise (2e portion)...	3,000 //	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	— 25 octobre 1843.
706	Saint-Denis (ville), Seine (première portion).....	100,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 9 juin 1844.
707	Saint-Denis-des-Murs (commune), Haute-Vienne.....	1,860 //	4 1/2 p. %	1846 à 18 48.	— 13 mai 1841.
708	Sainte-Bazeille (commune), Lot-et-Garonne.....	7,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 9 avril 1845.
709	Sainte-Féréole (commune), Corrèze (première portion).	4,400 »	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 19 juill. 1840.
710	Sainte-Féréole (commune), Corrèze (deuxième portion).	2,100 «	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 19 juill. 1840.
711	Saint-Estèphe (commune), Gironde (premier prêt).....	9,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 16 sept. 1841.
712	Saint-Estèphe (commune), Gironde (deuxième prêt).....	6,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 23 octob. 1844.
713	Saint-Etienne (ville), Loire. (deuxième prêt, 1re portion).	300,000 //	4 1/2 p. %	1846.	Loi du 11 juin 1842.
714	Saint-Etienne (ville), Loire (2e prêt, deuxième portion).	100,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 11 juin 1842.
715	Saint-Félicien (commune), Ardèche).....	8,550 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	Ordon. roy. du 29 janv. 1844.
716	Saint Florentin (ville), Yonne (1re portion).....	7,375 25	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	3juill. 1842.
717	Saint-Florentin (ville), Yonne (2e portion).....	10,379 05	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 3juillet 1842.
718	Saint-Flour (ville), Cantal...	7,000 //	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 3 sept. 1841.
719	Saint-Forget (commune), Seine-et-Oise.....	1,027 85	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 22 nov. 1842.
720	Saint-Galmier (commune), Loire.....	13,100 //	4 1/2 p. %	1846.	— 21 août 1839.

Nos D'ORDRE.	DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ECHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
721	Saint-Georges (île d'Oleron) (commune), Charente-Inférieure.....	26,700 "	4 1/2 p °/o	1846 à 1851.	Ordonn. roy. 10 sept. 1841.
722	Saint-Georges-de-Baroile (commune), Loire. . ..	2,409 05	4 1/2 p. °/o	1846 à 1851.	— 15 juill. 1844.
723	Saint-Germain—le—Rocheux (commune), Côte-d'Or.....	2,103 "	4 1/2 p. °/o	1852.	— 10 janv. 1842.
724	Saint-Gervais (commune), Vendée.....	1,160 "	4 1/2 p. °/o	1846.	— 6 oct. 1841.
725	Saint-Gilles-sur-Vie (commune) Vendée.....	23,000 »	4 1/2 p. °/o	1846 et 1857.	— 22 déc. 1844.
726	Saint-Hippolyte (commune), Haut-Rhin.....	10,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 et 1847.	— 16 janv. 1843.
727	Saint-Jean-d'Angely (ville), Charente-Inférieure (1re port.)	77,000 "	4 1/2 p. °/o	1847.	— 1er juin 1843.
728	Saint-Jean-d'Angély (viile), Charente-Inférieure (2e portion.....	50,000 »	4 1/2 p. °/o	1849 à 1852.	— 1er juin 1843.
729	Saint-Jean-de-Beugné (commune (Vendée).....	2,152 50	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 9 avril 1845.
730	Saint-Jean-d'Etreux (commune), Jura.....	1,611 25	4 1/2 p. °/o	1 à 1852.	— 11 sept. 1842.
731	Saint-Jean-du-Bruel (commune), Aveyron.....	4,852 28	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 3 avril 1843.
732	Saint-Jean-en-Royans (commune), Drôme	12,788 60	4 1/2 p. °/o	1846 à 1852.	— 27 sep. 1844.
733	Saint-Jean-le-Vieux (commune), Ain.....	6,317 43	4 1/2 p. °/o	1848 à 1851.	— 4 juill. 1844.
734	Saint-Jean-l'Herm (commune), Haute-Garonne.....	1,693 50	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 1er mars 1840.
735	Saint-Julien-le-Faucon (commune), Calvados.....	2,900 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 19 juin 1842.
736	Saint-Lactencin (commune), Indre.....	647 05	4 1/2 p. °/o	1846.	— 11 nov. 1842.
737	Saint-Laurent-laConche (commune), Loire.....	3,290 80	4 1/2 p. °/o	1846 à 1850.	— 6 avril 1842.
738	Saint-Laurent-le-Minier (commune), Gard.....	1,500 "	4 p. °/o	1846.	— 1er mars 1840.
739	Saint-Leu (commune), Seine-et-Oise.....	845 55	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 6 décem. 1843.
740	Saint-Malo (ville), Ille-et-Vilaine.....	12,000 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1848.	— 5 juillet 1838.
741	Saint-Mars-la-Jaille (commune), Loire-Inférieure...	1,500 "	4 1/2 p. °/o	1846 à 1849.	— 7 février 1842.

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr.	c.			
742	Saint-Martin-de-Brétencourt (commune), Seine-et-Oise..	2,321	80	4 1/2 p. %	1846.	Ord. royale du 9 déc. 1841.
743	Saint-Martin-du-Bu (commune), Calvados.....	400	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 6 oct. 1841.
744	Saint-Martin-ès-Vignes (commune), Aube.....	7,800	"	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 11 janv. 1841.
745	Saint-Maurice-sur-Aveyron (commune), Loiret.....	13,885	20	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 10 juin 1842.
746	Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (1er prêt).	3,500	"	4 1/2 p. %	1847.	— 7 mars 1841.
747	Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (2e prêt)..	3,900	"	4 1/2 p. %	1847.	— 20 mai 1841.
748	Saint-Merd-les-Oussines (commune), Corrèze.....	900	"	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 oct. 1842.
749	Saint-Michel-en-Lherm (commune), Vendée.....	9,094	03	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 9 avril 1845.
750	Saint-Nicolas-du-Pelem (commune), Côtes-du-Nord.....	2,500	"	4 1/2 p. %	1846.	— 19 mars 1844.
751	Saint-Porchaire (commune), Charente-Inférieure.....	1,181	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 22 août 1840.
752	Saint-Priest-les-Fougères (commune), Dordogne.....	2,669	35	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 26 mars 1843.
753	Saint-Prix (commune), Seine-et-Oise.....	1,601	80	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 décem. 1843.
754	Saint-Puy (commune), Gers..	600	"	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 10 janvier 1842.
755	Saint-Rambert-l'Ile-Barbe (commune), Rhône.....	10,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 9 juillet 1844.
756	Saint-Remy-les-Chevreuse (commune), Seine-et-Oise).	4,939	70	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 20 mai 1844.
757	Saint-Romain-de-Colbec (commune, Seine-Inférieure.	18,000	"	4 1/2 p. %	1848 à 1855.	— 31 mai 1843.
758	Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne (1er prêt).....	2,700	"	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 22 juin 1842.
759	Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne (2e prêt).....	2,525	"	4 1/2 p. %	1848 à 1850.	— 17 août 1844.
760	Saint-Servan (ville), Ille-et-Vilaine (1re portion).....	12,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 10 mai 1840.
761	Saint-Sulpice et Cameyrac (commune), Gironde.....	3,500	"	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 déc. 1844.
762	Saint-Yon (commune), Seine-et-Oise.....	2,052	65	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 20 mai 1844.
763	Saint-Yrieix (ville), Haute-Vienne (première portion)..	4,300	"	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 5 sept. 1839.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
764	Saint-Yrieix (ville), Haute-Vienne (2e portion).....	4,400 "	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	Ordonn. roy. 5 sept. 1839.
765	Sainte-Geneviève-des-Bois (commune), Seine-et-Oise..	1,197 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 30 septem. 1842.
766	Sainte-Mesme (commune), Seine-et-Oise.....	1,338 85	4 1/2 p. %	1846.	— 9 décem. 1841.
767	Saligny (commune), Allier....	2,499 "	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 25 octobre 1843.
768	Salomé (commune), Nord....	6,600 "	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 21 mai 1843.
769	Salon (commune), Bouches-du-Rhône.....	31,200 "	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 11 septemb. 1843.
770	Sancourt (commune), Nord...	500 "	4 1/2 p. %	1846.	— 22 juin 1842.
771	Sannois (commune), Seine-et-Oise.....	1,483 40	4 1/2 p. %	1846 à 1847.	— 22 juin 1842.
772	Sarlat (ville), Dordogne.....	40,000 "	4 3/4 p. %	1847 à 1849.	— 24 févr. 1837.
773	Saujon (commune), Charente-Inférieure.....	4,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 3 juin 1839.
774	Saumur (ville), Maine-et-Loire.	79,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 24 juin 1845.
775	Saurat (commune), Ariège (2e prêt, première portion)....	5,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 10 fév. 1842.
776	Saurat (commune), Ariège (2e prêt, deuxième portion)...	8,500 »	4 1/2 p. %	1848 à 1852.	— 10 fév. 1842.
777	Sazeray (commune), Indre....	1,575 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 1er mars 1840.
778	Segré (ville), Maine-et-Loire.....	6,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 30 nov. 1840.
779	Seilhac (commune) Corrèze, (1er prêt).....	4,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 7 août 1842.
780	Seilhac (commune), Corrèze (2e prêt).....	3,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 26 janvier 1844.
781	Senlisse (commune), Seine-et-Oise.....	873 35	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 11 janv. 1842.
782	Sens (ville), Yonne.....	61,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Loi du 11 janv. 1842.
783	Serilhac (commune), Corrèze. (2e prêt).....	2,403 "	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	Ordonn. roy. du 9 avril 1845.
784	Serley (commune), Saône-et-Loire.....	4,700 »	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 9 avril 1845.
785	Seyches (commune), Lot-et-Garonne.....	3,600 "	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 17 sept. 1838.
786	Sinard (commune), Isère.....	1,926 40	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 16 sept. 1842.
787	Soindres (commune), Seine-et-Oise.....	1,694 35	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
788	Soisy-sur-École (commune), Seine-et-Oise.....	250 05	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 octobre 1842.
789	Soumont (commune), Calvados.	500 "	4 1/2 p. %	1846.	— 11 nov. 1842.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
790	Sourdeval (commune), Manche.	4,800 "	4 1/2 p. %	1848.	Ordonn. roy. du 6 oct 1841.
791	Tanay et Taniot (commune), Côte d'Or.....	5,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 25 juillet 1843.
792	Tarascon (ville), Bouches-du-Rhône (2e prêt, 2e portion).	35,000 "	4 1/2 p. %	1846.	— 15 sept. 1842.
793	Tarascon (ville), Bouches-du-Rhône (2e prêt, 3e portion).	40,000 "	4 1/2 p. %	1848 à 1851.	— 15 sept. 1842.
794	Tarascon (ville), Bouches-du-Rhône (3e prêt, 4e portion).	142,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 12 juillet 1844.
795	Tauriac (commune), Gironde.	5,310 "	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 17 août 1844.
796	Taussac (commune), Aveyron.	1,516 60	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 11 septem. 1842.
797	Taverny (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)	843 95	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 décem. 1843.
798	Taxat (commune), Allier....	554 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 oct. 1842.
799	Tertre-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise.....	664 95	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 nov. 1842.
800	Thiers (ville), Puy-de-Dôme..	20,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 juillet 1837.
801	Thuir (ville), Pyrénées-Orientales.....	9,450 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 22 déc. 1844.
802	Thun-l'Evêque (commune), Nord.....	1,515 55	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 12 mars 1843.
803	Tourcoing (ville), Nord.....	20,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 24 juillet 1843.
804	Tournon (ville), Ardèche....	22,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	— 12 avril 1843.
805	Tours (ville), Indre-et-Loire..	229,200 "	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Loi du 15 juin 1841.
806	Tranzault (commune), Indre..	677 "	4 1/2 p. %	1846.	Ordonn. roy. du 25 mai 1843.
807	Tremblay (commune), Seine-et-Oise.....	1,664 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 30 sept. 1842.
808	Triaize (commune), Vendée (2e prêt).....	2,000 "	4 1/2 p. %	1846.	— 1er mars 1840.
809	Troarn (commune), Calvados..	2,020 50	4 p. %	1846.	— 3 nov. 1840.
810	Troche (commune), Corrèze...	5,900 "	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 26 décem. 1843.
811	Tudeil (commune), Corrèze...	1,400 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 5 mars 1841.
812	Ussel (commune), Allier.....	497 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 1er mars 1841.
813	Vaison (commune), Vaucluse..	2,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 22 oct. 1842.
814	Valeilles (commune), Tarn-et-Garonne.....	417 "	4 1/2 p. %	1846.	— 5 mai 1843.
815	Valence (ville), Drôme.....	11,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	Loi du 22 juillet 1837.
816	Valenciennes (ville), Nord....	80,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 3 juin 1837.
817	Valfin-sur-Valouze (commune), Jura.....	1,500 25	4 1/4 p. %	1845 à 1851.	Ordonn. roy. du 21 juin 1841.
818	Vannes (ville), Morbihan (1er prêt).....	25,000 "	4 1/4 p. %	1846 à 1850.	Loi du 30 avril 1838.

N°s d'ordre.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
819	Vannes (ville), Morbihan (2e prêt).....	28,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	Loi du 24 juillet 1839.
820	Vannes (ville), Morbihan (3e prêt, 1re portion).....	62,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 24 juillet 1843.
821	Vannes (ville), Morbihan (3e prêt, 2e portion).....	15,675 "	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 24 juillet 1843.
822	Vars (commune), Charente...	6,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	Ordonn. roy. du 30 juill. 1845.
823	Vernantois (commune), Jura..	7,377 "	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 23 fév. 1842.
824	Versailles (ville), Seine-et-Oise.	197,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
825	Vertain (commune), Nord...	4,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Ordonn. roy. du 22 mars 1845.
826	Veurdre (commune), Allier...	1,800 "	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 16 sept. 1841.
827	Vic-le-Comte (commune), Charente-Inférieure.....	14,900 "	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 4 juillet 1844.
828	Vienne (ville), Isère.....	120,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	Loi du 9 juillet 1836.
829	Vieux-Berquin (commune), Nord.....	6,600 "	4 1/2 p. %	1847 à 1849.	Ordonn. roy. du 7 mai 1845.
830	Vieux-Fumé (commune), Calvados.....	1,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 5 sept. 1839.
831	Vigneron (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 25 nov. 1844.
832	Villandraut (commune), Gironde...	8,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1856.	— 24 novem. 1843.
833	Villecomte (commune), Côte-d'Or.....	10,500 "	4 1/2 p. %	1851.	— 12 mars 1843.
834	Villefort (commune), Lozère..	6,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 30 nov. 1840.
835	Villejust (commune), Seine-et-Oise.....	4,485 45	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 16 août 1844.
836	Villeneuve-les-Cugnaux (commune), Haute-Garonne.....	1,250 »	4 1/2 %	1846 et 1847.	— 14 fév. 1844.
837	Villeneuve-sur-Bellot (commune), Seine-et-Marne.....	8,500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 29 août 1845.
838	Villepreux (commune), Seine-et-Oise.....	1,047 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 30 sept. 1843.
839	Villers-Canivet (commune), Calvados.....	3,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 6 fév. 1843.
840	Villette Serpaize et Chuzelle (commune), Isère.....	17,012 70	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 9 octobre 1843.
841	Villeurbanne (commune), Isère	4,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	— 20 janv. 1845.
42	Villiers-le-Pâcle (commune), Seine-et-Oise.....	3,335 »	4 1/2 p. %	1847 à 1851.	— 29 août 1845.
843	Villiers-le-Sec (commune), Nièvre.....	1,500 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 25 juillet 1843.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.	
		fr.	c.				
844	Villiers-sur-Marne (commune), Seine-et-Oise.....	8,016	»	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	Ord. royale du 9 avril 1845.	
845	Villiers-sur-Yonne (commune), Nièvre.....	10,000	"	4 1/2 p. %	1851.	—	5 mai 1842.
846	Villy (commune), Calvados...	2,008	»	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	—	20 avril 1843.
847	Vivône (commune), Vienne..	1,000	"	4 1/2 p. %	1846.	—	30 août 1841.
848	Vouneuil-sur-Vienne (commune), Vienne	2,923	28	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	—	9 octobre 1843.
849	Wasquehal (commune), Nord.	6,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	—	7 mars 1841.
850	Xertigny (commune), Vosges.	18,750	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	—	16 janv. 1842.
851	Yères (commune), Seine-et-Oise.	1,099	10	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	—	30 sept. 1842.
852	Yzeure (commune), Allier....	4,000	»		1846 à 1852.	—	22 oct. 1842.
	ÉTABLISSEMENTS PUBLICS.						
853	Boulogne (Chambre de commerce de), Pas-de-Calais.....	33,200	"	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	Loi du 6 juillet 1840.	
854	Bourbon-Lancy (hospice de), Saône-et-Loire.....	23,429	50	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	Ord. royale du 21 fév. 1843.	
855	Grignon (syndicat des digues de), Isère.....	20,000	"	4 1/2 p. %	1846.	—	25 sept. 1842.
856	Meaux (commission administrative des hospices de) Seine-et-Marne (1re portion).....	100,000	"	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	—	30 juin 1845.
857	Mérindol (syndicat de la commune de), Vaucluse.....	8,845	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	—	31 juillet 1842.
858	Moirans (digues de), Isère (1er prêt).....	36,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	—	9 sept. 1839.
859	Moirans (digues de), Isère (2e prêt).....	50,000	"	4 1/2 p. %	1850 à 1854.	—	23 mai 1843.
860	Moirans (digues de), Isère 3e prêt).....	15,000	"	4 1/2 p. %	1855 et 1856.	—	23 juill. 1845.
861	Montpellier (séminaire diocésain de), Hérault.....	44,613	89	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	—	10 juin 1841.
862	Orléans (hospices civils), Loiret (1re portion).....	125,000	"	4 1/2 p. %	1847 à 1853.	—	9 septem. 1844.
863	Orléans (hospices civils), Loiret 2e portion)	50,000	"	4 1/2 p. %	1854 et 1855.	—	9 septem. 1844.
864	Saint-Nazaire (syndicat du mandement de), Drôme....	8,000	"	4 1/2 p. %	1846 à 1853.	—	25 juillet 1843.

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
		fr. c.			
865	Saint-Quentin-sur-Isère (syndicat des digues de la commune de), Isère.....	108,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 20 avril 1844.
866	Saint-Savin (commission syndicale de la vallée de), Hautes-Pyrénées.....	90,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1854.	— 6 juin 1842.
867	Savennières (syndicat des levées de), Maine-et-Loire.....	100,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1857.	— 19 octob. 1844.
868	Triel (fabrique de l'église de), Seine-et-Oise.....	500 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 26 avril 1845.
	TOTAL.....	56,630,128 58			

ÉTAT N° 4.
31 décembre 1845.

SITUATION au 31 décembre 1845, des Mandats délivrés et des Paiements

Premier cinquième. — (Article 44 de l'ordonnance du Roi du 9 mai 1826.)

	MONTANT des liquidations opérées.	PREMIER CINQUIÈME. SOMMES MISES EN PAIEMENT. CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	MONTANT DES MANDATS DÉLIVRÉS (*A*). CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.
Situation au 31 décembre 1844....	fr. c 148,726,752 88	fr. c 29,743,350 58	fr. c. 2,645,868 09	fr. c. 32,391,218 67	fr. c. 28,780,515 47	fr. c. 2,096,853 27	fr. c. 30,877,368 74
Intérêts dus (année 1845).....	" "	" "	28,734 90	28,734 90			
Mandats délivrés et paiements effectués en 1845....	" "	" "	" "	" "	75,226 22	55,378 79	130,605 01
Situation au 31 décembre 1845....	148,726,752 88	(*B*) 29,743,350 58	(*C*) 2,674,602 99	32,419,953 57	(1) 28,855,741 69	2,152,432 06	(*D*) 31,008,173 75
Sommes restant à ordonnancer au 31 décembre 1845, sur le premier cinquième.....					889,608 89	522,170 93	(*E*) 1,411,779 82
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1845, au paiement du premier cinquième de l'indemnité.....					29,743,350 58	2,674,602 99	32,419,953 57

	COMPLÉMENT DU PREMIER CINQUIÈME. CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.
Situation au 31 décembre 1844.	fr. c. 703,410 10	fr. c. 53,599 87	fr. c. 762,009 97	fr. c. 535,830 01	fr. c. 30,758 44	fr. c. 566,368 45
Intérêts dus (année 1845).....	" "	4,815 58	4,815 58	" "	" "	" "
Mandats délivrés et paiements effectués en 1845.....	" "	" "	" "	24,561 23	3,649 78	28,211 01
Situation au 31 décembre 1845...	703,410 10	58,415 45	(*F*) 766,825 55	560,391 24	34,588 22	(*D*) 594,779 46
Sommes restant à ordonnancer, au 31 décembre 1845, sur le complément du premier cinquième.....				143,018 86	24,027 23	(*E*) 172,046 09
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1845, au paiement du complément du premier cinquième de l'indemnité.....				703 410 10	58,415 45	766,825 55

COLONS DE SAINT-DOMINGUE (PREMIER CINQUIEME.)

effectués sur l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue.

Complément du premier cinquième. (Décision du Ministre des finances du 3 septembre 1841.)

SOMMES PAYÉES.	OBSERVATIONS.
fr. c.	
30,843,696 94	(*A*) Le nombre des mandats délivrés sur le premier cinquième au 31 décembre 1843 s'élevait à 23,810. Savoir : en 1843..... 183 ; antérieurement. 23,627 ; Total égal..... 23,810
130,338 96	(*B*) Cette somme se compose : 1° de 29,300,000 f. 00 c. versés par Haïti. 2° de 432,337 04 prélevés sur les intérêts dus par la Caisse. (Art. 1er de la loi du 23 mai 1834.) et 3° de 8,003 59 à prendre sur une somme de 8,392 fr. 31 cent., restée disponible sur le prélèvement effectué pour faire face aux frais de liquidation, dont le Trésor public a fait le versement.
	Ensemble 29,760,865 63
(*D*) 30,974,535 90	d'où il faut déduire... 15,315 05 annulés en vertu de la décision ministérielle du 17 mai 1839, dont une portion est rentrée au crédit : indemnité de Saint-Domingue. — *Versements sans imputation.*
	Somme égale au premier 5e 29,745,550 58
	(*C*) Sur les intérêts arrêtés au 31 décembre 1833, et s'élevant en totalité à..... 4,209,437 f. 50 c. Il a été prélevé : 1° En exécution de l'art. 17 de la loi du 21 avril 1832, pour frais de liquidation remboursés au Trésor. ..... 2,052,212 f. 50 c. ; 2° En exécution de l'art. 1er de la loi du 23 mai 1834 (V. la note B.)..... 432,337 04 } 2,503,069 34 ; Reste disponible..... 1,704,367 96
SOMMES PAYÉES.	Dont la répartition s'effectue à raison de 1f 18 1/2 p. % par an. (Décis. du Min. des finances du 3 juin 1834.) Les intérêts à 3 p. % des années 1834 à 1844 se sont élevés à..... 941,500 f. 15 c. ; Ceux de l'année 1843 s'élèvent à..... 28,734 90 } 970,235 05 ; 2,674,602 99
fr. c.	Somme égale à celle portée dans la colonne (intérêts), *sommes mises en paiement.*
536,335 75	(*D*) La différence de 33,637 f 85 c. qui existe entre ces deux sommes de 31,008,173 f. 75 c. et 30,974,535 f. 90 c., Et la différence de 8,819 91 qui existe entre ces deux sommes de 594,779 46 et 585,959 55 ; Ensemble..... 42,457 76 sont comprises dans les 479,971 f. 75 c. restant à payer sur les mandats ordonnancés. (Voir l'état n° 2.)
	(*E*) Des mandats de paiement seront délivrés, 1° pour ces 1,411,779 f. 82 c. restant à ordonnancer sur le premier 5e ; 2° pour ces 172,040 09 restant à ordonnancer sur le complément du premier 5e, lorsque les colons ou leurs ayant-cause auront adressé une demande en paiement à la Direction, en justifiant de leurs droits, et en rapportant la main-levée des oppositions qui arrêtent le paiement.
29,623 80	(*F*) Le nombre des mandats délivrés sur les 766,825 fr. 55 c. formant le complément du 1er cinquième, au 31 décembre 1843, s'élevait à..... 9,413
(*D*) 585,959 55	Savoir : En 1843..... 432 ; Antérieurement..... 8,981 } 9,413

SUITE DE L'ÉTAT N° 4.

RÉ SUM

La Caisse a reçu pour faire face au paiement du premier cinquième des liquidations :

1° En numéraire..... .....

2° Prélèvement sur les intérêts..... .....

3° Prélèvement sur les 8,592 f. 51 c. versés par le Trésor pour faire face a
d'indemnités liquidées dans les années 1838 à 1840..... .....

Sur lesquels il faut déduire, aux termes de la décision du Ministre des finances du 17 mai 1839, sur la liquidation Benjamin Dorocl

Reste somme pareille à celle ci-dessus constatée..... .....

Les mandats délivrés (premier cinquième), s'élevant en capital à..... .....

Il reste à délivrer des mandats sur le capital de l'indemnité pour..... ....

Auxquels il faut ajouter : 1° Le solde en capital du complément du premier cinquième..... .....

2° Le remboursement d'une portion de l'indemnité de Mme Tauzin, et portée au compte : Versements
sans imputation..... .....

RÉ

SUMÉ.

.....	.....	29,300,000f. 00 c.
.....	.....	452,857 04
our faire	face au paiement du premier cinquième	
.....	.....	8,008 89
	Ensemble	29,760,865 93
Benjamin	Durocher	15,515 05
.....	.....	29,745,350 88 (*B*)
.....	.....	28,855,741 69 (1)
.....	.....	889,608 39
.....	..... 142,018 f. 36 c.	148,024 86
ersements		
.....	..... 6 "	
	TOTAL...	1,037,633 75, égal au solde constaté par le bilan.

CAISSE DES DÉPOTS

ET CONSIGNATIONS.

INDEMNITÉ AFFECTÉE AUX ANCIENS COLONS

SITUATION AU

ÉTAT N° 5.

31 décembre 1845.

1° *Des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du*

Et 2° *des recouvrements et paiements faits sur les annuités dues par le*

	CERTIFICATS DE LIQUIDATION.						RECOUVREMENTS ET CAISSE	
	EXPÉDIÉS.		DÉLIVRÉS aux ayant droit.		RESTANT en portefeuille.		RECETTE.	
	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Versements effectués par le Gouvernement d'Haïti.	Intérêts dus par la Caisse des dépôts, au 31 décembre 1845.
		fr. c.		fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Antérieurement au 1er janvier 1845	22,106	125,264,075 33	21,048	121,977,843 20	"	"	9,100,000 00	503,311 87
Pendant l'année 1845.....	1,200	4,936,383 59	1,251	5,476,329 05	"	"	"	48,260 83
Situation au 31 décembre 1845.	23,306	130,202,461 92	22,299	127,454,172 25	1,007	2,748,289 67	(1) 9,100,000 00	551,572 70
							9,651,572 70	

DE SAINT-DOMINGUE (4 DERNIERS CINQUIÈMES.)

31 DÉCEMBRE 1845 :

18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois.

Gouvernement d'Haïti, en exécution du traité du 12 février 1838.

PAIEMENTS EN NUMÉRAIRE FAITS PAR LA CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

DÉPENSE.		SOLDES DUS PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS AU 31 DÉCEMBRE 1845.		OBSERVATIONS.
Payé sur le capital.	Payé sur les intérêts.	En capital.	En intérêts.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
7,277,7 12 21	298,533 30	"	"	
398,509 40	46,454 86	"	"	
7,676,221 61	344,987 86	1,423,778 39	206,584 84	
8,021,209 47		1,630,363 23		

Le montant total des liquidations opérées en exécution des lois des 30 avril 1826 et 18 mai 1840, s'élève à 148,726,752 f. 88 c.

(1) Sur le montant des 30 annuités à verser par le Gouvernement d'Haïti de 1838 à 1867, ensemble... 60,000,000 fr.
Il a été versé antérieurement au 1er janvier 1845, pour les six premières annuités..... 9,100,000

Reste à verser par le Gouvernement d'Haïti pour les 24 dernières annuités..... 50,900,000

Les 9,100,000 fr. ci-dessus, montant des six annuités versées par le Gouvernement d'Haïti, donnent droit à la répartition ci-après entre les porteurs de certificats de liquidation.

Dates des avis insérés au Moniteur (Art. 8 de l'ordonnance du Roi du 26 mai 1840.)	Numéros d'ordre des annuités.	Années de l'échéance des annuités.	Montant des annuités échues.	Dividende à payer pour chaque annuité.	Dates à partir desquelles la Caisse des Dépôts paie les intérêts à 3 p 100 (60 jours déduits)
	1	1838	1,500,000	« 01 fr.	
15 sept. 1840.	2	1839	1,500,000	« 01	5 Août 1839.
	3	1840	1,500,000	« 01	
10 juin 1841.	4	1841	1,500,000	« 01	28 Juil. 1841.
16 juillet 1842.	5	1842	1,500,000	« 01	14 Sept. 1842.
8 mai 1844..	6	1843	1,600,000	« 01,11860	6 Mai 1844.
			9,100,000		

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 6.
31 décembre 1843.

DÉVELOPPEMENT SUR LES FONDS DE RETRAITE.

DESIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.		SOMMES. SOLDES débiteurs.	SOMMES. SOLDES créanciers.
		fr. c.	fr. c.
Ministères.	Affaires étrangères		74,487 04
	Finances et administrations		536,255 71
	Guerre		121,027 15
	Intérieur		14,667 42
	Travaux publics (Ponts-et-chaussées)		53,889 89
	Agriculture et Commerce	2,707 99	» »
	Justice		396,800 69
	Cultes		2,421 26
	Instruction publique (Université)		17,051 17
Administrations.	Collèges communaux		676 97
	Courriers des postes		171,503 85
	Ecoles d'arts et métiers		762 84
	Ecoles d'artillerie, du génie, etc		23,819 60
	Ecoles royales militaires		19,933 25
	Ecole Polytechnique		5,379 05
	Haras et écoles vétérinaires		33,235 56
	Imprimerie royale		16,559 95
	Octroi de Paris		105,929 11
	Poids et mesures	6,730 09	» »
	Poudres et salpêtres		19,860 81
	Préfecture de police		53,812 »
	Préfecture de la Seine		46,907 73
	Prisons		5,339 99
	Subsistances militaires		44,468 59
	Préfectures, mairies et octrois		178,425 63
Etablissements publics.	Académie royale de Musique		48,785 09
	Caisse des Dépôts et Consignations		1,538 40
	Caisse de vétérance (Loi du 29 juin 1835)		10,490 55
	Conservatoire de musique		2,717 29
	Cour des comptes		3,808 46
	Hôpitaux et hospices civils de Paris		34,654 91
	Légion-d'Honneur		15,278 15
	Mont-de-Piété de Paris		14,726 59
		9,438 08	2,075,244 91
	Total	2,065,806 83	

ÉTAT N° 7.

DÉVELOPPEMENT

SUR LES PROFITS ET PERTES,

AU 31 DÉCEMBRE 1845.

CAISSE DES DÉPOTS

ET CONSIGNATIONS.

ÈTAT N° 7.

DÉVELOPPEMENT sur les Profits et Pertes,

RECETTES.

			fr.	c
Produit des bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations pendant l'année.....	1816		165,071	21
	1817		629,828	86
	1818		969,004	57
	1819		2,892,399	72
	1820		674,956	09
	1821		814,190	75
	1822		3,254,421	10
	1823		310,428	99
	1824		615,153	53
			10,305,454	82
A déduire, pour être transporté à un compte distinct, et être mis en réserve, le montant des intérêts dus par la Caisse, au 31 décembre 1824, sur les capitaux restant à rembourser, conformément à la lettre de M. le Ministre des finances, du 25 septembre de la même année..			2,152,398	02
			8,153,056	80
Produit net des bénéfices de la Caisse des Dépôts et Consignations pendant l'année	1825		1,151,493	73
	1826		2,323,171	79
	1827		828,849	70
	1828		1,181,508	90
	1829		1,245,014	31
	1830		1,397,087	56
	1831		1,005,155	11
	1832		1,689,711	97
	1833		1,440,621	70
	1834		1,170,493	41
	1835		1,296,416	64
	1836		1,302,821	06
	1837		224,781	91
	1838		583,856	17
	1839		1,302,609	84
	1840		1,335,441	10
	1841		1,395,161	08
	1842		1,744,846	30
	1843		2,059,587	50
	1844		1,808,639	67
			34,640,326	05
Produit brut des bénéfices de 1845. — Bénéfices d'escomptes, intérêts des prêts réalisés en 1845.		2,654,546f	87c	
Commissions.....		431	20	
Arrérages de rentes appartenant à la Caisse.....		9,788,635	"	
Semestres d'actions des canaux appartenant à la Caisse.		850,675	"	20,985,262 70
Courtages sur les négociations faites pour le compte de divers.....		2,043	48	
Intérêts en compte courant avec le Trésor public.....		7,687,072	02	
Divers bénéfices.....		1,859	13	
			55,625,588	75

au 31 décembre 1845.

DÉPENSES.

					fr.	c.
Versements au Trésor des bénéfices nets appliqués au budget, savoir :						
De l'exercice 1823.	Ordonce. royale du 29 sept. 1824.	Versement au Trésor du	fr.	c.		
		5 octobre 1824			6,000,000	"
— 1831.	Loi du 16 octobre 1831	30 octobre 1831	4,000,000	"		
		30 novembre 1831	2,000,000	"	8,000,000	"
		30 décembre 1831	2,000,000	"		
— 1834.	Loi du 28 juin 1833	31 mars 1834			5,000,000	"
— 1835.	Loi du 24 mai 1834	20 janvier 1835			1,000,000	"
— 1836.	Loi du 17 août 1835	30 mars 1836			1,000,000	"
— 1836.	Décision du Ministre des finances, du 27 avril 1835	3 juin 1836			586,164	98
— 1835.	*Idem.*	30 novembre 1836			1,296,416	64
— 1836.	*Idem.*	28 novembre 1837	1,000,000	"	1,302,821	06
— 1836.	*Idem.*	29 décembre 1837	302,821	06		
— 1837.	*Idem.*	18 octobre 1838			224,781	91
— 1838.	*Idem.*	7 novembre 1839			583,856	17
— 1839.	*Idem.*	18 novembre 1840			1,302,609	84
— 1840.	*Idem.*	22 décembre 1841			1,335,441	10
— 1841.	*Idem.*	17 novembre 1842			1,395,161	08
— 1842.	*Idem.*	20 novembre 1843			1,744,846	30
— 1843.	*Idem.*	21 novembre 1844			2,059,587	30
— 1844.	*Idem.*	19 décembre 1845			1,808 639	67
					34,640,326	67
Frais et pertes de l'année 1845.	Frais administratifs		455,100	"		
	Frais judiciaires et autres		2,423	41		
	Frais de quittances notariées		40,252	84		
	Escomptes et intérêts bonifiés à divers		77,276	96		
	Intérêts payés sur consignations		2,253,574	38		
	— sur dépôts volontaires		123,451	69		
	— sur les fonds des Caisses d'épargne		14,706,139	54		
	— *Idem*, des instituteurs communaux		145,062	03		
	— sur les fonds de l'indemnité de Saint-Domingue. (1er cinquième)		59 228	57	18,268,559	27
	— *Idem. Idem.* (4 derniers cinquièmes)		46,454	56		
	— sur les fonds du domaine extraordinaire		"	"		
	— de la République d'Haïti		"	"		
	— bonifiés à divers établissements publics, aux compagnies des canaux et autres		22,411	79		
	Taxations et frais de transport de fonds alloués aux receveurs généraux		357,181	55		
	Diverses pertes		1	95		
Intérêts mis en réserve					1,649,870	82
					54,558,756	14
Excédant de recette représentant les bénéfices libres au 31 décembre 1845					1,066,832	61
					55,625,588	75

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 8.

BUDGET des Dépenses des Caisses d'Amortissement et des Dépô

NUMÉROS DES CHAPIT.	NOMBRE des chefs, employés et agents de l'Administration.	NATURE DES DÉPENSES.			RESTANT à payer sur l'exercice 1844, au 31 déc. de la dite année 1844.	CRÉDIT ouvert pour l'exercice 1845, par l'ordonnance royale du 6 janvier 1841.	TOTAL.
				fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
		PREMIÈRE PARTIE. — PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION.					
1.	2.	1 Traitement du directeur général		20,000	.....	35,000 »	
		1 — et indemnité au caissier général		15,000			
2.	«	Indemnité pour les travaux de la Commission de surveillance			.....	600 »	
3.	115.	14 Caisse centrale		35,200 »	.....	(A) 360,445 27	
		73 Comptabilité.	2 Chef de division et son adjoint	18,000 »			
			6 Bureau du grand-livre et des écritures générales	16,900 »			
			12 Bureau des comptes courants avec les receveurs généraux	31,700 »			
			15 Bureau des consignations	38,000 »	190,100 »		
			11 Bureau des retraites	25,800 »			
			23 Bureau des Caisses d'épargne et des dépôts divers	50,400 »			
			4 Secrétariat et archives	8,800 »			
		28 Contentieux, chefs et employés	15 Premier bureau	37,845 27	72,145 27		
			13 Second bureau	34,300 »			
4.	14.	Gens de service			.....	16,100 »	396, 500
5.	2.	Abonnements d'un agent de change et d'un avoué conseil		12,000 » / 1,200 »	.....	13,200 »	
		Montant des appointements du personnel de l'administration			.....	365,345 27	
		DEUXIÈME PARTIE. — PERSONNEL DU CONTRÔLE DE LA CAISSE CENTRALE.					
6.	6.	1 Traitement du directeur adjoint chargé spécialement du contrôle		12,000 »	.....	(B) 24,054 73	
		5 — des contrôleurs		12,054 73			
		Total des appointements			.....	389,400 »	
7.	»	Gratifications et indemnités pour travaux extraordinaires en 1845	Ordonnance royale du 23 décembre 1844		5,700 »	6,300 »	
			Id. du 24 mai 1846		1,200 »		
		Total des dépenses du personnel			.....	396,300 »	
		TROISIÈME PARTIE. — MATÉRIEL.					
	»	Solde de l'exercice 1844			2,707 52	»	2,707 52
8.	»	Dépenses ordinaires.	Fournitures de bureaux, impressions, etc	28,000	.....	60,000 »	60,000 »
			Bois et lumière	15,000			
			Entretien des bâtiments et du mobilier	17,000			
					2,707 52	456,300 »	2,707 52
	139				459,007 52		459,007 52

PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1845 sur l'exercice 1844.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1845 sur l'exercice 1845.	RESTANT A PAYER au 31 décembre 1845.	OBSERVATIONS.		
fr. c.	fr. c	fr. c.			
			(A) Les traitements des chefs et employés de tous grades, compris dans le chapitre III, avaient été fixé par l'ordonnance du Roi du 23 décembre 1844, à la somme de.....	fr. 300,800	»
			Desquels il faut déduire.....		81 73
			Représentant (du 14 juin au 31 décembre), sur une somme de 100 fr. distraite le dit jour, 14 juin du chap. III, et ajoutée au chapitre VI, pour augmenter le traitement d'un des contrôleurs; ce qui réduit le montant du chapitre III, à.....	300,443	27
			(B) Les traitements du directeur-général adjoint et des contrôleurs, compris dans le chapitre VI, avaient été fixé par l'ordonnance du Roi précitée, pour l'année 1844, à la somme de.....	24,000	»
			A laquelle il faut ajouter.....		54 73
			Représentant six mois seize jours (du 14 juin au 31 déc.), sur une augmentation annuelle de 100 fr. accordée pour augmenter le traitement d'un contrôleur, et dont le montant a été prélevé sur le chapitre III (Voir l'observation A).		
			Ce qui fait élever le montant du chapitre VI, à.....	24,054	73
.....	396,300 »				
2,707 52	.....	.....			
.....	54,382 80	5,417 20			
2,707 52	.....	5,417 20			
	459,007 52				

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

DÉVELOPPEMENT sur les Rentes existant au 31 décembre 1845.

ÉTAT N° 9.

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Caisse des Dépôts et consignations (Son compte particulier.)	3,668,378	16,653	605,665	1,405,292
Idem. (fonds provenant des Caisses d'épargne, reçus par le Trésor antérieurement à la loi du 31 mars 1837)	"	"	8,092,647	"
ÉTABLISSEMENTS PUBLICS.				
Université de France (Dotation de l')	522,195	"	"	"
— Fondation de madame veuve de Beaumont, au profit de la Faculté de droit de Paris	2,327	"	"	"
— Fondation de M. le baron Dupuytren, au profit de la Faculté de médecine de Paris	7,000	"	"	"
— Fondation de madame la marquise de Montcalm au profit de l'église de la Sorbonne	526	"	"	"
— Legs fait par madame de Barkow, née Guilbert (à l'), destiné à aider des jeunes gens à faire de bonnes études, etc	2,000	"	"	"
— Concession provisoire au profit du collège communal de Toul (Meurthe)	669	"	"	"
— — au profit du collège communal de Bar-le-Duc (Meuse)	286	"	"	"
— — — au profit du collège communal de Verdun (Meuse)	176	"	"	"
— — — au profit des écoles de charité de Luzy (Nièvre)	153	"	"	"
Université royale (l'), fondation Bellanger, créée en faveur de deux étudiants de Château-Thierry (Aisne)	112	"	"	"
Commission de l'instruction publique, rente fondée par M. le comte de Père au profit du collège communal de Mezin (Lot-et-Garonne)	600	"	"	"
Beaune, le collège communal de (Côte-d'Or)	99	"	"	"
Sainte-Menehould (l'instruction publique pour le collège communal de) (Marne)	168	"	"	"
Sainte-Menehould (l'instruction publique pour l'école primaire de) (Marne)	168	"	"	"
Angers (l'École royale d'arts et métiers d') (Maine-et-Loire), legs de la veuve Leprince	1,638	"	"	"
Châlons-sur-Marne, (l'Ecole royale d'arts et métiers de) (Marne), legs de la veuve Leprince	1,618	"	"	"
Châlons-sur-Marne (l'Ecole royale d'arts et métiers) (Marne), Legs Fromont	121	"	"	"
A REPORTER	4,208,234	16,653	8,698,312	1,405,292

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES. 5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
REPORT.....	4,208,234	16,653	8,698,312	1,405,292
Paris (l'École de Pharmacie de).....	1,072	"	"	"
Hôtel royal des invalides (l').....	124	"	"	"
Académie royale de France à Rome (fonds provenant du legs fait par le sieur Jarry aux élèves architectes de l').....	1,228	"	"	"
Ordre royal de la Légion-d'Honneur.....	6,746,653	"	"	"
DIVERS.				
Armée française (Donation faite à l') par M. le général baron de Feuchères.....	3,864	"	"	"
Bertrand (Henri-Gatien) (le comte), remploi de dotation...	1,674	"	"	"
Cavalerie française (Legs fait par M. le lieutenant général comte Fournier Sarlovèze en faveur de la).....	904	"	"	"
Corps royal du génie (Legs de Perrin Brichambault en faveur du).....	3,000	"	"	"
Enfants de troupe (Rente destinée à fonder à perpétuité un prix annuel en faveur des).....	396	"	"	"
63e régiment d'infanterie de ligne (donation du colonel Legrand).....	100	"	"	"
Majorats et dotations (Compte d'accroissement des).....	209,648	"	"	"
Dito.....	"	"	"	66
Masse de réserve des prisonniers de la Seine.....	1,940	"	"	"
Martinière (Institution charitable dite de la), délivrance des prisonniers pour dettes, à Lyon..	12,345	"	"	"
Martinière (Institution charitable dite de la), Établissement d'une maison de bien public.....	15,258	"	"	"
Caisse d'épargne (Inscription directe achetée en décembre (Loi du 22 juin 1845), dont la sortie n'a pu avoir lieu qu'en janvier 1846, cette inscription ayant dû être échangée contre une inscription départementale.....	"	"	52	"
Divers (Rentes reçues en consignations pour le compte de)...	1,259,980	"	2,550	805,108
SERVICE DES RETRAITES.				
Les employés et fonctionnaires de l'Université de France...	52,500	"	"	"
Les principaux et régents des collèges communaux.....	10,800	"	"	"
Le fonds de pension de la Légion-d'Honneur, institué par l'ordonnance royale du 16 mai 1816.....	26,500	"	"	"
Les employés de l'école royale Polytechnique.....	4,300	"	"	"
— du Ministère de l'intérieur.....	3,600	"	"	"
Les agents des prisons.....	11,000	"	"	"
Les employés des écoles d'arts et métiers d'Angers et de Chalons.....	3,600	"	"	"
Les employés de la vérification des poids et mesures.....	11,800	"	"	"
Les fonctionnaires de l'ordre judiciaire et les employés du Ministère de la justice.....	1,382	"	"	"
Les employés et ouvriers de l'Imprimerie royale.....	58,000	"	"	"
Les employés de la cour des comptes.....	2,560	"	"	"
" de la direction des caisses d'amortissement et des Dépôts et Consignations.....	27,470	"	"	"
Les courriers de la direction générale des postes aux lettres.	63,000	"	"	"
Les employés de la préfecture du département de la Seine et administrations municipales.....	83,200	"	"	"
Les employés de la préfecture de police du départ. de la Seine	33,000	"	8,201	"
A REPORTER.....	12,859,132	16,653	5,709,115	2,210,466

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	12,859,132	16,633	8,710,914	2,210,466
Les administrateurs et employés des hôpitaux et hospices civils de Paris.....	16,00	"		"
Les employés de l'administration du Mont-de-Piété de la ville de Paris.....	0 61,031	"	"	"
Les employés de la préfecture et le principal employé de chaque sous-préfecture du département de l'Ain.....	3,700	"	"	"
" " du Calvados....	5,647	"	"	"
" " du Morbihan...	4,400	"	"	"
Les employés de la préfecture et des sous-préfectures du département de l'Aisne.....	15,203			
" " de l'Ardèche.....	1,504	"	"	"
" de la préfecture et des sous-préfectures du département des Ardennes.....	5,643	"	"	"
" " de des Bouches-du-Rhône....	6,450	"	"	"
" " du Cantal.....	"	"	2,299	"
" " de la Corrèze.....	37	"	638	"
" " de la Dordogne.....	3,308	"	"	"
" " du Doubs.....	5,243	"	"	"
" " de la Drôme.....	2,857	"	"	"
" " de la Haute-Garonne.....	3,976	"	"	"
" " du Gers.....	2,875	"	"	"
" " de l'Oise.....	"	"	398	"
" " de l'Hérault.....	3,280	"	"	"
" " de l'Indre.....	3,386	"	"	"
" " de l'Isère.....	3,015	"	"	
" " de la Loire-Inférieure....	"	"	"	1,703
" " du Loiret.....	3,818	"	"	"
" " de Lot-et-Garonne.....	2,840	"	"	"
" " de Maine-et-Loire.....	3,645	"	"	"
" " de la Meuse.....	5,814	"	"	"
" " de l'Orne.....	4,805	"	"	"
" " du Pas-de-Calais.....	6,747	"	"	"
" " du Puy-de-Dôme.....	5,426	"	"	"
" " des Hautes-Pyrénées.....	2,791	"	"	"
" " du Haut-Rhin.....	4,869	"	"	"
" " de la Seine-Inférieure.....	10,550	"	"	"
" " de Tarn-et-Garonne.....	2,957	"	"	"
" " du Var.....	4,177	"	"	"
" " de la Vendée.....	1,951	"	"	"
Les employés de la préfecture du départ. de l'Allier.....	2,096	"	"	"
" " des Alpes (Basses-).....	2,475	"	"	"
" " des Alpes (Hautes-).....	2,829	"	"	"
" " de l'Ariège.....	3 309	"	"	"
" " de l'Aube.....	4,141	"	"	"
" " de l'Aude.....	3,549	"	"	"
" " de l'Aveyron.....	1,146	"	"	"
" " de la Charente.....	4,551	"	"	"
" " du Cher.....	3,180	"	"	"
" " de la Corse.....	3,312	"	"	93
" " des Côtes-du-Nord.....	1,193	"	"	"
" " de l'Eure.....	4,081	"	"	"
" " d'Eure-et-Loir.....	"	"	2,845	"
" " du Finistère.....	3,545	"	"	"
" " du Gard.....	4,241	"	"	"
A Reporter.....	13,108,099	16,633	8,715,295	2,212,262

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	
Report.....	13,108,099	16,653	8,715,295	2,212,262
Les empl. de la préfect. du dép. de la Gironde.....	6,168	"	"	"
" " du Jura.....	2,609	"	"	"
" " des Landes.....	3,965	"	"	"
" " de la Loire (Haute-).....	1,563	"	"	"
" " de la Manche.....	4,278	"	"	"
" " de la Marne.....	4,706	"	"	"
" " de la Marne (Haute-).....	3,878	"	"	"
" " de la Meurthe.....	4,125	"	"	"
" " de la Nièvre.....	2,705	"	"	"
" " du Nord.....	9,637	"	"	"
" " des Pyrénées (Basses-).....	4,148	"	"	"
" " des Pyrénées-Orientales...	2,653	"	"	"
" " du Rhin (Bas-).....	4,312	"	"	"
" " du Rhône.....	6,995	"	"	"
" " de la Saône (Haute-).....	4,137	"	"	"
" " de Saône-et-Loire.....	4,284	"	"	"
" " de la Sarthe.....	3,061	"	"	35
" " de Seine-et-Marne.....	4,224	"	"	"
" " de Seine-et-Oise.....	6,828	"	"	"
" " des Sèvres (Deux-).....	2,572	"	"	832
" " de la Somme.....	3,813	"	"	"
" " du Tarn.....	3,753	"	"	2,216
" " de Vaucluse.....	"	"	"	"
" " de la Vienne.....	4,064	"	"	"
" " de la Vienne (Haute-).....	4,017	"	"	"
" " des Vosges.....	3,022	"	"	"
La Caisse des retraites des employés de la préfecture, des sous-préfectures et des archives, et du corps des agents voyers du département de la Côte d'Or.....	4,423	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la préfecture du département d'Indre-et-Loire.....	3,444	"	"	"
La Caisse des retraites des employés et gens de service de la préfecture et des sous-préfectures du départ. de Loir-et-Cher.	2,242	"	"	"
La Caisse spéciale de retenues et d'épargnes des employés de la préfecture du département de la Loire.....	1,315	"	"	"
Les employés et gens de service de la préfecture et de la sous-préfecture de Gourdon, département du Lot.....	1,264	"	"	"
La Caisse de retraite des employés de la préfecture et des sous-préfectures, de l'archiviste et des agents voyers du département de la Lozère.....	310	"	"	"
Les employés de l'octroi de la ville d'Abbeville.....	576	"	"	"
" " d'Aix.....	1,236	"	"	"
" " d'Amiens.....	24	"	"	"
" " d'Angers.....	569	"	"	"
" " d'Autun.....	100	"	"	"
" " de Bayeux.....	898	"	"	"
" " de Bayonne.....	634	"	"	"
" " de Besançon.....	769	"	"	"
" " de Béthune.....	5	"	"	"
" " de Bordeaux.....	7,498	"	"	"
" " de Caen.....	3,004	"	"	"
" " de Cambrai.....	1,206	"	"	"
A Reporter.....	13,243,133	16,653	8,715,295	2,215,345

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr	fr.	fr.	fr.
Report.....	13,243,133	16,653	8,715,295	2,215,345
Les employés de l'octroi de la ville de Châlons-sur-Marne....	428	"	"	"
" " de Clermont-Ferrand.....	1,394	"	"	"
" " de Dijon.....	523	"	"	"
" " de Dunkerque.....	1,344	"	"	"
" " d'Évreux.....	174	"	"	"
" " de Fougères.....	182	"	"	"
" " de Grenoble.....	166	"	"	1,151
" " de la Croix Rousse.....	422	"	"	"
" " de la Rochelle.....	1,024	"	"	"
" " de Lille.....	3,300	"	"	"
" " de Limoges.....	615	"	"	"
" " de Lisieux.....	1.552	"	"	"
" " de Lyon.....	15.495	"	"	"
" " de Marseille.....	7,856	"	"	"
" " de Montreuil.....	"	"	"	49
" " de Moulins.....	1.367	"	"	"
" " de Nantes.....	10,976	"	"	"
" " d'Orléans.....	2,065	"	"	"
" " de Péronne.....	12	"	"	"
" " de Reims.....	5,400	"	"	"
" " de Rouen.....	1,664	"	"	558
" " de Saint-Chamond.....	379	"	"	"
" " de Saint-Étienne.....	2,409	"	"	"
" " de Saint-Germain-en-Laye	679	"	"	"
" " de Sedan.....	981	"	"	"
" " de Toulouse.....	3,857	"	"	"
" " de Valenciennes.....	2,220	"	"	"
" de la mairie et de l'octroi de la ville de Bourges	200	"	"	"
" " de Brest.....	1,795	"	"	12
" " de Condé.....	245	"	"	"
" " de Dieppe.....	1,082	"	"	367
" " de Douai.....	3,801	"	"	"
" " du Hâvre.....	702	"	"	"
" " de Lunéville.....	1,160	"	"	"
" " de Metz.....	4,010	"	"	"
" " de Nancy.....	2,949	"	"	78
" " de Pau.....	87	"	"	"
" " de Senlis.....	7	"	"	"
" " de Toul.....	80	"	"	280
" " de Troyes.....	3,596	"	"	215
" de la mairie de la ville d'Aix.....	2,730	"	"	"
" " d'Angers.....	914	"	"	"
" " d'Angoulême.....	381	"	"	"
" " de Bordeaux.....	5,894	"	"	"
" " de Châteauneuf.....	35	"	"	"
" " de Châteauroux.....	280	"	"	"
" " de Dinan.....	341	"	"	"
" " d'Évreux.....	618	"	"	"
" " de La Rochefoucauld....	0	"	"	"
" " de Lille.....	8,800	"	"	"
" " de Lyon.....	9,606	"	"	"
" " de Perpignan.....	1,173	"	"	"
A Reporter.....	13,359,909	16,653	8,715,295	2,218,064

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES. 5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	13,359,909	16,653	8,715,295	2,218,064
Les employés de la mairie de la ville de Reims.....	5,564	"	"	"
" " de Rouen.....	853	"	"	"
" " de Ruffec.....	84	"	"	"
" " de Saint-Germain-en-Laye.	670	"	"	"
" " de Tarbes.....	184	"	"	"
" " de Toulon.....	636	"	"	"
" " de Toulouse.....	2,544	"	"	"
» de l'hospice de bienfaisance de la ville d'Aix...	217	"	"	"
» des hospices de la ville d'Aix.....	596	"	"	"
» de la ville de Bordeaux.....	1,714	"	"	"
» des hôpitaux et hospices de la ville de Marseille.	1,243	"	"	"
» de l'administration du bureau de bienfaisance représentant la Grande Miséricorde de la ville de Marseille.....	495	"	"	"
Les employés et médecins des hospices de la ville de Nantes.	"	"	"	931
Les agents salariés du bureau de charité de la ville de Reims.	197	"	"	"
Les employés de l'hospice royal de la ville de Saint-Germain-en-Laye.....	311	"	"	"
» du bureau de charité de la ville de Toulon..	89	"	"	"
» de l'hospice royal de la ville de Versailles...	265	"	"	"
Les employés des octrois des communes. { d'Angoulême, La Rochefoucauld, Vart, Lavalette, Barbezieux, Cognac, Confolens, Ruffec, Rouillac, Verteuil, Mansle, Aigre, Jarnac et Châteauneuf. }	1,124	"	"	"
Les employés de l'administr. municipale de la ville d'Amiens.	2,577	"	"	"
» de la halle aux grains de la ville d'Amiens....	259	"	"	"
» de l'école d'arts et métiers, institution Lamartinière (Rhône).....	524	"	"	"
Les gardes-pompiers de la ville du Puy.....	135	"	"	"
Les employés de l'administration communale de la ville de Limoges.....	1,398	"	"	"
Les sapeurs-pompiers de la ville de Lunéville.....	252	"	"	"
Les employés et salariés de la ville de Marseille	4,339	"	"	"
» et agents salariés de la ville de Mulhausen.....	2,322	"	"	"
" de la ville de Rennes.....	2,485	"	"	"
» de la ville de Versailles	5,455	"	"	"
» du Mont-de-Piété de la ville de Versailles....	202	"	"	"
La Caisse obligatoire de retraites au profit des employés de l'hospice de la ville d'Alençon.....	247	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la mairie de la ville d'Alençon..	353	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la ville de Caen	1,230	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de l'octroi de la ville de Chartres...	302	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Chartres.....	277	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Châteaudun..	228	"	"	"
Totaux.....	13,399,254	16,653	8,715,295	2,218,995

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	13,399,254	16,653	8,715,295	2,218,995
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Clermont-Ferrand.....	1,327	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville d'Issoudun.....	6	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville du Blanc.....	71	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville du Mans.....	351	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Poitiers.....	483	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Étienne.....	906	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Lô.....	104	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie et de l'octroi de la ville de Soissons...	1,404	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Tours.....	443	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la ville de Vannes.....	1,097	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la ville de Verdun.....	586	"	"	"
Totaux.....	13,406,032	16,653	8,715,295	2,218,995

ÉTAT N° 10.

CAISSE DES DÉPÔTS
ET CONSIGNATIONS.

ACHATS DE RENTES

FAITS AU 31 DÉCEMBRE 1845 POUR LE COMPTE DES DÉPOSANTS

DES CAISSES D'ÉPARGNE.

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

N° 10.

ACHATS DE RENTES FAITS
pour le compte des déposants des caisse d'épargne, en exécution

REN

	5 %			4 1/2 %		
	NOMBRE des parties.	MONTANT des rentes achetées.	COUT des rentes.	NOMBRE des parties.	MONTANT des rentes achetées.	COUT des rentes.
Caisse d'épargne de Paris.....	1,406	90,245 (A)	2,139,237 30	»	»	» »
Caisses d'épargne des départements.....	206	19,363	456,941 90	10	879	21,927 15
	1,612	109,608	2,596,179 20	10	879	21,927 15

RÉSUMÉ.

Il a été acheté en rente 5 0/0	fr. 109,608	qui ont coûté	2,596,179 20
4 1/2 0/0	879	»	21,927 15
4 0/0	3,217	»	87,038 35
3 0/0	14,184	»	391,514 20
Ensemble.....	127,888		3,096,658 90

AU 31 DÉCEMBRE 1845.

de l'article 6 de la loi du 22 juin de la même année.

TES

4 %			3 %			OBSERVATIONS.
NOMBRE des parties.	MONTANT des rentes achetées.	COUT des rentes.	NOMBRE des parties.	MONTANT des rentes achetées.	COUT des rentes.	
»	»	»	186	10,245	282,976 20	(A) Les achats de rentes faits par la Caisse des dépôts pour le compte des déposants des caisses d'épargne, n'ont commencé que le 1er août 1845. Antérieurement à cette date, la caisse d'épargne de Paris a acheté directement, sans le concours de la Caisse des dépôts :
46	3,217	87,038 35	49	3,939	108,538 »	fr. fr. c. 5,360 de rente 5 o/o qui ont coûté 130,639 82 entre 82 parties 250 » 3 o/o » 6.958 35 » 4 »
46	3,217	87,038 35	235	14,184	391,514 20	5,610 137,598 17 86

Certifié le présent compte-rendu pour l'année 1845, conforme, dans toutes ses parties, aux résultats inscrits sur les livres de la comptabilité des deux établissements, et contrôlé avec les comptes individuels établis sur pièces justificatives fournies par les comptables, pour être soumis au jugement de la cour des comptes.

Le chef de la division de comptabilité,

Signé F. DE MONSEIGNAT.

Arrêté par le conseiller d'État, directeur général des Caisses d'amortissement et des Dépôts et consignations.

Signé J. PASQUIER.

Vu et vérifié par la Commission de surveillance.

Signé Comte ROY, *Président.*
J. LEFEBVRE, F. DELESSERT,
Vicomte D'ABANCOURT, Comte D'ARGOUT,
LEGENTIL.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. JARD-PANVILLIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846, et des exercices clos.

MESSIEURS,

Quelques soins que l'on apporte à l'établissement des budgets, quelques précautions que l'on prenne pour doter convenablement les divers services publics, des besoins nouveaux se révèlent habituellement dans le cours de chaque exercice, et démontrent l'insuffisance d'une partie des crédits accordés par les lois de finances.

C'est dans cette prévision que la loi du 24 avril 1833 permet qu'en l'absence des Chambres, des crédits supplémentaires ou extraordinaires soient accordés par des ordonnances royales, sous des

* Cette commission était composée de MM. DE MONTÉPIN, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DUPIN, JARD-PANVILLIER, le marquis D'AUDIFFRET, le comte PHILIPPE DE SÉGUR, le marquis DE LAPLACE.

conditions et pour des affectations déterminées, et sous l'obligation de soumettre ces ordonnances à la sanction des Chambres dans leur prochaine session, avant la présentation du budget.

Le projet de loi applicable aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1845 et 1846 a été présenté à la Chambre des Députés le 3 janvier dernier; il n'a été apporté que le 22 mai à la Chambre des Pairs. La commission, nommée par vous le 29 du même mois, a cru devoir hâter ses travaux, pour ne pas retarder les vôtres; elle n'en a pas moins soigneusement étudié le projet dans ses détails et dans son ensemble.

En vous rendant compte des observations auxquelles a donné lieu cet examen, nous mettrons d'abord sous vos yeux le résumé des crédits demandés *sur le service ordinaire*, et dont les développements se trouvent dans les tableaux et documents annexés soit au projet de loi présenté à la Chambre des Députés, soit au projet actuel.

Exercice 1845.

Crédits supplémentaires (Etats A et B).	18.510.132 fr.	20 c.
Crédits extraordinaires (Etats C et D).	12.033.645	64
Total.....	30.543.777	84
Réductions sur les crédits précédemment votés.....	18.783.049	86
Reste en augmentation réelle.....	11.760.727	98

Toutefois nous expliquerons plus bas que les réductions se composent bien moins d'économies

que de dépenses ajournées, dont les crédits sont reportés à l'exercice suivant.

Exercice 1846.

Crédits supplémentaires (États G et H).	5.762.099 fr.	45 c.
Crédits extraordinaires (Etats I et J)...	20.765.852	92
Crédits extraordinaires spéciaux pour les dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (Etat K)....	346.812	17
TOTAL.....	26.874.764	54

Les différences que l'on peut remarquer entre ces résultats et ceux des tableaux annexés au projet de loi du 3 janvier dernier proviennent, comme on le voit dans le dernier Exposé des motifs, d'une part, des réductions opérées par la Chambre des Députés, d'autre part, de deux demandes additionnelles présentées le 13 février et le 6 mars, qui sont maintenant comprises dans le projet soumis à vos délibérations.

A l'exception de deux crédits d'ordre applicables à l'emploi de fonds versés par des communes et des particuliers pour concourir à des travaux de routes et de navigation, les états A et G comprennent exclusivement des crédits supplémentaires ouverts par ordonnances royales, pour des services votés, à l'insuffisance desquels le Gouvernement était autorisé à pourvoir, aux termes des lois des 24 avril 1833, 4 août 1844 et 19 juillet 1845.

Les états B et H s'appliquent à des services pour lesquels les lois de finances n'ont pas accordé la faculté d'ouvrir par ordonnance royale des crédits supplémentaires : aussi la dépense en a-t-elle été

constatée sans que les payements aient pu être effectués avant l'allocation des crédits par les Chambres.

Cependant cette mesure peut ne pas toujours offrir une garantie suffisante, en ce que les dépenses étant faites d'avance, et l'État se trouvant engagé, il devient difficile pour la législature de refuser les crédits destinés à l'acquittement de ces dépenses. Ce doit donc être un motif pour que les divers ministères ne cèdent qu'à l'inévitable empire de la nécessité, en se conformant d'ailleurs aux règles tracées par l'article 24 de l'ordonnance royale du 31 mai 1838, portant règlement général sur la comptabilité publique.

Les états B et H seraient, du reste, plus exactement établis sous le titre de *crédits supplémentaires demandés pour des dépenses constatées et non acquittées.*

Quant aux crédits extraordinaires, ouverts par des ordonnances du Roi, et compris dans les tableaux C et I, ils ne doivent l'avoir été que pour des cas urgents, et seulement pour des services qui ne pouvaient pas être prévus et réglés par le budget (art. 12 de la loi du 23 mai 1834).

Les états D et J ne peuvent donner lieu à aucune difficulté, parce qu'ils ne comprennent que des crédits non employés sur les exercices précédents, reportés sur l'exercice 1845, pour 1.143.594 fr. 01 cent., et sur l'exercice 1846, pour 11.497.443 fr. 46 cent., conformément à la faculté laissée par les lois qui avaient accordé ces crédits.

L'état E est intitulé *tableau des crédits annulés sur l'exercice* 1845; mais cette indication n'est pas complétement exacte, parce que sur une somme totale de..... 18.783.049 fr. 86 c.
on a reporté à l'exercice 1846 la portion non employée des crédits affectés à des travaux et autres services extraordinaires qui n'ont pas été exécutés en 1845, pour..... 14.237.910 fr. 86 c.
Ce qui réduit les annulations effectives à..... 4.545.139 fr.

portant pour deux millions sur les intérêts de la dette flottante du Trésor, et pour 2.545.139 fr., sur la solde, et quelques autres services de la guerre, pour incomplet dans l'effectif des troupes de l'intérieur et des troupes indigènes de l'Algérie.

Une grande différence existe entre les *annulations* qui ne devraient s'appliquer qu'à des économies réelles, et les *transports des crédits* relatifs à des dépenses ajournées. Il nous paraîtrait utile de les présenter distinctement dans les projets de loi des crédits supplémentaires, comme on le fait dans les lois de règlement définitif des budgets, pour les fonds des départements et de quelques autres services spéciaux.

Dans l'article 3 du projet de loi, on s'est servi du mot *réductions* qui s'applique également aux annulations et aux transports des crédits.

Faisons d'abord remarquer que sur les crédits supplémentaires demandés pour l'exercice 1845, et montant à 18.510.132 francs 20 centimes, il y en a pour plus de 14.500.000 francs, applicables à des dépenses obligatoires que l'administration ne peut ni augmenter ni diminuer, parce qu'elles sont inhérentes à l'exécution de certaines lois et au recouvrement des revenus publics.

Ces dépenses se composent principalement des frais de justice criminelle, des traitements et indemnités du clergé paroissial, des encouragements aux pêches maritimes, des contributions à la charge de l'Etat, des frais judiciaires, restitutions, répartitions d'amendes et escomptes sur divers droits, des dépenses des chemins de fer exploités pour le compte de l'Etat, des travaux d'abattage et de façonnage de bois, répartition des produits de plombage, remises et taxations aux receveurs et préposés des divers produits indirects, qui exigent un supplément de près de 4.500.000 francs.

Il est un autre service, celui des primes à l'exportation des marchandises, dont le crédit primitif de 11.500.000 francs, paraît devoir être augmenté de 10 millions, à cause de l'extension donnée en 1845 à l'exportation des fils, des tissus de laine et de coton, et surtout à celle des sucres, dont les primes s'élèveront à environ 13 millions.

L'accroissement énorme de la dépense de ce chapitre, qui excédera de 6.300.000 francs, celle de 1844, et de 9.200.000 francs, celle de 1842, a éveillé notre attention. Nous avons craint que la fraude ne fût parvenue à obtenir des primes

sur des denrées qui n'avaient pas payé les droits. L'administration des finances nous a rassurés en démontrant, par un état des saisies opérées, que la fraude pouvait bien se faire sur de petites quantités, mais jamais sur des millions de kilogrammes; elle a expliqué les causes de l'accroissement de dépense dans une note qui se résume comme il suit :

En 1844, la récolte des sucres a totalement manqué à la Havane; la Russie, qui s'approvisionne dans cette colonie, a abaissé les droits sur les sucres raffinés importés sous pavillon britannique. Profitant des avantages que leur offrait le marché russe, les Anglais ont diminué leurs expéditions dans les Etats de l'Italie, de la Suisse et du Levant. C'est ce qui a déterminé les raffineurs de Marseille et d'autres villes de France, à satisfaire aux besoins de ces divers pays. Le développement des exportations s'explique par les variations du prix des sucres en 1845; mais depuis le commencement de l'année courante nos raffineurs ont diminué leurs expéditions à tel point, que, dans les quatre premiers mois, le montant des primes a été réduit de plus de 1.100.000 francs, et qu'il ne paraît pas devoir s'élever au delà de 15 millions pour l'année entière. La commission du budget de 1847 à la Chambre des Députés a reconnu la justesse de ces renseignements.

Nous allons passer brièvement en revue, pour chaque ministère, les crédits de différente nature sur le service ordinaire qui paraissent susceptibles de quelques observations.

Service des Cultes.

Des travaux de constructions au séminaire protestant de Montauban, qui n'étaient évalués qu'à 116.941 francs, et qui ont coûté 160.969 francs 45 centimes, et le matériel nécessaire à ces établissements, motivent la demande de deux crédits, l'un de 37.034 francs 45 centimes, l'autre de 20.000 francs, qui auraient pu, le dernier surtout, être prévus lors de la formation du budget de l'exercice 1846, sur lequel on en propose l'imputation.

Affaires étrangères.

Une somme de 500.000 francs est demandée en augmentation du crédit de 150.000 francs, ouvert au budget de 1845 pour les missions extraordinaires, et maintenu au-dessous des besoins pour que les Chambres puissent exercer leur contrôle sur une nature de dépense aussi délicate et aussi variable, lorsque le Gouvernement soumet à leur sanction les suppléments de crédits accordés par des ordonnances royales.

Les principales missions qui ont motivé l'allocation sont celles de Janina, Patras, Galast et Rostock, de la Chine, de la Perse et du Maroc, de la Plata, de Rome et de Londres, ainsi que les indemnités accordées à notre ambassadeur et à notre chargé d'affaires à Madrid, qui ont accompagné la reine d'Espagne en Catalogne et en Navarre.

Une grave discussion a eu lieu dans une autre

enceinte sur nos intérêts politiques, mais personne n'a proposé la réduction du crédit qui a été voté.

Les budgets de 1843 et 1844 contenaient pour subvention à la caisse des retraites des affaires étrangères un crédit de 105.000 francs, qui a été réduit à 80.000 fr. dans les budgets des deux exercices suivants : un supplément de 45.000 francs est demandé pour compléter le payement des pensions de 1846. On ne s'explique pas pourquoi aucune demande n'a été faite à ce sujet pour l'exercice 1845, dont le compte provisoire ne présente, sur le chapitre XIV, qu'une dépense de 80.000 fr. conforme au crédit. Il est à craindre que le supplément de 45.000 francs ne serve à acquitter des pensions de 1845 et de 1846, ce qui est contraire à la spécialité par exercice. On aurait dû diviser le crédit demandé entre les deux exercices.

Les subventions de cette nature, comprises dans les budgets de plusieurs ministères, prouvent la nécessité de la loi générale sur les retraites des fonctionnaires et employés, qui a été plusieurs fois présentée par le Gouvernement, et dont la sanction par les Chambres est si impatiemment attendue.

Intérieur, commerce et agriculture.

Le supplément de 200.000 francs, dont la demande est uniquement motivée sur l'accroissement du nombre des détenus dans les maisons centrales de force et de correction, paraît tenir, jusqu'à

concurrence de 108.000 fr., à des constructions dans quatre maisons centrales, que l'on aurait peut-être dû prévoir au moment de la formation du budget.

Il en est de même des augmentations de 25.000 fr. pour l'entretien des bâtiments du ministère du commerce et le matériel de l'administration centrale, et de 70.000 fr. pour frais de nourriture et d'entretien d'un plus grand nombre d'étalons dans les haras et dépôts.

Sans contester l'utilité de ces dépenses, nous pensons que, pour les dernières surtout, il était facile de se renfermer dans les limites du crédit.

L'importance de l'établissement thermal de Vichy et la nécessité de lui procurer des eaux assez abondantes pour satisfaire les baigneurs, dont le nombre augmente chaque année, justifient le crédit de 290.000 fr. sur l'exercice 1846.

Les fouilles faites sur le sol de l'ancienne Ninive, et pour lesquelles on demande un nouveau crédit de 40.000 fr., ont donné lieu jusqu'ici à une dépense d'environ 100.000 fr. Celles qui restent à faire dépendront de l'intérêt des monuments qu'on y découvrira, et des débris si précieux pour la science dont on désire enrichir nos musées.

Le Ministre de l'intérieur réclame enfin une somme de 23.815 francs pour compléter le service du télégraphe électrique sur la ligne de Paris à Rouen, auquel la loi du 20 juin 1845 a affecté un crédit de 240.000 francs.

Travaux publics.

Les demandes de ce ministère, applicables au service ordinaire, ne sont pas considérables. Elles concernent principalement la continuation des études de chemins de fer, que justifie l'extension donnée aux entreprises de cette nature.

La seule observation que nous ayons à faire porte sur les suppléments relatifs à l'administration centrale, 5.000 fr. pour 1845, et 8.000 fr. pour 1846, qui auraient pu être prévus dans les budgets où l'on proposait la création d'un bureau de statistique.

Nous présenterons les résultats du service extraordinaire des ponts et chaussées, en même temps que ceux de la guerre et de la marine.

Guerre.

Pour l'exercice 1845, ce département offre, d'une part, une économie de 2.545.139 fr. résultant de l'incomplet de divers corps; mais il demande, d'autre part, indépendamment de quelques crédits relatifs à l'exploitation des poudres et au service de l'artillerie,

1° 2.562.835 fr. pour augmentation du prix de la ration des vivres (pain, viande et vin) en Algérie, qui a dépassé de 9 centimes 17 centièmes les prévisions du budget;

2° 5.463,431 fr. motivés sur les événements de la frontière du Maroc, qui ont nécessité l'envoi en Algérie de six régiments d'infanterie et deux

de cavalerie, ainsi que l'achat et l'entretien d'un plus grand nombre de mulets.

L'obligation de repousser la force par la force et de maintenir notre domination sur le territoire conquis par nos armes, ne permet pas de contester l'urgence de ces crédits, qui sont divisés entre les divers chapitres du budget de la guerre.

Sur l'exercice 1846, le Gouvernement demande, pour les dépenses de l'Algérie, un crédit extraordinaire de 25.403.841 fr. qui fait l'objet d'un projet spécial soumis en ce moment à la discussion de la Chambre des Députés,

Marine.

Les crédits demandés par le département de la marine ont été réduits par la Chambre des Députés, sur l'exercice 1845, de. 82.355 73

Et sur l'exercice 1846, de. 523.090 38

Ensemble. 605.446 11

Ces réductions portent principalement sur des incomplets constatés ou prévus, et sur la substitution aux demandes faites pour une expédition à Madagascar de nouvelles allocations destinées à accroître la station navale et la garnison de Bourbon.

Les propositions actuelles se résument comme il suit :

Exercice 1845.

Crédits supplémentaires.....	40.000 fr.	c.
Crédits extraordinaires.....	4.467.445	64

Exercice 1846.

Crédits supplémentaires..... 1.286.150

Crédits extraordinaires..... 8.685.709 46

Les crédits imputables sur l'exercice 1845, ont principalement pour objet le complément de la solde de non activité; les armements non prévus au budget pour renforcer la station des côtes occidentales de l'Afrique et celle de la Plata; les paquebots transatlantiques entretenus à l'état de commission de port; le service extraordinaire pour l'Algérie et les côtes du Maroc; les approvisionnements du matériel naval et les reconstructions de bâtiments pour réparer les dommages causés par l'incendie du Mourillon à Toulon; des bâtiments militaires endommagés par le tremblement de terre de la Guadeloupe, en 1843; enfin les missions extraordinaires d'un inspecteur-général du génie, et d'un inspecteur-général des finances, envoyés aux Antilles, où ils ont relevé des faits graves, et présenté des vues d'améliorations importantes sur divers services, notamment sur la comptabilité des colonies.

Pour l'exercice 1846, les crédits extraordinaires se rattachent, pour la plus grande partie, aux stations et services indiqués au commencement du paragraphe précédent, et à divers autres services des colonies.

Quant aux crédits supplémentaires, ils comprennent 58.000 francs ajoutés au personnel de l'administration centrale, pour le bureau chargé de centraliser la comptabilité des matières et de

faire exécuter le nouveau règlement, et pour le traitement de l'inspecteur-général des finances, qui a été envoyé aux Antilles, et que l'on attache temporairement à l'administration centrale de la marine. Cette modique dépense aura, nous le croyons, de grands et utiles résultats, soit pour l'organisation de la comptabilité en matières, soit pour l'introduction, dans la comptabilité en deniers, des mesures d'ordre et de contrôle qui existent dans la plupart des ministères, et que l'on désirait vivement de voir appliquer à tous les services de la marine.

On y remarque aussi 403.550 francs pour l'accroissement du cadre des officiers de marine, et des officiers civils, motivé sur l'augmentation de la flotte, et sur celle des nouveaux emplois que nécessitent, dans le commissariat et le contrôle, les besoins de la comptabilité du matériel.

Le reste des crédits s'applique à des travaux et à des subventions dans les colonies, dont une partie considérable résulte de l'exécution de la loi du 18 juillet 1845, relative au régime des esclaves, et de la convention du 29 mai 1845, concernant la répression de la traite des Noirs.

Les nombreux éclaircissements que contient le rapport fait à la Chambre des Députés, et les réductions prononcées par cette Chambre, à la suite d'une discussion approfondie, nous dispensent de justifier de nouveau la nécessité de ces crédits, que le Gouvernement emploiera (nous devons l'espérer) dans le plus grand intérêt de notre marine et de nos colonies.

L'article 15 du projet de loi a pour objet d'autoriser le report aux exercices subséquents de la portion non employée sur le crédit de 3.131.000 francs pour la réparation des désastres causés par l'incendie des chantiers de Toulon.

La nature de la dépense justifie l'utilité de ce report.

Finances.

Les crédits afférents à ce ministère sont assez nombreux; mais ils se rattachent, pour la plupart, à des dépenses obligatoires résultant de la perception des impôts, ou de transports d'un exercice à l'autre de plusieurs crédits spéciaux.

La reprise des mobiliers monétaires de Rouen et de Lyon; l'achat de presses perfectionnées, et les travaux nécessaires à leur établissement dans la monnaie de Paris; l'extension prise par plusieurs services, tels que les douanes, les tabacs, les sucres indigènes, et le transport des dépêches sur les chemins de fer, ont accru de beaucoup les frais d'impression ou de bureau, et nécessité la création de plusieurs emplois, ainsi que l'agrandissement de deux bâtiments de douanes.

Ces dépenses ne nous ont paru avoir rien d'exagéré, eu égard surtout à l'augmentation considérable des revenus indirects, qui a obligé l'administration à les faire.

Il convient aussi de remarquer, que le département des finances annule définitivement sur les intérêts de la dette flottante de l'exercice 1845, une somme de 2 millions, principalement applicable

aux placements des communes et établissements publics, aux bons du Trésor, et aux fonds des caisses d'épargne, sur lesquels 100 millions ont été consolidés en rentes, le 15 septembre 1845.

Exercices périmés (Etat K).

Les crédits extraordinaires spéciaux, destinés à l'acquittement des créances des exercices périmés, et imputables sur l'exercice 1846, montent à 346.812 fr. 17 cent., dont les trois cinquièmes s'appliquent aux arrérages de rentes et aux intérêts de capitaux de cautionnements, qui n'avaient pas été réclamés au 1er janvier 1846, et qui n'étaient pas encore atteints par la prescription, aux termes de l'article 2277 du Code civil.

Les états de développements fournis par les divers ministères font connaître la nature de ces créances arriérées, et les causes qui ont empêché la déchéance, en vertu de l'article 10 de la loi du 29 janvier 1831.

Exercices clos (Etat N).

Les crédits accordés par ordonnances royales en augmentation des restes à payer sur les exercices clos, et dont on demande la régularisation, s'appliquent :

A l'exercice 1841, pour . .	18.904 fr.	61 c.
A l'exercice 1842, pour . .	368.220	07
A l'exercice 1843, pour . .	483.498	01
Total.	870.622 fr.	69 c.

Les états annexés aux ordonnances royales qui ont ouvert ces crédits, indiquent bien la nature des créances qu'ils sont destinés à acquitter; mais ils n'expliquent nullement les retards qu'on a mis à les constater.

La règle générale est que les dépenses publiques soient liquidées, et autant que possible ordonnancées et payées, avant la clôture de l'exercice auquel elles appartiennent. Des circonstances exceptionnelles peuvent se rencontrer en ce qui touche des travaux et des créances litigieuses, ou des services de la marine et des affaires étrangères sur des points éloignés; mais elles ne semblent pas devoir s'appliquer à des traitements, indemnités et subventions, ni à des fournitures et frais d'exploitation, comme on en trouve plusieurs exemples dans les développements qui nous sont fournis. Si les administrateurs qui ordonnent et arrêtent les dépenses tenaient des écritures régulières et complètes des services faits, il n'y aurait, à la clôture de chaque exercice, qu'un très-petit nombre de créances inconnues, et pour lesquelles on aurait à réclamer des crédits supplémentaires.

Les états de développement des créances de cette nature révélées en 1845 (pages 132 à 141 du volume annexé au projet de loi du 3 janvier), ont une large colonne destinée aux observations; mais on n'y en trouve pas une seule.

Il nous paraîtrait utile d'y indiquer sommairement les principales causes qui ont empêché l'administration de liquider ces créances avant la

clôture de l'exercice, et qui en ont quelquefois retardé de deux ou trois ans la constatation.

Services spéciaux.

Nous n'avons aucune observation à faire sur les crédits de 240.000 francs pour approvisionnements et salaires des ateliers de l'Imprimerie royale, et de 1.109 francs pour traitements arriérés de la Légion-d'honneur.

Il en est de même à l'égard du crédit de 527.242 fr. 02 cent., destiné à régulariser l'avance faite au Gouvernement grec, pour assurer le payement du semestre échu le 1er septembre 1845, des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié, en 1833, sous la garantie de la France, en exécution de la loi du 14 juin de la même année.

Service extraordinaire (État M).

Les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842 ont, comme on sait, affecté à des travaux extraordinaires des services des ponts et chaussées, et des départements de la guerre et de la marine, des sommes considérables, sur lesquelles des crédits spéciaux ont été ouverts par ces mêmes lois ou par des lois postérieures, avec imputation sur les exercices 1842 et suivants.

Ces crédits spéciaux n'ayant pas été entièrement employés dans le cours des exercices sur lesquels ils avaient été ouverts, on en propose l'annulation,

sur l'exercice 1844,
pour 41.911.672 fr. 35 c.
et sur l'exercice 1845,
pour 4.000.000 } 45.911.672 fr. 35 c.

Déjà il a été annulé sur les exercices 1842 et 1843. . . 8.336.727 71

Total des annulations. . . 54.248.400 fr. 06 c.

que l'on réimpute, par des crédits supplémentaires, à l'exercice 1845,
pour 48.798.400 fr. 06 c.
et à l'exercice 1846,
pour 5.450.000 } 54.248.400 fr. 06 c.

Cette proposition ne peut souffrir de difficulté, puisqu'elle résulte de l'exécution des lois de 1841 et de 1842.

Le ministère des travaux publics demande en outre, sur l'exercice 1845 : 1° 900.000 francs pour achat de rails et de coussinets employés au chemin de fer d'Orléans à Vierzon, et dont la valeur sera remboursée par la compagnie concessionnaire, conformément à l'article 10 du cahier des charges annexé à la loi du 20 juillet 1844; 2° 2 millions pour prêt et subvention aux compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, et de Rouen au Havre, conformément à l'article 6 de la loi du budget, et aux lois qui ont autorisé la concession de ces deux chemins.

Une dernière demande de crédit spécial a besoin de quelques explications :

Dans les 3.011.500 francs affectés par la loi du 25 juin 1841 aux établissements des poudres et salpêtres, les travaux à faire à la poudrerie de Saint-Chamas se trouvaient compris pour 300.000 francs. Cette somme n'a pas suffi, et une augmentation de 30.000 francs a été jugée nécessaire pour achever l'exécution du plan d'ensemble des constructions projetées. Le Ministre de la guerre a bien senti qu'aucune disposition législative ne lui donnait le droit d'ouvrir un crédit supplémentaire pour un service de cette nature. Cependant, il considérait comme indispensable et urgent de mettre la poudrerie de Saint-Chamas en état de satisfaire aux commandes extraordinaires de poudres de mine qu'exigeaient, au delà des prévisions, l'établissement des chemins de fer et les autres grands travaux d'utilité publique. Il a exposé l'état des choses, en demandant un crédit *extraordinaire* de 30.000 francs dans un projet d'ordonnance qui a été délibéré en conseil des Ministres, et approuvé par le Roi le 20 septembre 1845.

Dans le rapport fait à la Chambre des Députés, et dans la discussion qui l'a suivi, on a reproché au Ministre de la guerre d'avoir fait ouvrir, par ordonnance, un crédit additionnel à un crédit voté pour des travaux extraordinaires, ce qui pourrait devenir un précédent fâcheux.

Le Ministre des finances a répondu, en l'absence de son collègue de la guerre, qu'il s'agissait de travaux nouveaux, et tout autres que ceux qui avaient été prévus par la loi du 25 juin 1841; qu'ainsi aucune disposition législative ne s'oppo-

sait à ce qu'on ouvrît un crédit extraordinaire pour dépenses urgentes et imprévues.

Cette faculté est effectivement accordée par l'article 12 de la loi du 23 mai 1834; mais, quand un Ministre en use, il engage sa responsabilité, et il s'expose à ce que les Chambres n'admettent pas l'imprévu et l'urgence de la dépense : c'est un principe qui nous paraît hors de doute.

Dans l'espèce on n'a point contesté que les travaux fussent indispensables et urgents; mais on aurait voulu qu'au lieu de comprendre le crédit dans la loi générale des crédits supplémentaires et extraordinaires, on en fît l'objet d'une loi spéciale.

Nous aimons à reconnaître que le Ministre des finances s'est conformé à la règle, et qu'il a défendu les droits des Chambres en ne permettant pas que l'excédant de dépense de 30.000 francs, sur le crédit affecté aux travaux de Saint-Chamas, fût imputé sur le reste disponible des autres poudreries, et, comme la discussion que nous venons de rappeler ne peut manquer de porter ses fruits, et de déterminer la marche à suivre en pareille circonstance, nous n'hésitons pas à nous prononcer pour l'adoption du crédit.

Nous devons maintenant récapituler les allocations comprises dans le projet de loi. Nous y ajoutons toutes celles qui ont été votées précédemment, de manière à présenter l'ensemble des crédits applicables à chacun des exercices 1845 et 1846, en ayant le soin de séparer le service extraordinaire du service ordinaire, en raison de la différence des ressources qui y sont affectées.

Exercice 1845.

Service ordinaire.

Crédits ouverts par la loi du budget du 4 août 1844.....		1.268.534.654 fr. c.
— *Idem*, par des lois spéciales, session de 1845.....		51.519.452 39
— *Idem*, pour dépenses d'exercices clos payés en 1845.....		4.814.656 «
Crédits supplémentaires compris au projet.....	18.510.132f. 20c.	
Idem, extraordinaires.....	12.033.645 64	
Ensemble..	30.543.777 84	
Réductions proposées.....	18.783.049 86	
Reste en augmentation...	11.760.727 98	11.760.727 fr. 98 c.
Total des crédits applicables au service ordinaire.....		1.336.629.490 37

Service extraordinaire.

Crédits ouverts par le budget.	95.041.594 f.	
Idem, par des lois spéciales, sessions de 1844 et 1845.....	103.240.000	
Id., reportés des exercices précédents.....	44.798.400 06	
Id., supplémentaires et extraordinaires...	2.930.000	
Total du service extraordinaire.	246.009.994 06	246.009.994 06
Total général des crédits pour les deux services.....	.....	1.582.639.484 fr. 43 c.

Exercice 1846.

Service ordinaire.

Crédits ouverts par la loi du budget, du 19 juillet 1845.....		1.300.077.889 fr. c
Idem, par des lois spéciales, session de 1845.....		12.878.300
Crédits supplémentaires compris au projet.....	5.762.099 f. 45 c.	
Idem, extraordinaires.....	20.765.852 92	26.874.764 54
Id., pour créances des exercices périmés.	346.812 17	
Crédits demandés par des lois spéciales dans la session actuelle....		31.138.909
L'ensemble du service ordinaire s'élèvera donc, non compris les payements applicables aux exercices clos, et les crédits supplémentaires ou extraordinaires dont les besoins pourront se révéler d'ici à la session prochaine, à.....		1.370.969.862 fr. 54 c.

Service extraordinaire.

Crédits ouverts par le budget.....	134.361.517 fr.	
Idem, par des lois spéciales, session de 1845...	37.075.000	
Idem, reportés des exercices antérieurs.....	5.450.000	
Idem, demandés par le projet actuel.....	2.930.000	
Idem, par des projets spéciaux...	31.300.000	
Total du service extraordinaire..	211.116.517	211.116.517
Total général des deux services jusqu'à ce jour.....		1.582.086.379 fr. 54 c.

RÉSULTATS PRÉSUMABLES.

Service ordinaire.

M. le Ministre des finances, d'accord avec la commission de la Chambre des Députés, qui a examiné le projet de budget de 1847, annonce que les résultats connus de l'exercice 1845, présentent en ce moment sur le service ordinaire un découvert de 9.016.000 francs.

Les nouveaux besoins, qui font l'objet de propositions spéciales, notamment les crédits supplémentaires demandés pour l'Algérie, éleveront l'insuffisance présumée de l'exercice 1846 à environ 57 millions; mais, d'après l'expérience des années précédentes, et en raison des annulations de crédits du département de la guerre, dont la moyenne a été de 16.500.000 francs pour chacun des exercices 1840 à 1844, on regarde que ces aperçus doivent s'améliorer sensiblement, et que les budgets de 1845 et 1846 laisseront en règlement définitif un faible excédant de dépense à couvrir par les réserves de l'amortissement.

En admettant que ces espérances ne soient pas trompées, nous ne pouvons pas considérer les résultats qu'on nous présente, comme une situation normale et satisfaisante. Sommes-nous donc trop exigeants, quand nous demandons que les dépenses du service ordinaire soient largement couvertes par les contributions et revenus publics de toute espèce, qui s'élèvent, pour 1845, à 1.329.000.000 francs, en y comprenant 15 mil-

lions de fonds spéciaux reportés des exercices précédents ?

Service extraordinaire.

Il serait difficile d'apprécier en ce moment la dépense des travaux extraordinaires qui seront réellement effectués dans le cours de l'exercice 1846.

En ce qui touche les crédits accordés pour l'exercice 1845, et montant, comme on l'a vu, à 246 millions, on prévoit qu'ils devront être réduits de 69 à 70 millions, qui seront reportés aux budgets suivants. En effet, depuis quelques années, nos ingénieurs civils et militaires ne suffisent pas, malgré leur zèle et leur activité, à employer les crédits votés pour chaque exercice. Ne serait-ce pas un motif de plus, et dans l'intérêt même de la bonne exécution des travaux, pour se hâter un peu moins, et surtout pour terminer ceux qui sont commencés, avant d'en entreprendre de nouveaux, conformément au vœu qu'en exprimait la Chambre au commencement de la session ?

Nous mentionnerons pour mémoire, que la dépense des travaux extraordinaires, régis par la loi du 25 juin 1840, paraissant devoir s'élever pour 1845, à. . . . . 69.857.373 fr. 68 c.
et que la portion de l'emprunt de 450 millions, qui leur est affectée par la loi du 4 août 1844, n'étant que de. 61.041.594
il sera nécessaire de prélever une somme de. . . 8.815.779 fr. 68 c.

sur la portion de cet emprunt attribuée à l'exercice 1846.

Quant aux travaux extraordinaires régis par la loi du 11 juin 1842, les dépenses de l'exercice 1845 sont évaluées à la somme de 103.893.204 francs 88 centimes, qui devra être fournie par les ressources de la dette flottante.

L'article 16 du projet de loi a pour objet de faire provisoirement supporter, par les mêmes ressources, les dépenses pour travaux extraordinaires, faites en vertu de la loi du 25 juin 1841, qui excéderont le montant de l'emprunt de 450 millions, affecté auxdits travaux par l'article 35 de la loi sur les recettes du 25 juin 1841.

Cette mesure d'ordre est présumée devoir s'appliquer à un excédant de 46.821.400 francs ; mais elle ne recevra pas son exécution avant l'année 1849, puisqu'à la fin de l'exercice 1846, l'emprunt laissera disponible un solde de 109.716.889 fr. indépendamment des sommes non consommées sur les crédits. (Compte des finances de 1845, pages 351 et 354.)

En terminant ce rapport, que l'époque avancée de la session lui commandait d'abréger, votre commission croit devoir renouveler la recommandation, déjà faite tant de fois, de ne recourir aux crédits supplémentaires ou extraordinaires que pour des services dont l'urgence ne puisse être raisonnablement contestée.

Elle vous propose, Messieurs, d'adopter le projet de loi, tel qu'il a été voté par la Chambre des Députés dans sa séance du 16 mai dernier.

SESSIONS
N° 103.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juin 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de divers crédits extraordinaires pour les dépenses de l'Algérie;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de la guerre.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 12 juin 1846 avec les amendements que nous avons consentis, sera présenté à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de la guerre que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté des commissaires qui ont été désignés pour les projets de loi de finances concernant le département de la guerre.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, au titre de l'exercice 1846, un crédit

extraordinaire de 25.174.741 francs, tant pour l'entretien en Algérie de 34.000 hommes et de 3.317 chevaux, en sus de l'effectif déterminé par l'article 3 de la loi du 19 juillet 1845, que pour subvenir à des dépenses non prévues au budget de cet exercice.

Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux de la première section du budget de la guerre (service ordinaire) conformément au tableau annexé à la présente loi.

ART. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er ci-dessus, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 19 juillet 1845 pour les besoins de l'exercice 1846.

A Paris, le 15 juin 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Pair de France Ministre de la guerre,

Signé A. DE SAINT-YON.

TABLEAU des crédits extraordinaires accordés, sur l'exercice 1846, au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre.

CHAPITRES spéciaux.	NATURE DES SERVICES.	MONTANT. des crédits accordés.
		fr.
1	Administration centrale (personnel)...	71.200
2	Id. (matériel)....	11.000
3	Frais généraux d'impression.....	2.000
4	Etats-majors.....	174.515
9	Solde et entretien des troupes.....	14.958.850
10	Habillement et campement.....	1.801.880
11	Lits militaires.....	244.750
12	Transports généraux.....	559.300
13	Remonte générale.....	1.935.525
14	Harnachement.....	175.875
15	Fourrages.....	1.452.846
21	Matériel de l'artillerie.....	139.000
25	Matériel du génie en Algérie.....	2.000.000
29	Services militaires indigènes en Algérie.	1.093.000
30	Service maritime en Algérie.....	105.000
31	Services civils en Algérie.....	50.000
33	Travaux civils en Algérie. (Prison civile d'Alger).....	200.000
34	Dépenses secrètes en Algérie.....	200.000
	TOTAL.....	25.174.741

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le Roi nous a ordonné de vous présenter un projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 12 juin courant, avec divers amendements auxquels le Gouvernement a consenti, dans leur ensemble, à l'effet d'ouvrir, sur l'exercice 1846, des crédits extraordinaires destinés principalement à l'acquittement des dépenses applicables aux services de l'Algérie.

La discussion lumineuse et approfondie à laquelle a donné lieu ce projet dans le sein de l'autre Chambre, et la solennité des débats auxquels nous venons d'assister, nous dispensent, Messieurs les Pairs, d'entrer aujourd'hui dans de longues explications pour justifier des dépenses dont la nécessité vous est d'avance démontrée. La plus importante de ces dépenses est celle qui concerne l'effectif de l'armée d'Afrique, fixé à 60.000 hommes seulement par la loi de finances du 19 juillet 1845, et qui, à l'ouverture de l'année courante, présageait devoir se maintenir en moyenne à 94.000 hommes, non compris les troupes indigènes et déduction faite des incomplets. Les causes de cette différence sont déjà connues de vous; loin de répondre à l'espoir qu'avait le Gouvernement du Roi de pouvoir réduire successivement l'armée d'Afrique au chiffre de 60.000 hommes, qui, de-

puis plusieurs années a été pris pour base des prévisions budgétaires, les événements accomplis lui ont imposé le devoir d'en augmenter la force. C'est ainsi que, d'une part, ont été maintenus les 22.000 hommes ajoutés, par la loi du 10 juillet 1845, au budget de cet exercice, et que, d'une autre part, 12.000 nouveaux combattants ont été envoyés, en septembre dernier, dans la province d'Oran.

Nous vous proposons d'allouer une somme de 19.395.016 francs, tant pour la solde et l'entretien, pendant l'année 1846, de cet excédant de 34.000 hommes, que pour les frais de nourriture et d'entretien de 3.317 chevaux qui sont également en augmentation du chiffre prévu. Vous partagerez avec nous sans nul doute, Messieurs les Pairs, la conviction que ce maintien d'effectif, dans un pays encore agité par les efforts d'un infatigable ennemi, est l'indispensable moyen d'apaiser les derniers mouvements de l'insurrection dont les tribus de l'Ouest avaient donné le signal. Ce n'est pas seulement la guerre qui doit être continuée activement, c'est aussi la domination qu'il faut assurer; et cette double tâche veut une armée dont la force ne consiste pas seulement dans son zèle et dans son courage.

Les mêmes considérations s'appliquent à d'autres dépenses des services militaires de l'Algérie, également comprises dans le projet de loi ; car les mêmes circonstances les ont rendues nécessaires. Ainsi, un crédit supplémentaire de 2.024.550 fr. est destiné à l'achat et au transport de 1.500 che-

vaux et de 1.500 mulets, pour le remplacement des pertes extraordinaires qu'ont subies en Afrique les régiments de cavalerie et le train des équipages militaires, par suite du surcroît de fatigues qu'ils ont dû supporter. Un autre crédit de 1.093.000 fr. a pour objet de maintenir à 150 hommes l'effectif des escadrons des 1er et 2e régiments de spahis, conformément à la dernière organisation, et transitoirement à 200 hommes celui des escadrons du 3e régiment dans la province de Constantine : le moment, entrevu lors de l'établissement du budget de 1846, où l'effectif indigène pourra être réduit, n'est pas encore venu; il importe au contraire de conserver, dans nos rangs, des hommes formés au service et à la discipline, et de ne point affaiblir leur dévouement éprouvé par un licenciement inopportun.

Une somme de 2 millions, applicable aux travaux de construction d'établissements militaires, doit rapprocher le terme des efforts et des sacrifices que le Gouvernement n'a cessé de faire pour assurer à nos troupes en Afrique le bien-être qu'elles réclament à tant de titres. Enfin, un supplément de 200.000 francs vous est demandé, de même que dans les années précédentes, pour le service des dépenses secrètes, dont on ne saurait laisser s'affaiblir les ressources, en présence de la situation actuelle du pays.

Nous vous proposons, en même temps, d'affecter au service maritime un crédit extraordinaire de 105.000 francs pour faire face aux dépenses qu'occasionnera, pendant les neuf derniers

mois de 1846, l'entretien d'un bateau à vapeur ayant mission de réprimer la contrebande par une active surveillance des côtes, et dont la loi du 10 juillet 1845 a autorisé l'acquisition. Une somme de 200.000 francs avait été demandée, en outre, pour l'achat d'un second bateau à vapeur et le complément de ce service; mais la Chambre des Députés a pensé qu'un seul bateau pouvait suffire, et que, dans le cas contraire, c'était à la marine qu'il appartenait d'y pourvoir.

Un crédit de 200.000 francs avait été compris dans le projet primitif pour la création, à titre d'essai, d'un pénitencier agricole en Afrique; mais il a été reconnu par le Gouvernement, et par la Chambre des Députés, que la construction d'une prison civile à Alger était une mesure plus urgente, et les 200.000 francs dont il s'agit sont maintenant destinés à recevoir cette dernière affectation.

Enfin, une allocation extraordinaire de 55.000 f. réclamée pour subvenir aux dépenses du service de la justice, ayant subi, dans l'autre Chambre, un retranchement de 5.000 francs, cet article ne figure plus que pour 50.000 francs dans le projet de loi qui vous est soumis.

Toutes ces dépenses, spécialement applicables à l'Algérie, forment une somme totale de 25.067.566 francs.

Le même projet de loi comprend, en outre, divers suppléments de crédits que réclamaient plusieurs services des divisions territoriales de l'intérieur, savoir :

1° Une somme de 77.200 francs pour les dépenses (personnel et matériel) auxquelles donnera lieu, pendant les six derniers mois de l'année courante, la création de deux nouveaux bureaux dans la direction des affaires de l'Algérie, au ministère de la guerre, par suite de l'extension des attributions de cette direction et du nombre toujours croissant des affaires qu'elle est appelée à traiter; la Chambre des Députés, jugeant que cette mesure ne pourrait être mise à exécution qu'à partir du 1er juillet prochain, a réduit proportionnellement la demande que le Gouvernement avait d'abord étendue aux huit derniers mois de l'année;

2° Un crédit de 7.000 francs pour le payement, en 1846, du loyer de la maison occupée par le bureau de centralisation des comptes matières, à défaut d'emplacement dans les bâtiments du ministère de la guerre, et pour les gages du portier de cette maison;

3° Enfin, une somme de 22.975 francs dont la demande est motivée par la réunion en deux brigades, sous les ordres du commandant de la 1re division militaire, des six régiments d'infanterie dont se composait, au moment de sa suppression, la division hors Paris.

Ces suppléments d'allocation, montant à 107.175 francs, réunis à ceux qui se rapportent aux services de l'Algérie, élèvent à 25.174.741 fr. le chiffre total des crédits qui font l'objet du projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE CHASTELLUX, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de dix-sept Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par douze départements **.

MESSIEURS,

Dix-sept projets de loi relatifs à des contributions extraordinaires votées par les conseils généraux de onze départements, ou à des emprunts qu'ils demandent l'autorisation de contracter, sont soumis à votre examen.

Toutes ces propositions, à l'exception d'une seule, ont pour objet de pourvoir à la création de moyens extraordinaires indispensables à l'achève-

---

* Cette commission était composée de MM. AUBERNON, le comte DE CHASTELLUX, le président LEGAGNEUR, le baron DE MAREUIL, le comte DE TASCHER, le duc DE VALENÇAY, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

** Ardèche, Creuse, Doubs (3 projets), Indre (2 projets), Landes (2 projets), Marne, Moselle, Pyrénées-Orientales, Seine, Var, Vendée (2 projets), Yonne.

ment de la viabilité départementale ou vicinale des grandes communications, ou à l'érection d'établissements d'intérêt général pour ces départements.

Préparés avec soin par les autorités administratives et par les conseils généraux, ces projets de loi ont déjà été votés par la Chambre des Députés; nous avons l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Afin que vous puissiez apprécier les motifs sur lesquels ces projets de loi sont fondés, nous avons l'honneur de vous en présenter une analyse succincte.

1er PROJET. (Ardèche.)

Le département de l'Ardèche, dont la viabilité départementale éprouve tant de retards par les difficultés que présente le sol accidenté de ce pays et par le peu de ressources financières ordinaires applicables à cet objet si important, s'est constamment préoccupé depuis dix ans du moyen de se créer des ressources extraordinaires.

A cet effet, une loi du 4 juillet 1836 l'a autorisé à contracter un emprunt de 1.200.000 francs et à s'imposer extraordinairement, à dater du 1er janvier 1837, 6 centimes additionnels aux quatre contributions directes, jusqu'en 1855, pour le remboursement de l'emprunt et des intérêts.

Une autre loi, du 13 juin 1841, a autorisé un impôt extraordinaire de 8 centimes pendant

cinq années, à partir de 1842, pour être employé à l'achèvement des routes les plus indispensables.

Enfin une loi du 15 juin 1843 a autorisé un nouvel impôt extraordinaire de 4 centimes pendant cinq années, à partir de 1845, pour travaux neufs.

Malgré ces nombreuses et lourdes charges, le but que s'était proposé le conseil général n'a pu être atteint. Il a alors pensé qu'il fallait réunir toutes les ressources dont il pouvait faire usage, à l'achèvement des principales routes. Un classement de ces routes a été fait par lui dans la session de 1845, d'après lequel celles portant les nos 1, 4, 5, 12, 14 et 20, doivent être de préférence portées à l'état d'entretien ; et comme la dépense est évaluée à 4 millions, et que le département avec ses impositions extraordinaires actuellement en recouvrement ne peut arriver à une somme aussi considérable, le conseil demande le renouvellement pendant dix ans, à partir de 1847, d'un impôt extraordinaire de 10 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Votre commission, en présence de l'urgence de la mesure proposée, me charge, quoique à regret, à cause et des nombreuses charges qui pèsent sur ce département et de la longueur du temps pour lequel les ressources si laborieusement obtenues se trouvent engagées, d'avoir l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi présenté par M. le Ministre de l'intérieur.

2e PROJET. (Creuse.)

Une loi du 4 juin 1842 autorise, sur la demande de son conseil général, le département de la Creuse à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1843, 5 centimes additionnels aux quatre contributions directes, à l'effet de pourvoir à la dépense des travaux de cinq routes départementales désignées dans cette loi.

Dans sa session dernière, le conseil général avait reconnu la nécessité de demander une modification au tableau des routes désignées, qui permit d'admettre la route n° 9 au partage des fonds dans la même proportion que les autres, tandis que jusqu'ici elle n'avait droit qu'au dixième des ressources réalisées.

Cette modification n'apportant aucune charge nouvelle au département, et étant considérée comme une mesure de bonne administration, la commission me charge d'avoir l'honneur de vous en proposer l'approbation.

3e PROJET. (Doubs.)

De grandes améliorations ont été opérées depuis quelques années sur les routes royales du département du Doubs. Les routes départementales en grand nombre qui sillonnent son territoire si accidenté, n'ont pu suivre la même impulsion, n'ayant pour pourvoir aux nombreux et importants travaux qui les concernent que les seules ressources départementales.

Dans cette situation si grave et qui touche de si près aux intérêts les plus grands du pays, le conseil général, dans sa session dernière, a reconnu la nécessité de pourvoir à la rectification de pentes très-roides qui en rendent la circulation souvent dangereuse et toujours très-difficile. D'après les calculs de l'ingénieur en chef, la dépense des travaux à faire s'élève à plus de 3 millions, mais tous les ouvrages compris dans son rapport ne présentent pas le même degré d'urgence, quelques-uns peuvent être ajournés, ce qui réduirait la dépense à 2.500.000 fr.

Les ressources du département ne consistent que dans le produit de ses 5 centimes facultatifs, s'élevant à 90.000 fr. environ; les dépenses imputables sur la deuxième section du budget absorbant une somme de 44.000 fr., il ne reste de disponible que 46.000 fr., applicables aux travaux des routes, somme évidemment insuffisante si on la compare à celle des dépenses les plus urgentes.

Le conseil général a senti la nécessité de porter le remède le plus prompt et le plus énergique à cet état si fâcheux de la viabilité départementale, qui ne peut que s'empirer davantage en le laissant se prolonger indéfiniment.

Il a en conséquence demandé à s'imposer extraordinairement pendant dix années, à partir de 1847, 5 centimes sur le montant des quatre contributions directes, espérant, avec le produit de cet impôt, les secours du Gouvernement et quelques ressources locales, parvenir aux améliorations les plus importantes. Le produit de cet im-

pôt est évalué à 96.000 fr. par an, ce qui, pendant dix ans, donne un total de 960.000 fr.

Le Ministre des finances, consulté sur l'opportunité de la mesure proposée par le conseil général, n'a présenté, sous le rapport financier, aucune objection sérieuse. Ce département ne supporte au reste aucune imposition extraordinaire en 1846.

Par ces motifs, votre commission m'a chargé de proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement, approbatif de la proposition du conseil général du département du Doubs.

4e PROJET. (Doubs.)

Le conseil général du département du Doubs ayant, dans sa dernière session, reconnu la nécessité de pourvoir à l'agrandissement et à l'amélioration de l'école normale d'institutrices de Besançon; mais n'ayant aucuns fonds libres pour solder la dépense de ces travaux, estimés 72.000 francs, a demandé d'être autorisé à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1847, 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes.

Déjà une loi, du 25 juin 1841, avait autorisé le prélèvement du même impôt pendant quatre ans, à partir de 1842, et le produit en avait été affecté à la création de cette école; c'est donc maintenant pour améliorer et agrandir cet établissement, créé depuis quelques années, que le nouvel impôt est demandé.

L'urgence de la dépense étant reconnue, il est indispensable de créer des ressources pour y pourvoir ; MM. les Ministres de l'instruction publique et des finances, consultés sur la mesure proposée par le conseil général, ont donné l'un et l'autre un avis favorable.

Votre commission m'a chargé, en conséquence, de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par M. le Ministre de l'intérieur.

5e PROJET. (Doubs.)

Le conseil général du département du Doubs est, depuis plusieurs années, vivement préoccupé de la pensée de reconstruire les prisons et maisons d'arrêt qui s'y trouvent, et de les établir suivant le système cellulaire. Plusieurs avant-projets, devis estimatifs et plans lui ont été présentés, et soumis à l'avis d'un inspecteur général des prisons; la dépense approximative s'élèverait à une somme de 722.226 francs.

Le conseil général, dans sa session de 1845, a demandé l'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1847, 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cet impôt n'atteindra certainement pas le chiffre de la dépense, lequel devra nécessairement éprouver des modifications importantes pendant la durée des travaux.

La différence pourrait être couverte, soit par les allocations que le département pourra recevoir

dans le fonds commun dont la loi sur le régime des prisons admettra probablement le principe, soit par les crédits qui seraient ouverts par le conseil général à la deuxième section du budget.

M. le Ministre des finances a donné un avis favorable à ce projet qui est d'une très grande importance pour le département du Doubs.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi qui vous a été présenté par M. le Ministre de l'intérieur.

Les trois projets de loi dont nous venons vous présenter les rapports se rattachent aux intérêts les plus graves, puisqu'ils ont pour objet l'amélioration de la viabilité départementale, l'instruction primaire et la reconstruction des prisons; la totalité de la dépense est évaluée à une somme de 3.294.726 francs.

Pour couvrir cette dépense, le département devra être imposé extraordinairement sur les quatre contributions directes, à partir de 1847 :

1°	5 cent.	addit.	pendant 10 ans;
2°	1 id.	id.	pendant 4 ans;
3°	4 id.	id.	pendant 6 ans;
Total..	10 centimes.		

Ces charges, d'après l'avis de M. le Ministre des finances, ne peuvent affecter d'une manière trop sensible la situation financière de ce département, où le rapport de l'impôt foncier au revenu territorial, constaté en 1820, est au-dessous de la proportion moyenne.

6e PROJET. (Indre.)

Il existe dans le département de l'Indre trente-neuf chemins vicinaux de grande communication, dont le développement s'élève à 788 kilomètres; moins de moitié de cette longueur est parvenue à l'état d'entretien, et l'achèvement du reste exige une dépense de 2.051.500 francs. La dotation annuelle du service des chemins dont il s'agit n'atteint que 186.000 francs, au moyen tant du produit des prestations en nature, que des subventions des communes et des centimes spéciaux du département. Il en résulte qu'il s'écoulerait douze années au moins avant que les travaux pussent être terminés; mais l'urgence de l'achèvement de ces chemins ne permet pas d'attendre aussi longtemps, et le conseil général, en vue d'accélérer leur exécution, a demandé l'autorisation d'emprunter 600.000 francs, et de s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, 9 centimes trois quarts additionnels au principal de ses quatre contributions directes. Cette imposition, qui produira une somme totale de 1.731.600 francs, devra être affectée au remboursement de l'emprunt et au service des intérêts, et subsidiairement aux travaux.

Il est incontestable que les ressources spéciales affectées par la loi du 21 mai 1836 aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication, sont loin de suffire dans le département de l'Indre. Il y a nécessité de recourir à la création des ressources extraordinaires votées par le conseil général.

En conséquence, votre commission m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

Votre commission me charge en même temps, Messieurs, d'avoir l'honneur de vous exprimer son regret de voir le conseil général du département de l'Indre engager, pour une partie seulement de sa viabilité, une portion si notable des ressources extraordinaires qu'il se crée, et pour un si long espace de temps, surtout en présence d'autres exigences aussi importantes au moins, et qui réclameront aussi des secours extraordinaires.

7e PROJET. (Indre.)

Le département de l'Indre a été autorisé, par une loi du 13 juin 1841, à s'imposer extraordinairement 15 centimes additionnels pendant cinq ans, pour subvenir aux dépenses des routes départementales. Cette imposition, qui cessera d'être recouvrée à la fin de 1846, n'a pas suffi pour l'achèvement des travaux, ainsi qu'on le prévoyait dès le principe. Sur 562 kilomètres de routes que possède le département, 479 seulement sont arrivés à l'état d'entretien, et le reste demande, pour être mis dans la même situation, une dépense supplémentaire de plus d'un million; mais la position financière du département est loin d'être favorable, et les subsides annuels qu'il peut affecter aux dépenses de ses routes sont si insuffisants, que le conseil général a pris le parti de recourir à des ressources extraordinaires; il a reconnu que les besoins

les plus pressants ne réclamaient que 500.000 fr., et il a demandé l'autorisation de les emprunter, ainsi que celle de s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1847, 6 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition, qui doit s'élever à la somme d'environ 1.100.000 francs, être appliqué au remboursement de l'emprunt précité, tant en principal qu'en intérêts, et à l'achèvement des travaux. Bien que le département demande l'autorisation de s'imposer 9 centimes trois quarts pour les chemins de grande communication, dont le recouvrement se fera en même temps que celui des 6 centimes un quart dont il s'agit, ces deux impositions réunies ne dépasseront que de 1 centime la charge annuelle que le département supporte depuis cinq ans, et un accroissement aussi minime sera insensible pour la population qui s'intéresse vivement à l'achèvement des travaux dont elle apprécie la haute utilité.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs, m'a chargé de vous proposer d'adopter le projet de loi présenté par le Gouvernement.

8e PROJET. (Landes.)

Les routes départementales qui sillonnent la vaste étendue du département des Landes sont au nombre de douze, et forment une ligne dont le développement n'est pas moindre de 341.033 mètres.

Sous ce chiffre, la portion de routes susceptible d'être amenée à l'état d'entretien au 1er janvier 1848, ne dépassera pas 157.762.

Les lacunes à faire disparaître occupent une étendue de 56 kilomètres et demi environ, et il restera encore à pourvoir à une dépense de reconstructions partielles, d'adoucissement de rampes et de rectifications de traverses qui réclament, d'après les calculs de l'ingénieur en chef, 800.000 fr.

Cet état de choses a vivement fixé l'attention du conseil général, qui, désireux de compléter le système de viabilité départementale, a voté, pour y parvenir, une imposition extraordinaire de 3 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes pendant dix ans, à partir de 1848 inclusivement.

L'ajournement à deux années de la mise en recouvrement de cette imposition s'explique par la cessation, au 31 décembre 1847, d'une imposition extraordinaire de 7 centimes additionnels qui se perçoit aujourd'hui, et qui se trouvera remplacée par la nouvelle imposition de 3 centimes additionnels, et par une autre de 4 centimes, que le conseil général demande l'autorisation de mettre en recouvrement à la même époque, et qui serait affectée aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication. Ainsi, la charge à imposer aux contribuables ne dépasserait pas celle qu'ils supportent aujourd'hui.

La haute utilité des travaux dont il s'agit pour des populations peu nombreuses et éparses sur la surface d'un des plus vastes départements du

Royaume, ne saurait être contestée. Il a donc paru à votre commission convenable d'accueillir favorablement la demande du département des Landes, et elle m'a, en conséquence, chargé de vous proposer d'approuver le projet de loi présenté par le Gouvernement.

9e PROJET. (Landes.)

L'étendue du département des Landes, sa faible population et le peu de fertilité d'une portion de son territoire le placent dans des conditions qui rendent plus urgente encore que dans les autres localités, une bonne viabilité vicinale. Aussi le conseil général, frappé de cet état de choses et persuadé que l'amélioration des grandes communications vicinales est le meilleur moyen de fertiliser un sol peu productif, n'a pas hésité à voter en 1844 une imposition extraordinaire de 4 centimes additionnels pendant dix ans, applicable aux travaux de ces chemins.

Ce vote, qui fut considéré comme prématuré, fut repoussé. Mais dans sa session suivante le conseil général l'a renouvelé avec une insistance qui prouve combien le projet lui semble indispensable.

En effet, le département des Landes renferme 900.000 hectares. Les lignes de grande communication déjà classées, atteignent un développement de 849^{k}, dont 234^{k} seulement sont terrassés, et 336^{k} sont encore en lacune. Les travaux qui restent à faire, et les frais d'entretien des parties faites

au fur et à mesure de leur achèvement absorberont 2.559.761 francs.

Avec les ressources ordinaires applicables chaque année au service de la grande vicinalité, il faudrait dix-sept ans au moins pour subvenir au payement d'une pareille somme. Il en résulterait un retard préjudiciable aux populations, et que le conseil général désire réduire de sept années, au moyen de la création de ressources extraordinaires dont il a renouvelé le vote dans sa session de 1845. Cet impôt de 4 centimes additionnels, réuni à l'imposition extraordinaire de 3 centimes destinée aux routes départementales, portera à 7 seulement le nombre de centimes qui grèveront les contribuables pendant les dix années qui suivront 1847. C'est le chiffre même d'une imposition extraordinaire qui prendra fin au 31 décembre 1847, de sorte que la charge existante aujourd'hui se trouvera seulement continuée, mais sans aggravation. M. le Ministre des finances, consulté sur l'opportunité du projet, y a donné son adhésion en faisant connaître que le rapport de l'impôt foncier au revenu territorial constaté en 1820 n'y dépasse pas la proportion moyenne. Ces considérations ont déterminé votre commission à me charger de vous proposer l'approbation du projet de loi présenté par le Gouvernement.

10e PROJET. (Marne.)

Le conseil général du département de la Marne a porté depuis plusieurs années toute sa sollicitude sur le prompt achèvement de ses routes départementales.

Afin d'arriver à ce résultat si important, il a été autorisé sur sa demande par une loi du 26 avril 1837 à s'imposer extraordinairement 10 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant sept années, à partir de 1840. Une autre loi du 4 juin 1842 lui permet d'emprunter à un taux d'intérêt qui ne peut dépasser 4 et demi pour 100 une somme de 240.000 francs; elle prescrit en même temps un impôt extraordinaire de 10 centimes pendant chacune des années 1846, 1847 et 1848, de 6 centimes en 1849, dont le produit est affecté au remboursement du capital de l'emprunt et au payement des intérêts.

Des accroissements de dépenses qu'il était impossible de prévoir, provenant de l'agrandissement obligé de certains travaux d'art et de quelques lacunes de routes qu'il faut absolument combler, n'ont pas permis au département de la Marne de se libérer entièrement. Une somme de 230.000 fr. est reconnue nécessaire pour parvenir à cette libération.

De nouvelles charges ne pouvaient être imposées au département : le conseil général a dû renoncer au projet de recourir à l'imposition de nouveaux centimes additionnels, il a en conséquence de-

mandé l'autorisation d'emprunter la somme reconnue nécessaire pour l'achèvement des travaux; et pour assurer le remboursement et le service des intérêts de l'emprunt; il a également demandé à être autorisé à s'imposer extraordinairement 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1849 et de 3 centimes 1/2 en 1850.

La situation financière du département ne doit pas se trouver aggravée par ce nouvel impôt qui n'entrera en recouvrement que lorsque ceux actuellement existants auront cessé d'être perçus.

Le département de la Marne est un de ceux où les centimes de toute nature ont atteint le chiffre le plus élevé. La bonté de sa situation financière, constatée par M. le Ministre des finances, a pu seule déterminer votre commission à proposer l'adoption du projet de loi présenté par M. le Ministre de l'intérieur.

11e PROJET. (Moselle.)

Le département de la Moselle a été autorisé, par une loi du 16 juillet 1843, à s'imposer extraordinairement pendant trois années 5 centimes additionnels au principal de sa contribution foncière pour la construction et l'amélioration de ses routes. Cette imposition cessera à la fin de 1846, et la nécessité où le département s'est trouvée d'imputer sur son produit une somme de 75.000 francs pour concourir aux frais de con-

struction d'un pont sur la Moselle, à Thionville, a contribué à rendre insuffisantes les ressources applicables aux travaux. Aujourd'hui les routes départementales de la Moselle se composent de 347 kilomètres, sur lesquels il existe des lacunes formant 13k,5, et dont une étendue de 111k,5 exige d'importantes améliorations. Ces deux motifs de dépense réclament une somme totale de 645.162 francs 91 centimes.

En présence de cette nécessité du service de la viabilité départementale, le conseil général a pensé qu'il y avait lieu de solliciter pour cinq années encore la prorogation de l'imposition extraordinaire dont le recouvrement devra cesser le 31 décembre 1846. Le produit pendant cinq ans du nombre de centimes précité sera de 422.500 fr., somme égale au montant des travaux les plus urgents à exécuter sur les routes classées sous les nos 2 et 6, et à celui des frais de réparations et adoucissements des autres routes départementales. Bien qu'il faille pour l'achèvement complet de toutes ces routes 645.162 fr. 91 cent., comme on l'a indiqué plus haut, le conseil général, par une sage réserve et ne voulant pas trop engager l'avenir financier du département, a borné aux ressources de l'imposition extraordinaire sollicitée le chiffre des engagements à imposer pour le moment au budget départemental.

D'autres dépenses importantes, notamment la construction ou reconstruction de cinq casernes de gendarmerie, sont d'une telle urgence qu'il n'est pas permis de les ajourner encore longtemps; mais

les fonds du budget départemental y pourvoiront facilement en quelques années et la charge extraordinaire ne sera que des cinq centimes affectés aux routes départementales. Une imposition équivalente étant d'ailleurs perçue en ce moment, la prorogation sollicitée n'accroîtra pas le fardeau qui pèse aujourd'hui sur les contribuables.

Ces considérations ont déterminé votre commission à me charger de vous proposer d'approuver le projet de loi présenté par le Gouvernement.

12e PROJET. (Pyrénées-Orientales.)

L'insuffisance des ressources applicables aux travaux des routes départementales dans les Pyrénées-Orientales a déterminé le conseil général de ce département à créer des ressources extraordinaires qui permissent d'accélérer les travaux. Dans ce but il vota, en 1846, une imposition extraordinaire de 7 centimes additionnels, pendant cinq ans, recouvrables à partir de 1846. Mais cette imposition n'était pas suffisante, et la situation financière du département s'opposait à ce qu'elle pût être plus considérable. Les routes classées dans le département sont au nombre de neuf. Elles présentent un développement de 144 kilomètres; 71 kilomètres sont à l'état d'entretien, 49 kilomètres encore en lacune, et le surplus réclame des réparations urgentes. Indépendamment de l'insuffisance de l'imposition précitée, les ressources ordinaires que le département consacre annuellement aux

mêmes travaux sont extrêmement faibles et ne s'élèvent qu'à environ 15.000 francs. Par suite de la construction d'un barrage d'irrigation cette somme ne pourra même pas continuer d'être affectée aux travaux des routes départementales. Pour combler le déficit que le défaut de ces 15.000 francs va occasionner dans la dotation du service de ces routes, le conseil général a voté un emprunt de 30.000 fr. remboursable en 1847 et 1848 au moyen d'une imposition extraordinaire de 1 centime et demi additionnel aux quatre contributions directes, qu'il demande l'autorisation d'établir sur le département pendant les deux années indiquées. Les intérêts de cet emprunt seront prélevés sur les centimes facultatifs. Malgré l'élévation des frais de poursuites, qui atteignent dans ce département la proportion de 3,84 pour 100, le peu d'accroissement de charge que présentera l'augmentation d'un centime et demi fait espérer que le recouvrement s'en opérera sans difficulté.

Votre commission a donc pensé qu'il n'y avait pas d'inconvénient à accueillir favorablement la demande du département, et elle m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté, dans ce but, par le Gouvernement.

13e PROJET. (Seine.)

Le département de la Seine a été condamné, par arrêt de la cour royale d'Amiens, du 19 novembre 1844, à payer à la Liste civile, pour loyers arriérés du château de Villers-Cotterets affecté au dépôt

de mendicité, une somme de 129.650 francs. Cet arrêt est exécutoire nonobstant le pourvoi formé devant la cour de cassation, par M. le préfet de la Seine.

Le conseil général, appelé dans sa dernière session à s'occuper de cette affaire, n'a pu trouver les moyens d'acquitter à l'aide des ressources de la deuxième section du budget départemental, la dette dont il s'agit, tous les fonds de cette section se trouvant absorbés par des dépenses d'une urgence incontestable.

Il a, en conséquence, demandé que le département de la Seine fût autorisé à s'imposer extraordinairement en 1847, 6/10es de centime additionnel au principal de ses quatre contributions directes pour subvenir au payement de la dette précitée, payement qui ne peut être retardé sans grever le département d'intérêts onéreux. Le produit de l'imposition sollicitée s'élèvera environ à 130.000 francs et suffira pour éteindre complétement la dette dont il s'agit tant en principal qu'en intérêts, les frais devant être acquittés sur les fonds libres du budget départemental. Le chiffre peu élevé de l'imposition et sa durée restreinte joints à la considération que le département de la Seine ne supporte qu'un petit nombre de centimes additionnels, et que la situation des recouvrements y est satisfaisante, ont fait penser à votre commission que l'imposition sollicitée pouvait être autorisée, et elle m'a, en conséquence, chargé de vous proposer d'adopter le projet de loi présenté par le Gouvernement.

14e PROJET. (Var.)

Le département du Var possède 387 kilomètres environ de chemins vicinaux de grande communication, classés par le conseil général dans ses sessions de 1836 et de 1841, savoir : quatorze chemins dans la première, et seize dans la seconde. Les chemins classés en 1836 sont terminés sauf quelques parties à l'exécution desquelles le génie militaire s'est opposé dans l'intérêt de la défense du Royaume. Quant aux seize chemins dont le classement n'a eu lieu qu'en 1841, ils ont absorbé le produit d'une imposition extraordinaire de 5 centimes additionnels autorisée par une loi du 15 juin 1843, pour trois années, et demandent encore, pour être amenés à l'état d'entretien sur tout leur parcours, une somme de 756.000 fr. Mais la troisième année de l'imposition extraordinaire en recouvrement doit cesser à la fin de 1846, et à partir de 1847 il ne serait plus possible d'affecter au service de la grande vicinalité une dotation suffisante pour en assurer l'exécution dans le délai que réclame instamment l'intérêt de la population entière.

Dans cet état de choses le conseil général a demandé que l'imposition de 5 centimes additionnels, autorisée pour trois ans par la loi du 15 juin 1843, fût prorogée de trois nouvelles années. Le produit de cette imposition s'élèvera à la somme de 360.000 fr., qui, réunie à celui de trois ans des subventions des communes, soit 156.000 fr., et au

montant du prélèvement à faire pendant la même durée sur le fonds des 5 centimes spéciaux, composera une ressource de 723.000 fr., inférieure de 33.000 fr. seulement au chiffre de la dépense d'achèvement des chemins qui restent à terminer.

Le rabais qui sera obtenu sur l'adjudication des travaux dépassera, sans aucun doute, le léger déficit que laisseront les ressources prévues, et si ce résultat n'était pas complétement atteint, les ressources ordinaires suffiraient pour assurer, dans un délai fort court, le payement du faible excédant de dépense qui pourrait rester dû. Quant à la situation du recouvrement des contributions du département, elle est satisfaisante et les frais de poursuites y sont peu élevés. Par tous ces motifs votre commission a pensé que la prorogation d'impôts sollicitée pouvait être autorisée sans inconvénient, et elle m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

15e PROJET. (Vendée.)

Le conseil général du département de la Vendée, dans sa session de 1845, reconnaissant l'indispensable nécessité d'achever les routes départementales actuellement classées et dont une partie seulement est arrivée à l'état d'entretien, et l'insuffisance des ressources ordinaires destinées à cet objet, a pris une délibération dans laquelle il demande à être autorisé à emprunter une somme de 197.000 francs et à s'imposer extraordinairement 1 centime et demi additionnel au principal

des quatre contributions directes, pendant huit ans à partir de 1847. Le produit de cette imposition extraordinaire serait destiné au remboursement de l'emprunt et au service des intérêts.

Sans doute, la somme empruntée ne suffira pas pour parvenir au but proposé, mais elle procurera une amélioration si notable à la viabilité départementale, qu'il sera facile, à l'aide de sacrifices moins considérables que ceux maintenant demandés, de terminer cette œuvre si importante.

Des considérations de haute portée militent tellement en faveur de la délibération du conseil général, que votre commission s'empresse de vous demander d'y donner votre approbation.

16e PROJET (Vendée).

Le département de la Vendée ne possède aucun établissement destiné à recueillir les aliénés, la plupart sont placés dans l'hospice de Fontenay, quelques autres à Bourbon-Vendée.

Dans le premier de ces hospices, le quartier destiné à ce genre de maladies est peu étendu et ne possède aucun des moyens curatifs actuellement en usage, et les mauvaises dispositions de la localité n'en permettent pas l'établissement.

Le conseil général, vivement préoccupé de cette situation fâcheuse et désirant assurer l'exécution des prescriptions contenues dans la loi du 30 juin 1838 sur cette matière, a décidé, dans sa session dernière, qu'il serait créé un asile central pour

les aliénés au chef-lieu du département. Les plans et devis ont été approuvés par le Ministre de l'intérieur : la dépense, est évaluée à 400.000 francs environ y compris les acquisitions de terrains.

Pour pourvoir à cette dépense qui est de la plus grande urgence, le conseil général a demandé, 1° l'autorisation d'emprunter une somme de 260.000 francs;

2° Celle de s'imposer extraordinairement pendant huit ans, à partir de 1847, 2 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, et 2 centimes pendant l'année 1855, dont le produit sera affecté au service des intérêts de l'emprunt, à son remboursement ainsi qu'à la dépense des constructions.

La nécessité de rentrer dans les prescriptions de la loi du 30 juin 1838, comme on l'a dit au commencement de ce rapport, exige la création des ressources extraordinaires proposées par le conseil général.

M. le Ministre des finances a donné un avis favorable à cette mesure, fondé sur cette observation que les centimes extraordinaires dont le département de la Vendée est actuellement grevé devant finir en 1846 et 1847, les charges qui pèsent sur lui resteront les mêmes, et n'en seront nullement augmentées.

Par ces considérations, votre commission me charge d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Ministre de l'intérieur.

17e PROJET. (Yonne.)

Une loi du 6 août 1839 autorise le département de l'Yonne à s'imposer extraordinairement pendant huit ans, à partir de 1841, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes; le produit de cette imposition extraordinaire, qui expire au 31 décembre prochain, a été, conformément à cette même loi, entièrement affecté aux travaux des routes départementales.

Le nombre de ces routes, actuellement classées, s'élève à vingt-sept; leur longueur totale est 781 kilomètres; malgré les économies introduites par l'autorité administrative dans ce travail si important, 129 kilomètres sont encore en lacune, et des rectifications et des améliorations nombreuses doivent être faites dans plusieurs des parties déjà terminées.

De plus, le classement d'une nouvelle route reconnue d'une grande nécessité, celle de Vollevalier à Courtenay, a été demandé au conseil général dans sa session de 1845. Les frais de construction de cette route, dont l'ordonnance de classement est soumise en ce moment à la sanction royale, s'élèvent à la somme de 100.000 francs.

Afin de pourvoir au complet achèvement de ces voies de communication, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, la continuation pendant huit ans, à partir de 1847, de l'impôt extraordinaire créé par la loi du 6 août 1839.

Le produit de ce nouvel impôt s'élèvera à deux

millions ; en y ajoutant les sommes qu'il sera possible de prélever sur les ressources ordinaires du département l'on obtiendra enfin, il faut l'espérer, le moyen d'achever ce travail si important.

M. le Ministre des finances a donné un avis favorable à ce projet de loi. Votre commission me charge d'avoir l'honneur de vous en proposer l'adoption.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juin 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte LEMERCIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quatre Projets de loi qui autorisent les villes d'Alençon, d'Évreux, du Mans et de Saintes, à contracter des emprunts ou à s'imposer extraordinairement,

---

1er PROJET. (Alençon.)

MESSIEURS,

La ville d'Alençon (Orne) a un collége communal qui doit être converti en collége royal. A cet effet, elle est obligée de pourvoir à une dépense de 250.055 francs, savoir :

Pour acquisition d'une propriété indispensable pour agrandir le local actuel	20.000 fr.
Pour travaux de construction . .	130.055 fr.
Pour achat de mobilier	100.000 fr.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'AUDENARDE, le marquis DE CAMBIS-D'ORSAN, le vice-amiral GRIVEL, le vicomte LEMERCIER, le comte DE MONTESQUIOU, le marquis DE PANGE, le comte DE TASCHER.

La ville d'Alençon doit, en outre, une somme de 35.000 francs, pour prix d'une maison nécessaire à l'agrandissement de son hôtel de ville. Ce qui en total la constitue débitrice d'une somme de 285.055 francs.

Pour payer une partie de cette dépense elle prélèvera sur ses budgets de 1846 et 1847 une somme de 50.000 francs. Mais pour se libérer totalement elle est dans l'obligation d'emprunter celle de 235.000 francs; c'est dans cette situation qu'elle demande à être autorisée à faire un emprunt qui sera remboursable en cinq ans, à partir de 1848, époque où elle cessera d'être grevée d'une imposition de 7 centimes additionnels au principal de ses contributions directes pour acquitter les dépenses du dépôt de remonte. Pour pourvoir au remboursement de ce nouvel emprunt elle sollicite l'autorisation de s'imposer extraordinairement 12 centimes pendant cinq ans, de 1848 à 1852.

Cette imposition produira environ 16.000 fr. par an, et 80.000 francs pour cinq ans, somme qui, réunie à celle de 30 à 40.000 fr. dont elle peut disposer chaque année sur l'excédant des recettes de son budget, lui permettra d'éteindre sa dette.

Le sacrifice que la ville d'Alençon demande à s'imposer n'est pas au-dessus de ses forces; en le faisant elle se déchargera des dépenses que lui occasionne chaque année son collége communal, et trouvera de grands avantages dans l'établissement du collége royal qui doit le remplacer.

Votre commission, reconnaissant l'utilité de la mesure qui vous est proposée, a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

2e PROJET. (Evreux.)

La ville d'Evreux (Eure), pour exécuter son plan d'alignement régulièrement approuvé, a été dans l'obligation d'acquérir plusieurs immeubles. Au moyen de ces acquisitions, qu'elle n'aurait pû faire plus tard qu'à des prix plus élevés, elle a obtenu l'ouverture du boulevart Saint-Jean, l'élargissement de la rue des Lombards, l'agrandissement de la place de l'hôtel de ville, l'amélioration de la poissonnerie, et le dégagement si désirable de la tour de la grosse horloge.

Le prix de ces diverses acquisitions s'élève à la somme de 98.150 francs. Mais l'excédant des recettes sur les dépenses du budget de la ville d'Evreux n'étant que d'environ 7.000 francs par an, dont elle doit réserver une partie pour les dépenses imprévues, il est indispensable, pour assurer le payement de cette somme, de créer de nouvelles ressources.

Dans ce but, le conseil municipal a voté une imposition extraordinaire de 10 centimes additionnels au principal des contributions directes, qui seront perçus pendant onze ans et produiront environ 128.000 francs.

Cette somme sera suffisante pour amortir la dette contractée par la ville d'Evreux, y compris les intérêts au taux de 5 pour 100.

Considérant que les acquisitions faites par la ville d'Evreux étaient indispensables, que cette ville ne supporte en ce moment aucuns centimes

extraordinaires et que sa situation financière est satisfaisante, votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi.

3e PROJET. (Le Mans.)

La ville du Mans (Sarthe) a été autorisée en 1843, à faire construire une halle aux toiles et aux chanvres.

D'après les devis, la dépense devait s'élever à 111.000 francs ; mais par suite de modifications dans les plans, jugées indispensables, la dépense a atteint le chiffre de 138.558 francs, déduction faite du rabais consenti par les entrepreneurs ; sur cette somme, il n'a été payé que 68.558 francs ; il reste à payer celle de 70.000 francs, que la ville du Mans demande l'autorisation d'emprunter, et qu'elle remboursera en neuf années, à partir de 1850, sur les ressources ordinaires de son budget.

Le payement des 70.000 fr. dus ne pouvant être ajourné, et l'état d'amortissement tant de l'arriéré que du nouvel emprunt, ayant démontré que les excédants du budget, qui s'élèvent chaque année à la somme de 80.000 francs, suffiront pour éteindre complétement, dans le délai indiqué, toutes les dettes contractées par la ville du Mans pour les importants travaux qu'elle a entrepris ; votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.

4e PROJET. (Saintes.)

La ville de Saintes (Charente-Inférieure) sollicite, depuis plusieurs années, un dépôt d'étalons sur son territoire. Tout en reconnaissant que cet établissement serait d'un grand intérêt pour cette ville et pour le département, le ministère du commerce et de l'agriculture a insisté pour que les frais de création fussent faits par les localités.

Le conseil général de la Charente-Inférieure, appréciant l'avantage de cet établissement tant pour la ville de Saintes que pour le département, a consenti à concourir à la dépense, et a voté, dans ce but, une imposition extraordinaire de 1 centime additionnel pendant cinq ans, qui produira, pour les cinq années, environ 175.000 francs. La dépense totale étant évaluée, tant pour l'acquisition des terrains que pour les travaux et constructions, à la somme de 391.426 francs, il reste à la charge de la ville de Saintes une dépense de 216.426 fr. qu'elle ne peut payer avec ses revenus ordinaires. Elle a demandé, pour y faire face, l'autorisation de créer des ressources extraordinaires : 1° en contractant un emprunt de 178.600 francs ; 2° en s'imposant extraordinairement à 16 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant douze ans, ce qui produira environ 181.000 francs. Ces sommes, jointes aux prélèvements annuels que la commune fera sur ses budgets pendant le cours des travaux, assureront le remboursement de l'emprunt, tant en capital qu'en intérêts.

La situation financière de la ville de Saintes est satisfaisante ; ses dettes antérieures sont peu considérables ; l'excédant de ses recettes ordinaires sur ses dépenses de même nature s'élève chaque année à environ 25.000 francs.

L'établissement d'un dépôt d'étalons à Saintes paraît utile et bien entendu, tant dans l'intérêt de la ville que dans celui du département de la Charente-Inférieure, dont le sol offre de belles et vastes prairies qui ne peuvent que favoriser l'élève des chevaux.

Par ces considérations, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.