BIBLIOTHEQUE DU SENAT

SÉNAT
R.F.

S0000000303378

POPA
50.102

CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS DIVERSES.

SESSION DE 1838.

TOME QUATRIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 122 — 157.

CHAMBRE DES PAIRS. BIBLIOTHEQUE.

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1838.

PRESSIONS
fo 122.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 juin 1838.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les départemens de la Loire-Inférieure et des Pyrénées-Orientales à s'imposer extraordinairement;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

1er PROJET. (Loire-Inférieure.)

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens 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 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'Etat, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite

son conseil général, dans sa session de 1837, à contracter un emprunt de neuf cent soixante mille fr. réalisable en quatre années, à partir de 1839.

Cette somme sera consacrée exclusivement à la construction des six nouvelles routes départementales indiquées dans la délibération du conseil général.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt qui n'excédera point 5 pour 100.

Néanmoins, le préfet pourra traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne pourra non plus dépasser 4 et demi pour 100, et en se conformant d'ailleurs aux autres conditions adoptées par le conseil général.

Le département est autorisé en même temps à s'imposer extraordinairement pendant onze années consécutives, à partir du 1^er^ janvier 1841, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera spécialement affecté pendant les deux années 1841 et 1842, aux travaux des routes départementales ci-dessus désignées et, à partir de 1843, au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt de 960,000 fr.

FAIT au Palais de Neuilly, le 18 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le conseil général de la Loire-Inférieure a voté, dans sa dernière session, le classement de six nouvelles routes départementales, dont le développement présente une longueur totale de 143,000 mètres, et dont la dépense est évaluée à 1,133,750 fr.

Une dépense aussi considérable étant hors de proportion avec les ressources ordinaires du département, le conseil général, dans la vue de se procurer les moyens d'y pourvoir, a voté un emprunt de 960,000 fr., réalisable en quatre années, et en même temps il a demandé l'autorisation de s'imposer 5 centimes extraordinaires sur les quatre contributions directes pendant onze années consécutives, à partir de 1841.

A cette époque doit cesser une imposition de 5 centimes, que le département supporte en ce moment, et les contribuables ne seront grevés, en conséquence, d'aucune charge nouvelle : bien plus, on espère que l'opération du cadastre sera terminée en 1841, dans le département de la Loire-Inférieure; ce département pourra donc, sans crainte, consacrer toutes ses ressources à l'achèvement des voies de communication qui doivent contribuer au développement de sa prospérité.

Ainsi que nous vous l'avons dit, Messieurs, au commencement de cet exposé, les routes à ouvrir

doivent exiger une dépense de 1,133,750 fr., cette dépense sera couverte entièrement par l'emprunt de 960,000 fr., réuni à une partie du produit de l'imposition de 5 centimes : le surplus de cette imposition servira au remboursement du capital emprunté.

Nous croyons inutile d'insister auprès de vous, Messieurs, sur les motifs qui ont déterminé le vote du conseil général de la Loire-Inférieure; ce conseil a reconnu que l'agriculture, le commerce et l'industrie du département, réclamaient impérieusement l'ouverture de nouvelles voies de communication, et il a recherché les moyens de satisfaire à ce besoin unanimement senti; vous vous associerez, Messieurs, nous l'espérons du moins, au vœu du département, et vous adopterez le projet de loi qui doit le sanctionner, et qui a reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Pyrénées-Orientales.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1837, à s'imposer extraordinairement pendant trois années consécutives, à partir du 1er janvier 1839,

quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera consacré exclusivement aux travaux des routes départementales.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département des Pyrénées-Orientales supporte, en ce moment, en vertu d'une loi du 6 juin 1836, pour les travaux de ses routes départementales, une imposition extraordinaire de quatre centimes additionnels aux quatre contributions directes : cette imposition expire au 31 décembre 1838, et cependant, à cette époque, les routes départementales classées seront loin encore du terme de leur achèvement : elles exigent encore une dépense de 1,377,000 fr.; l'intérêt du département demande, en outre, le prolongement, jusqu'à Mosset, de la route de Prades à Molitg et l'ouverture de trois communications nouvelles, et l'on estime que ces travaux coûteront environ 300,000 fr.; c'est donc à une dépense de près de 1,700,000 fr. que le département des Pyrénées-Orientales doit pourvoir pour compléter le système de ses communications départementales.

Chaque année le département ne peut affecter à ces communications qu'une somme de 96,000 fr. environ, sur laquelle plus de 46,000 fr. sont ab-

sorbés pour les frais d'entretien. Il est donc nécessaire de recourir à des ressources extraordinaires : aussi le conseil général a-t-il voté la continuation, pendant trois années nouvelles, de l'imposition extraordinaire de quatre centimes sur les quatre contributions directes.

Le produit annuel de l'imposition est évalué à 38,420 fr.; réuni aux ressources ordinaires, il permettra d'imprimer quelque activité aux travaux en cours d'exécution, et de rapprocher l'époque à laquelle les contribuables pourront jouir du fruit des sacrifices qu'ils se sont volontairement imposés.

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, et pour lequel nous venons réclamer vos suffrages.

SESSION
N° 123.

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron FEUTRIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 200,000 francs pour la célébration du huitième anniversaire des journées de Juillet 1830.

MESSIEURS,

La révolution de Juillet 1830 est l'œuvre de la France. Le monde, d'abord témoin inquiet de ce mémorable événement, comprit bientôt qu'elle avait été pour un grand peuple, attaqué dans sa constitution, une nécessité de droit et d'honneur national. A ce titre, elle fut assurée d'obtenir les sympathies et le concours des hommes de cœur et de probité dans tous les pays. Mais une condition lui était imposée, la condition d'être toujours elle-même; de se montrer en tout conforme à son prin-

* Cette commission était composée de MM. DE BELLEMARE, le comte DE BOISSY D'ANGLAS, le comte EXELMANS, le baron FEUTRIER, le baron JACQUINOT, le duc DE MASSA, le vice-amiral WILLAUMEZ.

cipe ; d'exercer dignement, à l'égard d'elle-même et à l'égard de l'Europe, ce grand, ce magnifique sacerdoce de la justice et de la civilisation qu'elle n'avait pas craint d'accepter sous la responsabilité de toute sa gloire.

Messieurs, huit années se sont bientôt écoulées depuis que ce solennel engagement a été pris par la France. Reportons nos regards en arrière. Des nuages menaçans se sont montrés réunis des points les plus opposés. Ils pouvaient faire craindre un bouleversement universel. La tempête s'annonçait comme devant tout engloutir. Dieu protége la France, Messieurs. L'orage s'est éloigné. L'horizon a repris sa sérénité.

Les obstacles ont d'abord surgi en grand nombre. La France les a surmontés par sa sagesse et par son courage. Respectant les droits des autres nations, elle s'est respectée elle-même ; et, par une dignité pacifique, elle a imposé à tous le respect de sa propre indépendance. Au dedans, elle a repoussé tout ce qui n'était pas cette liberté pour laquelle elle avait combattu, cette liberté, fille de l'ordre, esclave des lois. Sa prospérité, comme sa considération, sont partout en progrès. Aux yeux les plus prévenus, son passé se montre, garantie assurée de l'avenir.

C'est dans de telles circonstances, Messieurs, qu'un crédit vous est demandé pour la célébration du huitième anniversaire de la révolution de juillet. Votre commission, d'un avis unanime, vous propose de l'accorder.

Toutefois, deux observations ont été faites dans

le cours de la discussion. Il est du devoir du rapporteur de votre commission de vous en rendre compte.

On s'est demandé d'abord s'il ne serait pas préférable qu'un crédit extraordinaire ne fût pas chaque année voté séparément, mais que le montant en fût porté au budget général de l'État. La dépense qui en est l'objet, a-t-on dit, doit être permanente comme le souvenir de la gloire des trois journées.

Nous ferons remarquer qu'un amendement dans ce sens pourrait être proposé lors de la discussion du budget du Ministre de l'intérieur pour 1839. Mais dût-il alors être accepté, il ne pourrait en être question en ce moment, aucun crédit n'ayant été ouvert au budget de 1838 pour cette dépense, qui cependant doit être faite.

L'exposé des motifs répond d'ailleurs en des termes auxquels il a paru qu'il n'y avait rien à ajouter.

Le vote annuel, y est-il dit, que les Chambres sont appelées à émettre pour cet objet, est pour elles une occasion solennelle de s'associer à de glorieux souvenirs, puisqu'ils se rattachent au triomphe des libertés publiques et des lois, et à la consolidation de la monarchie constitutionnelle.

Une autre observation a été faite dans un sens opposé.

La dépense dont il s'agit, a-t-on dit, doit rester étrangère au budget de l'État. Elle est, de sa nature, imputable tout entière sur le budget de

la ville de Paris, ainsi qu'il est pratiqué pour le reste de la France.

Il a été répondu que la ville de Paris, à raison de son importance et des circonstances qui lui sont propres, différait essentiellement de toutes les autres cités. Le projet fait judicieusement deux imputations différentes de la dépense dont il s'agit. Sous un premier rapport, elle est municipale comme dans toute la France : il y est subvenu au moyen des sommes votées par le conseil municipal de la ville de Paris. Mais, sous un autre rapport, c'est au nom de la France tout entière que les glorieuses journées sont célébrées avec pompe et magnificence dans la Capitale du Royaume. La ville de Paris, non pas seule, mais la première, aux risques et périls de ses habitans, a su défendre noblement les libertés de la France, soit lorsque le pouvoir n'a pas craint de porter une main sacrilége sur l'arche sainte de notre Constitution, soit lorsque, plus tard, les factions se sont réunies sous la bannière de l'émeute pour faire triompher l'anarchie. Paris est le lieu où réside le Roi des Français, et où siégent les deux Chambres représentatives : c'est là que fut fondé le Gouvernement de Juillet. La dépense de la célébration des fêtes de Juillet doit, sous ce second rapport, figurer dans le budget général.

Votre commission, Messieurs, déterminée par ces considérations, vous propose, à l'unanimité, de voter le crédit demandé.

RESSIONS
f° 124.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juin 1838.

PROJET DE LOI

TENDANT à autoriser les villes de Marseille et d'Aix à ouvrir, à leurs frais, des canaux dérivés de la Durance;

AVEC l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La ville de Marseille est autorisée à ouvrir, à ses frais, un canal dont les eaux seront dérivées de la Durance et dont le débit n'excédera pas, à l'époque

des plus basses eaux de la rivière, cinq mètres cubes soixante-quinze centièmes par seconde.

ART. 2.

La ville d'Aix est également autorisée à ouvrir, à ses frais, un canal dont les eaux seront dérivées de la Durance ou du Verdon, et dont le débit n'excédera pas, à l'époque des plus basses eaux de la rivière, un mètre cube cinquante centièmes par seconde.

ART. 3.

Un réglement d'administration publique déterminera le tarif d'après lequel les villes de Marseille et d'Aix pourront procéder aux concessions partielles des eaux derivées.

ART. 4.

La contribution foncière sera établie sur les canaux autorisés par les articles 1 et 2, en raison de la surface qu'ils occuperont; la cote en sera calculée comme pour les canaux de navigation, conformément à la loi du 25 avril 1803.

FAIT au palais de Neuilly, le 19 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a donné l'ordre de présenter à vos délibérations un projet de loi qui a déjà reçu l'assentiment de la Chambre des Députés, et qui a pour but d'autoriser les villes de Marseille et d'Aix à ouvrir, à leurs frais, des canaux dérivés de la Durance.

Il serait superflu sans doute d'insister longuement sur l'utilité de ces entreprises.

L'abondance de l'eau, qui est partout un puissant élément de prospérité pour l'agriculture, et de bien-être pour les populations, devient en quelque sorte une question d'existence sous le ciel brûlant du Midi; les efforts persévérans tentés à toutes les époques par les habitans de la Provence, pour répandre sur leur territoire les bienfaits de l'irrigation, témoignent assez de l'immense intérêt qui s'attache pour eux aux travaux de cette nature.

Dès 1554, Adam de Craponne ouvrait le canal qui porte aujourd'hui son nom, et qui arrose une partie des territoires de Salon et d'Arles.

Plus tard, en 1773, le canal des Alpines, exécuté

par les états de Provence, vint compléter l'œuvre de Craponne, en arrosant la vallée qui s'étend de la Durance au Rhône, et en dirigeant une dérivation vers les communes d'Eyguière, Salon, Saint-Chamas et Istres. De nouvelles branches, dont la concession est autorisée par la loi du 7 juin 1826, doivent en outre fournir des eaux à la partie septentrionale et occidentale des Alpines.

Plusieurs autres canaux d'une étendue moins considérable, les canaux de Peyrolles, de Janson, de la Roque, de Malespine, de Cabanes et de Château-Renard, arrosent les communes de la rive gauche de la Durance.

Sur la rive droite, dans le département de Vaucluse, les dérivations sont moins nombreuses et moins considérables. Les canaux qui existent aujourd'hui sont ceux de Pertuis, de Mérindol, de Crillon, le canal de l'Hôpital, d'Avignon, et celui de M. de Cambis. Le volume des eaux que ces dérivations empruntent à la Durance est de 8 mètres cubes par seconde environ.

L'ensemble des canaux de la rive gauche débite un volume total de près de 24 mètres cubes par seconde.

Les deux villes les plus importantes de la Provence, Aix et Marseille, devaient sentir de bonne heure le besoin de remédier à la pénurie d'eau, cause permanente de stérilité pour leur territoire, et d'insalubrité pour leur population; aussi la pensée d'amener dans ces villes les eaux de la Durance remonte-t-elle à une époque déjà très ancienne.

Dès 1507, la maison d'Oppide avait obtenu de Louis XII des lettres-patentes qui l'autorisaient à diriger sur Aix et Marseille une dérivation de la Durance.

Craponne lui-même, en même temps qu'il ouvrait le canal de Salon, s'occupait du même projet.

Plus tard, Colombie, Desmarets et Lombard reprirent cette idée; en 1660, Louis XIV donna de nouvelles lettres-patentes, et des études furent commencées. Mais tous ces essais restaient sans résultats au milieu du conflit des intérêts personnels, et sans doute aussi en présence des obstacles réels que les circonstances locales opposaient à l'exécution des travaux.

Cependant, en 1752, le canal de Provence reçut un commencement d'exécution. Floquet, ingénieur habile et persévérant, dressa les plans d'une dérivation qui devait prendre les eaux de la Durance aux rochers de Cante-Perdrix, traverser les communes de Peyrolles, Meyrargues, Lambesc, et arriver à Aix et Marseille, après avoir franchi, par des percemens souterrains, les contreforts qui séparent Marseille de la vallée de la Durance. Les travaux furent commencés entre Cante-Perdrix et Peyrolles; mais les moyens d'exécution manquaient à une si vaste entreprise, et les ouvrages furent bientôt suspendus. Toutes les tentatives faites à diverses époques pour reprendre le cours de ce travail étaient demeurées infructueuses, lorsqu'en 1820, la ville de Marseille s'entendit avec le conseil général des Bouches-du-Rhône, pour faire rédiger un projet régulier; les études

furent confiées à M. Garella, ingénieur en chef du département.

Le tracé proposé par cet ingénieur prenait son origine à Cante-Perdrix, comme le canal de Floquet, se développait sur les coteaux abruptes des vallées de la Durance, de la Touloubre et de l'Arc, et venait déboucher dans le bassin de Marseille en passant sous Allauch. Le canal devait débiter 33 mètres cubes d'eau par seconde : il était évalué à la somme de 16,500,000 fr.

Ce projet était était à peine terminé, qu'un habitant de Marseille, M. Bazin, présentait un nouveau tracé étudié à ses frais, et qui devait conduire, par une voie plus directe, les eaux de la Durance à Marseille. La prise était remontée de Cante-Perdrix à Saint-Paul, près de l'embouchure du Verdon; le canal, après s'être soutenu sur les coteaux de la vallée de la Durance, traversait, par un souterrain de 9,000 mètres de longueur, le plateau de Venelles qui sépare cette vallée de celle de l'Arc, arrivait ainsi directement à Aix, et se dirigeait sur Marseille en se développant sur les territoires de Gardanne et de Simiane. Cette dérivation, plus courte que le tracé précédemment étudié, était évalué à 15,800,000 fr. Le volume des eaux dérivées ne devait s'élever d'ailleurs qu'à 16 mètres cubes à l'époque de l'étiage.

A la suite de toutes ces études, on pouvait espérer enfin qu'une entreprise si éminemment utile ne tarderait pas à se réaliser. Cette espérance devait se confirmer encore par les grands

sacrifices que la ville de Marseille n'hésitait point à s'imposer. Mais le refus de la ville d'Aix et du conseil général des Bouches-du-Rhône, de concourir aux dépenses, ne permit pas la formation d'une compagnie financière.

La ville de Marseille, cependant, ne se laissa pas décourager par tant d'essais infructueux. Il s'agissait pour elle, non pas d'une simple amélioration, mais, comme nous l'avons déjà dit, d'une question d'existence. Chaque année, en effet, pendant deux ou trois mois de l'été, la pénurie d'eau oblige de suspendre le travail des manufactures, et vingt à vingt-cinq mille ouvriers, que nourrit l'industrie, restent ainsi dénués de toutes ressources. Aux époques de grande sécheresse, une population de 170,000 habitans peut à peine se procurer l'eau nécessaire à ses besoins domestiques, et la ville, privée de moyens d'assainissement, se trouve placée sous l'influence des émanations dangereuses qu'exhalent les rues et le port. La triple apparition du choléra à Marseille, dans le court espace de deux années, démontre assez à quel point un tel état de choses compromet la salubrité publique.

Pressée par des circonstances aussi impérieuses, et voulant échapper enfin aux difficultés sans cesse renaissantes qui avaient arrêté l'exécution du canal dérivé de la Durance, la ville de Marseille résolut d'entreprendre cet ouvrage à ses frais. Mais les projets conçus jusqu'alors ne se trouvant pas dans des conditions qui lui permissent d'en abor-

der l'exécution, elle dut chercher à en restreindre la dépense.

Les ingénieurs chargés, sur la demande du conseil municipal, de procéder à de nouvelles études, se livrèrent avec zèle à l'examen des anciens tracés ; l'exploration attentive du terrain les mit à même de reconnaître que des combinaisons nouvelles pouvaient rendre l'entreprise moins dispendieuse et d'une réalisation plus facile.

Différentes directions ont été successivement étudiées. La ligne à laquelle on s'est définitivement arrêté prend son origine sur la Durance, en aval du pont de Pertuis, à 186 mètres au-dessus du niveau de la mer. Après avoir suivi les plaines du Puy et de Saint-Estève, le canal se développe sur les coteaux de la Roque, et dans la plaine de Charleval, passe près de Lambesc, après avoir traversé, au moyen d'un souterrain, la montagne des Taillades, et franchit à Labarben la vallée de la Touloubre. De là, il se dirige sur les coteaux de Coudoux, traverse la vallée de l'Arc à Roquefavour, remonte le vallon de la Mirandolle, passe en souterrain les contreforts de l'Assassin et de Septèmes, et débouche à Notre-Dame dans le bassin de Marseille, à 150 mètres environ au-dessus du niveau de la mer.

Cette dérivation, dont la longueur totale est de 86,688 mètres, depuis la prise d'eau jusqu'à Notre-Dame, devait débiter 10 mètres cubes par seconde à l'époque de l'étiage ; nous expliquerons tout à l'heure comment on a jugé convenable de réduire ce débit à 5 mètres 75 centièmes. Les dé-

penses étaient évaluées à 10 millions, y compris les rigoles nécessaires pour la distribution des eaux sur le territoire de Marseille.

Ce projet, étudié avec autant de soins que de talent par M. de Montricher, a été adopté à l'unanimité par le conseil municipal de Marseille.

Les formalités des enquêtes prescrites par la loi du 7 juillet 1833, et par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, ont été remplies à la fois dans les départemens de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône.

Dans le premier de ces deux départemens, de nombreuses réclamations ont été élevées contre l'entreprise projetée. Les conseils municipaux de Pertuis, de Cavaillon et d'Avignon, et les propriétaires des canaux d'irrigation de la rive droite de la Durance exposent que, d'après leurs titres de concession, ils ont droit de dériver toute l'eau qui leur est nécessaire; que le volume de la rivière suffit à peine aujourd'hui pour satisfaire à leurs besoins, et que souvent l'agriculture est en souffrance par suite du défaut d'arrosage; que la dérivation projetée, en déterminant un abaissement dans le niveau de la Durance, les entraînera dans des frais considérables pour modifier leurs prises d'eau; enfin, que si de nouvelles dérivations pouvaient être autorisées, elles ne devraient l'être que dans l'intérêt des propriétés riveraines.

La commission d'enquête réunie à Avignon, et le conseil général de Vaucluse, reproduisent les objections présentées par les usagers actuels de la Durance. Ils invoquent le respect qui est dû

aux droits acquis, et repoussent toute concession nouvelle comme nuisible aux anciens canaux.

Dans le cas, cependant, où la demande formée par la ville de Marseille viendrait à être admise, ils demandent subsidiairement que cette ville soit tenue de prendre à sa charge tous les dommages qui pourraient résulter, pour les concessionnaires actuels, de l'exécution du nouveau travail.

Des réclamations de la même nature ont été produites dans l'arrondissement d'Arles. Les propriétaires des anciens canaux insistent sur l'insuffisance du volume de la rivière à l'époque de l'étiage, sur les inconvéniens qui résulteraient, pour les prises d'eau actuelles, de la nouvelle dérivation, enfin sur la nécessité de réserver les droits acquis.

Dans l'arrondissement d'Aix, quelques oppositions ont également été faites par des propriétaires intéressés dans les canaux de la rive gauche de la Durance. Mais l'objection principale est celle qui est élevée par le conseil municipal de la ville d'Aix.

Ce conseil voit avec les plus vifs regrets le nouveau projet passer loin de ses murs. Il cherche à établir la supériorité du tracé de M. Bazin sur celui dont la ville de Marseille réclame l'exécution. Il déclare, d'ailleurs, qu'il y a nécessité pour la ville d'Aix de pouvoir disposer d'un volume d'eau d'un mètre cube et demi par seconde pour l'alimentation de ses fontaines, pour l'assainissement de ses rues, et pour l'arrosage de son territoire, et s'engage à contribuer pour un million

aux frais d'exécution du canal. Une subvention de 75,000 francs a été, en outre, offerte par les communes de Gardanne, de Simiane et de Bouc.

La commission d'enquête réunie à Marseille commence par rappeler, dans sa délibération, tous les efforts de cette ville pour arriver à l'exécution du canal de Provence, et les sacrifices qu'elle a consenti à s'imposer dans ce but. Aujourd'hui que le peu de succès de ses premières tentatives l'a conduite à isoler ses intérêts et à rechercher une nouvelle solution de cette question importante, pourrait-on lui contester le droit de poursuivre la réalisation du seul projet qui lui présente toutes les chances de réussite?

La commission réfute les objections élevées par les concessionnaires actuels des eaux de la Durance, et attribue la pénurie qu'éprouvent, dans certaines circonstances, les anciens canaux d'arrosage, non pas à l'insuffisance du volume de la rivière, mais aux dispositions vicieuses de leur prise d'eau. Elle conclut à l'adoption du projet soumis aux enquêtes.

En définitive, Messieurs, toutes les réclamations qui ont surgi dans le cours des enquêtes viennent se résumer en deux objections principales: la première, soulevée par les concessionnaires des anciens canaux d'arrosage, tend à repousser toute nouvelle entreprise, comme portant atteinte aux droits acquis; l'autre est présentée par la ville d'Aix, qui propose le tracé adopté par le conseil municipal de Marseille, et réclame l'exé-

cution du projet qui doit desservir à la fois les deux villes.

Ces objections ont été l'objet d'une attention sérieuse de la part du Gouvernement et de la Chambre des Députés.

L'entreprise projetée doit-elle réellement enlever aux anciennes dérivations les eaux dont elles jouissent aujourd'hui?

Cette objection est en quelque sorte réfutée par les adversaires mêmes du nouveau canal. En 1827, en effet, le conseil général de Vaucluse réclamait l'exécution du canal de Mérindol qui devait emprunter 34 mètres cubes à la Durance; et dans ce moment même divers propriétaires de canaux d'arrosage sont en instance pour obtenir l'augmentation du volume dont ils sont en jouissance. Ces faits prouvent que, dans l'opinion de tous, le débit de la Durance permet de faire de nouvelles prises d'eau, sans inconvénient pour les dérivations actuelles. Mais l'administration devait chercher à apprécier avec plus d'exactitude la valeur de cette objection, en éclaircissant le point de fait qui domine la question, c'est-à-dire en constatant le volume des eaux de la Durance à l'époque de l'étiage.

Le jaugeage de cette rivière a été fait en août 1836, sur trois points différens : à Mirabeau, au pont de Cadenet et à Rognonas. Le volume d'eau a été trouvé sur ce dernier point, qui est inférieur à toutes les prises actuelles, de 58 mètres cubes par seconde. Les ingénieurs du département de Vaucluse ont fait observer, à la vérité, que d'après

des notes tenues à l'échelle du canal Crillon, la Durance s'était abaissée, en 1833, à 40 centimètres au-dessous du niveau observé pendant le jaugeage, et que par suite le débit de la rivière devait être réduit à 27 mètres. Mais cette conclusion n'a pas semblé admissible au conseil général des ponts et chaussées.

Dans une rivière torrentielle comme la Durance, l'étiage peut s'abaisser ou se relever d'une manière notable à la suite des affouillemens ou des attérissemens causés par une crue, et l'échelle du canal de Crillon ne saurait être prise comme repère invariable. L'observation constante du cours de la Durance tend d'ailleurs à démontrer que le volume des eaux versées inutilement dans le Rhône n'est jamais inférieur, lors des plus grandes sécheresses, à 42 mètres cubes par seconde.

D'après cette donnée, le conseil général des ponts et chaussées a jugé, qu'en conservant toujours à cette rivière un débit minimum de 12 mètres cubes, il restait encore à disposer d'un volume d'au moins 30 mètres.

Toutefois, dans le but de ménager les eaux disponibles, et de réserver ainsi à l'administration le moyen de satisfaire à tous les intérêts, le conseil a pensé qu'il y avait lieu de réduire à 5 mètres 75 centiemes par seconde la quantité d'eau réclamée par la ville de Marseille, et à 1 mètre et demi le volume destiné à la ville d'Aix.

Restreintes dans ces limites, les concessions nouvelles ne peuvent porter aucune atteinte aux droits acquis, et dès lors l'État, auquel appartient

la libre disposition du domaine public, ne doit pas se refuser à satisfaire à des intérêts aussi légitimes, aussi sérieux que ceux qui nous occupent.

Il nous reste, Messieurs, à examiner l'objection qu'a soulevée la ville d'Aix, contre le tracé adopté par le conseil municipal de Marseille. Cette objection, qui se résout par le fait en une question d'art, a été discutée avec une sérieuse attention par le conseil général des ponts et chaussées; ce conseil n'a point hésité à déclarer, à l'unanimité, qu'en admettant que le tracé proposé par la ville de Marseille, pour la dérivation des eaux de la Durance, satisfît à toutes les conditions sous le rapport de l'art, on ne pouvait, lorsque cette ville demandait à faire les travaux à ses frais et sans réclamer aucune subvention, lui imposer un autre tracé, et l'exposer à des chances qu'elle ne voulait pas courir et qu'il serait impossible de préciser et de limiter. Cette considération d'ailleurs se trouve fortement corroborée par la comparaison des projets. Il a été reconnu en effet, à l'unanimité, que le tracé adopté par le conseil municipal de Marseille était plus facile que le tracé qui passerait par Aix, qu'il offrait plus de chances de succès, qu'il était généralement assis sur un meilleur terrain, enfin que les dépenses de l'un et de l'autre projet devaient être environ dans le rapport de deux à trois.

Le conseil a pensé d'ailleurs que si l'on devait considérer comme une entreprise difficile et chanceuse d'établir un cours d'eau artificiel, débitant plus de sept mètres cubes d'eau par seconde sur les coteaux escarpés de la vallée de la Du-

rance, et de lui ouvrir un passage souterrain de deux lieues de longueur, à travers le plateau de Venelles, ces difficultés disparaissaient presque tout entières du moment où le canal, n'ayant plus à pourvoir qu'aux besoins de la ville d'Aix, se trouverait réduit aux dimensions nécessaires pour débiter un ou deux mètres cubes.

Le conseil a pensé en conséquence qu'il y avait avantage à établir des dérivations séparées pour les villes d'Aix et de Marseille, au lieu d'un canal unique destiné à desservir à la fois ces deux villes.

Ces considérations, Messieurs, ont servi de base aux articles 1^er^ et 2 du projet de loi qui vous est soumis.

L'article 3 établit que le tarif d'après lequel les villes de Marseille et d'Aix pourront procéder aux concessions partielles des eaux dérivées, sera déterminé ultérieurement par un réglement d'administration publique.

La fixation de ce tarif, en effet, eût été aujourd'hui prématurée; les conditions de la vente des eaux pourront être fixées d'après des données plus certaines après l'exécution complète des travaux. Cette appréciation, d'ailleurs, qui doit être faite dans l'intérêt des villes concessionnaires, peut, sans inconvénient, être abandonnée au Gouvernement, tuteur naturel des communes.

Le dernier article détermine une condition déjà consacrée par plusieurs précédens, et notamment par la loi du 7 juin 1826, relative au canal des Alpines.

Nous n'aurons que peu de mots à vous dire,

Messieurs, sur la question des voies et moyens; les dépenses pour le canal de Marseille étaient évaluées à 10,000,000 fr. dans la supposition où l'on devait emprunter à la Durance 10 mètres cubes d'eau à l'étiage. Bien que ce volume ait été réduit à 5 mètres 75 centièmes, nous croyons prudent de conserver le chiffre de la première estimation. La ville de Marseille a obtenu, par une ordonnance royale du 26 décembre 1837, une augmentation sur ses droits d'octroi, augmentation dont le produit doit être affecté à l'exécution du canal. Ce produit, qui est évalué à 642,000 fr. environ, sera plus que suffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement d'un emprunt de 10,000,000 fr.

La ville d'Aix de son côté, qui a déjà voté une somme de un million, est prête à s'imposer de nouveaux sacrifices pour amener sur son territoire les eaux nécessaires aux besoins de ses habitans.

Tels sont, Messieurs, les principaux motifs du projet de loi qui est soumis à vos délibérations. En sanctionnant les dispositions qu'il renferme, vous permettrez de réaliser enfin une entreprise qui, depuis trois siècles, est appelée par les vœux d'une nombreuse population; vous imprimerez un nouvel essor à la prospérité de deux grandes cités, et vous donnerez au midi de la France un nouveau gage de la sollicitude du Gouvernement et des Chambres.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GAUTIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la perception de l'impôt dû au Trésor public sur le prix des places des chemins de fer.

MESSIEURS,

La taxe du dixième du prix des places dans les voitures publiques, appliquée, comme elle l'a été jusqu'en 1837, à la totalité de ce prix pour celles de ces voitures qui font le service des chemins de fer, amène une injustice manifeste, que le projet de loi de l'examen duquel nous sommes chargés de vous rendre compte, a pour but de faire cesser.

Assise sur l'industrie qui consiste à fournir à prix d'argent des moyens de transport aux voyageurs, cette taxe a pour motif de faire contribuer

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ARGOUT, le baron DAVILLIER, GAUTIER, HUMANN, le marquis DE LOUVOIS, ODIER, le baron DE PRONY.

à l'entretien des routes ceux qui, en les parcourant en voiture, profitent de leur utilité et concourent à leur dégradation.

Le prix des places, dans les voitures qui circulent sur les routes ordinaires, ne représente que le remboursement des frais d'exploitation de cette industrie et les bénéfices de ceux qui l'exercent, et, par conséquent, la taxe, en portant sur la totalité de ce prix, ne repose que sur la base qui lui a été assignée.

Mais le prix des places, dans les voitures qui font le service des chemins de fer, n'est pas seulement la représentation des frais et des bénéfices de l'industrie qui consiste à fournir au voyageur des moyens de locomotion; il est aussi celle des frais et des bénéfices de l'industrie qui consiste à construire et à entretenir des chemins de fer. Appliquée à ces voitures, la taxe ne s'adresse donc pas seulement à l'élément imposable qu'elle a eu pour but d'atteindre, elle pèse aussi sur un autre élément que, dans l'intention qui l'a fait établir, elle ne doit pas embrasser; ce n'est pas seulement le véhicule qu'elle frappe, c'est aussi le chemin. Et cela est doublement injuste : car, d'une part, ces voitures ne peuvent pas dégrader les routes, puisqu'elles ne s'en servent pas; et, de l'autre, les chemins de fer, sur lesquels pèse évidemment la plus forte partie de la taxe, sont déjà soumis, non pas seulement aux charges qui doivent leur être communes avec toutes les autres propriétés immobilières, mais à des charges spéciales. Ainsi, outre qu'ils paient l'impôt foncier, ils sont assujettis au transport gratuit des dépêches

du Gouvernement, au transport à moitié prix des militaires, enfin à une condition bien plus exceptionnelle et bien plus onéreuse encore : c'est celle qui veut que, construits et entretenus aux dépens de l'industrie particulière, ils n'en deviennent pas moins, au bout d'un délai déterminé, la propriété de l'État.

L'application de la taxe du dixième à la totalité du prix des places dans les voitures faisant le service des chemins de fer est donc une injustice évidente, et à laquelle il importait d'autant plus de mettre un terme, que ces entreprises nouvelles auraient besoin de plus d'encouragement, et que si les avantages inappréciables qui doivent, pour la prospérité et la commodité publiques, naître de leur création ne peuvent être l'objet d'aucun doute, il en existe encore de sérieux peut-être sur les résultats qu'ils produiront pour les spéculateurs qui les entreprennent.

Pour prévenir cette injustice relativement aux chemins nouveaux qui s'établissent, il a été décidé l'année dernière, par les lois qui ont autorisé la construction de deux chemins de fer, et adopté en principe par le Gouvernement, que la taxe du dixième ne serait perçue que sur la partie du tarif correspondante aux frais de transport.

Mais il reste à la réparer à l'égard des chemins de fer établis antérieurement à l'année dernière, et dans les lois d'autorisation desquels cette modification, dont on n'avait pas encore reconnu la nécessité, n'a pas pu être introduite.

C'est le but du projet de loi, et ce que nous ve-

nous de dire suffira, nous l'espérons, pour vous faire reconnaître sa nécessité. Vous achèverez de vous en convaincre, Messieurs, en observant que, les compagnies étant autorisées à percevoir, en sus du prix porté au tarif, le dixième dû au Trésor, la réduction de taxe que la loi accorde profitera au public en diminuant le prix du transport des personnes par les chemins de fer, autant qu'à ces entreprises elles-mêmes en multipliant le nombre des voyageurs.

L'article 3 offrirait la question de savoir si le tiers du prix total des places, qui est pris pour base de la taxe dans les cas où le tarif ne distingue pas le transport du péage, est la proportion habituellement exacte entre ces deux élémens du tarif.

Votre commission inclinerait à penser, Messieurs, que cette proportion est trop élevée, et que la partie du tarif applicable aux frais du transport ne sera pas généralement le tiers du prix total. Mais cette proportion dépend du plus ou moins d'abondance des transports; et alors qu'il s'agit d'entreprises encore nouvelles et dont le développement futur ne saurait être exactement prévu, il est impossible d'arriver à une apprécia-tion même approximativement juste de ce terme de la proportion. Le problème est donc encore insoluble. De long-temps encore on ne pourra se flatter de parvenir, en matière de réglemens relatifs aux chemins de fer, à rien d'exact et par conséquent de durable, et il convient de ne considérer que comme provisoire tout ce qui sera décidé à ce sujet.

Le Gouvernement avait proposé primitivement une disposition d'après laquelle les propriétaires de chemins de fer auraient eu la faculté d'établir des voitures spéciales pour lesquelles ils auraient été autorisés à régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs. Quoique cette faculté eût été limitée au dixième du nombre total des places du convoi, la Chambre des Députés n'a pas cru devoir l'accueillir. Le motif qui paraît avoir inspiré cette décision, c'est la crainte de commettre des erreurs et peut-être des injustices, en apportant aux tarifs une modification imprévue au moment de la concession, et dont l'expérience n'a pas pu encore justifier l'utilité.

Votre commission, Messieurs, n'eût pas été arrêtée par ce scrupule; elle eût pensé au contraire que cette disposition eût été bonne et utile en ce qu'elle eût satisfait, sans rien changer à la condition du plus grand nombre des voyageurs, à un besoin qui naît de l'inégalité inévitable des fortunes, en même temps qu'elle eût été, pour les compagnies auxquelles il eût convenu d'en profiter, une source d'augmentation de leurs légitimes profits et un encouragement qui eût pu acquérir de l'importance. Les lois doivent être conçues selon les faits et non selon des théories; et ici le fait venait évidemment à l'appui de la modification que le Gouvernement proposait; néanmoins, votre commission ne croit pas devoir vous en proposer le rétablissement.

Il nous reste à vous rendre compte, Messieurs, d'une pétition qui a été renvoyée à votre commis-

sion par le comité qui était chargé d'en faire le rapport, et qui a pour objet la demande d'étendre aux entreprises de transport accéléré des personnes par eau le dégrèvement que la loi qui vous est proposée accorde aux entreprises des chemins de fer. La compagnie des canaux de Paris, par qui cette pétition vous est adressée, se dispose à établir sur le canal de l'Ourcq, qui lui appartient, un service de bateaux-postes de Paris à Meaux, destiné exclusivement au transport des voyageurs et faisant quatre lieues à l'heure, et demande à être dégrevée de la totalité ou d'une partie de la taxe du dixième. Il est clair, Messieurs, que le prix des places sur les bateaux-postes, embrassant aussi à la fois et le prix des transports et celui du péage dû sur le canal, propriété des pétitionnaires, ceux-ci sont absolument dans la même situation que les concessionnaires des chemins de fer, et que puisqu'il est reconnu juste pour les uns de ne faire porter la taxe que sur le prix de transport seulement, cela est juste aussi pour les autres. Votre commission a dû se borner, Messieurs, à l'expression de cette opinion.

Elle vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Paris à Orléans;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 16 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

L'offre faite par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans par

Étampes, avec embranchemens conduisant à Corbeil, Pithiviers et Arpajon, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Casimir Leconte et compagnie, stipulées dans le cahier de charges arrêté, le 26 mai 1838, par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, ainsi que dans la convention additionnelle passée le 13 juin 1838, recevront leur pleine et entière exécution.

Ces cahier de charges et convention additionnelle resteront annexés à la présente loi.

ART. 2.

Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Orléans, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Orléans, desservis par la ligne concédée à la Compagnie, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de ving-cinq ans, à dater de la promulgation de la présente loi.

Néanmoins si, avant l'expiration de ce délai, la nécessité de l'établissement d'une seconde ligne était constatée par une enquête administrative, une nouvelle concession pourrait être faite par une loi.

Les dispositions du premier paragraphe du présent article ne feront point obstacle : 1°. à la concession des embranchemens qui seraient accordés à des Compagnies concessionnaires de lignes formant prolongement ou embranchement à celle

de Paris à Orléans, afin d'établir une communication entre cette ligne et leurs gares et magasins;

2°. A la concession d'embranchemens qui, par leur jonction avec la ligne concédée, viendraient à mettre Paris et Orléans en communication, par une voie de fer continue. Ils ne pourront toutefois être autorisés qu'autant que la longueur totale de la nouvelle ligne qu'ils compléteraient, sera d'un quart au moins plus longue que la ligne présentement concédée, et que les prix des transports, de Paris à Orléans, seront maintenus à un quart au-dessus de ceux de cette ligne.

ART. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Paris à Orléans, par Étampes, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Les statuts de cette Société imposeront aux sieurs Casimir Leconte et compagnie l'obligation de conserver entre leurs mains, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeur nominale, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps.

La présente concession ne pourra être l'objet d'aucun prix, au profit des concessionnaires, lorsqu'elle sera transmise à la Société.

La part de bénéfices qui serait attribuée, à titre de récompense ou d'encouragement, aux di-

recteurs, ingénieurs et autres agens de la Compagnie, ne pourra être convertie en actions.

ART. 4.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

ART. 5.

Il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, pour desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Paris à Orléans, ni de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de ce genre, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangemens qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les réglemens d'administration publique ren-

dus en exécution de l'article 4 prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer de Paris à Orléans.

ART. 6.

Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier de charges pourra être révisé législativement et modifié, quant à la proportion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classification des divers objets soumis aux taxes. Cette révision sera renouvelée tous les quinze ans, sans préjudice de celle qui est autorisée par l'article 43 du cahier de charges.

FAIT au palais des Tuileries, le 21 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Dès l'année 1830, divers projets de chemin de fer de Paris à Orléans avaient été présentés à l'administration par des Compagnies particulières; ces projets avaient même été soumis aux formalités d'instruction préalable qu'exigeaient les réglemens de l'époque; mais, à raison de diverses circonstances qu'il serait inutile de retracer ici, et surtout à raison de l'imperfection des études qui leur avaient servi de base, ils n'ont pu recevoir aucune suite.

En 1833, l'administration a fait reprendre ces études à l'aide du fonds de 500,000 fr. voté par la loi du 7 juin 1833, et deux projets ont été rédigés suivant deux directions différentes: l'un par Versailles et Rambouillet, l'autre par la Ferté-Aleps et Rouvres; c'est-à-dire par une ligne peu éloignée de la route de terre. Vous verrez, Messieurs, dans la suite de cet exposé, que, pour satisfaire au vœu des populations, on a modifié ce dernier projet de manière à le faire passer par Étampes.

Enfin, un troisième projet, présenté par une Compagnie, dirige le tracé du chemin de fer dans la vallée de l'Essonne, pour s'élever, en suivant cette vallée, sur le plateau de la Beauce.

Les trois projets que nous venons d'indiquer ont été mis sous les yeux du conseil général des ponts et chaussées : ce conseil a écarté d'abord le tracé par Versailles, qui ne lui a paru réaliser que fort imparfaitement les conditions auxquelles devait satisfaire un chemin de fer de Paris à Orléans, tant sous le rapport des pentes que sous le point de vue de la disposition générale du tracé et du point de départ à Paris.

Comparant ensuite le projet par la vallée de l'Essonne avec celui par la Ferté-Aleps et Rouvres, le conseil général des ponts et chaussées a donné, à l'unanimité, la préférence à ce dernier projet.

Nous ne vous exposerons pas ici avec détail, Messieurs, les délibérations qui ont eu lieu à cet égard dans le sein du conseil, et dans lesquelles les auteurs des deux projets ont été entendus contradictoirement; il nous suffira de rappeler sommairement les motifs de l'avis qui a prévalu.

Le tracé par l'Essonne est plus long de 14,000 mètres (près de 4 lieues) que le tracé par Rouvres; il aurait donc pour effet d'augmenter, en pure perte, les frais de transport que le commerce aurait à supporter pour ses expéditions entre Paris et Orléans; ce même tracé est d'ailleurs affecté d'un assez grand nombre de courbes à petit rayon, qui tendent encore à augmenter les frais de traction.

En outre, le tracé par l'Essonne suit le cours d'une vallée tourbeuse, dont le sol est très mobile et ne peut être consolidé qu'au moyen d'ouvrages dispendieux et souvent renouvelés.

Enfin, un canal de navigation est autorisé déjà dans la vallée de l'Essonne, en vertu d'une loi du 19 juillet 1791, et il serait difficile d'admettre qu'un chemin de fer pût venir disputer en même temps à l'agriculture la faible largeur de terrain dont elle peut disposer dans une vallée aussi étroite.

Avant de prendre un parti définitif sur les deux projets dont nous venons, Messieurs, de vous entretenir, l'administration les a soumis aux enquêtes prescrites par l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, dans chacun des départemens qu'ils traversent. Nous en placerons l'analyse à la suite de cet exposé de motifs; et nous nous bornerons ici à vous dire que l'utilité publique du chemin de fer de Paris à Orléans a été unanimement reconnue; il n'y a eu dissidence que sur le choix de la ligne qu'il y a lieu de préférer, et à cet égard il faut reconnaître que chacun des deux projets avait ses avantages et ses inconvéniens particuliers : mais, toutefois, nous n'hésitons pas à déclarer que pour nous le choix ne pouvait être douteux. Ainsi que l'a si bien établi l'avis du conseil général des ponts et chaussées, le tracé par Rouvres est, sous le rapport de l'art, éminemment préférable au tracé par l'Essonne; il est plus court de près de 4 lieues; il satisfait mieux ainsi aux intérêts généraux du pays; dans la vallée de

l'Essonne, un chemin de fer porterait de graves préjudices à l'agriculture et à l'industrie ; à raison du sol tourbeux de cette vallée, il exigerait, pour y être solidement assis, des dépenses considérables.

Quant aux motifs d'opposition que le projet par Rouvres avait soulevées, on peut dire qu'ils n'existent plus.

L'ingénieur, auteur du projet, est parvenu, par de nouvelles recherches, à réduire à trois millimètres au plus la pente de ses projets et à en diriger le tracé par Étampes, le centre de population le plus important que l'on rencontre entre Paris et Orléans. De plus, dans ce nouveau projet, la longueur totale du chemin n'est plus que de 114,740 mètres (28 lieues et demie), c'est-à-dire près de 2 lieues plus courte que celle de la route de terre. Sur cette longueur totale, le tracé est en ligne droite sur les cinq sixièmes de son développement; il est de niveau ou n'a qu'un millimètre au plus de pente par mètre, sur les trois cinquièmes environ de sa longueur ; enfin, toutes les courbes, à l'exception d'une seule, ont des rayons de 1,000 mètres au moins.

En un mot, l'on peut dire qu'aujourd'hui ce projet satisfait, de la manière la plus heureuse, à tous les intérêts engagés dans la question ; aussi le conseil général des ponts et chaussées a-t-il déclaré unanimement qu'il était éminemment préférable à tous ceux qu'on voudrait lui opposer.

C'est ce projet, Messieurs, qui sert de base à la concession que nous venons vous proposer d'au-

toriser; diverses Compagnies se présentaient pour solliciter cette concession : nous avons fait choix de celle qui nous a paru présenter le plus de garanties. Nous avons pensé que, dans une entreprise où il s'agit de dépenser 25 à 30 millions, il serait dangereux de laisser au hasard d'une adjudication le soin de désigner le concessionnaire qui en serait chargé; vous partagerez, sans doute, notre manière de voir à cet égard.

Vous remarquerez, Messieurs, que l'article 2 du projet de loi accorde à la Compagnie une garantie semblable à celle qui a été stipulée en faveur de la Compagnie du Havre : cet article énonce qu'aucune ligne de chemin de fer de Paris à Orléans, ou de Paris à aucun des points intermédiaires desservis par la ligne concédée à la Compagnie, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans, à dater de la promulgation de la loi, ou de vingt ans à dater de l'achèvement des travaux.

La Chambre des Députés, en adoptant cette disposition, y a cependant mis une restriction importante: c'est que si, avant l'expiration du délai de vingt-cinq ans, la *nécessité* de l'établissement d'une seconde ligne était constatée par une enquête administrative, une concession nouvelle pourrait être faite par une loi. Le Gouvernement, Messieurs, a donné son assentiment à cette clause. Il faut remarquer que le chemin d'Orléans peut conduire à la fois vers Tours, Nantes, Bordeaux, Toulouse. Il n'est pas impossible que la circulation qui se dirige de ces divers points vers la Ca-

pitale ne devienne un jour si considérable qu'un seul chemin de fer entre Paris et Orléans ne suffise plus aux besoins publics. Nous sommes loin d'affirmer qu'un pareil avenir doive se réaliser ; mais enfin, si le cas prévu arrivait, il serait bon que les droits réservés au concessionnaire ne vinssent pas empêcher l'ouverture d'une communication nouvelle qui serait devenue indispensable.

La Chambre des Députés a proposé, en outre, de décider que les dispositions du premier paragraphe de l'article 2 ne feraient pas obstacle :

1°. Aux embranchemens que les Compagnies concessionnaires de prolongemens et d'embranchemens joignant la ligne de Paris à Orléans voudraient établir, pour mettre leurs gares et magasins en communication avec cette ligne;

2°. A la concession d'embranchemens qui, par leur jonction avec la ligne concédée, mettraient Paris et Orléans en communication par une voie de fer continue, pourvu que la longueur totale de la nouvelle voie fût d'un quart au moins plus longue que la ligne concédée, et que les prix de transport de Paris à Orléans fussent maintenus à un quart au-dessus de ceux de cette ligne.

Ces conditions sont sages ; elles ont pour objet de prévenir les inconvéniens que pourrait entraîner, dans l'espèce particulière, la garantie accordée pour vingt-cinq ans à la Compagnie.

L'article 3 du projet de loi impose aux concessionnaires l'obligation de se constituer en Société anonyme avant d'émettre des actions ou des promesses d'actions négociables : cette condition est

celle que vous avez, Messieurs, introduite dans la loi du chemin de fer de Strasbourg à Bâle; mais, en outre, la Chambre des Députés a stipulé que pendant toute la durée des travaux lesdits concessionnaires devaient conserver au moins un million d'actions, valeur nominale; que l'apport de la concession dans la Société anonyme ne donnerait lieu à aucun prix au profit du concessionnaire, et qu'il ne pourrait être créé aucune action industrielle.

Ces dispositions devront avoir pour résultat de donner un caractère plus sérieux à l'entreprise, et de prévenir quelques uns des abus que révèlent ordinairement les entreprises par actions; elles ont dû recevoir notre assentiment, et elles seront accueillies favorablement dans cette Chambre, gardienne sévère de la morale publique.

L'article 5 interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs sur les routes de terre ou d'eau aboutissant au chemin de fer de Paris à Orléans, ou de faire directement, ou indirectement avec des entreprises de ce genre, des arrangemens qui ne seraient pas également consentis avec toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

En introduisant cette disposition dans la loi, la Chambre des Députés a voulu prévenir les effets du monopole qui appartiendra de fait à la Compagnie pour le transport des voyageurs entre Paris et Orléans; elle a voulu empêcher que ce monopole ne s'étendît aux nombreuses lignes qui

viennent aboutir à cette dernière ville. La route de Paris à Orléans forme la tête commune de la plupart des grandes communications de l'ouest et du midi de la France. Aujourd'hui ces routes sont exploitées simultanément par diverses entreprises de messageries : lorsque le chemin de fer de Paris à Orléans sera terminé, la Compagnie de ce chemin aura seule bientôt tous les voyageurs qui auront à circuler entre ces deux villes; et l'on conçoit que si cette Compagnie avait la faculté, soit d'entreprendre des services de transport sur les lignes aboutissant à Orléans, soit de traiter avec une entreprise quelconque, elle ou ses associés pourraient offrir aux voyageurs des avantages qu'il ne serait pas au pouvoir de ses rivaux de leur donner : elle pourrait donc ainsi étouffer toute concurrence.

C'est à ce grave inconvénient que doit pourvoir l'article 5 du projet de loi. Le Gouvernement reste chargé d'ailleurs de déterminer, par des réglemens d'administration publique, les mesures propres à prévenir l'abus que l'on redoute.

L'article 6 et dernier du projet de loi stipule que, cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé législativement, et modifié quant à la proportion relative du péage et du transport, et quant à la classification des divers objets soumis aux taxes.

En ce qui concerne la division du tarif et la fixation de chacun des deux élémens dont il se compose, l'administration s'est référée aux faits les plus généralement admis d'après l'expérience

acquise sur les chemins de fer déjà construits. Il est possible cependant qu'une plus longue expérience vienne modifier les résultats connus jusqu'ici; il ne peut donc y avoir d'inconvéniens à réserver au pouvoir législatif un droit de révision, qui ne sera exercé qu'autant que la nécessité l'exigerait.

Nous ne devons pas omettre, Messieurs, de vous dire quelques mots des dispositions les plus essentielles dont se compose la convention additionnelle signée par le concessionnaire, sur la demande de la commission de la Chambre des Députés.

D'après le cahier de charges primitif, le concessionnaire n'était tenu d'exécuter que la ligne principale de Paris à Orléans : il a consenti à comprendre dans sa spéculation les embranchemens de Corbeil, d'Arpajon et de Pithiviers; ces embranchemens seront à deux voies comme la ligne principale; mais toutefois ceux d'Arpajon et de Pithiviers pourront n'être d'abord établis qu'à une voie. Le concessionnaire devra, en outre, acheter immédiatement les terrains nécessaires pour l'établissement des quatre voies aux abords de Paris, sur une longueur qui sera déterminée par l'administration.

L'article 11 de cette convention a pour objet de régler à l'avance les conditions des embranchemens ou prolongemens qui viendront se rattacher au chemin de fer de Paris à Orléans. Ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de vous le dire, Messieurs, le chemin d'Orléans est la tête de la plupart des chemins de fer du midi et de l'ouest de la France: lorsque ces

chemins seront autorisés, les Compagnies qui en seront concessionnaires devront nécessairement avoir le droit de faire circuler, sur la ligne de Paris à Orléans, leurs voitures, wagons et marchandises. Cette circonstance, loin de nuire à la spéculation du chemin d'Orléans, lui sera au contraire très favorable, puisqu'elle augmentera, dans une proportion considérable, la masse des transports qui emprunteront ce chemin. Il est donc juste qu'une compensation soit accordée aux Compagnies des embranchemens et prolongemens : cette compensation consistera dans la faculté d'exploiter, en concurrence avec la Compagnie, la ligne de Paris à Orléans, ou dans une réduction de droits de péage de 10 à 30 pour cent, suivant la longueur des prolongemens.

L'article 12 stipule au profit des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Paris à Lyon, dans le cas où ces chemins seraient ultérieurement exécutés soit par une Compagnie soit par l'État, un avantage analogue à celui qui a été réservé, dans le cahier des charges du chemin de fer du Havre, au profit du chemin de fer de Paris à la frontière du Nord. Toutefois, cet avantage est essentiellement restreint à la distance qui s'étend de Paris à Choisy-le-Roi. Jusqu'à présent, en effet, les projets étudiés par l'administration se détachent avant Choisy-le-Roi de la ligne de Paris à Orléans, et c'est avec cette restriction que la clause a été acceptée par la Compagnie.

Enfin, par l'article 13, on a voulu pourvoir à ce qu'il n'y eût jamais interruption dans le service

des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, joignant le chemin de Paris à Orléans aux points extrêmes de ces lignes. Les Compagnies seront tenues de s'arranger entre elles pour que le service ne soit jamais interrompu, et dans le cas de non-accord, il y sera pourvu d'office par l'administration.

Ces diverses clauses, Messieurs, sont favorables à l'intérêt public; elles ont d'ailleurs été acceptées par le concessionnaire; vous y donnerez sans doute aussi avec nous un plein et entier assentiment.

Nous n'insisterons pas plus long-temps, Messieurs, sur ces détails; ils doivent vous convaincre que rien n'a été négligé pour rendre utile à tous l'exécution du chemin de fer de Paris à Orléans. Ce chemin est assurément l'un de ceux qui intéressent le plus l'avenir du pays : non seulement il doit servir à rattacher la Capitale avec une ville qui entretient avec elle les relations les plus actives; mais il peut former la tête des lignes de fer qui se prolongeront un jour jusqu'à Bordeaux, Bayonne, Nantes, Toulouse; à ce titre surtout, il se recommande à la sollicitude du Gouvernement et des Chambres : depuis plus de huit années, les projets de cette communication s'élaborentet s'étudient; le moment est venu de prendre enfin un parti: nous espérons, Messieurs, que vous ne vous séparerez pas sans avoir doté la France d'une entreprise qui doit exercer une influence incontestable sur le développement de sa prospérité.

ANALYSE DES ENQUÊTES.

Dans le département de la Seine, un petit nombre de réclamations et d'observations ont été consignées aux registres d'enquête. M. le maire de Choisy-le-Roi, dans l'intérêt de sa commune, que les deux tracés proposés traversent, demande que toutes les mesures soient prises pour la conservation des communications du port et de l'abreuvoir de ladite commune.

Le conseil municipal de Paris a exprimé la pensée que la rapidité et l'économie du transport résultant de l'établissement du chemin de fer de Paris à Orléans, donnerait nécessairement une activité nouvelle aux relations commerciales qui existent déjà entre ces deux villes, et il est d'avis qu'il y a lieu de déclarer l'utilité publique de l'entreprise.

Comparant ensuite les deux projets mis sous ses yeux, le conseil municipal a fait remarquer que si la ligne par la Ferté-Aleps et Rouvres est effectivement d'un dixième plus courte que la ligne par la vallée de l'Essonne, si les courbes y ont de plus grands rayons, ces avantages sont compensés, selon lui, par la pente de 5 millimètres, dont la première est affectée; que le projet par la vallée de l'Essonne présente un nombre de contre-pentes notablement moindre que le projet qui lui est opposé; qu'il traverse une vallée industrieuse, touche à trois villes, qui, sans être très importantes aujourd'hui, le deviendront peut-être par le fait seul de l'établissement du chemin de fer; tandis que l'autre ligne ne traverse qu'un pays de grande culture, où la population est

clair-semée, et où l'on ne pourrait se procurer l'eau nécessaire à l'alimentation des machines locomotives.

Quant au tracé par la Ferté-Aleps, il serait nécessairement inondé aux époques des crues de la Seine, et, dans tous les cas, l'obligation de lui faire traverser la culée gauche du pont de Choisy exigerait la construction de deux rampes très rapides, que les voitures chargées franchiraient difficilement.

Par ces motifs, le conseil municipal de Paris donne la préférence au tracé par l'Essonne : il demande en outre que la tête du chemin de fer soit portée dans l'intérieur de Paris, autant que les besoins de la circulation, la sûreté des citoyens, et les exigences de la police municipale, pourraient le permettre.

La chambre de commerce de Paris, sans méconnaître les avantages incontestables que présente le projet par la Ferté-Aleps et Rouvres sur celui de la vallée de l'Essonne, donne, comme le conseil municipal, et par les mêmes motifs que ce conseil, la préférence au projet par l'Essonne.

A l'égard de l'excès de dépense que ce projet doit entraîner, la chambre de commerce ne pense pas qu'il y ait lieu de s'en occuper, attendu que les entrepreneurs sont seuls passibles des dépenses qu'entraînera l'exécution du chemin. Cette chambre déclare d'ailleurs, en terminant, que, dans le cas où quelque motif s'opposerait à la construction du chemin de fer par l'Essonne, le projet par Rouvres pourrait y suppléer convenablement, si les pentes et contre-pentes pouvaient en être réduites, et si l'on pouvait garantir le tracé de ce projet des chances d'inondation au passage de Choisy-le-Roi.

La commission d'enquêtes du département de la Seine, après un examen approfondi de toutes les parties de la ques-

tion, a considéré d'abord, en ce qui touche l'utilité publique de l'entreprise projetée, que le chemin de fer de Paris à Orléans aurait le double avantage de l'économie et de la célérité sur les moyens de transports actuels, et que cette voie de communication serait un bénéfice non seulement pour les villes de Paris et d'Orléans, mais encore pour la contrée qui les sépare. Elle a déclaré en conséquence, à l'unanimité, que l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans est d'utilité publique.

Venant ensuite à la discussion des avantages et des inconvéniens particuliers à chacun des deux projets mis sous ses yeux, la commission a considéré que le chemin par Rouvres traversait des terrains généralement solides, et entraînerait peu de travaux d'art ; qu'ainsi il réunissait la brièveté du trajet à l'économie de la dépense ; mais qu'en même temps il offrait l'inconvénient de parcourir une contrée dépourvue de population, manquant d'eau sur plusieurs points, et dénuée d'établissemens industriels ; de ne pas tendre directement vers Orléans, et d'être ainsi privé d'une condition de succès assez importante.

A l'égard du projet par l'Essone, elle a considéré que ce projet avait l'avantage d'arriver directement à Orléans, de desservir, à son passage, quelques villes commerçantes et une vallée où les usines sont très multipliées, et de ne présenter que des pentes de 2 millimètres et demi ; mais qu'il avait l'inconvénient d'un développement très étendu, de nécessiter l'établissement de deux ponts sur la Seine, de traverser, dans une partie de son parcours, une vallée tourbeuse, d'exiger l'ouverture de deux souterrains de 500 à 600 mètres de longueur, et enfin d'entraîner dans des dépenses considérables.

A l'égard de la préférence à donner à l'un ou à l'autre

des deux projets, la commission s'est partagée : six membres ont voté pour le projet par Rouvres, et six pour le projet de la vallée de l'Essonne. Nous devons ajouter, toutefois, qu'un membre, absent à la dernière séance, a, le lendemain de la délibération, adressé au président de la commission un avis motivé, dans lequel il déclare donner son adhésion au projet par Rouvres ; ce projet a donc, en définitive, obtenu la majorité des voix dans le sein de la commission d'enquête.

Cette commission termine en exprimant le vœu :

1°. Que ce chemin, à son arrivée à Paris, puisse se prolonger vers le boulevard de l'Hôpital et le pont d'Austerlitz ;

2°. Que, dans la banlieue de Paris, il ait quatre voies ;

3°. Qu'il soit disposé de manière à ne couper ou traverser que le plus petit nombre possible de routes royales ou départementales et de chemins vicinaux ou de culture ;

4°. Que, dans le cas où il sera indispensable d'élever des ponts au-dessus du chemin de fer, pour la traverse des routes ou chemins, la pente des rampes à établir pour l'accès de ces ponts n'excède pas généralement 4 centimètres, et 5 centimètres dans le cas seulement où il y aurait impossibilité d'obtenir une disposition meilleure ;

5°. Que tous les ponts à placer sur les communications de toute nature, routes ou chemins vicinaux, soient construits en maçonnerie.

M. le préfet de la Seine pense que le projet par Rouvres doit être préféré au projet par l'Essonne. Il fait remarquer à ce sujet que, si le premier de ces projets est susceptible de quelques améliorations de détail, il satisfait bien mieux que celui de la vallée de l'Essonne aux conditions d'intérêt général que l'administration supérieure ne doit jamais

perdre de vue; il est d'un dixième plus court, et tend ainsi plus directement au but qu'il s'agit d'atteindre; il n'exige la construction d'aucun ouvrage considérable; il traverse des terrains faciles et de peu de valeur, et, sous ce double rapport, il entraîne dans de bien moindres dépenses que le projet par la vallée de l'Essonne. Par-là même, les frais de transport seront moins considérables, et, par suite, le tarif des droits à percevoir devra être moins élevé que celui du tracé par l'Essonne, quoi qu'en puisse dire, à cet égard, l'auteur de ce dernier tracé.

M. le préfet insiste, avec la commission d'enquête et le conseil municipal, pour que le chemin de fer pénètre dans Paris jusqu'au boulevard de l'Hôpital ou au pont d'Austerlitz. Il demande surtout que, dans tous les cas où il y aurait lieu d'établir des ponts sur les routes royales ou départementales, les rampes de ces ponts n'excèdent pas 3 centimètres par mètre, et qu'elles n'atteignent 4 centimètres que dans le cas où il sera absolument impossible de faire autrement.

Enfin, M. le préfet de la Seine termine en demandant qu'au passage du pont de Choisy-le-Roi, les rampes de ce pont ne soient pas modifiées d'une manière trop défavorable, et que toutes les dispositions soient prises d'ailleurs pour que le pont et l'abreuvoir de cette commune conservent un accès sûr et facile.

Dans le département de Seine-et-Oise, aucune opposition n'a été consignée aux registres d'enquête ouverts à Versailles et à Étampes. A Corbeil, seulement, quelques propriétaires ont déclaré s'opposer au tracé, à raison du préjudice qu'il doit causer à leurs propriétés.

La commission d'enquête réunie à Versailles, après une longue discussion, a reconnu d'abord, à l'unanimité, l'utilité publique d'un chemin de fer de Paris à Orléans.

Considérant ensuite, « Qu'un chemin de fer doit non « seulement desservir les points extrêmes qu'il est destiné à « réunir par une communication nouvelle, mais encore les « points principaux intermédiaires qui se trouvent à proxi- « mité de la ligne directe, lorsqu'il n'en doit pas résulter « d'augmentation de trajet trop considérable, la commission « a été d'avis que le passage par les points intermédiaires « les plus importans devait être préféré à la ligne directe, « et elle a proposé, sous ce rapport, l'adoption du tracé « par Corbeil, la vallée de l'Essonne et le Bouchet, avec « embranchement sur Étampes ;

« Considérant, toutefois, que si l'embranchement sur « Étampes pouvait devenir la ligne principale du chemin « de fer entre Paris et Orléans, cette modification consti- « tuerait, à raison de l'importance de la ville d'Étampes, « une réelle et notable amélioration ; »

Elle a exprimé le vœu que l'administration fit procéder à des études régulières sur une ligne qui passerait par Étampes.

M. le préfet s'est rangé à l'opinion de la commission d'enquête.

Dans le département du Loiret, aucune observation n'a été consignée sur le registre d'enquête.

La commission spéciale instituée par le préfet a considéré « Que le tracé par la vallée de l'Essonne ayant des pentes inférieures à 3 millimètres, offrirait plus d'économie dans les frais de traction que celui par Rouvres, malgré son excès de longueur de trois lieues et demie ;

« Que ce tracé pourra servir au transport, sur Paris, d'une partie des approvisionnemens destinés à la Capitale, surtout en vins et en bois, tandis que le tracé par Rouvres ne peut remplir cette condition de haute importance ;

« Qu'il parcourt une vallée riche et industrieuse, et tou-

che à plusieurs villes commerçantes, situées entre les points extrêmes, tandis que le tracé par Rouvres traverse un pays de grande culture dépourvu de population, et où il ne peut se former aucun établissement industriel ;

« Que sur le plateau de la Beauce on ne pourra se procurer l'eau nécessaire à l'alimentation des chaudières des machines locomotives, et que l'eau des puits qu'on y creuserait aurait l'inconvénient de les détériorer très promptement;

« Que si le tracé par l'Essonne est de trois lieues et demie plus long que le tracé par Rouvres, cet excès de longueur serait ici un avantage, puisqu'il permettrait de rattacher au chemin de fer les nouvelles routes de Lyon, de Bourges et du centre de la France. »

Par ces divers motifs, la commission a été unanimement d'avis que le chemin de Paris à Orléans par la vallée de l'Essone, avec embranchement sur Étampes, devait être adopté de préférence à tout autre.

Le préfet du Loiret adopte l'avis de la commission d'enquête, et estime qu'il y a lieu de donner la préférence au tracé par la vallée de l'Essonne, comme conciliant le mieux l'intérêt général avec les intérêts locaux. Il ajoute, toutefois, que si des difficultés d'exécution, que les hommes de l'art peuvent seuls apprécier, ne permettaient pas d'adopter ce projet, celui qui lui est opposé devrait être modifié de telle manière qu'Orléans devînt un des points obligés de la ligne principale de Paris à Tours, et que des embranchemens fussent établis pour mettre les villes de Malesherbes et de Pithiviers en rapport avec cette ligne.

(Le Cahier de charges sera incessamment distribue.)

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 16 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

L'offre faite par les sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre

et à Dieppe, avec embranchement jusqu'à Elbeuf et jusqu'à Louviers, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, stipulées dans le cahier de charges arrêté, les 26 mai et 14 juin 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté, aux mêmes dates, par lesdits sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

ART. 2.

Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Rouen, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Rouen, Poissy excepté, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de vingt-huit ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

ART. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, avec embranchement jusqu'à Elbeuf et Louviers, avant de s'être constitués en société anonyme, dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

ART. 4.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent; les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

FAIT au Palais des Tuileries le 21 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Dans la session actuelle et dans celles qui les ont précédées, vous avez déjà voté diverses lois qui ont eu pour objet l'établissement, sur quelques points du territoire, de ces voies nouvelles qui effacent les distances par la rapidité de leur parcours et qui sont appelées à produire dans le monde civilisé une véritable révolution ; nous voulons parler des chemins de fer.

Mais jusqu'ici les entreprises auxquelles vous avez accordé votre haute sanction étaient généralement restreintes dans un cercle assez étroit.

Aujourd'hui, Messieurs, il s'agit de commencer l'exécution de lignes plus étendues, destinées à réunir la Capitale avec nos principales frontières.

Dès le début de la session, nous avons présenté un plan général dont les détails et les motifs vous ont été distribués. Vous savez, Messieurs, que nous avions pensé que, parmi les lignes de chemins de fer qui doivent un jour sillonner le sol

de la France, il en était quelques unes dont l'État devait se réserver la possession. Il nous avait paru surtout que, dans une question aussi neuve encore, c'était au Gouvernement à courir, le premier, les chances d'une expérience tentée sur une aussi vaste échelle. La Chambre des Députés n'a point accueilli notre proposition : elle a craint sans doute d'engager le pays dans une carrière nouvelle de dépenses dont il était possible de lui épargner une partie, et la majorité des orateurs qui ont pris la parole dans cette discussion s'est prononcée pour que l'on confiât à l'industrie privée les chemins de fer dont elle ne craindrait pas d'aborder l'exécution.

Quelles que soient à cet égard nos convictions, Messieurs, nous avons cru devoir déférer au vœu qui nous a paru le plus généralement exprimé. Au milieu du mouvement général qui entraîne toutes les nations dans ces voies nouvelles de richesse et de civilisation, la France ne peut pas s'arrêter un instant sans s'exposer à déchoir du rang qui lui appartient, et que ne manqueraient pas de lui ravir les peuples qui comprendraient mieux qu'elle tout le prix du temps. Nous n'avions donc pas un moment à perdre et nous n'avons pas hésité à proposer la concession des chemins de fer pour lesquels se présentaient des Compagnies sérieuses, et offrant toutes les garanties que nous pouvions désirer.

Le chemin de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, est l'un de ceux qui devaient le plus particulièrement appeler l'attention des capitalistes.

Dès l'année 1835, un projet de loi avait été présenté à la Chambre des Députés pour en autoriser l'établissement, mais la commission chargée de l'examen du projet ne trouva pas la question suffisamment éclairée, surtout en ce qui pouvait concerner le choix à faire entre les deux directions qu'il était possible de suivre, l'une dite *de la vallée*, l'autre dénommée, par opposition, *ligne des plateaux*.

Le tracé que proposait alors le Gouvernement passait près de Pontoise, à Gisors, se portait ainsi directement sur le plateau de la Normandie, et aboutissait au Havre sans toucher à la ville de Rouen. Depuis, Messieurs, une importante modification a été apportée à ce tracé : Rouen se trouve placé sur la ligne principale, et devient ainsi le centre principal des relations qui existent déjà ou qui pourront s'ouvrir entre tous les points que touchent les diverses branches du chemin de fer.

Trois enquêtes successives ont été ouvertes sur cette grande entreprise : vous en trouverez l'analyse à la suite de cet exposé de motifs. Dans les deux premières enquêtes, tous les élémens de la question n'avaient pu être réunis ; les projets qu'il s'agissait de comparer n'étaient pas encore suffisamment étudiés, et ce n'est véritablement que dans la troisième enquête que les opinions, éclairées par tous les renseignemens que l'on avait enfin recueillis, ont pu se prononcer en pleine et entière connaissance. Aussi, Messieurs, si vous voulez bien prendre la peine de jeter les yeux sur les différens avis qui ont été successivement émis dans le cours de cette troi-

sième enquête, par les corps délibérans, par les commissions, et par les fonctionnaires qui ont été consultés, vous verrez à quelle immense majorité de suffrages la ligne des plateaux a été préférée à celle de la vallée. Vous y verrez surtout que toutes les opinions se sont unanimement accordées à reconnaître la haute utilité publique du chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre; l'on peut dire même qu'il n'y a pas eu discussion sur ce point: il est peu de lignes, en effet, qui puissent donner lieu à un plus grand mouvement de voyageurs et de marchandises que la ligne de Paris au Havre. Le Havre est le port où abordent la plus grande partie des denrées exotiques nécessaires à la consommation de la Capitale, et il est facile de concevoir tout l'intérêt qui s'attache à une communication qui mettra, pour ainsi dire, ces deux villes en contact, qui permettra au négociant d'aller lui-même surveiller ses expéditions maritimes, diminuera tout à la fois les frais et la durée du transport des marchandises, et procurera ainsi au commerce des avantages véritablement inappréciables.

Nous pouvons donc, Messieurs, regarder comme un fait mis hors de toute discussion l'utilité publique du chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre, et la seule question que nous ayons véritablement à discuter devant vous, est celle de la direction qu'il est convenable de lui assigner.

Cette question, Messieurs, ainsi que nous l'avons dit, a fortement divisé les esprits. Nous l'avons examinée à notre tour avec la plus sérieuse

attention, et de cet examen consciencieux et approfondi, il est résulté pour nous la conviction que, dans l'intérêt général du pays, la ligne des plateaux devait être préférée.

D'abord, et personne ne le conteste, cette ligne se prête mieux que celle de la vallée de la Seine au prolongement sur le Havre, et il est inutile, sans doute, d'insister sur les résultats que doit produire, pour la prospérité du pays, cette jonction de Paris à la mer. C'est là une question d'avenir, dont vous ne pouvez manquer, Messieurs, d'apprécier toute l'importance.

Ajoutons à ce premier avantage un avantage non moins précieux peut-être, celui de mettre en communication l'un avec l'autre les départemens les plus industrieux du Royaume, le Nord et la Seine-Inférieure. Déjà, Messieurs, dans l'état actuel des choses, des relations nombreuses et actives sont établies entre le Havre et les provinces du Nord. Il est évidemment d'un haut intérêt d'en favoriser le développement, et sous ce rapport, nous le répétons, la ligne des plateaux l'emporte de beaucoup sur celle de la vallée de la Seine.

Si, du point de vue des intérêts généraux du pays, nous descendons à celui des intérêts de localités, le tracé des plateaux nous paraît devoir réunir de plus nombreux suffrages. La vallée de la Seine, au moyen, d'une part, des embranchemens qui seront jetés de Louviers et d'Elbeuf sur la ligne principale, et, d'autre part, d'un chemin spécial de Paris à Poissy, réuni à un service de

bateaux à vapeur, sera parfaitement desservie, tandis que la ligne de la vallée ne répond nullement aux besoins des populations situées sur la ligne des plateaux.

Ajoutons que même le chemin de la vallée ne dessert bien qu'une seule rive du fleuve, et qu'il ne pourrait satisfaire aux intérêts des deux rives qu'au moyen d'un grand nombre de ponts dont l'établissement viendrait créer de nouveaux obstacles à la navigation déjà si souvent retardée par des entraves de cette nature.

Sur la ligne des plateaux, le chemin de fer ne nuit à aucun intérêt, à aucune industrie ; bien plus, il vient porter le mouvement et la vie sur tous les points où il passe : il coupe transversalement plusieurs vallées, celle de l'Oise, de l'Epte et de l'Andelle, qui sont couvertes d'usines et qui fourniront au chemin de fer de nombreux produits.

On a objecté que la ligne des plateaux ne rencontrait pas de populations agglomérées, et qu'elle était, sous ce rapport, de beaucoup inférieure à la ligne de la vallée : il nous suffira, Messieurs, pour vous démontrer le peu de fondement de cette assertion, de vous citer les villes et les centres de populations importantes situés sur l'une et sur l'autre direction : dans la vallée de la Seine, nous voyons Louviers, Elbeuf, Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche, Mantes et Poissy ; mais d'abord, Louviers, Elbeuf, seront rattachés par des embranchemens à la ligne des plateaux. Nous dirons plus : ces villes, qui sont déjà en communication

facile avec la vallée, gagneront, par la ligne des plateaux, une communication directe avec le pays de Caux et avec les villes importantes de cette partie du territoire. Poissy aura son chemin de fer spécial, et quant aux villes de Mantes, Vernon, Gaillon et Pont-de-l'Arche, elles trouveront évidemment dans un service de bateaux à vapeur tous les moyens de transport qu'elles réclament : cette partie de la vallée de la Seine est d'ailleurs toute agricole; ce qu'il lui faut surtout, c'est une voie économique pour l'exportation des produits de son sol; et quelle voie plus facile, plus sûre, pourrait-elle désirer que le beau fleuve qui la traverse?

Venons maintenant à la ligne des plateaux : cette ligne traverse Saint-Denis, la vallée de Montmorency, Pontoise, Etrepagny, Charleval : est-il besoin de vous rappeler l'immense mouvement de personnes qui s'opère chaque année entre Paris et la vallée de Montmorency, entre Paris et Pontoise? cette dernière ville, centre d'une industrie avancée, entretient à elle seule plusieurs services de voitures publiques qui mènent à Paris de nombreux voyageurs, et, sous ce rapport, nulle autre ville de la vallée, entre Poissy et Louviers, ne saurait lui être comparée. A la ligne des plateaux enfin, nous devons rattacher les villes de Fécamp, de Neufchâtel et de Gournay, qui fourniront au chemin de fer d'abondans transports, tant en voyageurs qu'en marchandises; Dieppe, enfin, ce port que la proximité de Paris et de la côte d'Angleterre appelle dans un avenir prochain à de nouvelles destinées, se trouverait

véritablement sacrifié par le choix de la ligne de la vallée.

Aux motifs que nous venons, Messieurs, de développer devant vous, nous pourrions ajouter encore une considération qui a été exprimée dans le sein de plusieurs commissions d'enquête : c'est que déjà la vallée de la Seine a été dotée par la nature d'un fleuve magnifique, dont l'administration s'occupe d'améliorer le régime ; serait-il équitable, nous vous le demandons, d'accumuler sur un même point du territoire toutes les grandes communications? Nous ne le pensons pas, Messieurs, et nous sommes convaincus que vous partagerez notre avis à cet égard.

Pouvions-nous d'ailleurs hésiter un seul instant, lorsque nous avons vu qu'une Compagnie sérieuse, composée des hommes les plus recommandables par leur haute position, par leur fortune et par leur considération personnelle, s'offrait à exécuter, à ses risques et périls, la ligne qui nous paraissait préférable dans l'intérêt général, et lorsque, en même temps, cette Compagnie acceptait toutes les garanties que nous avons cru devoir exiger ?

Le tracé auquel nous nous sommes arrêtés, et que la Compagnie devra exécuter, passe à Saint-Denis, Pontoise, Gisors, Etrepagny, Charleval ; de Charleval, il se porte vers Blainville, dans la vallée de Ry ; et de Blainville, atteint la ville de Rouen au boulevart Beauvoisine ; de Rouen, il se continue sur le Havre, en passant par Deville,

Pavilly, Flamainville, Yvetot, près de Bolbec et par Harfleur.

De Charleval, une branche du chemin principal, descendant la vallée de l'Andelle, va franchir le col de Tourville, et se dirige vers le faubourg Saint-Sever à Rouen, en jetant deux embranchemens sur Elbeuf et sur Louviers.

De Blainville enfin, part l'embranchement de Dieppe, qui, après avoir franchi le col d'Estouteville, descend à Dieppe par la vallée de l'Arque.

La pente maximum du tracé est fixée à 3 millimètres et demi, sauf entre Bolbec et le Havre, où une pente de 5 millimètres est tolérée, pour diminuer la difficulté et la dépense des travaux. Cette partie sera facilement franchie à l'aide d'une machine de renfort.

La Compagnie établira immédiatement quatre voies entre Paris et Saint-Denis, et deux voies entre Saint-Denis et Rouen ; elle sera autorisée à ne poser d'abord qu'une seule voie sur les embranchemens de Dieppe, de Louviers et d'Elbeuf et sur la partie de Rouen au Havre; mais elle sera tenue d'acheter les terrains et d'exécuter les ouvrages d'art pour deux voies.

Nous avons dit que le chemin de fer de Paris au Havre doit passer à Pontoise. Cette direction a été également adoptée pour le chemin de fer de Paris à la frontière du Nord. Il était nécessaire de régler à l'avance la condition de celle des deux communications qui doit être entreprise la dernière; en conséquence, nous avons, pour le cas de l'exécution du chemin de Belgique, soit par une

Compagnie, soit par le Gouvernement, stipulé la faculté d'exploiter la partie commune à frais et profits communs, sauf paiement de la moitié du capital du premier établissement de cette partie commune et de son matériel, ou de réduire à moitié les droits de péage pour les voitures, wagons et machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au-delà du point d'embranchement ou qui viendraient de ces mêmes lieux.

Le cahier des charges, concerté avec la Compagnie, ne contient généralement d'ailleurs que les clauses qui ont déjà obtenu votre assentiment. Quelques dispositions particulières ont été réclamées par la Chambre des Députés; nous allons, Messieurs, les passer successivement en revue.

En vertu de l'art. 35 du cahier des charges primitif, la Compagnie était autorisée à placer, dans chaque convoi, des voitures spéciales, pour lesquelles elle pouvait régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; une convention additionnelle du 14 juin stipule que ce prix devra être réglé par l'administration au 1er janvier de chaque année, et pour toute l'année, sur la proposition de la Compagnie. Le nombre des places à donner dans les voitures spéciales ne devra pas d'ailleurs excéder le dixième du nombre total des places du convoi.

Le même art. 35 du cahier des charges contient une disposition ainsi conçue : « Lorsque le che-
« min de fer de Paris au Havre et à Dieppe sera
« mis en communication avec un chemin de fer
« allant à l'une des frontières du Royaume, les

« marchandises qui parcourront en transit la « ligne entière ne seront assujetties, quelle que « soit leur nature, qu'au tarif fixé pour la houille.» Le but de cette clause était d'attirer à travers notre territoire le transit des marchandises destinées à la consommation des Etats voisins : l'on a fait remarquer qu'il pourrait en résulter, dans plusieurs circonstances, un dommage réel pour l'industrie nationale, qui, recevant les matières premières à un prix plus élevé que l'industrie des pays voisins, ne pourrait soutenir la concurrence des produits fabriqués dans ces pays. Il nous a donc paru convenable de supprimer la clause ci-dessus mentionnée.

Vous remarquerez encore que, dans le cas où les classifications des marchandises ou le réglement du prix semblaient laissés au gré du concessionnaire, la convention additionnelle, tout en respectant l'initiative qui appartient à la Compagnie, fait cependant intervenir l'administration pour fixer définitivement les conditions auxquelles le public devra être soumis.

Dans l'art. 44 du cahier des charges qui autorise le Gouvernement à racheter la concession du chemin de fer, le mot *produit net* a été substitué à celui de *dividende*, et l'on doit reconnaître qu'il exprime plus nettement et plus complétement la pensée qui préside à la rédaction de la clause dont il s'agit.

Enfin, Messieurs, nous devons appeler votre attention d'une manière toute particulière sur une disposition qui a été introduite dans le pro-

jet de loi et dont vous apprécierez toute la gravité.

L'art. 47 du cahier des charges stipule que la Compagnie n'aura aucune indemnité à réclamer dans le cas où le Gouvernement autoriserait l'exécution d'une route, d'un canal, d'un chemin de fer qui pourrait faire concurrence avec le chemin concédé à la Compagnie. Cette clause, en thèse générale, ne peut soulever de contradiction : le Gouvernement doit rester maître de déterminer les voies de communication que réclame l'intérêt public. L'on ne peut nier cependant que, lorsqu'il s'agit d'une entreprise qui doit exiger des capitaux immenses, l'on ne peut nier, disons-nous, qu'il y aurait quelque imprudence de la part d'une Compagnie à s'exposer aux chances inséparables d'une pareille opération, si elle pouvait craindre que, dans un avenir prochain, peut-être même avant qu'elle n'eût terminé ses travaux, une autre Compagnie ne vînt, par un chemin rival, porter un coup funeste à sa spéculation. Ainsi, pour en revenir au cas spécial qui nous occupe, deux projets de chemin de fer ont été étudiés entre Paris et le Havre : l'un par les plateaux, l'autre par la vallée de la Seine. Il est évident que la Compagnie du chemin des plateaux ne pourrait songer à dépenser les 90 ou 100 millions que doit coûter l'exécution de ce chemin, si elle n'était rassurée d'une manière positive, au moins pendant un certain nombre d'années, contre l'exécution d'un chemin tracé dans la vallée de la Seine. La Compagnie d'ailleurs exécute ici une communication qui entre dans le

domaine public; elle agit au lieu et place de l'État; évidemment l'État, s'il se chargeait lui-même des travaux, n'irait pas entreprendre à la fois et le chemin des plateaux et le chemin de la vallée de la Seine. Il est donc juste de ne pas laisser faire ce qu'on ne ferait pas soi-même.

Ces considérations, Messieurs, nous ont déterminés à proposer l'art. 2 du projet de loi dont la rédaction a été modifiée par la commission de la Chambre des Députés, de manière à rendre plus précise et plus explicite la pensée qu'il s'agissait d'exprimer. Vous reconnaîtrez sans doute, Messieurs, que cette condition est véritablement dictée par la prudence. Sans doute, les habitans de la vallée pourraient s'en plaindre s'ils ne devaient pas trouver des avantages équivalens, d'une part, dans l'ouverture des embranchemens de Louviers et d'Elbeuf, et dans l'établissement d'un chemin de fer jusqu'à Poissy, et, d'autre part, dans les sacrifices que le pays s'impose et continuera de s'imposer, pour améliorer le fleuve dont la nature a doté cette partie du territoire.

Des clauses semblables, au surplus, ne sont pas inusitées : on les rencontre fréquemment dans les actes de concession de travaux publics, chez un peuple où assurément l'on n'accorde pas faveur au monopole et au privilége. Aux États-Unis, diverses chartes de concession de chemins de fer garantissent les concessionnaires de toute concurrence pendant trente et trente-six années, et même pendant un temps plus long, pour des entreprises moins difficiles et moins importantes

que celle dont il est ici question. Il nous paraît juste et sage d'accorder une faveur analogue à la Compagnie qui se charge d'exécuter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe.

Nous ne pensons pas, Messieurs, qu'il soit nécessaire d'entrer dans des développemens plus étendus. Vous trouverez, dans l'analyse des enquêtes qui suit cet exposé, le détail des controverses qu'a suscitées cette grande question. Il nous reste à exprimer le vœu que votre délibération vienne sanctionner, d'une manière définitive, le principe de cette vaste entreprise qui doit, nous en avons la conviction, créer pour l'avenir de la France des élémens de prospérité jusqu'alors inconnus.

Voici, Messieurs, la teneur du projet de loi que le Roi nous a donné l'ordre de vous présenter, et qui déjà a reçu l'assentiment de la Chambre des Députés.

ANALYSE DES ENQUÊTES.

Trois enquêtes successives ont eu lieu sur le projet d'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre : l'une, sur un premier projet, passant par Gisors ; l'autre, sur un second projet, passant par la vallée de la Seine ; et la troisième, enfin, sur un nouveau projet par Gisors, et dans laquelle on a pu établir une comparaison détaillée entre ce projet et celui de la vallée de la Seine.

On va donner ci-après l'exposé de ces enquêtes, mais en se bornant pour les deux premières à l'indication sommaire des résultats qu'elles ont fournis.

Première Enquête.

Les commissions d'enquête des départemens de la Seine et de Seine-et-Oise ont déclaré l'utilité publique de la communication projetée ; mais elles ont exprimé en même temps le vœu : la première, que l'administration, avant de prendre un parti, comparât les projets étudiés sur chaque direction, et examinât s'il n'y aurait pas lieu de laisser aux Compagnies qui se présenteraient pour exécuter le chemin de fer de Paris au Havre, le choix à faire entre deux directions ; et la seconde, que des enquêtes fussent également ouvertes avant toute décision sur les projets de la vallée de la Seine.

La commission d'enquête de la Seine-Inférieure n'a pas cru pouvoir émettre d'avis sur la question, tant que les projets de la vallée de la Seine n'auraient pas eux-mêmes subi la formalité de l'enquête.

Enfin, deux autres commissions, celles des départemens

de l'Oise et de l'Eure, ont été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter aux oppositions produites contre le projet soumis à l'enquête ; que ce projet, par des raisons d'intérêt général, paraissait devoir, dans tout état de cause, obtenir la préférence sur la ligne de la vallée de la Seine, et elles lui ont donné l'assentiment le plus formel.

La chambre de commerce de Rouen, les chambres consultatives d'Évreux, de Bolbec, de Louviers et d'Elbeuf, ainsi que les conseils municipaux de Pacy, de Louviers et d'Elbeuf, ainsi que les conseils municipaux de Pacy, de Louviers et d'Évreux, se sont prononcés contre le projet, ou ont déclaré qu'ils ne pourraient exprimer d'opinion à son égard, tant qu'ils n'auraient pas été mis à même de comparer les avantages et les inconvéniens des diverses directions qu'il serait possible d'adopter.

La chambre de commerce et le conseil municipal de Paris ont déclaré l'utilité publique de la communication projetée, mais en exprimant le vœu que le Gouvernement, avant de statuer, comparât l'un à l'autre les projets étudiés sur différentes directions.

Enfin, les chambres de commerce du Havre et de Dieppe, les chambres consultatives de Beauvais et d'Yvetot, et le conseil municipal de Gisors, ont donné leur assentiment au projet, sauf, toutefois, quelques modifications de détails dans le tracé.

Dans cet état de choses, et en présence d'avis aussi contradictoires, l'administration ne pouvait qu'ajourner la décision qu'elle était appelée à prendre, et s'occuper de recueillir de nouveaux élémens de détermination. D'une part, d'ailleurs, les enquêtes ouvertes sur le projet par Gisors avaient fait, comme on l'a dit, sentir la nécessité d'apporter au projet d'importantes améliorations et de le remanier profondément,

et, d'autre part, une Compagnie venait de rédiger, à ses frais, un projet dont le tracé était dirigé dans la vallée de la Seine.

L'administration ne pouvait que saisir avec empressement cette occasion d'appeler les investigations du public sur les avantages ou les inconvéniens de cette direction; aussi a-t-elle ouvert, dans les premiers mois de 1836, une enquête publique sur le projet dont il s'agit.

En voici les principaux résultats :

Deuxième Enquête.

La commission d'enquête du département de la Seine a reconnu l'utilité publique du projet présenté, comme elle l'avait fait pour le projet dit *des plateaux*; mais, sans émettre aucune opinion sur la préférence à donner à l'un ou à l'autre, elle a seulement demandé qu'à partir de Rouen, le chemin, au lieu de suivre la ligne des falaises, fût dirigé de manière à passer près d'Yvetot et de Bolbec.

Enfin, la moitié de ses membres a exprimé le regret que le tracé ne pût être conduit par Saint-Denis et Pontoise, de manière à desservir ces villes et la vallée de Montmorency.

La chambre de commerce de Paris a reconnu également la convenance et l'utilité de l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre, par la vallée de la Seine, se réservant toutefois d'émettre plus tard une opinion comparative entre ce projet et le projet par Gisors, auquel elle avait appris que l'on avait apporté d'importantes améliorations.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Oise a déclaré que la direction par la vallée de la Seine était préférable à la direction par Gisors.

La commission d'enquête du département de l'Eure a également déclaré qu'il y avait utilité publique à l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre, par la vallée de la Seine, tel qu'il était présenté par la Compagnie.

Enfin, la commission d'enquête de la Seine-Inférieure a donné un avis favorable à l'établissement du chemin de fer par la vallée de la Seine, en insistant sur l'avantage spécial qu'il présentait de mettre Paris en communication avec la mer, en desservant les centres nombreux de populations industrielles.

Cet avis a été partagé par la chambre de commerce de Rouen et par les chambres consultatives d'Elbeuf, de Bolbec et d'Yvetot.

La chambre de commerce du Havre a donné son assentiment au projet, mais sous la condition que la Compagnie serait tenue de continuer le chemin de fer, sans interruption, jusqu'au Havre.

La chambre de commerce de Dieppe, tout en déclarant que l'exécution de la ligne directe par Gisors satisfaisait mieux aux intérêts généraux, pense que, si le Gouvernement renonce au projet étudié par les ingénieurs, l'exécution du tracé, par la vallée de la Seine, pourra produire déjà de grands avantages, et elle fait, dans ce cas, des vœux pour son établissement.

Les enquêtes publiques ainsi terminées sur les deux directions proposées pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris au Havre, l'administration aurait pu s'occuper de faire un choix entre les divers projets dont elle était saisie, si les modifications graves et nombreuses apportées, comme on l'a déjà dit, au projet par Gisors, ne lui avaient paru constituer un projet tout nouveau sur lequel une nouvelle enquête devenait nécessaire.

Troisième Enquête.

Dans cette nouvelle enquête, les diverses commissions départementales ont pu examiner simultanément les avantages et les inconvéniens de chacune des deux directions en concurrence, les comparer ensemble, et exprimer, en faveur de l'une ou de l'autre, des avis motivés : jusqu'alors, en effet, celles qui les avaient précédées n'avaient pas eu à leur disposition les élémens nécessaires pour se former une opinion éclairée : aucun des projets, sur l'une ou sur l'autre direction, n'avait été complétement étudié, et, par là même, il leur était impossible d'émettre une opinion suffisamment éclairée. Mais dans la nouvelle enquête, des discussions contradictoires ont pu s'ouvrir utilement sur les projets dirigés par les plateaux ou par la vallée de la Seine, et nous croyons devoir, à raison de cette circonstance, exposer avec détails les résultats de cette enquête.

Département de la Seine.

Dans le département de la Seine les seules observations en oppositions consignées aux registres d'enquête, l'ont été 1°. par le sieur Laignel, auteur d'un système de courbes à petit rayon, pour le tracé des chemins de fer ; 2°. par la compagnie Riant, soumissionnaire d'un projet dont le tracé est dirigé dans la vallée de la Seine ; 3°. enfin, par le sieur Weber, auteur d'un projet de chemin de fer de Paris à Poissy.

Le sieur Laignel critique les courbes à grand rayon du projet soumis à l'enquête, et prétend qu'il serait plus avantageux de recourir à l'emploi de son système.

La compagnie Riant combat le projet proposé : elle expose

tous les inconvéniens qu'elle croit y apercevoir ; elle énumère tous les avantages qui militent en faveur du projet qu'elle a produit et qu'elle voudrait voir préférer. Cette Compagnie demande en même temps que la commission d'enquête diffère sa réunion le plus possible, pour lui donner le temps de préparer un mémoire dans lequel elle se propose de discuter le projet soumis à l'enquête.

Enfin, le sieur Weber fait remarquer que le projet par les plateaux ne passe pas à Poissy ; que dès lors, il manque d'un élément de prospérité incontestable; que l'on sera obligé en conséquence, d'établir un chemin de fer spécial de Paris à Poissy, et qu'il a depuis long-temps présenté, pour cette communication, un projet bien préférable à tous ceux que l'on pourrait lui opposer.

La chambre de commerce de Paris, appelée à délibérer sur le nouveau projet rédigé par les ingénieurs, y a donné un avis favorable : elle a considéré, à cet égard, que le nouveau tracé raccourcit de plus d'une lieue la distance de Paris à Rouen ; qu'il prend cette dernière ville pour centre de toutes les directions, et enfin que, dans la seconde partie de son parcours, il se rapproche de la vallée de la Seine et de celle de l'Eure, et qu'il met ainsi en communication avec Paris les villes industrieuses et les nombreux établissemens qui enrichissent ces vallées.

La commission d'enquête, instituée dans le département de la Seine, a pris une connaissance approfondie des pièces du projet et des dires consignés aux registres d'enquête ; elle a entendu les ingénieurs et les avocats de la Compagnie soumissionnaire du projet par la vallée de la Seine, et elle a examiné avec soin leurs observations, contradictoirement avec celles de l'ingénieur, auteur du projet ; et, après une discussion longue et approfondie, elle a exprimé, à l'unanimité,

les considérations et l'avis dont nous allons donner la teneur.

Suivant elle, on ne saurait mettre en doute les avantages qui doivent résulter d'un chemin de fer destiné à rattacher l'une à l'autre, par une communication rapide, les villes de Paris, Rouen, le Havre et Dieppe.

Le projet présenté réunit, à ses yeux, la plupart des conditions propres à satisfaire à l'intérêt public; il laisse seulement à désirer un point d'arrivée à Rouen plus central, et un trajet plus court entre cette ville et Charleval.

D'un autre côté, le point d'arrivée à Paris est convenablement choisi et préférable, sous tous les rapports, à celui de la Compagnie opposante; d'ailleurs, la vallée de la Seine est déjà favorisée par le cours d'un fleuve; et cet avantage doit s'accroître encore par les travaux d'amélioration qui y seront nécessairement entrepris dans un avenir prochain.

La commission ajoute que ce serait porter sur un même point les bienfaits des grandes communications, que de doter encore cette vallée du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe.

Qu'en adoptant, au contraire, le projet soumis à l'enquête, on trouvera l'avantage de faciliter les relations si importantes qui existent déjà entre Paris, Saint-Denis, la vallée de Montmorency, Pontoise, Gisors, etc., et de vivifier un pays où il ne manque peut-être que de bonnes voies de communication pour atteindre à un haut degré de prospérité.

Enfin, la commission a considéré que le projet de la vallée de la Seine exigerait la construction de six ponts sur le fleuve, qui apporteraient nécessairement de grands obstacles à la navigation; que très probablement, les dépenses annoncées par la Compagnie soumissionnaire de ce projet, seraient de beaucoup dépassées, entre autres pour les souter-

rains qu'elle pense exécuter sans revêtement, ce qui est inadmissible.

Par tous ces motifs, la commission a été d'avis qu'il y avait utilité publique à l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, par Saint-Denis, la vallée de Montmorency, Pontoise et Gisors.

Que ce projet est préférable à celui de la vallée de la Seine et satisfaisant sous tous les rapports; qu'il est susceptible cependant de recevoir quelques améliorations entre Charleval et Rouen, et à l'arrivée dans cette dernière ville; elle recommande l'étude de ces améliorations à l'attention des ingénieurs.

La commission, en terminant, fait remarquer que l'énormité de la dépense pourrait empêcher d'entreprendre, dès à présent, toute la ligne de Paris au Havre; mais que l'on ne doit pas regarder ce projet comme un tout indivisible, et que ce serait encore une mesure de haut intérêt public, que d'exécuter la partie comprise entre Paris et Rouen, en conservant la possibilité de prolonger ultérieurement le chemin sur le Havre et sur Dieppe.

M. le préfet de la Seine adopte l'avis de la chambre de commerce et de la commission d'enquête, sauf, toutefois, en ce qui concerne la modification demandée par la commission, et qui tendrait à diriger, par Radepont, le chemin de fer entre Charleval et Rouen. M. le préfet fait remarquer que, d'après les explications données par les ingénieurs, on ne pourrait obtenir cette modification qu'au moyen de l'établissement d'un souterrain de 3 à 4,000 mètres de longueur et une pente de 5 millimètres, ce qui détruirait toute l'économie du tracé, et entraînerait dans des dépenses considérables, sans produire aucun avantage sensible, quant à la durée du voyage.

M. le préfet termine en demandant certaines dispositions additionnelles qui doivent avoir pour but d'assurer la facilité des communications dans le département de la Seine, au passage du chemin de fer, et, entre autres, que les rampes des ponts à établir sur les routes royales et départementales soient au plus de 3 centimètres par mètre, si ce n'est dans le cas de nécessité absolue.

Département de Seine-et-Oise.

Dans le département de Seine-et-Oise, quelques oppositions ont été consignées aux registres d'enquête.

1°. Par la Compagnie soumissionnaire d'un projet par la vallée de la Seine. (Nous ne reproduirons pas ici les motifs de cette opposition déjà exposés dans le détail d'enquête ouverte dans le département de la Seine.)

2°. Par plusieurs habitans de la commune d'Ermont, qui réclament contre la suppression des chemins vicinaux que doit entraîner le chemin projeté, et demandent que de chaque côté de ce chemin soient établis des chemins d'exploitation pour l'agriculture.

3°. Par le sieur Weber, auteur d'un projet de Paris à Poissy. Cette réclamation a été également mentionnée dans l'enquête du département de la Seine.

4°. Par les habitans de la commune d'Osny, qui signalent les dommages nombreux que causerait à cette localité l'établissement d'un chemin de fer, et réclament quelques modifications au tracé, dans l'intérêt de leur industrie et de leur agriculture.

La commission d'enquête du département s'est livrée à un examen approfondi de tous les détails de cette importante affaire; elle a discuté le mérite des observations et oppositions consignées aux registres d'enquête. Comme la commission d'enquête du département de la Seine, elle a donné ac-

cès dans son sein aux auteurs du projet par la vallée de la Seine, et les a entendus contradictoirement avec les auteurs du projet par Gisors, et après avoir écarté d'abord l'opposition formée par ladite Compagnie contre le principe même de l'enquête, elle a, à l'unanimité, moins une voix, donné la préférence au projet par Pontoise et Gisors, sur le projet par la vallée de la Seine.

Voici les motifs exprimés à l'appui de son opinion.

Le projet par Gisors établit, entre Paris et la mer, une communication plus courte et plus rapide;

Il présente une différence notable en moins dans les frais de premier établissement et dans ceux d'entretien, et par suite il pourra s'exécuter avec un tarif moins élevé, au grand avantage du public;

Il ouvrira un débouché utile au commerce, à l'agriculture et à l'industrie, à travers une contrée dépourvue de grandes voies de communication;

Enfin il forme la base d'un vaste système de communications entre la mer, le bassin de la Seine et les provinces du Nord.

Le projet par la vallée de la Seine, au contraire, n'aurait d'autre résultat que de doter d'une nouvelle voie de transport des localités favorisées déjà par la navigation de la Seine, navigation que le Gouvernement se propose d'améliorer encore dans un avenir très prochain.

La réalisation de ce projet aurait pour résultat infaillible de créer, entre le fleuve et le chemin de fer qui lui serait parallèle, une concurrence qui ne pourrait être que funeste à l'un et à l'autre; elle exigerait, de plus, l'établissement sur la Seine d'un grand nombre de ponts qui viendraient apporter de nouveaux obstacles à la navigation.

Passant ensuite à l'examen spécial du projet soumis à l'en-

quête, la commission, en ce qui concerne les deux directions proposées, l'une par la vallée de la Viosne, l'autre par la vallée du Sauceron, a fait remarquer que le tracé par la Viosne, plus court de 11,000 mètres, présentait, sur le tracé du Sauceron, l'avantage de rencontrer sur son parcours une population plus nombreuse et un centre d'industrie bien plus considérable; de traverser Pontoise, ville importante avec laquelle ne peut entrer en parallèle la ville de Chaumont située sur l'autre ligne, et qui pourra d'ailleurs être utilement desservie par l'embranchement de Beauvais;

Que le seul avantage de la ligne du Sauceron serait de diminuer d'une lieue environ la longueur de l'embranchement de Creil, mais que cet avantage ne peut être mis en balance avec les inconvéniens qu'aurait pour la ville de Pontoise l'éloignement de la ligne principale. Elle a été d'avis, par ces motifs, à l'unanimité, que la direction par la Viosne devait être adoptée de préférence à celle du Sauceron.

En ce qui concerne les deux tracés indiqués entre Charleval et Rouen, la commission a reconnu que le tracé par Radepont a, sur celui de Blainville, l'avantage de la brièveté du parcours; mais elle laisse à prononcer sur la question de préférence au Gouvernement, qui seul possède à cet égard les élémens d'une détermination éclairée.

Sur la question du tarif, la Compagnie ne peut émettre aucune opinion sur le taux auquel il convient de le porter pour concilier l'intérêt public et celui de l'entreprise; mais elle exprime le vœu que le Gouvernement se réserve la faculté de réviser ce tarif à l'époque où l'expérience aura permis de reconnaître le rapport réel qui existe entre les charges et les bénéfices de l'opération.

A l'égard de la réclamation de la commune d'Ermont, pour le maintien des chemins vicinaux et d'exploitation, la

commission pense qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter, attendu qu'il y est fait droit par les cahiers de charges adoptés pour les concessions de chemins de fer.

Elle écarte également la réclamation du sieur Weber, dont le projet ne lui paraît pas susceptible d'appeler son attention.

Quant à la réclamation des habitans d'Osny contre la direction du tracé à travers des marais fertiles dont la culture fait la prospérité du pays, la commission recommande cette réclamation à la sollicitude de l'administration, s'il peut y être fait droit par une légère déviation du tracé.

La commission, en terminant, appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité, pour lui, de conserver, dans l'intérêt moral et politique du pays, un droit d'action et de surveillance sur les chemins de fer, et de prendre toutes les mesures, de faire tous les réglemens de police nécessaires pour protéger les intérêts généraux de l'industrie contre les influences fâcheuses que pourrait avoir un moyen si puissant de monopole laissé à l'arbitraire des Compagnies.

M. le préfet de Seine-et-Oise adopte sur tous les points l'avis de la commission d'enquête, et pense avec elle qu'il y a lieu, sous tous les rapports, de préférer le tracé par Gisors au tracé par la vallée de la Seine.

Département de l'Oise.

Dans le département de l'Oise aucune opposition n'a été consignée aux registres d'enquête.

La chambre consultative des arts et manufactures de Beauvais a considéré que l'établissement du chemin de fer de Paris au Havre, suivant le tracé par Gisors, préviendra la rivalité à laquelle ne manquerait pas de donner naissance l'exécution d'une ligne de chemin de fer dans la vallée de la

Seine, à proximité du fleuve ; que le premier projet satisfait mieux d'ailleurs aux conditions de pente exigées pour ce genre de communication, et qu'il dessert mieux un plus grand nombre de villes importantes, et entre autres la ville de Beauvais ; elle a été d'avis, en conséquence, qu'il devait être préféré.

A l'égard du choix à faire entre le tracé par la Viosne et celui par le Sauceron, la chambre consultative a considéré que le tracé par le Sauceron aurait l'avantage de mettre en communication, par une voie plus courte, le chemin de Paris au Havre avec les chemins de fer du Nord, et elle a pensé qu'il y avait lieu de diriger le chemin de fer entre l'Oise et Gisors, par les vallées du Sauceron et de la Troësne.

La chambre a en outre émis l'opinion que dans toute entreprise de chemin de fer le Gouvernement intervînt pour une partie de la dépense, et que, dans les cas d'entreprises par des Compagnies particulières, l'État payât au moins aux actionnaires, à titre d'encouragemens, l'intérêt de leurs capitaux pendant la durée de l'exécution des travaux.

La commission d'enquête du département, après avoir pris connaissance des pièces du projet mis sous ses yeux, a reconnu qu'elle avait à se prononcer sur trois questions principales :

1°. Le chemin de fer suivra-t-il la ligne dite *des plateaux*, ou sera-t-il dirigé par la vallée de la Seine ?

2°. En supposant que la ligne *des plateaux* soit adoptée, devra-t-on suivre la ligne la plus courte pour aller directement vers le Havre, en ne correspondant avec Rouen que par un embranchement ; ou bien, à raison de l'importance de cette dernière ville, devra-t-on y faire passer dans tous les cas la ligne principale ?

Nous ferons remarquer que cette question n'était plus à

résoudre : l'administration avait positivement déclaré, dès l'ouverture de l'enquête, que la ligne sur laquelle étaient appelées les investigations du public était celle qui tendait au Havre, en passant par Rouen, et qui faisait ainsi de cette ville le centre de toutes les opérations de chemins de fer de la contrée.

3°. Enfin le tracé des plateaux devra-t-il passer à Pontoise et suivre la vallée de la Viosne, ou, laissant Pontoise sur la gauche, devra-t-il se porter sur Gisors par les vallées du Sauceron et de la Troësne?

Sur la première question, la commission a considéré que le projet des plateaux satisfaisait mieux que le projet par la vallée de la Seine, aux diverses conditions que doivent réaliser les chemins de fer : il présente une meilleure disposition de pentes et d'alignemens, il dessert un plus grand nombre de villes importantes et d'une manière plus heureuse, et offre l'avantage de mettre en rapport un plus grand nombre de localités, et celles surtout qui ont le plus besoin de débouchés pour les produits de l'agriculture et de l'industrie, tandis que les localités voisines de la Seine ont déjà une voie fluviale facile et économique : sous tous les rapports, enfin, le tracé des plateaux paraît, à la commission, devoir obtenir la préférence.

Sur la seconde question, la commission a considéré que le chemin de Paris au Havre devant former comme le tronc des lignes des chemins de fer du Nord, et du chemin de Paris à Lyon et à Marseille, devait, autant que possible, être établi par la ligne la plus directe; elle a pensé néanmoins que l'importance de la ville de Rouen était un motif assez puissant pour entraîner une exception en sa faveur; que les avantages qui résulteraient de cette combinaison compenseraient et au-delà les inconvéniens de l'augmentation du tra-

jet du Havre à Paris; elle a, en conséquence, donné son assentiment au tracé soumis à l'enquête.

Sur la troisième question, enfin, celle du choix à faire entre les tracés par la Viosne ou par le Sauceron, la commission a fait remarquer que le premier, quoique plus court, exige un plus grand développement de souterrains; que le tracé par le Sauceron offre, en outre, l'avantage d'avoir une partie commune plus longue avec le chemin de fer projeté de Paris à Lille, et que, d'ailleurs, les intérêts de la ville de Pontoise seraient très convenablement desservis par un embranchement.

En résumé, par ces divers motifs, elle a été unanimement d'avis :

1°. Que le chemin de fer de Paris au Havre fût établi par les plateaux et non par la vallée de la Seine;

2°. Que le tracé de ce chemin traversât directement la ville de Rouen;

3°. Enfin, que le chemin de fer entre Paris et Gisors fût dirigé par les vallées du Sauceron et de la Troësne, et non par Pontoise et les vallées de la Viosne et du Reveillon.

Département de l'Eure.

Dans le département de l'Eure, trois oppositions ont été consignées au registre d'enquête : l'une, par la Compagnie soumissionnaire du projet dont le tracé suit la vallée de la Seine; la seconde, par la chambre consultative des arts et manufactures d'Évreux; la troisième, par le sieur de Courcy, propriétaire dans le département de l'Eure.

L'opposition de la Compagnie soumissionnaire du projet par la vallée de la Seine étant identique avec celle qui a été formée dans les départemens dont nous avons déjà parlé,

nous croyons inutile d'en reproduire ici de nouveau les détails.

La chambre consultative d'Évreux fait remarquer que le nouveau projet soumis aux enquêtes ne satisfait pas mieux que le premier aux intérêts des villes de Rouen, de Louviers et d'Évreux.

Qu'à l'exception de Gisors, la ligne des plateaux ne parcourt que des pays presque sans industrie et exclusivement agricoles, et qu'elle présente, en outre, de grandes difficultés d'exécution.

D'après ces considérations, la ligne par la vallée de la Seine serait donc préférable à la ligne des plateaux : il est vrai qu'une objection grave peut être élevée contre la ligne de la vallée, à raison de sa position le long d'une voie navigable qui offre déjà au commerce une communication facile et économique, et il paraît irrationnel de doter les mêmes localités de deux voies qui peuvent chacune séparément vivifier une contrée différente. Dans ces circonstances, la chambre consultative n'hésite pas à demander que le Gouvernement abandonne l'une et l'autre ligne, soit par les plateaux, soit par la vallée, pour donner la préférence à une autre direction que déjà elle avait indiquée, et qui réunirait Paris et Rouen, en suivant les vallées de la Vesgre et de l'Eure.

Dans cette combinaison, le chemin de Paris à Rouen s'embrancherait sur la ligne de Paris à Chartres ; et, malgré l'allongement du parcours qu'elle occasionnerait, elle aurait encore l'avantage de l'économie ; elle faciliterait, d'ailleurs, l'arrivée sur Paris des produits de la Normandie et des provinces de la Bretagne, et des objets de consommation nécessaires à l'approvisionnement de la Capitale.

En résumé, la chambre consultative repousse le projet

par Gisors, et demande qu'avant de statuer, il soit fait un projet et une enquête sur la ligne de la Vesgre et de l'Eure. Subsidiairement, et dans le cas où le vœu qu'elle exprime à cet égard ne serait pas accueilli, elle réclame la préférence pour le tracé par la vallée de la Seine, avec Rouen pour point central, et un embranchement sur Évreux par Louviers.

M. Lecouturier de Courcy s'oppose avec énergie à la direction du chemin de fer par Gisors; il pense qu'en principe, les chemins de fer ne doivent être établis que dans les grandes vallées, avec embranchement sur les vallées secondaires, parce que dans les grandes vallées sont toujours les grands centres de population et d'industrie, et que les vallées secondaires peuvent se lier aux grandes par des embranchemens à pente douce qui les desservent d'une manière suffisante.

Si on ajoute à cette considération les immenses intérêts du commerce des villes situées dans la vallée de la Seine, ou qui pourront s'y rattacher par de courts embranchemens, on hésitera bien moins encore. Le chemin de la vallée s'appropriera tous les produits de la Normandie, province si riche, si féconde, et même ceux de la Bretagne, et les revenus du péage seront quatre fois plus considérables sur cette ligne que sur la ligne par Gisors.

En terminant, M. de Courcy se plaint que les membres de la commission d'enquête aient été choisis deux fois en majorité dans l'arrondissement des Andelys, et demande que l'on forme une nouvelle commission, en prenant dans chaque arrondissement deux membres du conseil de cet arrondissement désignés par le sort.

Le conseil municipal et la chambre consultative des arts et manufactures de Louviers font remarquer que le projet

de Paris à la mer, par Gisors et Rouen, est repoussé par toutes les villes les plus importantes situées entre Paris et le Havre. Ce projet ne dessert aucun intérêt, ne traverse qu'un pays agricole et sans industrie. La ligne de la vallée de la Seine traverse une foule de localités riches par leur industrie et par leurs produits manufacturés; elle passe, entre autres, à proximité de la ville de Louviers et de la ville d'Elbeuf. Par tous ces motifs, elle doit donc obtenir la préférence.

La commission spéciale, instituée par M. le préfet de l'Eure, après avoir pris connaissance des dires et oppositions consignés aux registres d'enquête, avoir entendu les ingénieurs auteurs du projet par la vallée de la Seine, et s'être entourée de tous les documens propres à éclairer sa délibération, a reconnu d'abord, unanimement, que le nouveau projet soumis à l'enquête, qui dessert Rouen d'une manière directe, qui touche à Pavilly, Yvetot, Bolbec, etc., est préférable au premier projet rédigé par MM. les ingénieurs; mais que l'embranchement de Louviers est ménagé d'une manière si désavantageuse pour cette ville, qu'elle n'en pourra tirer aucun parti, et que, par suite, Évreux se trouve frappé d'une exhérédation pareille.

Venant ensuite à la comparaison des deux tracés, l'un par les plateaux, l'autre par la vallée de la Seine, la commission, après avoir résumé et comparé les avantages et les inconvéniens de chacun d'eux, s'est partagée sur cette question : trois membres se sont prononcés purement et simplement pour le projet des plateaux; deux pour cette même ligne, mais sous la condition que le Gouvernement ferait acheter les études de la ligne par les vallées de la Vesgre et de l'Eure, et quatre membres ont voté purement et simplement pour le projet de la vallée de la Seine.

Département de la Seine-Inférieure.

Dans le département de la Seine-Inférieure, des registres d'enquête ont été ouverts à Rouen, au Havre, à Dieppe, à Neufchâtel et à Yvetot.

Au Havre, à Neufchâtel et à Yvetot, aucune observation ou opposition n'a été consignée sur ces registres.

A Dieppe, le registre d'enquête contient un grand nombre d'adhésions au projet proposé. Les signataires de ces adhésions insistent, dans l'intérêt général, pour que la préférence soit accordée à ce projet sur celui de la vallée de la Seine.

A Rouen, quelques oppositions ont été formées contre le projet des plateaux.

MM. Godard de Belbeuf repoussent ce projet comme préjudiciable à leurs propriétés, qu'il morcelle sur plusieurs points.

La compagnie soumissionnaire du projet de la vallée de la Seine renouvelle encore, et par les mêmes motifs, son opposition déjà précédemment formulée.

Le conseil municipal de Rouen, par l'organe du maire de la ville et de quelques autres de ses membres, expose que les conditions principales de tout chemin de fer, quels que soient ses points de départ et d'arrivée, consistent à offrir aux produits du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, et aux voyageurs une voie de transport plus rapide et moins coûteuse que celles qui existent.

Partant de ce principe, le conseil municipal recherche si le projet de chemin de fer soumis à l'enquête satisfait à ces conditions, et il n'hésite pas à se prononcer pour la négative. Ce projet, en effet, ne dessert pas la ville de Rouen, la troisième ville du royaume : il ne la rattache à la ligne principale que par un embranchement torturé,

C'est en vain qu'on proclame que le nouveau projet tend au Havre par Rouen. Ce projet n'a en vue que les deux points extrêmes, Paris et le Havre ; Rouen est totalement négligé : cette grande cité n'a qu'une station placée à plus de 1,000 mètres du centre des affaires, et par-là même tout-à-fait insuffisante.

Le seul tracé qui puisse convenir à la ville de Rouen est celui qui, dirigé dans la vallée de la Seine, passe par le col de Tourville, donne à Rouen une station près du Boulingrin, et qui, avec un embranchement dirigé d'Oissel ou des environs, arrive également à Rouen sur la rive gauche de la Seine, en aval des ponts de la ville.

Le conseil municipal, examinant ensuite la question relative à l'établissement du transit par l'intérieur de la France, entre le Havre et l'Allemagne, l'un des principaux argumens en faveur de la ligne des plateaux, prétend que la communication fluviale, de Rouen au Havre, telle qu'elle existe aujourd'hui, suffit à tous les besoins; qu'elle est aussi prompte et aussi économique que les intérêts du commerce peuvent le désirer, et que Rouen peut, dès lors, tout aussi bien que le Havre, être choisi pour le point extrême de la ligne de transit.

Le conseil municipal de Rouen déclare, en conséquence, que le projet des plateaux dessert des intérêts étrangers aux siens ; qu'il n'a pas dès lors des élémens de succès, et qu'il lui paraît impossible qu'un chemin de fer de Paris à la mer ne soit pas calculé pour desservir directement, et peut-être même exclusivement, la ville de Rouen, ainsi que les importantes villes de Louviers et d'Elbeuf, par de faciles embranchemens.

Par tous ces motifs, le conseil municipal de Rouen rejette formellement, pour ce qui concerne cette ville, le

projet par les plateaux, et demande la création d'un chemin de fer direct de Paris à Rouen par la vallée de la Seine.

La société libre du commerce et de l'industrie de la ville de Rouen, par des considérations semblables à celles qui viennent d'être exposées, pense que le projet des plateaux ne pourrait être exécuté, sans un grand préjudice pour les villes de Louviers, Elbeuf et Rouen, et, par suite, pour les villes mêmes de Paris, du Havre et de Dieppe. Elle proteste dès lors contre son exécution.

La chambre de commerce de Rouen, à raison de l'importance de sa population, de son commerce et de son industrie, doit être nécessairement le centre de la grande communication de Paris à la mer.

Que si le nouveau projet par Gisors satisfait à cette condition, le projet par la vallée de la Seine la remplit également, et qu'il n'appartient pas à la chambre d'examiner les dispositions d'art, moyennant lesquelles elle peut être réalisée.

Elle a considéré, d'ailleurs, « qu'il ne pourrait exister « aucun doute sur l'importance relative des villes et popu- « lations des deux lignes, soit par Gisors, soit par la vallée « de la Seine ;

« Que, si les dépenses de cette dernière ligne sont plus « considérables, les produits le seront également davantage ;

« Que la durée du trajet entre Paris et le Havre sera la « même, à très peu près, par l'une et l'autre ligne ; que « la ville de Dieppe seule serait plus rapidement desservie « par la ligne des plateaux ; mais que l'importance de cette « ville n'est pas telle que la plus grande rapidité du par- « cours entre son port et Paris puisse détruire les motifs « de préférence qui militent en faveur du tracé par la « vallée. »

Par tous ces motifs, la chambre de commerce est d'avis que le tracé du chemin de fer de Paris à la mer, par Rouen, doit suivre la vallée de la Seine jusqu'à Rouen, et que ce tracé doit obtenir la préférence sur celui par Gisors et Blainville.

La chambre ajoute, toutefois, qu'à partir de Rouen, le chemin de fer sur le Havre devra se diriger par Deville, Malaunay, Yvetot, Bolbec; et celui sur Dieppe, par la même voie jusqu'à Malaunay, et de là par Montville et Clères, de manière à assurer la communication de ces deux ports avec Paris, sans solution de continuité.

Cette chambre fait remarquer, d'ailleurs, qu'en donnant la préférence au tracé par la vallée de la Seine, elle ne cède pas à cette considération, que ce tracé favorise plus particulièrement les intérêts de la ville de Rouen, mais qu'elle ne défend dans cette circonstance que les intérêts des populations appelées à jouir du bienfait du chemin de fer, et qui, étant plus importantes et plus productives dans la vallée que sur les plateaux, offrent plus d'élémens pour la prompte exécution et pour le succès et la prospérité de l'entreprise.

La chambre de commerce de Dieppe se prononce sans hésiter en faveur du projet par les plateaux : ce projet met plus directement en communication Paris et les principaux ports de la Manche, sans augmenter la distance qui sépare ces ports de la ville de Rouen; il a, en outre, l'immense avantage de parcourir un pays privé jusqu'ici de grandes communications, et dont la population éminemment industrieuse n'attend que des débouchés faciles pour exporter les produits de son sol et de ses manufactures; tandis que les localités de la vallée de la Seine jouissent déjà d'une voie facile et économique, que le Gouvernement s'occupe de perfectionner encore, et dont la navi-

gation à la vapeur fera bientôt ressortir plus vivement encore les précieux avantages.

La chambre de commerce exprime, en terminant, le vœu que les nombreux projets dont on s'occupe depuis plusieurs années déjà, aboutissent enfin à une solution, et, à ce sujet, elle demande que le Gouvernement français se mette, comme le Gouvernement belge, à la tête de ces grandes opérations, et que des entreprises utiles à tous soient exécutées aux frais de tous.

Elle demande enfin que, dans cette grande question, le Gouvernement ne se laisse pas influencer par des intérêts de localités, quelque puissans qu'ils puissent être, et qu'il ne prenne pour base de sa décision que l'intérêt général du pays.

La chambre consultative des arts et manufactures d'Elbeuf fait remarquer que le nouveau projet n'est que la reproduction de celui qui a été déja soumis à l'enquête publique en 1835; que ce projet ne satisfait nullement aux intérêts d'Elbeuf, et qu'il doit être en conséquence repoussé au profit du projet dont le tracé suit la vallée de la Seine: que ce dernier projet seul offre quelques chances de succès aux capitalistes qui voudraient l'entreprendre, et que seul dès lors il doit être adopté.

C'est en vain que les auteurs du projet par Gisors ont offert la perspective d'un embranchement qui, partant de la ligne principale, viendrait aboutir à Elbeuf; cet embranchement ne suppléera jamais celui que donne à cette ville le projet de la vallée de la Seine; il ne peut donc y avoir d'hésitation possible pour la chambre consultative, et elle rejette, pour ce qui la concerne, le projet soumis à l'enquête.

La chambre consultative des arts et manufactures de la

ville d'Yvetot a reconnu qu'il y avait utilité publique à l'établissement d'un chemin de fer qui multiplierait et faciliterait les communications de Paris avec la mer et avec le département de la Seine-Inférieure ; mais elle a pensé qu'il importait de choisir une ligne propre à desservir le plus directement et le plus utilement possible les localités populeuses où le commerce, l'agriculture et l'industrie ont reçu le plus de développement.

Sous ce rapport, il lui paraît que le chemin de Paris au Havre doit être dirigé par la vallée de la Seine, entre Paris et Rouen, et au-delà de Rouen, par Panville, Pavilly, Flamainville, Yvetot, Bolbec, Saint-Romain et Harfleur.

La chambre consultative de Bolbec expose que le nouveau projet rédigé par les ingénieurs résout de la manière la plus heureuse toutes les objections élevées contre le premier tracé : il fait de Rouen le centre de toutes les voies de fer du département de la Seine-Inférieure ; il réduit de trois lieues la distance de Paris à Rouen, et de Paris au Havre, il ramène à trois millimètres et demi la pente maximum du tracé sur toute la longueur du trajet ; en un mot, il satisfait à tous les intérêts engagés dans cette grande question.

Son tracé rencontre plusieurs villes importantes : Saint-Denis, Pontoise, Gisors, Charleval ; il suit plusieurs vallées couvertes d'usines et très industrieuses ; Dieppe y trouve une réduction sensible dans sa communication avec Paris, dont la longueur n'est que de 42 lieues trois quarts au lieu de 51 trois quarts que présente le tracé par la vallée de la Seine ; Elbeuf et Louviers même sont, à très peu près, aussi bien desservis par le tracé de Gisors que par celui de la vallée ; et toutes les autres localités intéressées, le Havre, Yvetot, Bolbec, le sont mieux par le premier.

La chambre consultative combat ensuite quelques unes des allégations exprimées dans la protestation d'une chambre consultative du département de l'Eure, et du conseil municipal de Rouen ; elle fait remarquer que c'est à tort que l'on a prétendu que le tracé par Gisors ne parcourait qu'une contrée dépourvue de population et d'industrie ; que cette proposition, inexacte en ce qui concerne les localités comprises entre Paris et Rouen, l'est plus encore pour la partie comprise entre Rouen et le Havre, et elle compare à ce sujet les villes principales situées sur l'une et l'autre direction.

Quant à la protestation du conseil municipal de Rouen, la chambre consultative la trouve mal fondée de tout point. Cette ville n'a eu en vue que ses relations avec Elbeuf et Louviers, et paraît compter pour rien les communications journalières et nécessaires avec les autres points du département, qui méritaient cependant aussi de fixer son attention.

« Le conseil municipal a laissé entrevoir que, dans son « opinion, l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et « le Havre n'était pas nécessaire ; que la navigation de la « Seine suffisait à tous les besoins. » Mais alors il aurait dû aussi reconnaître que la navigation de la Seine pourra bien être également de quelque utilité entre Paris et Rouen, surtout lorsqu'elle aura été perfectionnée, et qu'il serait contraire aux principes d'un bon gouvernement de porter sur le même point les bienfaits des communications de divers ordres.

Par ces diverses considérations, la chambre consultative adopte le projet soumis à l'enquête ; elle appuie la demande faite par les habitans de Fécamp, pour que l'embranchement de cette ville soit dirigé sur Bolbec, et enfin elle ex-

prime le vœu que les embranchemens proposés ne soient pas laissés à l'arbitraire des compagnies, mais qu'ils soient considérés comme formant partie intégrante du chemin de fer.

La chambre de commerce du Havre, après avoir comparé alternativement le nouveau projet soumis à l'enquête avec celui qui avait été présenté d'abord par MM. les ingénieurs, puis avec le projet par la vallée de la Seine, a reconnu à l'unanimité que ce nouveau projet satisfaisait complétement à toutes les conditions que doit réaliser un semblable système de communications, et qu'il était préférable au projet par la vallée de la Seine.

Elle a fait remarquer, toutefois, que cette préférence était basée en partie sur la conviction où elle était que l'administration s'occupait des moyens d'améliorer la navigation de la Seine entre Paris et Rouen.

La chambre a d'ailleurs demandé que l'on étudiât les moyens de rattacher Lillebonne à la ligne principale par un embranchement, et de faire aboutir l'embranchement de Fécamp sur un point plus rapproché de Bolbec.

Enfin, quant au tarif proposé, la chambre de commerce n'a aucune objection à y faire ; elle a pensé toutefois qu'il serait dans l'intérêt général que le Gouvernement se réservât la faculté de réviser ce tarif à l'époque où la nécessité s'en ferait sentir.

La commission d'enquête du département de la Seine-Inférieure, après avoir pris connaissance des diverses observations consignées au registre d'enquête, et avoir entendu les auteurs du projet par la vallée de la Seine, et les ingénieurs auteurs du projet par Gisors, a résumé ainsi qu'il suit sa délibération :

La commission a reconnu d'abord à l'unanimité qu'il y

avait utilité publique à l'établissement d'un chemin de fer de Paris au Havre, passant par Rouen, avec embranchement sur Dieppe.

En ce qui concerne le choix à faire entre la ligne des plateaux et celle de la vallée de la Seine,

La commission a considéré que, déjà dans cette vallée, existe le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, qui sera, suivant toute apparence, prolongé jusqu'à Poissy, et que, par là, l'une des localités les plus importantes de la vallée sera mise en communication avec la Capitale;

Que l'administration s'occupe de grands projets d'amélioration de la navigation de la Seine, et qu'une fois ces projets exécutés, les villes de Meulan, Vernon et Gaillon jouiront, au moyen des bateaux à vapeur, d'une communication prompte, facile et constante, soit entre elles, soit avec Paris;

Que c'est à tort, d'ailleurs, que l'on a prétendu que, sous le rapport commercial et industriel, la ligne des plateaux était inférieure à celle de la vallée de la Seine;

Que si, d'une part, se trouvaient les villes de Poissy, Meulan, Mantes, Vernon et Gaillon, de l'autre, on pouvait citer les villes de Pontoise, dont le commerce avec Paris est d'une haute importance; de Marines, de Gisors, Etrepagny, Charleval, Fleury et toute la vallée de l'Andelle, où existent déjà de nombreuses fabriques;

Qu'à la vérité, la ligne des plateaux ne présentait pas de villes aussi importantes que Louviers et Elbeuf; mais que, par les embranchemens projetés sur ces villes, et que la commission regarde comme annexes intégrantes du chemin principal, la communication d'Elbeuf et de Louviers se trouve établie d'une manière satisfaisante avec Paris et Rouen.

La commission a considéré, en outre, que la direction du

chemin de fer des *plateaux* abrége d'une heure le temps de parcours entre Paris et Dieppe, et qu'au moyen de l'exécution du chemin de fer de Londres à Brighton, Paris et Londres seront réunis par la ligne la plus courte que l'on puisse établir, résultat qu'il importe de favoriser sous le rapport commercial et politique.

Elle a considéré, enfin, que cette même direction permettra, au moyen de l'embranchement sur Creil, de faciliter le commerce de transit du Havre, de Dieppe, et celui de Rouen avec le nord de la France.

Par tous ces motifs, la commission a été d'avis, à la majorité de dix voix contre trois, qu'il y avait lieu d'adopter le tracé des plateaux avec ses divers embranchemens, de préférence à celui par la vallée de la Seine.

En ce qui touche la direction à suivre entre Charleval et Rouen, la commission a reconnu que la direction par Radepont serait assurément plus avantageuse sous le rapport de la brièveté du parcours, mais qu'elle aurait le grave inconvénient d'exiger un pente de 5 millimètres et deux souterrains de 3,000 mètres au moins de longueur; elle a été d'avis, en conséquence, de ne pas adopter, quant à présent, cette direction, et a exprimé le vœu que de nouvelles études fussent faites pour atténuer, s'il est possible, les deux inconvéniens qu'elle présente.

La commission a été d'avis également, par la considération des grands ouvrages d'art et des dépenses que ces combinaisons devaient entraîner, qu'il n'y avait pas lieu d'établir la communication entre Charleval et Rouen, par la vallée de l'Andelle et les deux rives de la Seine.

Venant ensuite à la question relative au point d'arrivée à Rouen, au-dessus de la barrière de Neufchâtel, la commission a considéré « qu'il aurait sans doute été à désirer que

« la station des voyageurs fût plus près du centre de la ville;
« mais que ce résultat ne pouvait être obtenu à raison des
« autres conditions auxquelles il fallait satisfaire ;

« Que, d'ailleurs, la station choisie par MM. les ingé-
« nieurs, n'était qu'à 1,000 mètres du carrefour de la
« Crosse, et qu'un quart d'heure au plus serait suffisant pour
« parcourir cette distance ;

« Qu'à Liverpool, à Bruxelles et à Anvers, les points d'ar-
« rivée du chemin de fer sont plus excentriques encore que
« dans le projet soumis à l'enquête, et que cet exemple doit
« faire sentir à la ville de Rouen la nécessité de se plier aux
« exigences des localités. »

La commission a donné, en conséquence, son assentiment à la disposition adoptée par MM. les ingénieurs pour le point d'arrivée à Rouen.

Quant au dock que les ingénieurs avaient proposé d'établir au pied du coteau de Saint-Gervais, et qui communiquerait avec le chemin de fer par un plan incliné, la commission a fait remarquer « que l'établissement de ce
« dock, tel qu'il avait été projeté, exigerait la coupure de
« la route du Havre par un canal communiquant, d'une
« part, au port de Rouen; de l'autre au dock lui-même ;
« d'où résulterait, pour la circulation, de graves inconvé-
« niens et même des dangers ;

« Que rien ne s'opposait à ce que le dock fût établi entre
« la route et la rivière ; que, dans ce cas, le plan incliné
« passant au-dessus de ladite route, au moyen d'une ar-
« cade, l'on y trouverait encore l'avantage d'en diminuer
« les pentes. »

Elle propose, en conséquence, d'adopter ce dernier parti.

A l'égard de l'embranchement de Fécamp, la commission a demandé qu'il fût tracé dans une direction plus rapprochée de Bolbec.

Enfin, sur la question des tarifs, elle a exprimé le vœu que le Gouvernement se réservât le droit de les réviser, de manière à mettre à toute époque les exigences de l'intérêt public en harmonie avec le juste produit des capitaux engagés dans l'entreprise.

M. le préfet de la Seine-Inférieure a fait remarquer que, pour décider la question de préférence entre le projet par Gisors et celui par la vallée de la Seine, il fallait envisager cette question du point de vue de l'intérêt général, et non pas seulement du point de vue de l'intérêt de localité; et il lui a paru, sous ce rapport, qu'en plaçant le chemin de fer de Paris au Havre dans la vallée de la Seine, on le faisait déchoir du rang qu'il occupait dans l'ensemble des lignes étudiées par les soins du Gouvernement et destinées à lier les différentes parties du Royaume; qu'il ne se coordonnerait plus, dès lors, avec elles, et que c'était réduire une œuvre nationale, utile à tous, en une entreprise isolée, partielle, et en quelque sorte locale.

M. le préfet persiste donc à penser que la préférence doit être donnée au projet par Gisors, et avec d'autant plus de raison que le projet a reçu toutes les améliorations désirables. La ligne principale passe par Rouen; ses pentes sont réduites à 3 millimètres et demi au plus, sur toute l'étendue du parcours, résultat qu'on n'osait même pas espérer; il touche à Yvetot, Bolbec, se porte, par des embranchemens faciles, sur Dieppe, Fécamp, Neufchâtel; et enfin par l'embranchement de Creil, il se lie au chemin de fer du Nord, et offre ainsi au commerce du Havre, de Dieppe et de Rouen, une ligne de transit de la plus haute importance.

En résumé, soit que l'on considère le chemin de Paris au Havre comme destiné à ouvrir la communication la plus directe et la plus prompte entre les points extrêmes, soit qu'on

le considère dans l'intérêt des points intermédiaires, ou dans l'intérêt du commerce français, M. le préfet pense que le chemin de fer de Paris au Havre, passant par Rouen, et suivant la ligne des plateaux, réunit toutes les conditions qui doivent assurer le succès et l'utilité de cette grande entreprise.

Le conseil général des ponts-et-chaussées a discuté à son tour cette importante affaire, avec la plus sérieuse attention : il a entendu à plusieurs reprises les auteurs des divers projets mis sous ses yeux, et ce conseil, après une mûre délibération, s'est, à la majorité de dix voix contre trois, prononcé pour la direction des plateaux.

Sous le rapport de l'intérêt général, il a considéré que le tracé par Gisors, tout en desservant la ville de Rouen, s'écarte peu de la ligne la plus courte : qu'il offre le très grand avantage de réunir Paris à Dieppe par une ligne moins longue de neuf lieues que le projet de la vallée de la Seine ; enfin, que par sa jonction avec le chemin de fer de Paris à la frontière du nord, il favoriserait le transit des denrées coloniales du Havre sur la Belgique.

Sous le rapport des intérêts locaux, le tracé des plateaux a paru au conseil général des ponts-et-chaussées l'emporter de beaucoup encore sur le tracé de la vallée de la Seine : il touche à plusieurs villes importantes situées dans les vallées de l'Oise, de l'Epte et de l'Andelle, et contribuera à vivifier ces foyers d'une industrie toujours croissante qui n'attendent que des débouchés faciles et économiques pour atteindre peut-être à un haut degré de prospérité.

Le tracé des plateaux permet d'ailleurs de jeter des embranchemens faciles sur les villes de Fécamp, Beauvais, Neufchâtel et Gournay, qui fourniront au chemin de fer des transports abondans, et qui en retireront à leur tour de

puissans moyens d'encouragement pour leur industrie. Le projet de la vallée de la Seine au contraire ne présente pas ces avantages, tandis que le projet des plateaux permet, par les embranchemens de Louviers et d'Elbeuf, de desservir complétement les localités les plus intéressantes de la vallée de la Seine.

Le conseil des ponts-et-chaussées a fait observer, en outre, que le chemin de fer qui serait établi dans cette vallée ne satisferait pas aux intérêts des deux rives; enfin il a fait remarquer que la navigation de la Seine, dans son état actuel, offrait déjà aux localités situées dans cette vallée une voie facile qui ne pourra que s'améliorer encore après les travaux qu'on se propose d'y exécuter, que déjà des routes royales sont établies sur l'une et l'autre rive du fleuve, et qu'il serait contraire à la justice distributive d'accumuler toutes les grandes communications sur les mêmes points du territoire.

(Le Cahier de charges sera incessamment distribué.)

IMPRESSIONS
N° 128.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Lille à Dunkerque;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 18 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

L'offre faite par le sieur Dupouy aîné, d'exécuter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de *Lille* à *Dunkerque*, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Dupouy aîné, stipulées dans le cahier de charges arrêté, le 17 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté, le 18 du même mois, par le sieur Dupouy aîné, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

ART. 2.

Néanmoins, dans les trois cas spécifiés par l'article 40 du cahier de charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 3.

L'art. 36 du cahier de charges sera modifié conformément aux dispositions suivantes :

Le prix des places spéciales, mentionnées au cinquième paragraphe de l'art. 36 du cahier de charges, sera réglé par l'administration, au 1er janvier de chaque année, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 4.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable 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 six mois au moins.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

Les marchan
pour la taxe à p
chandises à laqu
leur nature.

Le concession
ou promesses d'
nir aux frais de c
Lille à Dunkerqu
anonyme dûmen
ticle 37 du Code

Des réglemens
dus après que le
détermineront le
cessaires pour as
et la conservation
ges qui en dépen
l'exécution de ce
resteront à la cha

Le concession
l'approbation de
qu'il jugera utile
du chemin de fe

FAIT au palais

Le Ministre sec
de l'agricu

ART. 5.

Les marchandises en transit seront rangées, pour la taxe à percevoir, dans la classe des marchandises à laquelle elles appartiendront suivant leur nature.

ART. 6.

Le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Lille à Dunkerque, avant d'avoir formé une société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

ART. 7.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

FAIT au palais des Tuileries, le 21 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Nord, le premier du Royaume par sa population et par son industrie, réclame avec impatience l'exécution de quelques unes de ces voies de fer projetées sur son territoire, et qui doivent le mettre en communication, d'une part, avec la Belgique, et, d'autre part, avec Paris et les départemens du centre de la France. L'exécution de la ligne principale de Paris à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes se trouve forcément ajournée par suite de circonstances qu'il serait inutile de rappeler ici; mais en dehors de cette ligne il y a quelques embranchemens secondaires qui nous paraissent pouvoir se suffire à eux-mêmes, qui forment un tout complet, et dont il ne peut y avoir, à notre avis, qu'avantage à autoriser l'exécution, du moment que des Compagnies sérieuses s'offrent pour les entreprendre à leurs frais, risques et périls.

Au nombre de ces lignes secondaires, nous devons placer au premier rang celle de Lille à Dunkerque : le port de Dunkerque, situé à dix-huit

lieues de Lille, est le port principal d'approvisionnement de cette grande cité, nous pouvons dire du département du Nord tout entier : l'on conçoit dès lors quels services est appelé à rendre un chemin de fer qui effacera en quelque sorte la distance qui sépare Lille et Dunkerque, qui permettra au négociant d'aller lui-même surveiller ses expéditions maritimes, et de revenir au bout de quelques heures au centre de ses affaires. Il suffit d'énoncer de pareils résultats pour en faire apprécier l'importance ; aussi ne serez-vous pas étonnés, Messieurs, que dans le département du Nord toutes les opinions aient été unanimes pour réclamer la plus prompte exécution possible d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque.

Deux directions toutefois s'offraient pour établir cette communication : l'une consistait à suivre la voie la plus courte entre les deux villes, en passant soit à l'est, soit à l'ouest de Cassel.

Dans l'autre, on dirige de Lille sur Aire, Saint-Omer et Watten, une ligne qui, se bifurquant en ce dernier point, se porterait d'un côté sur Dunkerque et d'un autre côté sur Calais ; cette combinaison diminue la longueur totale de chemin de fer à construire, mais elle a l'inconvénient d'augmenter, de six lieues ou d'un tiers, la distance de Lille à Dunkerque.

Une enquête a été ouverte dans le département du Nord sur les projets rédigés dans la double hypothèse que nous venons d'indiquer. Toutes les opinions exprimées dans ce département ont

été favorables à l'adoption de la ligne qui tend directement de Lille vers Dunkerque.

Le conseil municipal et le conseil d'arrondissement de Lille font remarquer que le chemin de fer direct est plus court de plus de deux lieues que la route royale ; que le terrain qu'il parcourt offre les plus grandes facilités pour son exécution, et ils insistent vivement pour qu'il soit entrepris dans le plus court délai possible.

La chambre de commerce de Lille, sans méconnaître l'utilité de la ligne qui se dirigerait de Lille sur Calais et Dunkerque par Aire, Saint-Omer et Watten, est d'avis toutefois que, dans l'intérêt du département du Nord, il y a lieu de lui préférer le chemin direct de Lille à Dunkerque : il existe déjà, fait observer cette chambre, une ligne de canaux non interrompue sur la direction de Saint-Omer, tandis que la direction par l'est ou l'ouest de Cassel ne jouit d'aucun avantage de cette nature. Il est, en outre, d'un haut intérêt de rattacher Lille à Dunkerque par la voie la plus courte : à cet égard, la chambre de commerce entre dans des calculs desquels il résulterait que l'économie annuelle que le commerce en doit retirer, ne sera pas moindre de 250,000 fr., et s'élèvera probablement beaucoup plus haut ; elle conclut donc à l'adoption de la ligne directe.

Cette opinion a été partagée par les conseils municipaux d'un grand nombre de communes des arrondissemens de Lille, d'Hazebrouck et

de Dunkerque, et par les conseils de ces arrondissemens.

La chambre de commerce de Dunkerque appuie de tout son pouvoir l'adoption de la ligne directe; elle fait remarquer l'importance du mouvement commercial du port de Dunkerque qui, d'après des documens officiels, s'élève au moins à 166,000 tonneaux, et elle en conclut la perte annuelle qui résulterait pour le commerce d'un parcours de six lieues plus long dans le cas où la ligne par Saint-Omer et Watten serait préférée; perte qui serait d'au moins 500,000 fr. suivant cette chambre: elle ajoute, en terminant, que le chemin de Lille à Dunkerque forme un tout complet qui pourra se suffire à lui-même, et qu'il ne peut dès lors y avoir aucun motif pour refuser d'en autoriser l'exécution.

La commission d'enquête, après avoir discuté longuement les avantages inhérens à chacune des deux lignes projetées, a été d'avis que la ligne de Calais à Lille par Saint-Omer et Watten avec embranchement de Watten sur Dunkerque méritait d'être prise en grande considération par le Gouvernement, mais que, dans l'intérêt du département du Nord, de son commerce et de son immense population surtout, la ligne directe de Lille à Dunkerque devait obtenir la préférence.

MM. les ingénieurs des ponts et chaussées et M. le préfet du département du Nord ont également donné un avis favorable à l'établissement du chemin de fer de Lille à Dunkerque.

Le conseil général des ponts et chaussées, après avoir constaté l'utilité publique des deux lignes entre lesquelles le débat s'agitait, a reconnu d'ailleurs que chacune d'elles satisfaisait à des intérêts distincts; que le chemin de Calais à Lille, avec embranchement d'Aire sur Arras, avait pour objet principal d'assurer en tout temps une voie de communication facile et économique aux voyageurs et aux marchandises précieuses qui d'Angleterre veulent se rendre, soit en Belgique, soit dans l'intérieur de la France, ou réciproquement, tandis que le chemin direct de Lille à Dunkerque était surtout destiné à rapprocher le port de Dunkerque de la ville de Lille, qui en tire une grande partie de ses approvisionnemens; que ce chemin avait une utilité toute spéciale pour le département du Nord, que ne pourrait remplacer la ligne de Saint-Omer: par tous ces motifs, le conseil général des ponts et chaussées a été d'avis qu'il y avait lieu d'autoriser simultanément la construction des deux lignes.

Telle est aussi, Messieurs, la solution à laquelle nous nous sommes arrêtés; le chemin de fer direct de Lille à Dunkerque est vivement désiré dans la localité: la chambre de commerce de Dunkerque en a fait faire les études à ses frais, et M. Dupouy aîné, le président de cette chambre, s'est engagé à l'exécuter à ses risques et périls moyennant la concession d'un péage: il ne peut y avoir aucun motif de repousser une offre qui est accompagnée d'ailleurs de toutes les garanties que l'administration est en droit d'exiger.

Nous devons ajouter que, sous le rapport de l'art, le projet dont il s'agit ne présentera aucune difficulté sérieuse ; le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 2 millimètres et demi par mètre ; le rayon minimum des courbes est de mille mètres ; le sol sur lequel le chemin de fer sera établi se prête merveilleusement aux dispositions qu'exigent les communications de cette nature.

Le chemin de fer devant pénétrer dans le rayon kilométrique des places de Lille et de Dunkerque, le point d'arrivée dans chacune de ces places ne pourra être arrêté que de concert entre les départemens de la guerre et des travaux publics, et lorsque le concessionnaire présentera le projet définitif qu'il doit fournir, aux termes de l'article 3 du cahier des charges.

Quant aux autres conditions de ce cahier des charges, elles ne diffèrent pas de celles dont nous avons eu déjà l'occasion de vous entretenir avec détail, et il est inutile sans doute de vous en occuper de nouveau en ce moment.

Le projet de loi contient quelques dispositions qui ont été introduites par la Chambre des Députés, postérieurement à la signature du cahier des charges. Ces dispositions n'exigent aucune explication nouvelle ; elles sont exactement conformes à celles que la Chambre avait déjà jugé convenable d'adopter pour les autres chemins de fer, sur lesquels elle avait délibéré. Vous reconnaîtrez facilement, Messieurs, qu'elles méritent votre adhésion entière, et nous devons d'ailleurs

vous dire que le concessionnaire a déclaré qu'il les acceptait.

Il ne nous reste donc plus, Messieurs, qu'à vous donner lecture du projet de loi.

(Le Cahier de charges sera incessamment distribué.)

IMPRESSIONS
N° 129.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS

Séance du 21 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux chemins de fer des mines de Fins et des mines du Montet-aux-Moines, à la rivière d'Allier;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

1er PROJET. (Chemin de fer de Fins.)

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 18 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La Société concessionnaire des mines de Fins et Noyant est autorisée à établir un chemin de fer de

ces mines à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 5 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

ART. 2.

Néanmoins, dans les trois cas spécifiés par l'article 36 du cahier de charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

ART. 3.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que la Société concessionnaire aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Société concessionnaire.

La Société sera autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

FAIT au palais des Tuileries le 21 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

2e PROJET. (Chemin de fer de Montet.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le concessionnaire des mines du *Montet-aux-Moines* est autorisé à établir un chemin de fer de ces mines à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 5 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

ART. 2.

Néanmoins, dans les trois cas spécifiés par l'article 36 du cahier de charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

ART. 3.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Sur plusieurs points du territoire, la France possède des mines de houille dont l'extraction a été jusqu'ici fort restreinte, faute de débouchés qui permissent aux produits de ces mines de venir lutter, sur les marchés, avec les produits des mines mieux favorisées.

Le département de l'Allier offre un exemple de ce que nous venons d'avancer : il existe dans ce département diverses mines de houille concédées, et jusqu'ici la difficulté des communications a empêché le combustible qu'elles fournissent de prendre part, au moins dans une proportion sensible, à la consommation générale.

Dans la vue de mettre un terme à un état de chose aussi préjudiciable tout à la fois à leurs intérêts et à l'intérêt public, les concessionnaires de deux mines de houille du département de l'Allier, des mines de Fins, et des mines du Montet-aux-Moines, ont conçu la pensée d'établir chacun un chemin de fer qui mît en communication le centre de leurs exploitations avec la rivière. Arrivée sur l'Allier, la houille y serait embarquée sur des

bateaux et conduite ainsi, à peu de frais, sur les points où elle pourrait faire concurrence avec les produits des autres mines de l'intérieur.

Le chemin de fer des mines de Fins, partant de la localité de ce nom, longe la vallée de la Quenne, passe à Noyant, aux forges de Messarges, aux mines de Souvigny, et aboutit à l'Allier au-dessous de Moulins. Sa longueur serait de 23,000 mètres environ.

Le chemin des mines du Montet passe aux Galliens, aux Ebauds, à Tuban, traverse le col de Grand-Champ, suit la vallée de Moncoquin, traverse par un tunnel la route royale de Paris à Clermont, et vient aboutir au-dessus du port de Monestaux, sur la rivière de l'Allier. Sa longueur serait d'environ 25,000 mètres.

Chacun de ces projets a été soumis à une enquête publique, dans les formes prescrites par la loi du 7 juillet 1833 : ils n'ont été l'objet d'aucune opposition sérieuse.

Les commissions d'enquête instituées dans le département de l'Allier ont été d'avis qu'il y avait lieu d'en déclarer l'utilité publique ; elles ont exprimé le vœu seulement que le tarif des transports à la descente fût réduit à 10 cent. par tonne et par kilomètre parcouru.

MM. les ingénieurs des ponts et chaussées du département ont donné également un avis favorable aux demandes des deux Compagnies : il leur a paru toutefois qu'au lieu d'établir deux chemins séparés aboutissant à l'Allier en des points diffé-

rens, il pourrait y avoir quelque avantage à n'en faire qu'un seul qui, partant des mines du Montet situées dans la partie supérieure de la vallée de la Quenne, se prolongerait jusqu'aux mines de Fins en longeant cette vallée, et se confondrait, à partir de ce point, avec le chemin projeté par la Compagnie de ces dernières mines.

Les motifs que font valoir MM. les ingénieurs en faveur de cette combinaison consistent à dire qu'elle diminue l'étendue des terrains à exproprier, et la longueur totale de voie de fer à construire, tout en satisfaisant également bien au but que les deux Compagnies veulent atteindre.

A cette proposition, la Compagnie des mines du Montet a objecté que les terrains sur lesquels devait être établi son chemin de fer n'avaient qu'une très faible valeur, et que l'expropriation de ces terrains, loin d'être désavantageuse pour les propriétaires, viendrait au contraire augmenter beaucoup le prix de la portion qui leur sera conservée : elle ajoute que la partie supérieure de la vallée de la Quenne offre des pentes très fortes que ses wagons ne pourraient remonter qu'avec de grandes dépenses, et que si elle avait dans cette combinaison un moindre développement de chemin de fer à construire, elle serait obligée de faire parcourir à ses voitures une plus grande longueur de voie, et qu'il y aurait évidemment préjudice pour ses intérêts.

Le conseil général des ponts et chaussées, saisi des pièces de l'affaire, a pensé que chacun des deux chemins projetés présentait une véritable

utilité publique, et qu'il n'y avait pas de motif de s'opposer à leur établissement.

Telle a été aussi, Messieurs, la détermination à laquelle nous nous sommes arrêtés : les deux chemins que nous vous proposons d'autoriser doivent avoir pour résultat de favoriser l'exploitation des mines de houille dont le manque de débouchés paraît avoir jusqu'ici entravé la production : ils rendront donc un véritable service à la localité, et sous ce rapport il y a lieu d'en autoriser l'établissement; nous ne nous arrêtons pas d'ailleurs à la solution qu'avaient indiquée MM. les ingénieurs de rattacher les deux chemins l'un à l'autre : cette solution placerait la Compagnie concessionnaire des mines du Montet dans une position d'infériorité qui nuirait à l'exploitation de ses produits. Pourquoi, en effet, obliger cette Compagnie à construire des plans inclinés et à parcourir un trajet plus long? On conçoit d'ailleurs combien il serait difficile d'établir une police suffisante sur une ligne de fer qui serait exploitée concurremment par deux Compagnies rivales.

Nous pensons donc qu'il convient de permettre la construction des deux chemins projetés, et tel est, Messieurs, l'objet des projets de loi que nous avons l'honneur de vous présenter et qui ont reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés.

(Le Cahier de charges sera incessamment distribué.)

IMPRESSIONS

N° 130.

—

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un échange d'immeubles entre le domaine de la Couronne et la commune de Châville;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des finances.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Est maintenu et approuvé, sous les conditions stipulées dans le contrat notarié du 27 avril 1838,

l'échange de quinze ares cinquante-cinq centiares de terrain à prendre pour l'agrandissement du cimetière de la commune de Châville (Seine-et-Oise), dans la forêt de Meudon, qui fait partie de la dotation de la Couronne, contre un terrain de même contenance, dit le Jardin-des-Sœurs-Chrétiennes, qui appartient à cette commune.

Fait au palais des Tuileries, le 21 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé Laplagne.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La Chambre des Députés vient d'adopter, et le Roi nous charge de soumettre à vos délibérations, un projet de loi qui a pour objet de ratifier un échange de propriété conclu entre l'administration de la Liste civile et la commune de Châville, département de Seine-et-Oise.

Cette commune a demandé, pour l'agrandissement de son cimetière, une portion du bois de Meudon; le terrain qu'elle donne en remplacement touche, de deux côtés, au bois de la Couronne. L'extension, réclamée depuis long-temps par les besoins du service communal, ne pouvant avoir lieu que sur ce point, la Liste civile a adopté les bases de l'échange. Elle s'est toutefois réservé la coupe de la superficie du terrain dont elle fait abandon; ce qui établit une parité de valeur entre les immeubles, qui tous deux présentent une même étendue de 15 ares 55 centiares.

Dans les expertises contradictoires auxquelles il a été procédé, l'État, comme nu-propriétaire du

bois de Meudon, a été représenté par un expert nommé de concert entre le département des finances et l'intendance générale de la maison du Roi. Les administrations des forêts et des domaines, qui ont été consultées, ainsi que le comité des finances, ont donné un avis favorable à l'opération projetée.

Nous espérons, Messieurs, qu'appréciant, comme nous, l'urgence des besoins de la commune et les considérations de salubrité publique qui ont motivé cet échange, vous voudrez bien sanctionner le projet de loi dont nous allons vous donner lecture.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte D'ASTORG, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent le département du Nord et les villes de Caen et de Chartres à s'imposer extraordinairement ou à contracter des emprunts.

MESSIEURS,

Je suis chargé par votre commission de soumettre à vos délibérations divers projets de loi qui autorisent le département du Nord et les villes de Caen et de Chartres à s'imposer extraordinairement, ou à contracter des emprunts.

Le budget du département du Nord comprend, dans une section distincte, plusieurs dépenses consistant en travaux d'achèvement de routes

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ASTORG, le baron DE BRIGODE, le marquis DE CHABRILLAN, le comte CORBINEAU, le comte DE LABRIFFE, le duc DE LAROCHEFOUCAULD, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

départementales, et de constructions du Palais de justice et de la Maison d'arrêt de la ville de Lille. Ces dépenses se montent, ainsi que vous l'exprime l'exposé des motifs, à la somme de 445,874 fr. 01 c., tandis que les impositions autorisées par des lois, et destinées à y faire face, ne doivent produire que 324,583 fr. 50 c.; il y a donc insuffisance et déficit de 121,290 fr. 50 c.

Le conseil général avait pensé que le moyen le plus facile de pourvoir à cette insuffisance, était de prélever cette somme sur le produit d'une imposition extraordinaire perçue en 1837, et qui n'avait encore pu recevoir d'emploi; mais le Ministre n'a pu admettre sans une loi cette infraction aux règles ordinaires de la comptabilité, et cette dépense a été retranchée du budget du département.

Cependant les travaux sont achevés, des traités existent avec des entrepreneurs, et le département ne peut, sans porter un préjudice notable à ses intérêts, en retarder le paiement.

Divers moyens se présentent pour remplir ce but : ou contracter un emprunt avec des particuliers, ou bien avec la Caisse des depôts et consignations. Dans ces deux cas, le département aurait des intérêts à payer.

Ou bien encore, en se servant de fonds dont il a la disposition, en s'empruntant pour ainsi dire à lui-même, sur des fonds déjà votés pour des travaux de chemins vicinaux, et qui n'ont pu encore recevoir d'exécution : ce moyen paraît, avec juste raison, plus simple et plus économique; il a paru

préférable à votre commission, puisqu'il emploie des fonds momentanément oisifs, et qu'il ne fait peser sur le pays aucune charge nouvelle. Ainsi se trouverait levée la difficulté de remplir cette insuffisance pour laquelle le département réclame le concours du Gouvernement.

Quant au remboursement de cet emprunt, il s'effectuera au moyen d'une imposition spéciale de 2 centimes déjà votée dans cette vue.

Ces considérations ayant convaincu votre commission de l'utilité du projet de loi, elle me charge, à l'unanimité, de vous en proposer l'adoption.

Caen.

La ville de Caen a été autorisée, par une loi de 1837, à ouvrir un canal conduisant de la ville à la mer ; les difficultés et les dangers de la navigation à l'embouchure de l'Orne causant depuis long-temps un dommage considérable à cette ville, elle s'est empressée de concourir à cette dépense, dont elle doit retirer de si précieux avantages.

La dépense des travaux de ce canal est évaluée à 4,040,000 fr., sur lesquels la ville de Caen s'est engagée pour une subvention de 700,000 fr. Pour se procurer cette somme, le conseil municipal a recours à un emprunt et à une imposition extraordinaire, ces deux moyens employés en même temps; l'autorisation du Gouvernement lui est nécessaire, et le projet en est soumis à votre commission.

La ville de Caen est riche, ses revenus sont considérables, et son budget présente chaque année, sur ses dépenses, un excédant de recettes destiné d'avance aux frais de nombreux et utiles travaux, qui la mettent dans la nécessité de recourir à l'emprunt pour tenir l'engagement qu'elle a pris, et qui ne sera pas de nature à déranger l'ordre de ses finances. Quant à l'imposition, elle sera facilement supportée par la ville, car elle remplace une autre imposition autorisée par la loi et qui expire en 1838.

La commission dont je suis l'organe me charge à l'unanimité de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Chartres.

La ville de Chartres possède un bel établissement de cavalerie, et depuis long-temps une garnison de cette arme, si bien placée dans cette ville entourée de la belle vallée de l'Eure et arrosée par cette rivière. L'établissement militaire est divisé en deux quartiers, celui de Saint-Père et celui de Saint-André. Ce dernier est dans le plus mauvais état et demanderait les plus urgentes réparations. La ville désire compléter l'établissement du quartier Saint-Père, l'agrandir afin de pouvoir réunir dans un seul bâtiment le régiment divisé en deux portions, ce qui donnerait à l'autorité militaire plus de facilité pour la surveillance et la discipline, et contribuerait efficacement au bien du service. La caserne de Saint-André serait supprimée et

vendue plus tard au département, qui désire en faire l'acquisition pour y établir un dépôt de mendicité.

La ville de Chartres, jalouse de conserver sa garnison, s'est empressée d'offrir de contribuer à cette dépense jusqu'à concurrence de 90,000 fr.; cette offre a été acceptée par une ordonnance royale du 23 septembre 1837.

Le conseil municipal, n'ayant pas de fonds disponibles, est obligé de recourir à un emprunt pour subvenir à cette dépense; la situation financière de la ville est très rassurante; les sommes dont elle peut disposer chaque année sur ses revenus, la modicité des dettes antérieures dont elle est grevée et dont elle sera bientôt libérée par des remboursemens successifs, la mettent dans la position de pouvoir contracter, au taux le plus avantageux, et sans nuire à ses dépenses extraordinaires, cet emprunt.

En conséquence, après le plus mûr examen, votre commission m'a chargé de vous proposer à l'unanimité l'adoption du projet de loi.



BUDGET EXTRAORDINAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

RELEVÉ DES DÉPENSES AUTORISÉES OU PROPOSÉES JUSQU'A LA CLOTURE DE LA SESSION DE 1838.

Imp. N° 132.

NATURE DES DÉPENSES.		ALLOCATIONS GÉNÉRALES.				ALLOCATIONS SPÉCIALES.					ALLOCATIONS SPÉCIALES RESTANT A ACCORDER.
		VOTÉES PENDANT LA SESSION DE 1837.		VOTÉES PENDANT LA SESSION DE 1838.		EXERCICE 1837.	EXERCICE 1838.		EXERCICE 1839.	TOTAL DES ALLOCATIONS SPÉCIALES ACCORDÉES.	
		DATES des lois.	MONTANT des allocations.	DATES des lois.	MONTANT des allocations.	VOTÉES PENDANT LA SESSION de 1837.	VOTÉES PENDANT LA SESSION de 1837.	de 1838.	VOTÉES PENDANT LA SESSION de 1838.		
Routes royales classées avant le 1er janvier 1837.	Achèvement des lacunes des routes royales	14 mai 1837.	60,000,000	»	»	3,000,000	9,500,000	»	9,500,000	22,000,000	38,000,000
	Réparations extraordinaires des routes royales	*idem.*	24,000,000	»	»	4,000,000	4,000,000	»	4,000,000	12,000,000	12,000,000
Routes royales classées depuis le 1er janvier 1837.	Route de Marseille en Italie	*idem.*	250,000	»	»	»	100,000	»	150,000	250,000	»
	de Montpellier à Digne	*idem.*	367,000	»	»	»	100,000	»	200,000	300,000	67,000
	de Nevers à Dijon	*idem.*	357,000	»	»	»	100,000	»	200,000	300,000	57,000
	de Rennes à Brest	*idem.*	800,000	»	»	»	100,000	»	200,000	300,000	500,000
Routes royales et ports maritimes de la Corse	Achèvement des routes royales de la Corse	*idem.*	3,400,000	»	»	200,000	350,000	»	400,000	950,000	2,450,000
	Perfectionnement des ports maritimes de la Corse	*idem.*	1,200,000	»	»	50,000	150,000	»	200,000	400,000	800,000
Achèvement des routes stratégiques de l'Ouest	Achèvement des routes stratégiques	25 juin 1837.	1,000,000	»	»	1,000,000	»	»	»	1,000,000	»
Reconstructions de ponts	Pont de Villeneuve-Saint-Georges sur l'Yère	2 juin 1837.									
	de Tartas sur la Midouze	*idem.*									
	de Grenoble sur l'Isère	*idem.*									
	de Decize sur l'Aron	*idem.*	1,650,000	»	»	770,000	880,000	»	»	1,650,000	»
	de Bord sur la Bourbince	*idem.*	830,000	»	»	100,000	300,000	»	330,000	630,000	»
	de Ners sur le Gardon	*idem.*	520,000	»	»	130,000	120,000	»	»	250,000	»
	de la Charité sur la Loire	*idem.*	1,000,000	»	»	200,000	300,000	»	800,000	1,300,000	1,300,000
Améliorations de rivières	Rivière de l'Aa et canaux de Calais, de la Colme et de Bourbourg	19 juillet 1837.	1,970,000	»	»	150,000	550,000	»	500,000	1,250,000	770,000
	de la Meuse	*idem.*	7,000,000	»	»	200,000	1,000,000	»	1,000,000	2,200,000	4,800,000
	de Marne	*idem.*	11,700,000	»	»	300,000	1,000,000	»	1,500,000	2,800,000	8,900,000
	de Seine	*idem.*	5,170,000	»	»	200,000	1,680,000	»	1,500,000	4,330,000	1,890,000
	de l'Yonne	*idem.*	1,050,000	»	»		450,000	»	500,000		
	de la Vilaine	*idem.*	550,000	»	»	»	300,000	»	250,000	550,000	»
	de la Charente	*idem.*	1,900,000	»	»	100,000	350,000	»	400,000	850,000	1,050,000
	de la Dordogne	*idem.*	2,400,000	»	»	200,000	600,000	»	500,000	1,300,000	1,100,000
	du Tarn	*idem.*	2,400,000	»	»	200,000	400,000	»	500,000	1,100,000	1,300,000
	du Lot	*idem.*	4,800,000	»	»	300,000	1,200,000	»	1,200,000	2,700,000	2,100,000
	Complément du crédit de 6 millions affecté au perfectionnement des cinq rivières comprises dans l'article 1er de la loi du 30 juin 1835. — Rivière de l'Escaut, de la Moselle, de l'Ill, de la Bayze, de la Midouze	*idem.*	3,600,000	»	»	»	1,000,000	»	1,000,000	2,000,000	1,600,000
	Perfectionnement de la navigation de la Saône	19 juillet 1837.	12,800,000	»	»	500,000	1,800,000	»	1,800,000	4,100,000	8,700,000
	Perfectionnement de la navigation de l'Aisne	*idem.*	9,000,000	»	»	200,000	500,000	»	1,200,000	1,900,000	7,100,000
	Établissement du quai Saint-Bernard à Paris	*idem.*	250,000	»	»	125,000	125,000	»	»	250,000	»
Services des canaux de 1821 et 1822	Services des canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et 1822	2 juillet 1837.	6,600,000	»	»	4,900,000	1,700,000	»	»	6,600,000	»
Études de navigation	Études de la navigation intérieure	*idem.*	400,000	»	»	100,000	300,000	»	»	400,000	»
Améliorations de ports maritimes	Port de Dunkerque	19 juillet 1837.	1,300,000	»	»	200,000	400,000	»	400,000	1,000,000	300,000
	de Calais	*idem.*	1,955,000	»	»	200,000	600,000	»	600,000	1,400,000	555,000
	de Boulogne	*idem.*	250,000	»	»	50,000	120,000	»	80,000	250,000	»
	Baie de la Somme	*idem.*	400,000	»	»	80,000	200,000	»	120,000	400,000	»
	Port de Tréport	*idem.*	460,000	»	»	50,000	200,000	»	210,000	460,000	»
	de Granville	*idem.*	1,000,000	»	»	100,000	200,000	»	250,000	550,000	450,000
	Bassin à flot entre Saint-Malo et Saint-Servan	*idem.*	4,000,000	»	»	700,000	800,000	»	800,000	2,300,000	1,700,000
	Port de Landerneau	*idem.*	275,000	»	»	125,000	150,000	»	»	275,000	»
	de Lorient	*idem.*	630,000	»	»	100,000	300,000	»	230,000	630,000	»
	de Vannes	*idem.*	200,000	»	»	50,000	150,000	»	»	200,000	»
	de Palais (Belle-Ile-en-Mer)	*idem.*	400,000	»	»	60,000	200,000	»	140,000	400,000	»
	de Saint-Gilles	*idem.*	300,000	»	»	60,000	150,000	»	90,000	300,000	»
	de la Ciotat	*idem.*	350,000	»	»	50,000	150,000	»	150,000	350,000	»
	de Cannes	*idem.*	900,000	»	»	160,000	300,000	»	300,000	760,000	140,000
	de Honfleur	*idem.*	3,320,000	»	»	100,000	600,000	»	600,000	1,300,000	2,020,000
	Canal maritime de Caen à la mer	*idem.*	3,100,000	»	»	200,000	600,000	»	600,000	1,400,000	1,700,000
	Port de Dieppe	*idem.*	1,600,000	»	»	100,000	400,000	»	600,000	1,100,000	500,000
	Port de Vendres	*idem.*	1,600,000	»	»	100,000	300,000	»	400,000	800,000	800,000
	Perfectionnement du chenal du port de Fécamp	*idem.*	400,000	»	»	100,000	150,000	»	150,000	400,000	»
Chemins de fer	Chemin de fer d'Alais à Beaucaire	17 juillet 1837.	6,000,000	»	»	500,000	1,500,000	»	2,000,000	4,000,000	2,000,000
Navigation intérieure	Canal de la Marne au Rhin		»		45,000,000	»	»	800,000	3,000,000	3,800,000	41,200,000
	Canal latéral à la Garonne		»		40,000,000	»	»	600,000	3,000,000	3,600,000	36,400,000
Achèvement de l'avant-port de commerce de Cherbourg			»		600,000	»	»	100,000	200,000	300,000	300,000
Amélioration de divers ports	Port de Saint-Georges du Douhet		»			»	»	»	»	»	»
	de la Perrotine		»		760,000	»	»	150,000	400,000	550,000	210,000
	de Riberou		»			»	»	»	»	»	»
	de Bayonne		»		1,200,000	»	»	100,000	300,000	400,000	800,000
Établissement d'un nouveau bassin au port de Toulon			»		300,000	»	»	100,000	150,000	250,000	50,000
			193,054,000		87,860,000	19,580,000	35,705,000	1,850,000	41,470,000	98,605,000	182,309,000
			280,914,000							280,914,000	

Les projets sont soumis à la Chambre des Pairs.

…PRESSIONS
N° 133.

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du Budget des recettes pour l'exercice 1839;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre des finances.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances que nous chargeons, ainsi que les commissaires déjà désignés, d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1839.

Article premier.

Les contributions foncière, personnelle et mobilière, des portes et fenêtres, et des patentes,

seront perçues, pour 1839, en principal et centimes additionnels, conformément à l'état A ci-annexé.

Le contingent de chaque département dans les contributions foncière, personnelle et mobilière, et des portes et fenêtres, est fixé en principal aux sommes portées dans l'état B (1), annexé à la présente loi.

ART. 2.

L'article 31 de la loi du 21 avril 1832 est abrogé. Il sera soumis aux Chambres, dans la session de 1842, et ensuite de dix années en dix années, un nouveau projet de répartition entre les départemens, tant de la contribution personnelle et mobilière que de la contribution des portes et fenêtres. A cet effet, les agens des contributions directes continueront de tenir au courant les renseignemens destinés à faire connaître le nombre des individus passibles de la contribution personnelle, le montant des loyers d'habitation et le nombre des portes et fenêtres imposables.

ART. 3.

En exécution de l'article 106 du Code forestier, une somme de un million quatre cent quatre-vingt-seize mille six cent quatre-vingt-onze francs (1,496,691 fr.), montant des frais d'administration des bois des communes et des établissemens pu-

(1) Cet État est le même que celui annexé au Projet de loi in-4° distribué aux Chambres.

blics, sera ajoutée, pour 1839, à la contribution foncière établie sur ces bois.

Cette somme sera répartie, par une ordonnance royale, entre les différens départemens du Royaume, à raison des dépenses effectuées pour l'administration desdits bois dans chaque département.

ART. 4.

A l'avenir, les frais de perception des impositions à recouvrer pour les bourses et chambres de commerce seront ajoutés, à raison de 3 centimes par franc, au montant desdites impositions, pour être recouvrés avec elles et versés dans les caisses des établissemens intéressés, à la charge par ces derniers d'en tenir compte aux percepteurs.

ART. 5.

En cas d'insuffisance des revenus ordinaires pour l'établissement des écoles primaires communales, élémentaires ou supérieures, les conseils municipaux et les conseils généraux des départemens sont autorisés à voter, pour 1839, à titre d'imposition spéciale destinée à l'instruction primaire, des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Toutefois, il ne pourra être voté, à ce titre, plus de trois centimes par les conseils municipaux, et plus de deux centimes par les conseils généraux.

ART. 6.

En cas d'insuffisance des centimes facultatifs or-

dinaires pour concourir, par des subventions, aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication et, dans des cas extraordinaires, aux dépenses des autres chemins vicinaux, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour 1839, à titre d'imposition spéciale, cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 7.

Par exception aux dispositions des articles 83 et 97 de la loi du 28 avril 1816, le Ministre des finances est autorisé à réduire, de l'avis du conseil municipal de la ville de Paris, le cautionnement de son receveur municipal.

ART. 8.

Lorsqu'en exécution de l'article 39, paragraphe 4 de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu par le Gouvernement d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le paiement de dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de dix, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à vingt.

ART. 9.

Continuera d'être faite, pour 1839, au profit de l'État, conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passe-ports et de permis de port-d'armes, et droits de sceau à percevoir,

pour le compte du Trésor, en conformité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831;

Des droits de douanes, y compris celui sur les sels;

Des contributions indirectes, y compris les droits de garantie, la retenue sur le prix des livraisons de tabacs, autorisée par l'article 38 de la loi du 24 décembre 1814, les frais de casernement déterminés par la loi du 15 mai 1818, et le prix des poudres, tel qu'il est fixé par les lois des 16 mars 1819 et 24 mai 1834;

De la taxe des lettres et du droit sur les sommes versées aux caisses des agens des postes;

Des rétributions établies sur les élèves des colléges, des institutions et des pensions, par les décrets des 17 mars, 17 septembre 1808 et 15 novembre 1811; du droit annuel imposé aux chefs d'institution et aux maîtres de pension, par le décret du 17 septembre 1808; des rétributions imposées par l'arrêté du 20 prairial an 11, et par les décrets du 4e jour complémentaire an 12 et du 17 février 1809, sur les élèves des facultés et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades, ou qui se font examiner par les jurys médicaux;

Du produit des monnaies et médailles;

Des redevances sur les mines;

Des droits de vérification des poids et mesures, conformément aux ordonnances royales des 18 décembre 1825, 21 décembre 1832 et 18 mai 1838;

Des taxes des brevets d'invention;

Du produit du visa des passe-ports et de la légalisation des actes au ministère des affaires étrangères ;

Des droits de chancellerie et de consulat perçus en vertu des tarifs existans ;

D'un décime pour franc sur les droits qui n'en sont point affranchis, y compris les amendes et condamnations pécuniaires, et sur les droits de greffe perçus, en vertu de l'ordonnance du 18 janvier 1826, par le secrétaire-général du conseil d'État.

ART. 10.

Continuera d'être faite, pour 1839, au profit des départemens, communes ou hospices, conformément aux lois existantes, la perception :

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour la conservation et la réparation des digues et autres ouvrages d'art intéressant les communautés de propriétaires ou d'habitans; des taxes pour les travaux de desséchement autorisés par la loi du 16 septembre 1807, et des taxes d'affouages, là où il est d'usage et utile d'en établir ;

Des droits de péage qui seraient établis, conformément à la loi du 4 mai 1802, pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses ou ouvrages d'art à la charge de l'État, des départemens ou des communes, et pour correction de rampes sur les routes royales ou départementales ;

Des droits établis pour frais de visite chez les pharmaciens, droguistes et épiciers;

Des rétributions imposées, en vertu des arrêtés du Gouvernement du 3 floréal an 8 (23 avril 1800) et du 6 nivôse an 11 (27 décembre 1802), sur les établissemens d'eaux minérales naturelles, pour le traitement des médecins chargés par le Gouvernement de l'inspection de ces établissemens;

Des droits d'octroi;

Des droits de pesage, mesurage et jaugeage;

Des droits de voirie dont les tarifs ont été approuvés par le Gouvernement, sur la demande et au profit des communes (loi du 18 juillet 1837);

Du dixième des billets d'entrée dans les spectacles;

D'un quart de la recette brute dans les lieux de réunion ou de fête où l'on est admis en payant;

Des contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des bourses et chambres de commerce, ainsi que des revenus spéciaux accordés auxdits établissemens et aux établissemens sanitaires;

Des droits de place perçus dans les halles, foires, marchés, abattoirs, d'après les tarifs dûment autorisés (loi du 18 juillet 1837);

Des droits de stationnement et de location sur la voie publique, sur les ports et rivières, et autres lieux publics (loi du 18 juillet 1837);

Des taxes de frais de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains (dispositions combinées de la

loi du 11 frimaire an 7 et du décret de principe du 25 mars 1807);

Des frais de travaux intéressant la salubrité publique (loi du 16 septembre 1807);

Des droits d'inhumation et de concession de terrains dans les cimetières (décrets organiques du 23 prairial an 12 et du 18 août 1811).

ART. 11.

Pour subvenir au traitement des médecins inspecteurs des bains, des fabriques et des dépôts d'eaux minérales, le Gouvernement est autorisé à imposer, sur lesdits établissemens, des contributions qui ne pourront excéder mille francs pour l'établissement de Tivoli à Paris, deux cent cinquante francs pour une fabrique, et cent cinquante francs pour un simple dépôt.

Le recouvrement de ces rétributions sera poursuivi comme celui des contributions directes.

ART. 12.

Est maintenu pour 1839, au profit de la caisse des invalides de la marine, où le produit continuera d'en être versé, le prix de la vente exclusive des feuilles de rôles d'équipages des bâtimens de commerce, tel qu'il est fixé par le tarif du 27 juin 1803.

TITRE II.

Évaluation des recettes de l'exercice 1839.

ART. 13.

Les voies et moyens ordinaires sont évalués, pour l'exercice 1839, à la somme d'un milliard quatre-vingt millions quatre cent quatre-vingt six mille quatre-vingt onze francs (1,080,486,091 f.), conformément à l'État C ci-annexé.

ART. 14.

Une somme de trente-quatre millions quatre cent vingt mille francs (34,420,000 fr.) à prélever sur le fonds extraordinaire créé pour les travaux publics, par la loi du 17 mai 1837, est mise à la disposition du Ministre des finances, avec affectation au paiement des dépenses de travaux publics, dont l'imputation a été autorisée pour une somme égale sur l'exercice 1839.

TITRE III.

Moyens de service.

ART. 15.

Le Ministre des finances est autorisé à créer, pour le service de la Trésorerie et les négociations avec la Banque de France, des bons royaux portant intérêt et payables à échéance fixe.

Les bons royaux en circulation ne pourront excéder cent cinquante millions.

Dans le cas où cette somme serait insuffisante pour les besoins du service, il y sera pourvu au moyen d'une émission supplémentaire qui devra être autorisée par des ordonnances royales, lesquelles seront insérées au Bulletin des lois, et soumises à la sanction législative à l'ouverture de la plus prochaine session des Chambres.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 16.

Toutes contributions directes ou indirectes, autres que celles autorisées par la présente loi, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs, et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que, pour exercer cette action devant les tribunaux, il soit besoin d'une autorisation préalable. Il n'est pas néanmoins dérogé à l'exécution des dispositions de la loi du 10 mai 1838, sur les attributions départementales; de l'art 22 de la loi du 17 août 1822, et de l'art. 4 de la loi du 2 août 1829, relatifs à la spécification des dépenses variables départementales et aux centimes facultatifs que les

conseils généraux de département sont autorisés à voter pour les dépenses d'utilité départementale et pour les opérations cadastrales, et des articles 31, 39, 40, 41, 42 et 43 de la loi du 15 mai 1818, relatifs aux dépenses ordinaires et extraordinaires des communes, non plus qu'aux dispositions de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux.

Fait au palais de Neuilly, le 23 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé Lafiagne.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les recettes de l'exercice 1839, adopté par la Chambre des Députés.

Déjà, en vous apportant la loi des dépenses, nous avons été conduits à vous entretenir des produits au moyen desquels toutes les charges de l'exercice se trouveraient entièrement couvertes, en y ajoutant les besoins, extraordinaires ou éventuels, laissés en dehors du budget. Nous vous avons dit que nos premières évaluations, portées seulement à 1,074,893,109 fr. dans la proposition de loi qui vous fut distribuée en même temps qu'à la Chambre élective, ont été depuis augmentées de la plus-value obtenue sur les recettes du mois de décembre 1837, qu'on n'avait pu supputer qu'approximativement. Cette plus-value et quelques autres rectifications ont ajouté aux ressources de 1839 une somme de 5,592,982 fr. dont voici la composition par branches principales de produits.

Les 3 centimes additionnels que paient les communes, en vertu de l'article 5 de la loi du 20 juillet dernier, pour les frais de perception des impositions établies à leur profit, n'avaient été prévus au projet de budget, ni en recette, ni en dépense, il a été jugé régulier de les y comprendre, et l'évaluation des contributions directes s'est trouvée ainsi augmentée de..... 878,430 fr.

Le produit des forêts de l'État, pendant l'année 1837, a excédé de 1,060,356 fr. la recette connue au mois de janvier dernier, et celui des domaines de 78,000 fr. ci..... 1,138,356

De semblables augmentations ont été reconnues sur le timbre pour... 75,000

Sur les douanes pour 954,000 fr. et 746,000 fr. sur les sels, ci..... 1,700,000

Sur les boissons et les divers droits indirects..... 1,794,000

Sur les tabacs et les poudres à feu..... 368,000

Sur les postes..... 282,500

Et sur les produits divers..... 128,696

Ensemble..... 6,364,982 fr.

Mais, d'un autre côté, le produit présumé pour l'enregistrement excédait la recette de 1837 de..... 772,000

Reste la somme ajoutée aux évaluations primitives, ci..... 5,592,982 fr.

Les prévisions de recette du Gouvernement,

ainsi modifiées, ont été adoptées sans aucun changement par la Chambre des Députés, qui a arrêté les voies et moyens de l'exercice 1839 à la somme de 1,080,486,091 fr.

Un tableau détaillé, et un résumé comparatif que nous joignons à cet exposé, vous permettront d'apprécier nos évaluations par chaque nature de produits. Nous ne pensons pas, Messieurs, qu'il puisse s'élever aucun doute sur la certitude de leur réalisation, même avec un excédant considérable. Nous vous en avons déjà dit les motifs : les recettes prévues, pour 1839, sont celles qui ont été obtenues en 1837 ; or, les recettes de l'année courante excèdent déjà celles de 1837 d'une somme de 8,880,000 fr., pour les cinq premiers mois dont les résultats nous sont connus, ce qui peut faire attendre pour l'année une plus-value d'environ 21 millions. Il n'y a donc pas de motifs pour supposer que ce même excédant n'existera pas sur les produits de 1839. Il faudrait, pour qu'il en fût ainsi, qu'il y eût un signe de décroissance dans les revenus indirects, lorsque, au contraire, ils se sont élevés de 108 millions depuis 1831, par une progression constante qui a donné une augmentation moyenne de plus de 15 millions pour chacune des sept dernières années.

Le projet de loi n'a éprouvé, par le vote de la Chambre élective, que des modifications peu nombreuses, qui ont été, pour la plupart, provoquées par le Gouvernement ou concertées avec lui.

L'art. 2 proposait l'abrogation de la disposition de la loi du 21 avril 1832, qui ordonnait de sou-

mettre aux Chambres une nouvelle répartition entre les départemens de la contribution des portes et fenêtres. Le but de cette prescription avait paru suffisamment rempli par le principe de rectification annuelle contenu dans la loi du 17 août 1835, qui fait varier les contingens des départemens et des communes en raison des constructions nouvelles et des démolitions de maisons et usines. Mais la Chambre a pensé, qu'indépendamment des modifications successives résultant des changemens survenus dans la matière imposable, il pouvait être utile de réviser, à des époques périodiques, les bases de répartition de l'impôt des portes et fenêtres, et en conséquence elle lui a rendu applicable la disposition proposée seulement pour la contribution personnelle et mobilière, portant qu'un nouveau projet en sera soumis aux Chambres dans la session de 1842, et ensuite de dix en dix années.

Comme, en effet, il peut arriver que le contingent des départemens doive éprouver quelques changemens par suite du recensement quinquennal de la population, qui, en faisant passer certaines communes d'une classe dans une autre, y soumet les portes et fenêtres à un tarif différent, nous n'avons pas vu de difficulté à faire régler, par une révision décennale, la position nouvelle des départemens, pour l'impôt des portes et fenêtres, de même que pour le personnel et le mobilier.

Quelques mentions jugées utiles ont été ajoutées dans l'énumération des divers impôts indirects et des taxes communales dont la perception continue

d'être autorisée, et l'on a en même temps retranché de l'article final, des citations que l'on a rappelées d'une manière plus complète dans l'état général et détaillé des contributions directes, auquel l'article 1^er^ se réfère.

Deux articles additionnels ont aussi été introduits dans le projet de loi.

Le premier, que le Gouvernement a provoqué par une proposition spéciale, est l'exécution d'une disposition de la loi municipale du 18 juillet dernier, aux termes de laquelle la loi du budget doit fixer chaque année le maximum des centimes additionnels qui pourraient être imposés d'office sur les communes, à l'effet de pourvoir à des dépenses obligatoires auxquelles leurs revenus ne suffiraient pas et que les conseils municipaux auraient refusé de couvrir par une imposition extraordinaire. Ce maximum a été fixé au nombre de dix, avec la faculté de l'élever à vingt s'il s'agit d'acquitter des dettes résultant de condamnations judiciaires. Cette dernière limite sera rarement atteinte; mais il a fallu la prévoir pour que, le cas se présentant, les communes eussent des moyens assurés de libération qui garantissent, à la fois, et leur propre crédit et les droits de leurs créanciers.

L'autre article additionnel est le résultat d'un amendement, mais il se rapporte à une question dont le Gouvernement était saisi, depuis quelque temps déjà, par une délibération du conseil municipal de la ville de Paris. Il s'agit de la fixation légale du cautionnement du trésorier de la ville, auquel on n'a pu faire l'application de l'article 83 de la loi

du 28 avril 1816, qui a fixé, sans aucune exception, le cautionnement des receveurs municipaux au dixième du revenu des villes et communes. Il est évident qu'il y avait impossibilité d'exiger du receveur municipal de Paris un cautionnement de plus de 4 millions en numéraire, et une mesure exceptionnelle aurait dû être réglée à son égard dans la loi de 1816. La nécessité de cette fixation spéciale s'étant fait plus particulièrement sentir lors de l'installation récente d'un nouveau titulaire, le conseil municipal a demandé, qu'à raison des garanties que le perfectionnement de la comptabilité et du mode de surveillance procurait aujourd'hui sur cette gestion, le cautionnement déterminé par le décret du 23 fructidor an 13 fût réduit à 500,000 fr. en immeubles et à 187,500 fr. en numéraire.

Tel était l'amendement proposé; mais la Chambre, tout en adoptant le principe de cette demande, a pensé qu'il était plus régulier de ne pas préjuger l'examen à faire, par l'administration, des nouvelles bases proposées, et elle s'est bornée à autoriser le Ministre des finances à réduire le cautionnement du receveur de la ville de Paris, d'après l'avis du conseil municipal. Ramené à ces termes, l'article ne pouvait avoir aucun inconvénient, et nous ne doutons pas, Messieurs, qu'il n'obtienne votre approbation.

Le tableau général des voies et moyens, qui est annexé au projet de loi, les rapproche des dépenses votées, et fait ressortir l'excédant de recette de 18,130,802 fr., que nous vous avons annoncé

en vous présentant la loi des dépenses. Nous ne pourrions que reproduire, Messieurs, les explications dans lesquelles nous sommes entrés sur les résultats probables de la situation des finances à la fin des années 1838 et 1839. Nous nous bornerons à rappeler que les besoins, connus ou éventuels, qui ne sont pas compris au budget de 1839, devant se trouver couverts par la plus-value presque certaine des impôts indirects, l'excédant prévu de 18 millions doit, selon toute apparence, se réaliser intégralement, et former une ressource disponible pour les travaux publics extraordinaires.

Nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 132.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron PELET DE LA LOZÈRE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la Navigation intérieure.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous propose la création de deux nouveaux canaux : un canal de la Marne au Rhin, un canal latéral à la Garonne. Ils doivent coûter ensemble, d'après les devis, 85 millions, dont la dépense sera répartie sur un certain nombre d'années, et imputée sur le fonds extraordinaire des travaux publics. Votre commission a examiné les motifs qu'on fait valoir en faveur de

* Cette commission était composée de MM. CHEVANDIER, le marquis D'ESCAYRAC, GAUTIER, HUMANN, le baron PELET DE LA LOZÈRE, PÉRIER, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

cette double entreprise; elle va les mettre sous vos yeux, avec les réflexions que cet examen lui a suggérées.

Canal de la Marne au Rhin.

Ce canal, partant de Vitry, sur la Marne, doit passer par Bar-le-Duc, Ligny, Toul, Saverne, et aboutir à Strasbourg. Il aura 74 lieues environ de longueur; sa dépense est évaluée à 45 millions.

Des enquêtes ont été faites pour constater son utilité dans les départemens qu'il doit traverser. Partout, comme il était aisé de le prévoir, on désire son autorisation. Il n'y a d'objections que de la part de quelques usines, qui seront indemnisées, s'il y a lieu.

On est d'accord que ce canal contribuera à la prospérité des départemens du Bas-Rhin, de la Meurthe, de la Meuse et de la Marne, et que, de plus, en ouvrant une communication plus courte entre le Havre et Strasbourg, il augmentera beaucoup le transit pour la Suisse et l'Allemagne. Ce transit ne peut s'opérer actuellement qu'en prenant le canal latéral à la Loire et le canal du Centre, ou en prenant le canal de Bourgogne, et allant, dans les deux cas, joindre le canal du Rhône au Rhin. Or, un si grand détour est trop contraire aux intérêts du commerce pour qu'il se décide aisément à emprunter l'une ou l'autre de ces voies.

Déjà, en 1837, les Chambres, en arrêtant à

Vitry les travaux d'amélioration de la Marne qu'on proposait de faire remonter jusqu'à Saint-Dizier, ont indiqué que Vitry devait être le point de départ d'un canal de la Marne au Rhin pour établir une ligne de navigation plus courte entre ce fleuve et le bassin de la Seine. On ne fait aujourd'hui que réaliser leur pensée ; et cela répond à deux pétitions qui nous ont été renvoyées, par lesquelles les maire, adjoints et autres habitans notables de Saint-Dizier, et les syndics de la navigation de la Haute-Marne, demandent que le canal remonte jusqu'à Saint-Dizier, et suive le bassin de la Marne. Le Gouvernement, en abandonnant la Marne à Vitry, ne fait que se conformer à ce qui a été décidé en 1837, après beaucoup de discussions et d'enquêtes.

Les départemens que le canal doit traverser abondent en céréales, qui n'ont point de débouché. Ils renferment des forges, des filatures, et beaucoup d'autres établissemens industriels, dont les produits ou les matières premières ne peuvent être voiturés que par les routes de terre. Les sapins des Vosges, la houille et le sel, ne sont transportés qu'à grands frais. L'adoption du projet de loi sera pour ces contrées un bienfait vivement senti, et le patriotisme que leurs habitans ont montré en toute occasion ne pourra que s'en accroître.

Nous vous proposons donc d'adopter l'article premier de la loi, ainsi que l'article 2. Celui-ci fixe l'indemnité à allouer à la Compagnie qui s'est occupée des études de ce canal, en échange

des plans et des autres documens dont elle fera la remise.

Canal latéral à la Garonne.

Chacun sait que le canal du Midi, partant de la Méditerranée, se termine à Toulouse, et que, pour communiquer de Toulouse à Bordeaux, il faut se servir de la Garonne, qui manque d'eau une partie de l'année. C'est pour compléter cette navigation que le canal latéral est projeté. On s'exagère peut-être ses avantages, en pensant qu'il attirera à lui tout ce que le cabotage transporte en ce moment par le détroit. La voie de mer sera toujours préférée, comme plus économique pour les objets qui n'ont pas besoin d'arriver promptement et à jour fixe; mais l'utilité du canal sera réelle pour les objets compris dans cette catégorie, et il sera utile surtout pour le commerce de Bordeaux avec Toulouse, et les départemens environnans, que Marseille, en ce moment, est en possession d'approvisionner.

Le canal, partant de Toulouse, se dirigera sur Moissac et Agen, et débouchera dans la Garonne à Castets. Il aura un embranchement sur Montauban. Sa longueur sera de près de cinquante lieues; il coûtera, suivant l'exposé du Gouvernement, 40 millions.

Les mêmes enquêtes ont eu lieu que pour le canal de la Marne au Rhin. Elles ont fait éclater une plus grande divergence d'opinions, parce qu'il y a ici plus d'élémens de controverse. Toulouse craint de perdre les avantages de l'entrepôt. Les

bateliers qui naviguent actuellement sur la Garonne, voient à regret leur industrie menacée. Les hommes de l'art, enfin, sont partagés sur la question de savoir jusqu'où le canal doit être conduit, depuis Toulouse, et s'il ne serait pas suffisant, par exemple, de le pousser jusqu'à l'embouchure du Tarn, en faisant dans l'intervalle l'embranchement de Montauban, et se bornant à améliorer la partie inférieure de la Garonne, par la continuation des travaux qui y ont été déjà faits.

La commission a pensé que, dans la situation des choses, après deux lois rendues pour concéder le canal latéral, après toutes les enquêtes et toutes les discussions qui ont eu lieu, elle devait considérer la question de l'utilité du canal comme jugée, et qu'il ne lui était pas possible, à l'époque surtout où nous sommes de la session, de se livrer à un nouvel examen des questions d'art. Elle se bornera à dire qu'à raison de la division qui règne dans les esprits sur la longueur que doit avoir le canal, il lui paraît prudent de commencer par la partie supérieure de la Garonne qui est la moins navigable, et de descendre son cours, de manière que si le canal venait à être interrompu par une cause quelconque, la partie qui serait faite pût avoir son utilité.

L'article 4 du projet de loi porte que « les travaux ne seront commencés que lorsque la Compagnie du canal du Midi aura pris l'engagement de réduire, dans des proportions qui auront été préalablement acceptées par le Gouvernement, le tarif autorisé pour ledit canal. »

La commission a regretté que le Gouvernement, pour éviter cette clause suspensive, ne se soit pas mis d'accord avec la Compagnie avant la présentation de la loi ; elle l'a regretté d'autant plus qu'il y a ici une question de droit engagée dont la solution est incertaine. Le Gouvernement paraît croire que le décret de 1810 sur le canal du Midi l'autorise à réduire le tarif. La Compagnie conteste cette interprétation, et la Chambre des Députés, à laquelle on avait proposé un amendement dans le sens de l'opinion du Gouvernement, a refusé de l'admettre.

Nous ne pouvons, dans cette situation, qu'engager le Gouvernement à terminer le plus tôt possible l'arrangement amiable qu'il annonce être sur le point de conclure avec la Compagnie. Une incertitude fâcheuse règnerait sans cela sur l'exécution des travaux autorisés par la loi.

L'article 5 accorde une indemnité aux créanciers du sieur Doin et à ses enfans, à charge par eux de remettre tous les plans et devis dressés pour l'exécution du canal qui lui avait été concédé. Les créanciers ont réclamé pour que la somme entière leur fût attribuée, mais le Gouvernement a adhéré à l'amendement de la Chambre des Députés, qui n'accorde aux créanciers que la partie représentative de la valeur des plans et devis, et réserve à la famille une indemnité pour les autres travaux auxquels s'est livré le sieur Doin; nous n'avons pas de motifs suffisans pour proposer à la Chambre une résolution différente.

L'article 6 et dernier ouvre au Gouvernement

un crédit de 1,400,000 francs sur l'exercice 1838, et de six millions sur l'exercice 1839 pour commencer l'exécution des travaux.

La commission a voulu, à cette occasion, se rendre compte des sommes déjà votées sur le fonds extraordinaire des travaux publics créé par la loi du 17 mai 1837. Un tableau joint au présent rapport fait connaître quelle est, à cet égard, notre situation.

Il en résulte qu'en y comprenant la loi qui nous occupe, les dépenses votées dans les deux années s'élèveront à 280,914,000 fr., sur quoi des crédits sont ouverts pour 98,605,000 fr. imputables sur les exercices 1837, 1838, et 1839. Les ressources destinées à pourvoir aux dépenses de ces trois années paraissent suffisantes pour y faire face. On compte sur des excédans de recettes, et la réserve de l'amortissement, qui s'élevait au 31 décembre dernier à 80 millions, s'augmentera en 1838 de 52 millions, non compris les intérêts de la réserve préexistante.

Mais pour la suite de l'exécution des travaux tout est subordonné aux circonstances politiques et financières dans lesquelles on pourra se trouver, et il ne faut pas oublier que les canaux de 1821 et 1822, votés pour 128 millions, en ont coûté 368, et ne sont pas encore achevés.

Cette incertitude de l'avenir doit porter à ne pas diviser les sommes dont on peut disposer entre un trop grand nombre de travaux. Mieux vaut en entreprendre un moindre nombre, et les achever promptement que de s'exposer à ce que

des circonstances survenant qui forceraient d'employer ailleurs les ressources de la France, elle demeure couverte de travaux inachevés, et dont on ne recueillerait aucun fruit.

Nous ne saurions trop nous élever, sous ce rapport, contre cette fausse justice distributive qui ferait accorder des travaux à une province parce qu'une autre en aurait obtenu. On conçoit qu'un canal ou un chemin de fer peut être utile et convenable dans un pays et ne pas l'être dans l'autre. Plus nos institutions donnent d'action aux intérêts locaux, plus le Gouvernement doit être en garde contre eux. Tout serait perdu, esprit public et finances, s'il favorisait au contraire cette disposition.

Nous aurions désiré, par ce motif, que les deux canaux, objet de la présente loi, eussent été proposés dans deux lois différentes. La discussion eût été plus claire et le vote plus libre. On n'aurait pas eu à craindre que la coalition des intérêts locaux influât sur un vote qui ne doit être déterminé que par un sentiment vrai de l'utilité des dépenses. Nous savons qu'il existe des exemples de travaux distincts réunis dans une même loi; mais quand les inconvéniens d'une forme de procéder se font sentir, il est toujours temps d'y renoncer.

La commission, après ces réflexions, croit devoir conclure à l'adoption du projet de loi qui lui a été renvoyé.

ÉTAT CIPAL ET RCICE 1839.

	FONCIÈRE.		TOTAUX.	
	centimes additionnels.		Par nature de contributions.	Par affectation de contributions.
		fr. fr.	fr.	fr.
Fond	»	155,388,000 ,000	238,031,500	284,817,987
	21 8/10	33,874,584 ,000	46,786,487	
	13 2/10	20,511,216	24,999,216	
	1 »	1,553,880	1,893,880	
Fond dép	»	14,000,000 ,000	18,800,000	55,893,096
	»	2,129,000 ,000	3,300,000	
	»	4,590,000 ,000	6,900,000	
	»	3,200,000	3,200,000	3,200,000
	»	7,781,000	9,481,000	
Fond co	»	8,236,000 ,000	9,000,000	20,159,430
	»	2,140,000 ,000	3,300,000	
	»	4,950,000 ,000	7,500,000	
	»	693,210 ,860	878,430	
	1 »	1,553,880	1,893,880	
	»	»	669,855	
Fond	»	» ,000		6,698,735
			.....	382,961,248

(A
Dont

(B) Ces sommes ci-dessus, les 8 centimes attribués aux communes sur le prin

ÉTAT A. **TABLEAU DES CONTRIBUTIONS DIRECTES A IMPOSER EN PRINCIPAL ET CENTIMES ADDITIONNELS POUR L'EXERCICE 1839.**

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.			CONTRIBUTIONS — FONCIÈRE. Centimes additionnels.	CONTRIBUTIONS — FONCIÈRE.	CONTRIBUTIONS — PERSONNELLE ET MOBILIÈRE. Centimes additionnels.	CONTRIBUTIONS — PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.	CONTRIBUTIONS — PORTES ET FENÊTRES. Centimes additionnels.	CONTRIBUTIONS — PORTES ET FENÊTRES.	CONTRIBUTIONS — PATENTES. Centimes additionnels.	CONTRIBUTIONS — PATENTES.	TOTAUX. Par nature de contributions.	TOTAUX. Par affectation de contributions.
				fr.		fr.		fr.		(A) fr.	fr.	fr.
Fonds pour dépenses générales.	Principal des contributions		»	155,388,000	»	34,000,000	»	22,328,500	»	26,315,000	238,031,500	284,817,987
	Centimes additionnels généraux, sans affectation spéciale		21 8/10	33,874,584	21 8/10	7,412,000	15 8/10	3,527,903	6 8/10	1,972,000	46,786,487	
Fonds pour dépenses départementales.	Centimes imposés par la loi.	Fonds applicables aux dépenses ordinaires de chaque département	8 2/10									
		Fonds communs à répartir entre les départemens. Pour dépenses ordinaires des départemens	4 6/10									
		Fonds communs à répartir entre les départemens. Pour dépenses facultatives d'utilité départementale	4/10									
			5 »	13 2/10	20,511,216	13 2/10	4,488,000	»	»	»	24,999,216	
		Pour secours en cas de grêle, incendie, etc		1 »	1,553,880	1 »	340,000	»	»	»	1,893,880	
	Centimes votés par les conseils généraux.	Pour dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum* 5 centimes)		»	14,000,000	»	3,120,000	»	750,000	»	18,800,000	55,893,096
		Pour dépenses extraordinaires, approuvées par des lois spéciales		»	2,129,000	»	467,000	»	308,000	»	3,300,000	
		Pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 2 centimes)		»	4,590,000	»	880,000	»	650,000	»	6,900,000	
		Subvention aux dépenses pour chemins vicinaux de grande communication et autres chemins vicinaux (*maximum* 5 centimes)		»	3,200,000	»	»	»	»	»	3,200,000	3,200,000
		Pour dépenses du cadastre (*maximum* 5 centimes)										
Fonds pour dépenses communales.	Centimes ordinaires (*maximum* 5 centimes)			»	7,781,000	»	1,700,000	»	»	»	9,481,000	
	Centimes extraordinaires et centimes pour frais de Bourse et Chambre de commerce (approuvés par des ordonnances royales ou arrêtés des préfets)			»	8,236,000	»	384,000	»	75,000	»	305,000	9,000,000	30,159,430
	Centimes pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 3 centimes)			»	2,140,000	»	465,000	»	310,000	»	385,000	3,300,000
	Centimes pour dépenses des chemins vicinaux (*maximum* 5 centimes)			»	4,950,000	»	1,078,000	»	700,000	»	772,000	7,500,000
	Centimes pour frais de perception des diverses impositions communales (3 centimes du montant de ces impositions)			»	693,210	»	108,810	»	32,550	»	43,860	878,430
Fonds de non-valeurs.	Foncière, personnelle et mobilière. (Non-valeurs, remises et modérations)			1 »	1,553,880	1 »	340,000	»	»	»	»	1,893,880
	Portes et fenêtres. (Non-valeurs)			»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Patentes. (Réductions, décharges, non-valeurs)			»	»	»	»	3 »	669,855	»	»	669,855	6,698,735
	Patentes. (Attributions aux communes)			»	»	»	»	»	»	5 »	1,450,000	
	Patentes. (Non-valeurs extraordinaires pour cessation de commerce)			»	»	»	»	»	»	(B) 2,320,000	4,135,000	
				»	»	»	»	»	»	(B) 365,000		
Fonds de réimpositions				»	900,000	»	400,000	»	»	»	»	1,300,000	1,300,000
	Total			37 »	261,500,770	37 »	55,182,810	18 8/10	29,351,808	11 8/10	36,033,860	382,069,248	382,069,248
Cotisations en principal et centimes additionnels des propriétés nouvellement bâties et imposables à partir du 1er janvier 1839, déduction faite des dégrèvemens résultant de celles qui ont été détruites ou démolies. (Loi du 17 août 1835)				»	140,000	»	»	»	60,000	»	»	200,000	200,000
	Total			37 »	261,640,770	37 »	55,182,810	18 8/10	29,411,808	11 8/10	36,033,860	382,269,248	382,269,248
Taxe de premier avertissement. (Art. 51 de la loi du 15 mai 1818)													692,000
											Total général		382,961,248

(A) Le produit des patentes pour l'exercice 1839, est présumé de 29,000,000
Dont à déduire 1°. Pour non-valeurs et attributions aux communes (8 centimes du principal) 2,320,000
2°. Pour non-valeurs relatives aux cessations de commerce ..... 365,000 } 2,685,000
Reste 26,315,000

(B) Ces sommes font partie du principal des patentes. Elles représentent, ainsi qu'on l'a dit ci-dessus, les 8 centimes attribués aux communes sur le principal et les non-valeurs relatives aux cessations de commerce.

IMP. N° 133.

BUDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1839.

N° 133. TABLEAU GÉNÉRAL DES VOIES ET MOYENS VOTÉS PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

DÉSIGNATION DES IMPOTS ET REVENUS.	ÉVALUATIONS DE RESSOURCES PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT.				VOIES ET MOYENS votés PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.		OBSERVATIONS.
	PROPOSITION primitive.	MODIFICATIONS A LA PROPOSITION PRIMITIVE. (A) Augmentation.	MODIFICATIONS A LA PROPOSITION PRIMITIVE. (A) Diminution.	PROPOSITION rectifiée.	PAR NATURE d'impôt.	PAR BRANCHE de revenus.	
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.	
Contribution foncière	260,947,560	693,210	»	261,640,770	261,640,770		
personnelle et mobilière	55,074,000	108,810	»	55,182,810	55,182,810		
des portes et fenêtres	29,379,258	32,550	»	29,411,808	29,411,808		
des patentes	35,990,000	43,860	»	36,033,860	36,033,860		
Taxe de premier avertissement	692,000	»	»	692,000	692,000		
	382,082,818	878,430	»	382,961,248	382,961,248	382,961,248	
		878,430					
DOMAINES ET BOIS.							
Domaines. Revenus et prix de vente de domaines	3,830,000	67,000	»	3,897,000	3,897,000		
Domaines. Prix de vente d'objets mobiliers et immobiliers provenant des ministères	1,340,000	11,000	»	1,351,000	1,351,000	5,248,000	
Produits des forêts et de la pêche. Produits des coupes de bois	29,060,100	356,000	»	29,416,000	29,416,100		
Produits des forêts et de la pêche. Produits divers des forêts	3,575,691	704,356	»	4,280,047	4,280,047	34,116,147	
Produits des forêts et de la pêche. Droits de pêche	420,000	»	»	420,000	420,000		
	38,225,791	1,138,356	»	39,364,147	39,364,147		
		1,138,356					
IMPÔTS ET REVENUS INDIRECTS.							
Enregistrement et timbre. Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèque, et perception diverses	181,920,000	»	772,000	181,148,000	181,148,000		
Enregistrement et timbre. Droit de timbre	32,490,000	75,000	»	32,565,000	32,565,000	213,713,000	
Douanes. Droits de douanes, droits de navigation et recettes diverses	111,000,000	954,000	»	111,954,000	111,954,000		
Douanes. Droits de consommation des sels	57,000,000	746,000	»	57,746,000	57,746,000	169,700,000	
Contributions indirectes. Boissons et droit de fabrication des bières	83,120,000	890,000	»	84,010,000	84,010,000		
Contributions indirectes. Droits divers et recettes à différens titres	44,052,000	904,000	»	44,956,000	44,956,000		
Contributions indirectes. Produit de la vente des tabacs	81,100,000	376,000	»	81,476,000	81,476,000	214,914,000	
Contributions indirectes. Produit de la vente des poudres à feu	4,480,000	»	8,000	4,472,000	4,472,000		
Poste. Produit de la taxe des lettres	37,200,000	149,500	»	37,349,500	37,349,500		
Poste. Droit de 5 p. 100 sur les envois d'argent	830,000	»	21,000	809,000	809,000		
Poste. Droit sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée	300,000	52,000	»	352,000	352,000		
Poste. Produit des places dans les malles-postes	1,680,000	»	14,000	1,666,000	1,666,000	42,352,500	
Poste. Produit des places dans les paquebots	1,360,000	40,000	»	1,400,000	1,400,000		
Poste. Droits de transit des correspondances étrangères	680,000	71,000	»	751,000	751,000		
Poste. Recettes accidentelles	20,000	5,000	»	25,000	25,000		
	637,232,000	4,262,500	815,000	640,679,500	640,679,500		
		3,447,500					
PRODUITS DIVERS.							
Produits universitaires. Rétributions et droits divers	3,836,000	30,000	»	3,866,000	3,866,000		
Produits universitaires. Produit des rentes et domaines	600,000	»	»	600,000	600,000	4,466,000	
Produits divers	12,916,500	98,696	»	13,015,196	13,015,196	13,481,196	
	17,352,500	128,696	»	17,481,196	17,481,196		
		128,696					
TOTAUX GÉNÉRAUX	1,074,893,109	5,592,982	»	1,080,486,091	1,080,486,091	1,080,486,091	
Recettes pour ordre. Justice. Imprimerie royale					2,368,000		
Recettes pour ordre. Justice. Légion-d'honneur					8,656,000		
Recettes pour ordre. Affaires étrangères. — Chancelleries consulaires					250,000	23,106,862	
Recettes pour ordre. Guerre. — Direction des poudres et salpêtres					2,299,680		
Recettes pour ordre. Marine. — Caisse des invalides de la marine					8,182,000		
Recettes pour ordre. Finances. — Retenues sur les matières versées au change					1,350,494		
BUDGET EXTRAORDINAIRE DES TRAVAUX PUBLICS. (Prélèvement sur les fonds attribués à ce Budget par la loi du 17 mai 1837.)						34,420,000	

(A) La somme de 878,430 fr. exprime l'accroissement que doivent éprouver les impositions communales d'après l'article 5 de la loi du 20 juillet 1837, qui met à la charge des communes les frais de perception de tous les centimes recouvrés pour leur compte. Un crédit correspondant a été ajouté pour la même somme au Budget des Dépenses. (Ministère des finances, chapitre des Restitutions de produits des Contributions directes.)

Les autres modifications sont le résultat des nouvelles informations parvenues à l'Administration des finances depuis la présentation du Budget; les évaluations primitivement proposées par elle n'ayant pu être basées que sur les recettes des onze premiers mois de 1837, les seules qui fussent alors connues, et sur celles du mois de décembre 1836, ajoutées pour compléter l'année servant à déterminer les ressources probables de l'exercice 1339. Ces modifications ont accru les ressources, d'abord présumées, du Budget dudit exercice d'une somme de 4,714,552 fr., savoir :

Domaines et bois	1,138,356 fr.
Impôts et revenus indirects	3,447,500
Produits divers	128,696
Total	4,714,552
Si l'on y réunit la modification applicable aux contributions directes, ci	878,430
L'augmentation totale est de	5,592,982

ÉTAT C.

BUDGET GÉNÉRAL DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1839.

1° BUDGET ORDINAIRE.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT des prévisions des recettes du BUDGET DE 1839.
Contributions directes.	Foncière	261,640,770	382,961,248
	Personnelle et mobilière	55,182,810	
	Portes et fenêtres	29,411,808	
	Patentes	36,033,860	
	Taxes de premier avertissement	692,000	
Enregistrement, timbre et domaines.	Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèques, et perceptions diverses	181,148,000	218,961,000
	Droit de timbre	32,565,000	
	Revenus et prix de vente de domaines	3,897,000	
	Prix de vente d'effets mobiliers et immobiliers provenant des ministères	1,351,000	
Produit des forêts et de la pêche.	Produits des coupes de bois	29,416,100	34,116,147
	Produits divers des forêts	4,280,047	
	Droit de pêche	420,000	
Douanes.	Droits de douanes, droits de navigation et recettes diverses	111,954,000	169,700,000
	Droits de consommation des sels	57,746,000	
Contributions indirectes.	Boissons et droit de fabrication des bières	84,010,000	214,914,000
	Droit divers et recettes à différens titres	44,956,000	
	Produit de la vente des tabacs	81,476,000	
	Produit de la vente des poudres à feu	4,472,000	
Produit des Postes.	Produit de la taxe des lettres	37,349,500	42,352,500
	Droit de 5 pour 100 sur les envois d'argent	809,000	
	Droits sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée	352,000	
	Produit des places dans les malles-postes	1,666,000	
	Produit des places dans les paquebots	1,400,000	
	Droit de transit des correspondances étrangères	751,000	
	Recettes accidentelles	25,000	
Produits universitaires.	Rétribution et droits divers	3,866,000	4,466,000
	Produit des rentes et domaines	600,000	
Produits divers.	Bénéfice sur la fabrication des monnaies et la vente des médailles	70,100	5,491,500
	Redevances et produits extraordinaires des mines	283,000	
	Droits de vérification des poids et mesures	1,000,000	
	Produits de la taxe des brevets d'invention	360,000	
	Produit du visa des passeports et légalisation d'actes au ministère des affaires étrangères	50,000	
	Ressources locales extraordinaires pour dépenses départementales	1,500,000	
	Ressources extraordinaires pour dépenses des Écoles normales primaires	200,000	
	Pensions et rétributions des élèves des écoles militaires	713,000	
	Moitié de la retenue de 3 pour 100 au profit de la caisse des invalides sur les dépenses du matériel de la marine	470,000	
	Retenue de 2 pour 100 pour l'hôtel des invalides, sur les dépenses du personnel de la guerre	845,400	
	A reporter		1,072,962,395

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT des prévisions de recettes du BUDGET DE 1839.
	Report		1,072,962,395
Suite des produits divers. — Revenus de divers établissemens spéciaux.	Écoles vétérinaires	232,900	7,523,696
	Bergeries	100,000	
	Haras et dépôts d'étalons	322,000	
	Écoles des arts et métiers	323,000	
	Établissemens thermaux	84,100	
Suite des produits divers.	Produit de compensation de valeurs données en paiement de dépenses publiques, reversemens de fonds et autres recettes attribuées au Trésor public par l'ordonnance royale du 14 septembre 1822	1,228,000	
	Produit de vente de cartes des dépôts de la guerre et de la marine	35,000	
	Produits et revenus des possessions françaises dans le nord de l'Afrique	1,800,000	
	Produits de la rente de l'Inde	1,000,000	
	Bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations	1,200,000	
	Recouvremens sur prêts faits en 1830 au commerce et à l'industrie	600,000	
	Recettes sur débets non compris dans l'actif de l'administration des finances	200,000	
	Recettes de différentes origines	398,696	
	TOTAL des voies et moyens de l'exercice 1839		1,080,486,091

RECETTES POUR ORDRE.

JUSTICE	Imprimerie Royale	2,368,000
	Légion-d'honneur	8,656,698
AFFAIRES ÉTRANGÈRES	Chancelleries consulaires	250,000
GUERRE	Direction générale des poudres et salpêtres	2,299,680
MARINE	Caisse des invalides	8,182,000
FINANCES	Retenues sur les matières versées au change	1,350,494
	TOTAL des recettes mentionnées pour ordre	23,106,872

RÉSULTAT DU BUDGET ORDINAIRE.

Les recettes présumées sont de	1,080,486,091 fr.
Les dépenses de	1,063,669,939
Excédant présumé de recette	16,816,152

2°. — BUDGET EXTRAORDINAIRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1839.

Prélèvement sur le fonds extraordinaire créé pour les travaux publics par la loi du 17 mai 1837 ..... 34,420,000 fr.

RÉSULTAT DU BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Les recettes sont de	34,420,000 fr.
Les dépenses de	34,420,000
	BALANCE.

IMP. N° 133.

IPRESSIONS
N° 134.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron BRUN DE VILLERET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange de propriétés entre l'État et S. A. R. Madame ADÉLAÏDE.

MESSIEURS,

D'après un jugement rendu par le tribunal civil de Melun, et confirmé par arrêt de la cour royale, S. A. R. Madame Adélaïde se trouve obligée de rendre à l'État un domaine désigné sous le nom de *Brie-Comte-Robert*, situé dans le département de la Marne; et quarante-sept cinquantièmes d'une forêt appelée *les Dix-Coupes-du-Court-l'Evêque*, dont S. A. R. était en possession. Le même arrêt l'autorise à conserver ces quarante-sept cinquantièmes de bois, en les rem-

* Cette commission était composée de MM. le comte ABRIAL, le comte DE BRETEUIL, le baron BRUN DE VILLERET, le duc DE CARAMAN, le comte GILBERT DE VOISINS, le duc D'ISTRIE, DE RICARD.

plaçant par un immeuble de 465,023 fr. 20 c. de valeur.

Le même arrêt ordonne le rapport des fruits des biens, à partir du 19 mars 1829.

Pour satisfaire à la partie des condamnations relatives aux immeubles, Son Altesse Royale a proposé d'abandonner à l'État la propriété d'une portion de la *Garenne des Perches* et du *petit Bois de la Trouée*, qui y est réuni. Elle désirerait, au moyen de cet abandon, conserver le parc ou domaine de Brie-Comte-Robert, lequel a été estimé par les experts..... 283,294 f. 62 c.

Ajoutant à cette somme le montant du bois des Dix-Coupes-du Court-l'Évêque, énoncé ci-dessus.....	465,023	20
Elle serait redevable envers le Trésor de.....	748,317	82
Les propriétés cédées par Son Altesse Royale sont estimées...	850,763	75
Il y aurait donc une soulte à payer à Son Altesse Royale, de.	102,445 f.	93 c.

Mais les fruits à restituer par Son Altesse Royale se portaient déjà à 330,000 francs le 30 avril 1837; de sorte que la soulte serait couverte et bien au-delà.

Des experts ont opéré; leurs rapports, l'avis des préfets et des autorités locales, les renseignemens donnés par les Députés des pays, ont démontré jusqu'à l'évidence que ces opérations ne pouvaient qu'être avantageuses à l'Etat; que Son

Altesse Royale, en place du parc ou domaine de Brie-Comte-Robert, qui est déboisé et défriché, donnerait des bois touffus et susceptibles de fournir de suite de bons produits ; qu'elle n'y avait, par conséquent, qu'un intérêt de convenance. D'après ces motifs, votre commission a l'honneur, à l'unanimité, de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juin 1838.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Comte DE BASTARD, à l'occasion du décès de M. le Marquis DE CATELLAN.

MESSIEURS,

C'est un noble et touchant usage que celui qui s'est introduit parmi nous, de rendre un dernier hommage à la mémoire des collègues que nous perdons. Le changement qu'a subi, depuis 1830, la constitution de la Pairie, loin de nous engager à y renoncer, nous en fait, en quelque sorte, une obligation plus impérieuse. Nous devons à la France de lui dire combien est grande la perte que fait cette Chambre, et que la Patrie fait avec elle, chaque fois que la mort nous enlève un de ces collègues, respectés de tous, et dont la longue carrière nous apportait tant de sages conseils et d'expérience. Nous devons à nos successeurs de leur rappeler quelles sont les conditions auxquelles ils pourront nous remplacer désormais.

Et quelles leçons plus efficaces pourraient-ils recevoir que le récit de ces vies si pleines d'orages, de courageuses résistances et de dévouement dont tant de membres de cette illustre assemblée nous retracent un si vivant tableau!

Telle fut, Messieurs, la vie du marquis de Catellan, que nous avons perdu il y a peu de jours, et permettez-moi, au nom des liens du sang qui nous unissaient, au nom surtout de l'amitié qu'il me témoigna jusqu'à la fin de sa vie, de venir remplir ici un pieux devoir, et de remplacer son petit-fils, le jeune comte de Gramont d'Asté, qui, dans quelques mois, aura atteint l'âge nécessaire pour venir occuper le siége que la mort de son père a laissé vacant au milieu de nous.

Jean-Antoine de Catellan de Caumont, marquis de Catellan, né à Toulouse en 1759, appartenait à une de ces familles généreuses que les troubles de l'Italie au quinzième siècle déversèrent sur la France, et qui y apportèrent le goût des lettres, des arts et de la liberté, dont elles avaient apprécié les douceurs et affronté les orages.

Michele Ludovico Catellani, douzième aïeul du marquis de Catellan, était syndic et gonfalonnier de la république de Florence, en 1400. Ses descendans, obligés de quitter leur patrie à la suite de la mort de Julien de Médicis, frère de Laurent, se retirèrent à Avignon, et de là à Toulouse, où ils ont toujours vécu depuis.

L'Église, l'ordre de Malte où elle compte un grand nombre de chevaliers et de commandeurs,

l'armée, les lettres et la magistrature ont tour à tour honoré cette famille et en furent honorés : les diocèses de Valence et de Rieux n'ont pas encore oublié les vertus évangéliques de deux pasteurs qu'elle leur a donnés ; et l'un d'eux, célèbre par ses savantes recherches sur les *Antiquités de l'Église de Valence*, et par sa charité et sa douceur inaltérable envers les nouveaux convertis, avait dû, à la désignation de Fénelon, d'être placé par Louis XIV près du duc de Bourgogne, pour aider à l'éducation d'un prince auquel tant d'avenir semblait réservé.

L'évêque de Valence n'est pas le seul membre de cette famille dont les lettres aient conservé le souvenir. Je ne citerai, parce que cela rentre dans mon sujet, que le Recueil d'arrêts remarquables du Parlement de Toulouse, ouvrage de Jean de Catellan, conseiller clerc au même Parlement.

Le marquis de Catellan avait suivi la carrière de la magistrature. Avocat-général au Parlement de Toulouse à vingt-quatre ans, il était le seizième membre que sa famille donnait à cette compagnie, qu'on appelait plus que tout autre le savant Parlement.

C'était alors de grandes et belles fonctions que celles du ministère public, qui avaient une importance politique qu'elles ont perdue depuis. Organe du pouvoir auprès des compagnies souveraines, gardien des franchises de la Couronne et des libertés du pays, seul il avait la parole dans ces assemblées solennelles de la magistrature silencieuse en présence du Monarque, seul il avait le droit de faire entendre à l'un et à l'autre un langage grave, respec-

tueux, mais sévère. Dans toutes les occasions importantes, dans toutes celles où étaient agitées les questions de la liberté civile ou religieuse ; lors des nombreux arrêts de réglement que les parlemens, législateurs autant que magistrats, rendaient chacun pour leur vaste ressort, et que les gens du Roi avaient le droit de provoquer; à l'occasion de l'enregistrement des ordonnances et des édits émanés de l'autorité royale, les avocats-généraux étaient entendus, ils réclamaient ou contestaient, dans la liberté de leur conscience, les mesures sollicitées, les enregistremens demandés. Ce n'était pas seulement aux magistrats du parlement de Paris qu'étaient réservés cette gloire et ces dangers : et l'histoire de la magistrature et des libertés publiques, à côté des Talons, des d'Aguesseau et des Séguier, a inscrit les noms des Montclar, des La Chalotais, des Servan, des Catellan et de plusieurs autres.

Les anciens recueils de jurisprudence, et ceux imprimés de nos jours, ont conservé la mémoire de M. de Catellan et de quelques uns de ses travaux; on y retrouve cette aptitude aux affaires et à la science du droit qui semblait l'apanage de sa famille; l'élégance et la facilité de sa parole, la précision qui distinguait son talent, l'impartialité avec laquelle il faisait valoir les raisons des deux parties, le savoir et l'érudition dont bien jeune encore il avait donné des preuves. Presqu'à son début il eut la gloire de fixer la jurisprudence du parlement de Toulouse sur l'état civil des protestans, et la légitimité de leurs enfans. Cette question,

qui intéressait au plus haut point les provinces situées dans le ressort du parlement de Toulouse, y avait plusieurs fois été agitée; elle avait même été favorablement résolue, deux ans auparavant, dans un arrêt célèbre rendu au rapport de M. de Bastard-Lafitte, dont il ne m'appartient pas de faire l'éloge, mais il fut donné à M. de Catellan de la faire définitivement décider en 1783, dans la cause du jeune Descamboux et de la dame de Vales sa sœur, en faveur de cette légitimité dont on ne pouvait rapporter alors aucun acte légal, et de hâter, de ses vœux hautement exprimés à la fin de son réquisitoire, cet édit dont la France protestante fut, quelques années après, redevable au cœur de Louis XVI et aux lumières de M de Malesherbes.

Vers cette époque, le Gouvernement forma, sur divers points du Royaume, des assemblées provinciales appelées à faire connaître à l'administration les besoins des localités, et à rassembler les élémens des grands travaux que l'on préparait. M. de Catellan fit partie d'une de ces assemblées, et s'y fit remarquer par ses connaissances en économie politique, témoignant ainsi que ce serait à l'école de la magistrature que se formeraient les meilleurs administrateurs.

Les jours de M. de Catellan s'écoulaient ainsi dans cette vie de travail et de dévouement à ses devoirs, qui était celle de toute la magistrature de son temps, lorsque l'arrivée de M. de Brienne au ministère et ses entreprises hardies vinrent soulever toutes les compagnies souveraines contre la

Cour et ses imprévoyans conseillers. Ce qu'avait pu Louis XV, Louis XVI ne le pouvait plus, et en détruisant l'ouvrage de son aïeul, il s'était interdit à lui-même de tenter jamais une entreprise semblable. Ce fut M. de Catellan qui porta la parole devant le parlement de Toulouse sur l'enregistrement des édits qui bouleversaient la magistrature ; il conclut avec énergie contre leur enregistrement, que le parlement de Toulouse refusa. Le même jour, par une lettre de cachet adressée à l'avance, le jeune avocat-général fut exilé au château de Lourde, au pied des Pyrénées. Son départ fut un triomphe : il fut accompagné jusqu'aux portes de la ville par une foule immense, empressée à le féliciter sur sa courageuse résistance. Il trouva à son arrivée le château de Lourde meublé avec soin par les ordres de l'évêque le plus voisin, qui, aussitôt qu'il eut appris son arrestation et le lieu désigné pour sa détention, s'était empressé d'y envoyer de son évêché tous les meubles nécessaires. Toutes les cours souveraines s'émurent, toutes protestèrent contre l'arrestation de l'avocat-général de Catellan : elles adressèrent au Monarque leurs remontrances respectueuses, en ordonnèrent l'impression, et toutes simultanément en envoyèrent un exemplaire au magistrat exilé, en témoignage de leur sympathie et de leur douleur. Tel était l'esprit du moment qui se retrouve jusque dans ces détails que l'histoire générale néglige, mais que l'histoire particulière permet et comporte, et qu'elle accueille même avec intérêt. M. de Catellan fut rappelé aussitôt que M. de Brienne eut

quitté les affaires. Son retour fut célébré par des réjouissances publiques, auxquelles le rétablissement des parlemens ajouta une solennité qui donna alors à cet événement une importance politique. Cette nouvelle existence des parlemens ne devait pas être de longue durée. Ils avaient donné le signal de la résistance au pouvoir royal, et n'avaient pas su résister eux-mêmes aux séductions d'une dangereuse popularité. Leurs refus, qui d'abord étaient légitimes et auraient pu empêcher la dilapidation des finances, étaient devenus systématiques, et aux demandes les plus raisonnables de la Cour, les parlemens ne faisaient plus qu'une réponse : « Nous sommes incompétens : convoquez les états-généraux ! » Les parlemens avaient raison; leur règne était fini, les états-généraux furent convoqués, et les parlemens disparurent.

M. de Catellan se rendit alors à Paris, où sa réputation l'avait devancé. Accueilli et recherché dans les sociétés les plus distinguées, il se lia bientôt avec les membres influens de l'Assemblée constituante, avec le duc de Larochefoucauld, si malheureusement massacré à Gisors, le marquis de Clermont-Tonnerre, le marquis de Lally-Tolendal, et tant d'autres dont les efforts et les désirs furent alors impuissans; avec eux il rêvait une liberté sage, et ce gouvernement où les pouvoirs se balancent et se soutiennent sans s'embarrasser dans leur marche, mais dont la France ne devait jouir que vingt-cinq ans plus tard. Vers cette époque M. de Catellan contracta, à Paris, un mariage brillant qui, en l'éloignant pour un temps

de Toulouse, le sauva de l'échafaud où montèrent ensemble, et le même jour, cinquante-quatre de ses malheureux collègues.

A la terreur succédèrent des Gouvernemens éphémères dont M. de Catellan ne voulut pas se rapprocher. Il vit cependant avec cet intérêt qui préoccupait tous les esprits l'œuvre réparatrice du Consulat et les triomphes de l'Empire; mais il voulut rester indépendant. Une magistrature révocable au caprice d'un ministre affranchi de toute responsabilité n'était plus celle à laquelle il avait consacré l'activité de son âme et l'énergie de ses premières années, et malgré le désir du chef de l'État de placer à la tête d'une des cours impériales du Midi, un nom qu'avait illustré tant de services parlementaires, M. de Catellan résista; l'absence de toute liberté politique le froissait trop vivement, et il ne pouvait croire à la durée d'un gouvernement qui s'efforçait d'éteindre tous les sentimens généreux et d'en interdire la plus inoffensive manifestation. L'avenir justifia les prévisions de M. de Catellan, et l'Empire, appuyé sur la victoire, s'écroula dès que la victoire eut abandonné ses drapeaux. Tous ceux qui virent dans la Restauration une nouvelle ère pour les libertés publiques applaudirent, comme M. de Catellan, au retour de la maison de Bourbon; il voyait sans doute avec plaisir le pouvoir aux mains de cette maison que ses ancêtres avaient servie depuis trois cents ans; mais il y trouvait surtout la réalisation des vœux de sa jeunesse pour cette forme de gouvernement qu'il avait jadis appelée de tous

ses vœux, et qui seule peut garantir l'alliance si difficile de l'ordre et de la liberté.

Cependant la première restauration et la catastrophe des Cent-Jours le laissèrent dans la même situation où elles l'avaient trouvé. Sans exprimer aucun blâme, il n'avait pas imité l'empressement de ceux qui courent au devant de tout pouvoir nouveau; il attendait que le pouvoir vînt à lui. En effet, la première présidence de la cour royale de Toulouse était vacante. Elle lui fut proposée, et c'est alors que cet ancien magistrat fit par écrit cette réponse honorable que l'histoire doit enregistrer : « Un long espace de temps s'est écoulé « depuis que j'ai abandonné la magistrature, la lé- « gislation a changé, je ne pourrais assez bien rem- « plir tous les devoirs de ma charge: je ne puis ac- « cepter. »

Le choix de ses concitoyens le dédommagèrent bientôt des honneurs que sa conscience lui avait fait refuser; il fut nommé Député, et il accepta avec empressement. La ville de Toulouse eut en lui un représentant dévoué : on y conservera longtemps le souvenir de la bonté avec laquelle il accueillait les réclamations multipliées qu'amènent toujours à leur suite les changemens de Gouvernement. L'on n'a pas oublié les services qu'il rendit alors à la Chambre; il y vota avec cette minorité courageuse qui résista aux réactions du moment ; il prit part à toutes les discussions. Une des plus importantes fut la proposition qui tendait à remettre l'état civil entre les mains du clergé. Il la combattit. Elle lui semblait un retour vers des idées d'une autre époque dont il com-

prenait d'autant mieux le danger que, par devoir, il s'était occupé souvent à fixer les limites incertaines qui, dans beaucoup de cas, avant la révolution, séparaient le pouvoir civil du pouvoir religieux.

Après l'ordonnance de dissolution du 5 septembre, M. de Catellan ne fut pas réélu; mais, dès 1819, le Roi, qui avait su apprécier ses lumières, la droiture de son âme et l'intégrité de sa longue carrière, crut y voir des titres qui le rendaient digne de siéger dans cette Chambre, et le nomma Pair de France.

Vous avez retrouvé, Messieurs, dans le nouveau collègue qui vous était donné, ce qu'il avait été toute sa vie, magistrat courageux et mandataire éclairé du pays. Peu d'hommes, en effet, ont montré un désintéressement plus absolu et une probité politique plus entière. Ne voulant rien pour lui-même, peu désireux de ces distinctions qui ne sont quelque chose que lorsqu'elles ne sont pas demandées, il n'était jaloux que de la dignité même de la Chambre à laquelle il avait l'honneur d'appartenir. Vous aimez à vous rappeler le zèle et l'assiduité qu'il portait à vos séances, et la part active et éclairée qu'il prit à tous les projets de loi qui se rattachaient à l'exercice des libertés civiles et religieuses. Il fit partie de cette opposition monarchique et constitutionnelle dont les membres, également zélés pour les intérêts bien entendus de la France et du Trône, regardaient les libertés publiques comme la base de l'autorité royale, et celle-ci comme la meilleure garantie de ces libertés. M. de Ca-

tellan fut toujours un des plus ardens défenseurs de ces principes; mais vainement des voix fidèles et désintéressées signalèrent le péril auquel la Couronne était exposée en méconnaissant les droits imprescriptibles de la nation et les sermens solennels qu'elle avait reçus, de funestes conseils poussèrent le pouvoir à sa ruine, et soulevèrent une tempête qui l'engloutit.

Une grande révolution s'était accomplie, la Chambre des Pairs mutilée avait vu ses rangs s'amoindrir, et les conseillers du pouvoir qui venait de tomber étaient accusés par la Chambre élective et traduits devant vous. Sans hésiter un instant, M. de Catellan crut, comme nous, qu'il était de sa conscience de rester sur le siége où il avait été placé : que là où il y avait péril, il y avait devoir : qu'il devait à son pays, qui toujours avait eu ses pensées les plus chères, qu'il devait au Prince auquel une mission si difficile était départie, de contribuer à rétablir en France l'ordre si violemment compromis; qu'il devait enfin conserver à la justice un juge dans l'indépendance et le courage duquel elle pouvait placer sa confiance.

Cette confiance n'a point été déçue, et la Cour des Pairs, où siégeait alors M. de Catellan, montra ce que peut le sang froid uni au courage : le pays obtint justice, les accusés furent protégés par leurs juges, et l'arrêt de la Cour vint puissamment aider le pouvoir nouveau à persévérer dans cette voie de sagesse et de modération qui a fait la force de notre dernière révolution.

Après avoir assisté à ce grand acte qui suffirait seul pour immortaliser la Cour des Pairs et faire comprendre à tous combien est précieux le pouvoir judiciaire que cette Chambre a reçu de la Charte, et que l'on peut regarder comme le complément nécessaire de la constitution du pays, le marquis de Catellan se retira dans sa ville natale, où, depuis lors, ses infirmités l'ont presque toujours retenu; il a passé ses dernières années entouré de sa famille : charitable, comme l'avait été son père, il doublait le prix de ses bienfaits par ses manières affectueuses et la sympathie qu'il témoignait à l'indigence et au malheur. Son cœur n'avait point été desséché par les sophismes philosophiques du siècle dernier qui avaient si long-temps préoccupé son esprit : l'étude sérieuse que, dans l'exercice de ses fonctions, il avait été obligé de faire de l'histoire et des dogmes de la religion, ne l'avait pas laissé insensible à tout ce qu'il y a de sublime et de consolant dans ses doctrines: l'exemple de toute sa famille nourrie dans les principes sévères de l'école de Port-Royal, avait toujours fait une profonde impression sur son âme. Aussi, lorsqu'il se sentit mortellement atteint, reçut-il avec reconnaissance les derniers secours de la religion, et c'est, plein de ces espérances immortelles qui ne s'éteignent jamais dans le cœur de l'homme, qu'il s'est éteint, le 14 avril dernier, dans les bras de son frère, seul et dernier rejeton de sa famille.

Pour nous, Messieurs, qui voyons chaque année disparaître de cette enceinte, ou l'une de nos

gloires contemporaines, ou l'un de ces noms qui se rattachent aux anciennes gloires de la Patrie, conservons précieusement le souvenir des unes et des autres; c'est le plus bel héritage de la Chambre des Pairs, son premier titre au respect du pays; et qu'au simple récit de la vie des collègues que la mort nous enlève, la Patrie reconnaisse que tout ce qui est illustre en France appartient à la Chambre des Pairs ou doit lui appartenir un jour.

IMPRESSIONS
N° 136.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1838.

PROJET DE LOI

QUI autorise le département de la Seine à s'imposer extraordinairement ;

AVEC l'exposé des motifs par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et par M. Legrand, conseiller d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Seine est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil gé-

néral dans sa session de 1837, à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir de 1840, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition extraordinaire sera spécialement affecté aux dépenses des travaux des routes départementales et autres, désignées dans la délibération du conseil général de la Seine, du 19 octobre 1837.

FAIT au Palais de Neuilly, le 25 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé **N. MARTIN (du Nord).**

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Seine supporte depuis quelques années une imposition extraordinaire de deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit lui a permis d'exécuter des travaux fort importans dans l'intérêt des routes départementales et de l'assainissement des environs de Paris.

Cette imposition expire au 1er janvier 1840, et cependant, d'après les renseignemens mis sous les yeux du conseil général dans sa dernière session, il doit rester encore à cette époque beaucoup d'améliorations à apporter aux routes départementales; plusieurs communes attendent d'ailleurs encore les travaux qui, en assurant l'écoulement des eaux stagnantes, doivent y amener la salubrité.

Dans cet état de choses, le conseil général a reconnu la nécessité de proroger pendant cinq années, à dater de 1840, l'imposition de deux centimes sur les quatre contributions directes.

Cette imposition produit annuellement 387,488 francs; en cinq ans, elle composera un total de

1,937,440 francs, qui satisfera à très peu près aux dépenses auxquelles le conseil général doit pourvoir.

La demande du conseil général du département de la Seine ne nous paraît, Messieurs, pouvoir souffrir aucune objection, et nous espérons que vous y donnerez votre assentiment.

IMPRESSIONS

N° 137.

—

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1838.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par les départemens de l'Isère, du Bas-Rhin, de la Sarthe et de la Vendée;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET. (Isère.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens 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 9 juin courant, sera 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.

La somme de dix mille neuf cent soixante-douze francs vingt-trois centimes restant libre sur le pro-

duit de l'imposition extraordinaire autorisée dans le département de l'Isère, pendant 1838, par la loi du 15 avril 1829, pourra être appliquée, conformément au vote émis par le conseil général, à sa séance du 31 août 1837, soit au paiement des intérêts de l'emprunt que le département a été autorisé par la loi du 30 juin 1835 à contracter pour les travaux des routes départementales, soit à ces travaux.

Au palais de Neuilly, le 23 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Pair de France Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé MONTALIVET.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 15 avril 1829 a autorisé le département de l'Isère à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à dater de 1829, un centime additionnel, et à en affecter spécialement le produit au service des intérêts et au remboursement successif d'un emprunt de 300,000 fr., montant du contingent du département dans les frais d'achèvement de la route royale n° 75, de Châlons-sur-Saône à Sisteron.

La loi du 30 juin 1835 a autorisé le même département à s'imposer extraordinairement un centime, depuis le 1er juillet 1838 jusqu'au 1er juillet 1840; et deux centimes depuis cette dernière époque jusqu'au 31 décembre 1849, et à affecter cette imposition, tant au remboursement d'un emprunt destiné aux travaux de sept routes départementales, qu'à ces travaux mêmes.

Ces deux lois autorisent réellement, pour 1838, l'imposition d'un centime et demi; mais les dépenses relatées dans la première se trouvant acquittées à. . . . . 6,090 fr. » c.
près, le conseil général a jugé ne devoir voter, en vertu de cette loi, l'imposition que d'un demi-centime, dont le produit est évalué à. 17,062 23

Et au lieu de laisser en réserve comme fonds libre la différence de. 10,972 23
il l'a réunie au produit de l'imposition d'un autre demi-centime, autorisée par la seconde loi, pour 1838, produit qui est aussi évalué à. 17,062 23

total de. . . . . 28,034 fr. 46 c.

aux dépenses relatives au service des routes départementales; en sorte que 10,972 fr. 23 c. se trouvent détournés de leur affectation.

Deux lois ayant consacré la spécialité de chaque

demi-centime, rien n'autorisait le conseil général à former une masse de deux impositions bien distinctes et à affecter une partie de la première à des dépenses se rapportant à la seconde. Aussi, lors du réglement du budget des centimes extraordinaires, on s'est trouvé dans la nécessité de considérer les 10,972 f. 23 c. comme fonds de réserve disponible ; mais, d'autre part, il a fallu, indispensablement, ajourner l'allocation de dépenses importantes.

Aujourd'hui, l'administration demande qu'il lui soit procuré les moyens d'employer régulièrement cette somme, auxdites dépenses, qui concernent le service des routes départementales.

On atteindra ce but par une disposition législative.

Tel est l'objet du projet de loi que le Roi nous a chargé de vous présenter, que la Chambre des Députés a adopté par une résolution du 9 juin courant, et que nous avons l'espoir de vous voir accueillir favorablement.

2e PROJET. (Bas-Rhin.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Bas-Rhin est autorisé, conformément aux délibérations du conseil général, en date des 2 septembre 1836 et 5 septembre

1837, à contracter, avec publicité et concurrence, et au maximum de 5 pour 100 d'intérêt, un emprunt de la somme de 80,000 fr., destiné à l'achèvement des constructions et de l'organisation de l'hospice d'aliénés de Stephansfeld.

ART. 2.

Cet emprunt sera remboursé, par annuités de 20,000 fr. chacune, sur les fonds des budgets facultatifs des années 1838, 1839, 1840 et 1841.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi nous a ordonné de vous présenter un projet de loi qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour but d'autoriser le département du Bas-Rhin, conformément au vœu de son conseil général, à contracter un emprunt de 80,000 fr. pour subvenir complétement aux dépenses de construction et d'organisation de l'hospice d'aliénés de Stephansfeld.

Les sacrifices supportés par le département pour cet objet s'élèvent déjà à plus de 270,000 fr.; mais l'insuffisance des locaux destinés à l'admission de pensionnaires et de militaires; la dépense de l'ameublement; enfin, des besoins qu'il était impossible de prévoir et qui n'ont été reconnus que pendant l'exécution d'un projet aussi vaste, ont fait reconnaître la nécessité d'un complément

de 140,000 fr. pour achever entièrement l'œuvre commencée. Une somme de 60,000 fr. est actuellement disponible sur les fonds libres des exercices 1835 et 1836, et sur le budget variable et facultatif de 1837; il restait donc à pourvoir à une dépense de 80,000 fr., et c'est dans ce but que le conseil général a voté un emprunt de pareille somme, au maximum de 5 pour 100 d'intérêt, et dont le montant serait remboursé par paiemens de 20,000 fr. sur les ressources ordinaires des budgets facultatifs des années 1838, 1839, 1840 et 1841.

Ce mode a l'avantage de ne pas grever les contribuables de nouvelles impositions; et l'emprunt proposé aura pour résultat de doter le département du Bas-Rhin d'un établissement nécessaire aux besoins de sa population, et qui, en remplissant les vues charitables qui ont présidé à sa création, offrira en même temps, par l'admission de pensionnaires, quelque compensation aux dépenses qu'il aura occasionnées.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que la formation de cet établissement rentre complétement dans le vœu du projet de loi sur les aliénés soumis, en ce moment, aux délibérations des Chambres législatives.

Vous ne refuserez sans doute pas, Messieurs, de donner aussi votre approbation à un projet de loi dont les considérations qui précèdent nous paraissent démontrer suffisamment toute l'utilité.

3e PROJET. (Sarthe.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Sarthe est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1837, à emprunter une somme qui ne pourra excéder 300,000 fr.

Cet emprunt sera réalisable par quart, d'année en année, à partir de 1838; les époques de versemens seront ultérieurement fixées par l'administration. Il aura lieu avec concurrence et publicité, et le taux de l'intérêt ne pourra excéder 5 pour 100 par an.

Toutefois, le département de la Sarthe est autorisé à traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra pas dépasser 4 et demi pour 100 l'an.

Le service des intérêts et de l'amortissement du capital sera opéré au moyen des ressources créées par l'article suivant, concurremment avec les fonds que le conseil général croirait pouvoir y affecter sur le budget des dépenses facultatives ordinaires.

ART. 2.

Le département est autorisé, conformément au vote émis par son conseil général, dans sa séance du 17 avril 1838, à s'imposer deux centimes et demi extraordinaires, additionnels au principal

des quatre contributions directes, pendant quatre années, à partir de 1842. Cette imposition de deux centimes et demi extraordinaires sera imputée, jusqu'à due concurrence, chaque année, sur les centimes ou portions de centimes spéciaux pour les chemins vicinaux que le conseil général voterait en vertu des lois de finances.

ART. 3.

Le produit de l'empruut autorisé par la présente loi sera exclusivement affecté au service des chemins vicinaux de grande communication du département de la Sarthe, d'après les dispositions de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le conseil général du département de la Sarthe, dans ses deux dernières sessions, a classé, en exécution de l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836, treize chemins vicinaux de grande communication, ayant ensemble une longueur d'environ 435,000 mètres.

Des calculs approximatifs portent la dépense totale de confection ou d'amélioration de ces lignes vicinales à.. ..... 2,000,000 fr.
Ces travaux ne pouvant être achevés que dans un laps de dix années, il faut pourvoir à l'entretien pendant ces dix années, et cette dé-

Report.	2,000,000 fr.
pense est évaluée à.	326,250
Il y a donc à pourvoir d'ici à dix ans à une dépense totale de.	2,326,250 fr.
Un certain nombre de communes seront, aux termes des art. 7 et 8 de la même loi, appelées à concourir à cette dépense, et leurs contingens pendant dix ans sont, d'après des calculs approximatifs, évalués à.	1,305,250 fr.
Le département aurait donc à fournir comme subvention répartie en dix années, une somme de. . . .	1,021,250 fr.

Les centimes facultatifs ordinaires peuvent, aux termes de l'art. 8 de la loi précitée, fournir une partie de la dépense, mais il sera difficile de leur demander chaque année plus de 30,000 fr., qui seront à peu près absorbés par les charges du personnel. Le conseil général se serait donc trouvé dans l'obligation, pour faire face aux subventions qu'il doit fournir, de voter les cinq centimes spéciaux que la loi de finances l'autorise à y affecter; mais, déjà, le département de la Sarthe est grevé, pour le service des routes départementales, d'une imposition extraordinaire de cinq centimes qui a commencé en 1827 et finira en 1841.

Le conseil général n'a pas cru pouvoir augmenter, en ce moment, les charges qui pèsent sur les contribuables, et cependant comme il est urgent de commencer immédiatement les travaux

d'amélioration des lignes vicinales classées, il croit devoir demander au crédit les moyens d'entreprendre ces travaux dès 1838.

Le conseil général de la Sarthe sollicite donc l'autorisation :

1°. D'emprunter une somme de 300,000 fr. réalisable par quart, d'année en année, à partir de 1838, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder 5 pour 100 par an ;

2°. D'imposer sur le département, pour chacune des quatre années 1842 à 1845 exclusivement, deux centimes et demi, dont le produit sera affecté, concurremment avec les fonds qui resteront libres au budget des dépenses facultatives, au paiement des intérêts et à l'amortissement du capital de cet emprunt.

La proposition du conseil général paraît, sous tous les rapports, de nature à être accueillie. Il est extrêmement probable que, chaque année, les lois de finances permettront d'affecter un certain nombre de centimes spéciaux à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication. Le conseil général de la Sarthe ne fait donc que devancer l'autorisation que les lois de finances accorderont indubitablement, puisque les deux centimes et demi qu'il a votés viendront en déduction de ceux que les lois annuelles autorisent; s'il sollicite cette autorisation pour plusieurs années à l'avance, c'est uniquement afin de pouvoir offrir un gage à l'emprunt qu'il a le projet de contracter. Les intérêts de cet emprunt seront, à la vérité, une augmentation de charges pour le dé-

partement, mais cet inconvénient sera plus que compensé par la possibilité de commencer, dès à présent, et de continuer avec activité les travaux d'amélioration de voies de communication d'un haut intérêt pour le pays.

Nous sommes, en conséquence, Messieurs les Pairs, chargés par le Roi de soumettre à votre délibération le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 9 de ce mois.

4e 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 session de 1837, à s'imposer un demi-centime additionnel aux quatre contributions directes de l'exercice 1839.

Le produit de cette imposition sera employé en subventions aux communes, pour les aider à acquérir ou à faire construire des maisons d'écoles.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 28 juin 1833 sur l'instruction primaire, qui dispose que les communes devront, à partir de 1840, être propriétaires de maisons d'écoles, a prévu que toutes les communes n'auraient pas les moyens de remplir cette obligation; aussi cette loi a-t-elle appelé les départemens à concourir aux frais de l'instruction primaire, soit sur leurs ressources ordinaires, soit, au besoin, par une imposition spéciale, dont elle a limité le maximum à 2 centimes additionnels au principal des contributions directes.

Afin de hâter l'établissement des écoles communales, M. le Ministre de l'instruction publique a annoncé, par une circulaire du 14 août 1837, que le département dont le conseil général aurait voté intégralement les 2 centimes spéciaux destinés à l'instruction primaire, et aurait, en outre, consacré à ce service une allocation sur ses centimes facultatifs, recevrait, sur les fonds de l'État, une subvention extraordinaire égale à la moitié de cette allocation, indépendamment de la subvention à laquelle il pourrait avoir droit pour les dépenses ordinaires.

Désirant profiter du bénéfice de cette disposition, le conseil général de la Vendée, dans l'impossibilité de rien prélever sur les fonds du bud-

get facultatif pour accroître les ressources du budget spécial de l'instruction primaire, a voté une imposition, sur l'exercice de 1839, d'un demi-centime additionnel, dont le produit, qui s'élèvera à 10,000 fr. environ, joint à la subvention promise par M. le Ministre de l'instruction publique, sera employé à encourager la construction de maisons d'écoles.

Le nombre des écoles nécessaires pour les besoins du service, dans le département de la Vendée, s'élève à 260; 83 communes seulement en sont pourvues : il reste ainsi 177 communes qui ont encore à acquérir ou à faire construire des maisons d'école. C'est une dépense qu'on peut évaluer à 1,060,000 fr.

Un tel état de choses démontre la nécessité d'imprimer une vive impulsion à l'instruction primaire dans ce département. La Chambre des Députés, convaincue de cette nécessité, a adopté le projet de loi préparé pour autoriser l'imposition extraordinaire votée par le conseil général de la Vendée. C'est ce projet de loi que nous venons, d'après les ordres du Roi, soumettre maintenant à votre délibération. Nous avons la confiance, Messieurs, que vous ne refuserez pas de l'approuver.

IMPRESSIONS
N° 138.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1838.

PROJETS DE LOI

TENDANT à autoriser des emprunts pour les villes de Lizieux, de Lyon, du Mans et de Nancy;

AVEC l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET. (Lizieux.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens 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 juin 1838, et dont la teneur suit, sera présenté 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.

La ville de Lisieux (Calvados) est autorisée à emprunter avec publicité et concurrence, à un

intérêt qui ne pourra dépasser 5 pour 100 par an, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt annuel de 4 et demi pour 100 au plus, une somme de soixante-quinze mille francs destinée à compléter les moyens de pourvoir à la construction d'un abattoir public.

Le remboursement de cet emprunt aura lieu au moyen de quinze annuités de 5,000 francs chacune, à prélever, à partir de 1840, sur les revenus ordinaires de la ville.

Donné au palais de Neuilly, le 23 juin 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Pair de France Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé Montalivet.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Une ordonnance royale en date du 6 février 1834 a autorisé la ville de Lisieux (Calvados) à établir un abattoir et à acquérir les terrains nécessaires. Le projet de construction de cet établissement, duement approuvé, porte la dépense à 130,087 fr. 57 c. dont une partie pourra être payée sur les fonds disponibles de la caisse municipale, deux crédits montant ensemble à 45,000 fr. ayant été

inscrits aux budgets de 1837 et 1838. La ville pourra sans doute prélever encore quelque somme sur ses ressources ordinaires ; mais elle ne pourrait pourvoir à la totalité de la dépense dans les délais qu'exige le prompt achèvement des travaux. Le conseil municipal a, en conséquence, voté un emprunt de 75,000 fr. remboursable en quinze ans, à partir de 1840. La situation financière de Lisieux est florissante. Cette ville n'est grevée d'aucune dette arriérée. L'excédant de ses recettes ordinaires sur ses dépenses ordinaires s'élève annuellement à 30,000 fr. environ. Les termes de remboursement de l'emprunt qu'elle veut contracter étant répartis sur quinze années, n'occasionneront qu'une charge presque insensible. Il s'agit d'un établissement qui intéresse la salubrité publique; aucune difficulté financière ne paraît devoir se présenter. Nous espérons que vous accueillerez favorablement le projet de loi dont la teneur suit, qui a été adopté par la Chambre des Députés, et que le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations.

2e PROJET. (Lyon.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Lyon (Rhône) est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, à un inté-

rêt annuel qui ne pourra dépasser cinq pour cent, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, au taux de quatre et demi pour cent au plus, une somme de deux cent mille francs applicable au remboursement d'une partie de sa dette exigible en 1838.

Le remboursement de cet emprunt aura lieu, en 1851, au moyen des ressources ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La ville de Lyon (Rhône) se trouve dans une position financière momentanément embarrassée par suite de l'échéance des termes de remboursement de ses divers emprunts. Les remboursemens partiels à faire en 1838 exigeront une somme de 663,000 fr., et pour 1839 ils n'absorberont pas moins de 750,000 fr. Il serait impossible à la ville de faire face à ces engagemens, si elle n'avait recours à une ressource extraordinaire, et elle demande, à cet effet, à contracter un nouvel emprunt.

L'excédant de ses recettes ordinaires sur ses dépenses ordinaires ne s'élève, d'après une moyenne de dix années, qu'à 695,000 fr.; et ce chiffre de sa dette actuelle sera, au 31 décembre prochain, de 5,770,000 fr., dont une partie seulement, montant à 2,974,000 fr., est exigible à époques fixes,

et devra être amortie en 1850. Elle se verrait donc obligée d'ajourner toute espèce de travaux extraordinaires d'assainissement ou d'amélioration de ses places, rues, quais et monumens publics. Pour parer à cet inconvénient, le conseil municipal avait voté un emprunt de 2,000,000 fr.

Mais diverses considérations, présentées par M. le Préfet du Rhône, tendent à faire réduire notablement le chiffre de cet emprunt. Les projets auxquels s'appliquerait une grande partie de cette somme ne sont pas même étudiés. L'arriéré de la ville, augmenté de l'emprunt proposé, se prolongerait dans un avenir trop éloigné; enfin, la ville possède, dans l'île de Perrache, des terrains considérables et improductifs, dont l'aliénation successive lui donnerait les moyens d'éteindre une portion de sa dette, et de pourvoir aux travaux extraordinaires d'amélioration qui peuvent être reconnus urgens.

M. le Préfet du Rhône proposait de limiter l'emprunt à 600,000 fr., somme nécessaire pour assurer le service financier des exercices 1838 et 1839, et un projet de loi conforme à cette proposition avait été préparé. Mais le conseil d'Etat a pensé que si l'exercice 1838, dont le budget a dû comprendre en recette extraordinaire une portion à réaliser sur l'emprunt projeté, est trop avancé pour qu'on puisse recourir à une vente partielle des terrains de Perrache, il n'en est pas de même pour l'exercice 1839, dont le déficit pourra être facilement comblé par le moyen indiqué. Il a, en conséquence, émis l'avis qu'un emprunt de

200,000 f. seulement fût autorisé, remboursable en 1851, au moyen des revenus ordinaires de la ville, qui sont engagés jusqu'à cette époque, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

Cet avis ayant paru susceptible d'être approuvé, nous venons, d'après l'ordre du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit, et qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Le Mans.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville du Mans (Sarthe) est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt annuel qui ne pourra dépasser 5 pour cent, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations au taux de 4 et demi pour cent au plus, une somme de deux cent vingt mille francs destinée à payer les frais de construction d'une nouvelle salle de spectacle.

Le remboursement de cet emprunt aura lieu en dix ans, à partir de 1846, ou plus tôt s'il y a lieu, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'exiguité, les vices de construction, le délabrement de la salle de spectacle de la ville du Mans (Sarthe), rendent sa reconstruction nécessaire. Bâtie, il y a soixante ans, par une société d'actionnaires avec la plus grande parcimonie, elle touche, d'un côté, aux bâtimens de la Mairie, où sont déposées les archives; de l'autre, elle est contiguë à un pâté de vieilles baraques en bois. Éloignée de la rivière, un incendie qui l'atteindrait occasionnerait les plus grands malheurs. L'administration locale, déférant au vœu des habitans, a formé le projet de la remplacer.

Les plans et devis d'une salle nouvelle ont été approuvés; mais l'exécution de ces plans devant donner lieu à une dépense 220,000 fr., et la ville n'ayant aucun fonds disponible pour y pourvoir, puisqu'elle ne sera libérée qu'en 1845 de deux emprunts antérieurs, montant ensemble à 120,000 francs, le conseil municipal a voté un emprunt de 220,000 fr., remboursable par dixièmes, à partir de 1846, au moyen de l'excédant que présentent chaque année les recettes ordinaires sur les dépenses ordinaires. Cet excédant, s'élevant à 60,000 fr. environ, suffit, et au-delà, pour servir les intérêts des emprunts qui vont grever la ville, pour en assurer le remboursement dans les délais

indiqués, et pourvoir aux besoins imprévus que pourraient exiger les services communaux d'ici à 1856.

Dans cet état de choses, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a été adopté par la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Nancy.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La ville de Nancy (Meurthe) est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt annuel qui ne pourra dépasser 5 pour cent, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt de 4 et demi pour cent au plus, une somme de trois cent trente mille francs destinée à payer les frais de construction d'un abattoir.

ART. 2.

Le remboursement dudit emprunt aura lieu en douze années, la première échéant le 31 décembre 1842, ou en un nombre d'années moindre, si faire se peut, et au moyen des revenus tant ordinaires qu'extraordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Deux ordonnances du Roi, en date des 22 novembre 1832 et 2 février 1837, ont autorisé la ville de Nancy (Meurthe) à établir un abattoir et à acquérir les terrains propres à son emplacement.

Les plans et devis de ce projet ont été récemment approuvés, et portent la dépense à 330,000 fr. Le conseil municipal voulant doter, sans plus de délai, la ville de cet établissement utile, a voté un emprunt de pareille somme.

Le recours à la voie de l'emprunt est motivé par la situation des finances de la ville. Elle a emprunté, en 1831, 200,000 fr., dont les 3 derniers dixièmes lui restent à rembourser pendant les années 1839, 1840 et 1841. Le remboursement et le service des intérêts s'opèrent au moyen du produit d'une taxe additionnelle à l'octroi, autorisée jusqu'au 31 décembre 1841, et qui s'élève annuellement à 39,000 fr. environ. Le conseil municipal a sollicité la prorogation de cette taxe pendant douze ans, terme assigné pour l'amortissement complet du nouvel emprunt, et cette demande a paru susceptible d'être accueillie.

L'emprunt à autoriser n'apportera donc aucun surcroît aux charges actuelles de la ville. Il faci-

litera l'exécution d'un projet dont l'utilité n'a plus besoin d'être démontrée.

Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés.

IMPRESSIONS
N° 139.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Comte Siméon, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à autoriser les villes de Marseille et d'Aix à ouvrir, à leurs frais, des canaux dérivés de la Durance.

Messieurs,

La Provence, dont on dit tantôt trop de bien, tantôt trop de mal, a besoin, sous le beau soleil qui l'éclaire, de plus d'eau qu'aucun autre pays : c'est pour elle un besoin reconnu de tous les temps. Les Romains, qui la chérissaient, et qui lui avaient donné le nom de *Provincia* par prédilection sur leurs autres possessions dans les Gaules, y avaient établi de nombreux aquéducs ; les ravages des temps et les irruptions des Barbares les ont détruits, mais en ont laissé de beaux restes.

* Cette commission était composée de MM. le comte de Labriffe, le comte de La Rochefoucauld, le baron de Prony, le comte Ricard, le vicomte Sébastiani, le comte Philippe de Ségur, le comte Siméon.

En 1507, un Forbin d'Opède conçut le dessein de suivre l'exemple des Romains; il obtint de Louis XII l'autorisation de diriger sur Aix et Marseille un canal tiré des eaux de la Durance; mais son dessein resta sans exécution.

Plus constant et plus heureux, Adam de Crapone, gentilhomme de Salon, établit sous le règne d'Henri II, vers la fin du seizième siècle, une prise d'eau dans la Durance, et ouvrit un canal qui féconda le territoire de sa patrie et celui de plusieurs communes.

Les riches effets produits par ce canal, qui a conservé le nom de *Crapone*, en ont successivement fait établir plusieurs. Ils suggérèrent, en 1628, le projet d'un canal plus ambitieux; il ne devait pas être seulement d'arrosage, on prétendait le faire de navigation. Il devait être conduit à Marseille en passant par Aix. Louis XIV donna, en 1662, des lettres-patentes pour son exécution. Lorsqu'on les présenta à sa signature, il dit: *Il ne manque à cette belle agonisante que ce cordial pour la ranimer.* Elle l'attend encore, et espère enfin l'obtenir aujourd'hui.

En vain Floquet, habile ingénieur, avait repris, en 1750, le projet de fournir à Aix et à Marseille l'eau qui leur est nécessaire. La prise d'eau qu'il établit et les travaux qu'il commença furent bientôt abandonnés, faute de cette heureuse activité qui nous pousse aujourd'hui vers toutes les entreprises utiles.

Ce canal, dont j'avais ouï parler dans ma première enfance, dont j'avais entendu si souvent

regretter l'inexécution, j'ai donc dans mes derniers jours la satisfaction, comme Provençal et citoyen d'Aix, de le voir prêt à s'ouvrir, et de vous proposer, comme rapporteur de votre commission, la loi qui en autorise la confection. Permettez-moi, Messieurs, de m'en féliciter.

Mais il ne s'agit plus d'un canal unique tel que Floquet l'avait conçu. La loi autorise deux canaux ayant un point de départ et un cours différens. Ils seront faits aux frais des deux villes d'Aix et de Marseille.

Aucune objection ne peut s'élever contre une demande d'irrigation. Utile partout, l'irrigation est de première nécessité dans une contrée où la chaleur ne peut être un bienfait qu'autant qu'elle est tempérée par de salutaires arrosages. Le soleil et l'eau sont les principes les plus puissans de la fécondité. Partout où la Provence reçoit leur mutuel secours, cette *gueuse parfumée*, ainsi que la qualifiait un évêque de Vence assez célèbre, se pare de la verdure qui lui manque, et s'embellit de riches produits.

Marseille, que Cicéron appelait l'émule d'Athènes et la sœur de Rome, est devenue l'émule et la sœur des places les plus commerçantes des deux hémisphères. Son opulence lui permet d'employer 10 millions, et plus, s'il le faut, à une entreprise qui décorera de fontaines, et assainira son enceinte qui s'agrandit tous les jours, arrosera son pittoresque territoire, et pourra mettre en mouvement quelques usines.

La ville d'Aix, quoique moins riche, n'est pas

sans importance. C'est l'ancienne capitale de la Provence, elle a été jusqu'à la Révolution le siége de toutes les institutions publiques, le centre de l'administration et de toutes les affaires du pays. Elle a subi, ainsi que tant d'autres villes, soit en France, soit ailleurs, les pertes que les vicissitudes des temps et des événemens amènent, en déplaçant les avantages dont ces villes jouissaient. La ville d'Aix n'en est que plus digne d'intérêt; elle le serait moins, qu'on ne saurait lui refuser l'eau qu'elle offre de dériver à ses frais. Elle y destine un million, auquel des communes voisines ajouteront 75,000 francs.

Cependant elle regrette le canal unique qui avait été dès long-temps projeté; ses regrets ont été exprimés dans la Chambre des Députés par un de ses honorables membres. Il faut les faire connaître afin que la Chambre sache si elle doit y avoir égard.

On disait que l'exécution d'un canal unique et commun aux deux villes serait d'une exécution plus facile et moins coûteuse, parce que le tracé de ce canal, étant plus court, exigerait moins de travaux que deux canaux dont le parcours sera plus long;

Que le canal unique assurera à Marseille bien plus de moyens d'en utiliser les eaux, parce que, prenant sa naissance à un point plus élevé, il aura une pente plus considérable; de là plus de chutes d'eau, plus d'usines, plus de manufactures;

Que le cours unique exigera dans tout son trajet un seul percé de 8,000 mètres; que l'ingé-

nieur trouvera, pour se diriger, une indication qui ne saurait tromper; que dans l'endroit où doit être fait ce percé, il existe un aquéduc, ouvrage des Romains, qu'on n'aura besoin que de nettoyer et d'agrandir; qu'au contraire il faudra faire traverser au canal unique de Marseille, un vallon considérable, ce qu'on ne pourra que par un ouvrage colossal, composé, comme le fameux pont du Gard, de trois arceaux superposés les uns sur les autres, et dont la hauteur sera de 180 pieds. Le pont du Gard n'avait, à porter d'un côté du vallon à l'autre, qu'un pied cube et demi d'eau. Celui qu'il faudra élever en portera 6 mètres cubes; il faudra donc qu'il soit d'une dimension beaucoup plus grande que l'ouvrage gigantesque des Romains.

Ces objections contre le canal unique, quelque force qu'elles eussent, ne furent cependant suivies d'aucune proposition; l'orateur se borna à espérer que le Gouvernement interviendrait comme conciliateur, afin qu'il n'existe qu'un seul canal. Il fondait cet espoir sur ce que M. le Ministre des travaux publics avait dit, dans l'exposé des motifs de la loi, qu'il ne convenait pas de donner un caractère législatif au choix des tracés, non plus qu'au mode d'exécution des travaux; qu'il importe que la loi n'oppose aucun obstacle aux améliorations qui pourraient encore être introduites dans l'un et l'autre projet, et qu'elle permette les combinaisons nouvelles que pourraient comporter les intérêts isolés ou *communs* des deux villes. L'orateur voyait dans cette expression d'*intérêts communs*

la possibilité que le Gouvernement revînt au projet d'un canal unique.

Mais le Gouvernement a persisté dans la proposition de deux. En conséquence, l'autre Chambre l'a adoptée. Il serait bien difficile que la décision de celle-ci fût différente.

En effet, les deux projets, du canal unique et de deux canaux, ont été profondément étudiés. Les plans, les devis, ont été mis sous les yeux du conseil général des ponts et chaussées : il a délibéré à l'unanimité que le tracé sur Marseille, sans passer par Aix, est plus facile, offre plus de chances de succès, est assis généralement sur un meilleur terrain que le tracé qui passe par Aix; qu'il y a avantage à des dérivations séparées.

Voilà, sur une question d'art, l'opinion compétente du conseil général des ponts et chaussées exprimée à la suite d'un examen approfondi et impartial. Nous n'avons pas de raison suffisante pour nous en écarter.

Après avoir rendu compte des observations de la ville d'Aix contre la division de la concession, nous devons faire connaître une opposition absolue à toute la concession.

Des propriétaires et usagers de dix à douze dérivations de la Durance, soit dans le département de Vaucluse, soit dans celui des Bouches-du-Rhône, se sont élevés contre la demande d'Aix et de Marseille. Ils craignent que les concessions qu'elles obtiendraient ne les privent en tout ou en partie de l'eau dont ils jouissent, pour la transporter au loin.

Il est vrai, disent-ils, que cette eau est domaniale; mais le domaine l'a dès long-temps concédée, il l'a concédée pour une utilité publique qu'on ne peut méconnaître et détruire. On ne saurait vouloir ruiner une vaste étendue de pays pour satisfaire aux besoins d'une ville qui, tout importante qu'elle est, n'a pas le droit de dépouiller les campagnes d'une longue et utile possession. Pour désaltérer les riches, on ne doit pas faire mourir les pauvres de soif. Cette réclamation était grave, elle donnait lieu à une question importante; heureusement elle est tranchée par le fait. Il résulte de plusieurs jaugeages qui ont été faits des eaux de la Durance à plusieurs époques, que, sans rien ôter aux dérivations existantes, elle peut fournir aux demandes d'Aix et de Marseille, que la loi a sagement réduites au pur nécessaire: à cinq mètres cubes soixante-quinze centimètres par seconde pour Marseille, et à un mètre cinquante centimètres par seconde pour Aix, à prendre par cette ville soit dans *la Durance*, soit dans *le Verdon*. Ainsi, toute crainte de préjudice pour les canaux existans doit être dissipée. Il y a de l'eau pour tout le monde; et la Durance, que des riverains ruinés par ses empiétemens avaient appelée dans leurs douleurs le fléau de la Provence, sera une de ses bienfaitrices.

Les propriétaires et usagers des canaux existans auraient voulu que la loi déclarât que l'autorisation qu'elle accorde est sans préjudice de leurs droits. On leur a répondu, avec raison, qu'il n'y a pas lieu de déclarer un principe de droit com-

mun qui régit toutes les concessions; que cette déclaration serait superflue; qu'elle aurait même l'inconvénient de faire supposer que leurs droits ont besoin d'être confirmés par cette déclaration insolite, ou qu'ils sont privilégiés sur tous les autres droits semblables pour lesquels cette déclaration n'a pas été faite.

Les deux premiers articles de la loi, dont je viens d'exposer les motifs, méritent l'assentiment de la Chambre.

Le troisième article pourvoit à ce que les villes d'Aix et de Marseille ne mettent pas un prix trop haut aux concessions qu'elles feront à des particuliers. Sans doute, elles combineraient sagement ce prix avec la nécessité de retirer l'intérêt des sommes qu'elles auront dépensées et avec l'avantage qu'elles aimeront à procurer à leurs concessionnaires; elles ne pourraient vouloir le leur vendre trop cher, parce qu'il sera profitable à elles-mêmes. Mais la tutelle que le Gouvernement doit exercer commande la disposition de l'art. 3, qui porte que le tarif, par lequel les villes de Marseille et d'Aix pourront procéder aux concessions partielles des eaux dérivées, sera établi par un réglement d'administration publique.

Le quatrième et dernier article détermine, conformément à ce qui a déjà été statué en des cas semblables, la manière dont sera établie la contribution foncière à imposer sur les deux canaux autorisés.

La commission n'a rien aperçu dans le projet de loi qui ne mérite l'assentiment de la Chambre.

Des concessions telles que celles-ci, qui ne coûtent rien à l'État, qui améliorent et enrichissent les contrées auxquelles elles sont faites, doivent être encouragées. On peut même dire qu'il est des circonstances où l'État devrait les provoquer et les aider par des subventions. Il ouvre des routes et des canaux au commerce ou aide à en ouvrir, pourquoi n'en ouvrirait-il pas ou n'aiderait-il pas à en ouvrir pour l'agriculture, qui ne lui est pas moins, si ce n'est plus, nécessaire que le commerce?

La commission a l'honneur de proposer, à l'unanimité, l'adoption de la loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE TASCHER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'établissement d'un impôt sur le sucre indigène.

MESSIEURS,

Une loi rendue à la fin de la session 1837 a soumis à l'impôt le sucre indigène.

La perception du droit de licence devait commencer au 1er janvier 1838, et celle du droit de fabrication au 1er juillet de la même année, époque à laquelle nous touchons.

Des ordonnances royales, rendues sous la forme de réglemens d'administration publique, devaient déterminer le mode de cette perception et être converties en lois à la session prochaine, dit l'article 3 de cette loi de 1837.

Nous sommes arrivés au terme de cette session,

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DE BRIGODE, le baron DAVILLIER, GAUTIER, le comte D'HAUBERSART, le vicomte SIMÉON, le comte DE TASCHER, le baron THÉNARD.

et cependant il n'y a point de loi rendue. Les ordonnances n'ont pu même recevoir encore une complète application. Le Gouvernement vient en conséquence vous demander une loi qui proroge, jusqu'à la fin de la session 1839, le delai accordé pour la perception de l'impôt par ordonnances, et la présentation de la loi qui doit les remplacer.

Tel est, Messieurs, l'objet de la loi dont votre commission m'a confié l'honneur de vous rendre compte.

Dans l'exposé des motifs qui accompagne ce projet, le Ministre prétend que la marche de la discussion de la loi de 1837, et l'ordre interverti du vote de ses articles, ont pu seuls introduire la disposition qui l'obligeait prématurément à présenter dans la session actuelle une loi qui, pour le ménagement de tous les intérêts engagés dans la question, avait besoin d'être préalablement éclairée par l'expérience. Or, cette expérience, il n'a pu encore l'acquérir, puisque la perception principale ne doit commencer qu'au 1^er^ juillet de la présente année. Le rapporteur de la commission de l'autre Chambre ne paraît pas partager l'opinion du Ministre.

Quoi qu'il en soit de la meilleure interprétation, à cet égard, de la loi de 1837, une disposition formelle, inscrite dans une loi, est toujours impérative, et il résulte du texte précis de celle de 1837, que la perception légale de l'impôt par ordonnance pourrait être bientôt contestée. Le Gouvernement ne le nie point, et allègue seulement que si la question était portée devant les tribunaux, elle y serait jugée en sa faveur.

Dans cet état de choses, il est évident qu'il faut éviter toute contestation en matière de perception d'impôt, et c'est pour atteindre ce but que le Gouvernement vous propose de voter la loi déjà adoptée par l'autre Chambre, et qui proroge jusqu'à la fin de la session 1839 le délai accordé par la loi de 1837.

Votre commission, Messieurs, a espéré que vous ne la blâmeriez point de s'être renfermée dans les limites de son attribution, en se bornant à l'examen du projet de loi présenté par le Gouvernement; elle a espéré que vous n'accuseriez pas l'insuffisance de son examen, parce qu'elle n'a pas jugé à propos d'appeler la condescendance du Ministre à lui soumettre ses projets d'ordonnance; il lui a semblé que c'était matière purement administrative de sa nature, et que si le pouvoir législatif voulait connaître des ordonnances, la responsabilité indispensablement attachée à celles-ci cesserait d'exister; c'est par ce motif que votre commission s'est abstenue d'appeler dans son sein les représentans des industries intéressées dans la question; c'est seulement lorsque la loi devra remplacer l'ordonnance, qu'il conviendra d'examiner l'une et l'autre. Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

IMPRESSION
N° 141.

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juin 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Marquis de Belbeuf, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise le département des Hautes-Pyrénées à s'imposer extraordinairement.

Messieurs,

Les routes départementales des Pyrénées-Orientales exigent en ce moment, pour parvenir à leur entière confection, une somme de 1,700,000 fr.

Le département ne peut disposer chaque année que de 96,000 fr., et, sur cette somme, 46,000 fr. sont employés à l'entretien des routes déjà faites. Il devient indispensable, dans un tel état de choses, d'allouer des sommes plus considérables, puisque ce département ne peut appliquer que 50,000 fr. à la confection de routes nouvelles.

Déjà, Messieurs, une loi du 6 juin 1836 a autorisé une imposition extraordinaire de 4 centimes additionnels aux quatre contributions directes,

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis de Belbeuf, le vice-amiral Halgan, le comte de Boissy-d'Anglas, le duc de Crillon, le comte Desroys, le comte Harispe, le comte de Nicolaï.

mais le délai de trois années, accordé par cette loi, expire le 30 décembre prochain.

Le département des Pyrénées-Orientales ne doit pas perdre le fruit des avances déjà faites, en laissant ses routes inachevées : aussi le conseil général a pensé qu'il y avait nécessité absolue à continuer, pendant trois années nouvelles, l'imposition extraordinaire dont il s'agit.

Le produit de l'imposition demandée s'élève chaque année à 38,000 fr. environ. Cette somme réunie à celle de 50,000 fr., dont, ainsi que nous venons d'avoir l'honneur de vous le dire, le département peut disposer, sera encore insuffisante pour satisfaire à une dépense de 1,700,000 f. Il est évident qu'il sera nécessaire dans trois ans de prolonger de nouveau le délai pendant lequel continuera l'imposition extraordinaire qui pèse sur ce département.

Il résulte de tout ce qui précède que près de vingt années s'écouleront avant que toutes les routes projetées soient achevées, à moins que le conseil général ne trouve plus tard les moyens d'affecter des fonds plus considérables à ce service.

Quoi qu'il en soit, votre commission a pensé que le sacrifice que s'imposait de nouveau le département de Pyrénées-Orientales serait largement compensé par les heureux résultats d'un bon système de communication ; que des routes nouvelles procureraient d'immenses avantages à ce pays en facilitant l'écoulement de ses produits agricoles.

La commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 142.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juin 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le vice-amiral Halgan, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise le département de la Loire-Inférieure à s'imposer extraordinairement.

Messieurs,

Le conseil général de la Loire-Inférieure a voté, dans sa dernière session, le classement de six nouvelles routes départementales, dont le développement présente une longueur totale de 143,000 mètres, et dont la dépense est évaluée à 1,133,750 francs.

Pour subvenir à cette dépense hors de proportion avec les ressources ordinaires du département, le conseil général a proposé d'autoriser un emprunt de 960,000 fr. réalisable en quatre années, et en même temps a demandé à s'imposer 5 centimes extraordinaires sur les quatre contribu-

* Cette commission était composée de MM. le marquis de Belbeuf, le vice-amiral Halgan, le comte de Boissy-d'Anglas, le duc de Crillon, le comte Desroys, le comte Harispe, le comte de Nicolaï.

tions directes, pendant onze années consécutives, à partir de 1841.

A cette époque cessera une imposition de 5 centimes créée, dans un but semblable, par les lois des 26 novembre 1830 et 24 avril 1837. L'imposition demandée n'aggravera donc point la position des contribuables, et ne sera, pour ainsi dire, que la continuation de celle que supporte aujourd'hui le département.

Avec le montant de l'emprunt réuni à celui des deux premières années de cette imposition, on subviendra aux frais d'établissement des routes. Le produit des autres années sera destiné au remboursement du capital et des intérêts de l'emprunt.

Nulle part plus que dans le département de la Loire-Inférieure, ne s'est fait ressentir le besoin de communications promptes et faciles : sur un grand nombre de points l'agriculture languit ; le commerce et l'industrie n'ont point encore élevé cette partie de la France au rang que sa position et les richesses qu'elle renferme devraient lui faire occuper.

Le conseil général, de commun accord avec l'administration, a fait connaître, par son vote, que l'état du département réclamait impérieusement l'ouverture de nouvelles voies de communication. Ce vœu a reçu l'assentiment de la Chambre des Députés, et votre commission, par mon organe, vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet.

IMPRESSIONS
N° 143.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE SCHONEN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires pour l'exercice 1838.

MESSIEURS,

Le budget de l'État n'est qu'une prévision plus ou moins approximative de ses dépenses.

Sans doute il est à désirer que cette limite soit respectée, et pour cela il faut qu'elle ait été exactement calculée de la part des Ministres ordonnateurs. C'est là un de leurs mérites, nous dirions presque une de leurs habiletés, et nous ajouterons, avec certitude de n'être démenti ni par eux ni par vous, un de leurs premiers devoirs.

Mais l'avenir ne nous appartient pas; toutes les choses de ce monde sont du domaine de l'imprévu, l'État n'en est pas plus affranchi que le

* Cette commission était composée de MM. le comte BÉRENGER, COUSIN, le comte DE HAM, le baron LOMBARD, PATURLE, ROUILLÉ DE FONTAINE, le baron DE SCHONEN.

simple particulier : il a donc fallu créer un moyen légal d'outrepasser le chiffre du budget. La loi a pourvu à cette nécessité.

Si la session est ouverte, c'est aux Chambres qu'il faut demander le crédit. Si la session est close ou prorogée, une ordonnance royale suffit : elle est rendue sur l'avis du conseil des Ministres, et plus tard la sanction légale vous en est demandée. Remarquez encore que c'est par article distinct que vous votez alors, et non par chapitre, comme on le fait pour les crédits du budget ordinaire.

Ces précautions vous annoncent suffisamment et la gravité de la demande et l'examen sérieux que vous devez en faire.

C'est sous le bénéfice de ces observations, Messieurs, qu'organe de votre commission, j'entre en matière.

Deux sortes de crédits vous sont demandés : des crédits supplémentaires pour 4,238,888 fr. 92 c., et des crédits extraordinaires pour 791,463 f. 56 c. Total, 5,030,352 fr. 48 c.

Examinons les premiers, qui forment le titre Ier du projet de loi.

TITRE PREMIER.

CHAPITRE XXI.

Administration centrale des finances. (Personnel.)

ARTICLE 2. Traitement des bureaux.. 23,550 fr.

Ces 23,550 fr. qui vous sont demandés se répartissent ainsi qu'il suit :

5,000 f. pour l'administration centrale des forêts;
15,000 pour l'administration centrale des contributions indirectes;
3,550 pour l'administration centrale des postes.

23,550 f. somme égale.

Des travaux nouveaux et très utiles doivent avoir lieu dans l'administration des forêts, pour parvenir à l'extinction des droits d'usage qui sont, comme vous le savez, la ruine de cette nature de propriété; il faut les hâter.

De nouveaux droits sont établis sur les sucres indigènes; il faut les constater et les percevoir.

Enfin, les paquebots à vapeur récemment établis dans la Méditerranée ont exigé des travaux d'administration qu'il faut solder.

Votre commission n'a pas trouvé d'objections, ni contre ces crédits supplémentaires, ni contre leur fixation.

Chapitre XXII.

Administration centrale des finances. (Matériel et dépenses diverses.)

Art. 2. Dépenses diverses. (Frais de tournées ordinaires et extraordinaires des agens de l'inspection générale des finances.)..... 10,000 fr.

Le Ministre avait d'abord demandé 20,000 fr. La Chambre des Députés n'a accordé que la moitié de cette somme, dont se contente l'administration. Cette augmentation est fondée sur un accroissement de travaux pour l'inspection des

finances, accroissement qui ne peut être mis en doute en présence de l'extension de nos relations postales, tant dans la Méditerranée, l'Algérie, qu'à l'étranger et en France, et d'un mouvement prodigieux dans le commerce et l'industrie, qu'il faut être à même de surveiller et de seconder, si l'on veut en profiter.

Chapitre XXVIII.

Dépenses des Exercices clos.

Exercice de 1834..... 31,257 fr. 59 c.

Nous ne retracerons pas les faits qui donnent lieu à cette demande: ils sont tout au long consignés dans le rapport fait à la Chambre des Députés : il suffira de dire que la somme demandée pour les courtiers de commerce qui ont assisté des navires étrangers dans les ports de France, a pour objet de récompenser les mêmes services et de traiter de même tous les ayant-droit. La demande de ce crédit est la conséquence nécessaire de la loi du 25 juin 1835, qui en avait ouvert un de 80,000 fr., lequel a été insuffisant.

Chapitre XXXII.

Service administratif de l'enregistrement et des domaines dans les départemens.

Art. 3. Dépenses accidentelles, 253,843 f. 33 c.

La nécessité de ce crédit repose sur une condamnation judiciaire à laquelle il faut faire droit.

Il y aura, à ce qu'assure le Ministre, pourvoi en cassation dans l'intérêt de l'État; mais en matière civile, le pourvoi n'est pas suspensif; on doit donc payer provisoirement capital et intérêts; et, pour que ce provisoire ne devienne pas définitif, l'administration aura soin d'exiger de la Société des Missions, conformément à la loi des 16-19 juillet 1793, bonne et solvable caution pour sûreté de la restitution, s'il y avait lieu.

Chapitre XXXVII.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départemens.

Art. 1er. Personnel.....	123,200 fr.	147,700 fr.
Art. 2. Matériel.....	24,500	

De cette somme, 112,000 fr. vous sont demandés pour augmenter le nombre des agens préposés à la perception du nouvel impôt sur les sucres indigènes, et 11,200 fr. pour taxations proportionnelles aux traitemens : total 123,200 fr.

Il ne sera créé aucun emploi supérieur, mais seulement il sera établi des agens secondaires. On choisira les plus habiles et les plus propres à une perception nouvelle, dans laquelle il faut agir avec autant de prudence et de modération que d'intégrité.

7,000 fr. sont demandés pour frais d'impressions; c'est la somme portée, pour l'exercice 1839, dans le projet de budget de cette année : il est

vraisemblable que les premiers frais de ce genre, en 1838, ne seront pas moins considérables.

Cette nouvelle perception ne demande pas seulement des agens et des frais d'impressions; elle exige, en outre, des frais matériels, et dans ce nombre figure la confection de cinq cents alambics évalués à 35 fr. pièce, et destinés à constater les degrés de force des produits de la distillation; il y aura en cette matière des tâtonnemens, des essais divers, cela est inévitable dans la perception d'un nouveau droit; c'est un motif pour ne pas circonscrire le mouvement de l'administration dans des limites trop étroites. Votre commission vous propose d'allouer la totalité de ce crédit.

Chapitre XXXIX.

Frais d'exploitation des tabacs.

Art. 2. Matériel . . . . . 3,400,000 fr.

Cette somme est demandée pour achat de tabacs exotiques, et pour conserver ainsi dans nos magasins une avance de dix-huit mois de tabacs de cette qualité, avantage précieux pour parer à tous les besoins de la consommation, et lui offrir en même temps des tabacs meilleurs et plus recherchés, ainsi que le prouve l'enquête faite à ce sujet.

Au surplus, l'usage du tabac se répand si généralement, que cette somme, quelque considérable qu'elle soit, n'est qu'une avance que l'année 1838 ne tardera pas à rembourser, sans qu'on

aperçoive de diminution dans les prévisions de l'impôt; vous voyez donc, Messieurs, que cette dépense est d'autant plus fructueuse que le passif n'en grossit pas, et que l'actif, au contraire, s'en accroît.

Chapitre XL.

Service administratif et de perception des postes.

Art. 1er. Personnel. . .	10,800 fr.	28,500 fr.
Art. 2. Matériel. . . .	2,700	
Art. 3. Dépenses diverses.	15,000	

Cette somme est destinée à payer le salaire, l'habillement et la chaussure de 18 facteurs surnuméraires à Paris, à raison de 750 fr. par facteur, ce qui fait 13,500 fr., augmentation nécessitée par l'accroissement de la population et des constructions dans la Capitale. 15,000 fr. seraient accordés, en outre, comme indemnité, aux directeurs des postes des départemens pour frais d'échange du cuivre provenant de la taxe des lettres contre des monnaies d'argent. Votre commission a pensé que la création de facteurs surnuméraires était une mesure nécessaire qui trouverait sa compensation dans les produits toujours croissans de la poste, et que l'indemnité accordée aux directeurs n'était rien moins qu'exagérée.

Sur ce chapitre, le Ministre demandait, en outre, un crédit supplémentaire de 17,000 fr. pour augmentation de frais de bureau de quatre-vingt-cinq

inspecteurs des postes. La Chambre des Députés a refusé, avec raison, ce crédit, qui avait pour objet une dépense annuelle non portée au budget, et qui ne pouvait donc être qualifiée de crédit supplémentaire. Cette demande, au surplus, n'a pas été reproduite.

Chapitre XLI.

Transport des dépêches.

Art. 1^er^. Personnel. .	104,900 fr.	344,038 fr.
Art. 2. Matériel. . .	239,138	

Cette demande s'explique par les motifs suivans :

Une augmentation du personnel à terre des paquebots de la Méditerranée, nécessitée par l'expérience des besoins du service, a été portée au projet de budget pour 1839, à 63,900 fr. L'exercice de 1838 aurait exigé la même somme, mais une réduction de 8,500 fr. a eu lieu pour le montant de traitemens de places non encore occupées, c'est ce qui fait qu'on ne vous demande que 55,400 fr. pour le service de cette première partie du personnel.

Quant à la seconde, le personnel à la mer, l'augmentation a été portée, dans le projet du budget pour 1839, à 58,100 fr. : elle se trouve réduite pour 1838, à 49,800 fr. par les mêmes motifs. C'est cette dernière somme qui vous est demandée comme crédit supplémentaire, et qui, réunie à la première, forme celle de 104,900 fr., premier article (Personnel) de ce chapitre.

ART. 2. Matériel. On vous demande, Messieurs, une subvention de 40,500 fr. pour quinze relais de poste sur les lignes de Paris à Marseille, et de Bordeaux à Bayonne.

La commission de la Chambre des Députés avait d'abord cru qu'il n'y avait pas besoin de crédit supplémentaire pour faire face à cette dépense; que le crédit du budget de l'année présente, chapitre 41, et montant à la somme de 11,634,180 fr., pouvait être suffisant pour laisser un excédant libre, ainsi que cela était arrivé en 1836, où l'excédant de crédit obtenu sur ce chapitre s'était élevé à 84,604 fr. Cependant, comme la route de Paris à Marseille par Roanne, Saint-Etienne, Annonay, n'existait pas en 1836, qu'elle est encore peu fréquentée, que la malle la dessert, la Chambre a accordé cette portion de crédit, ce que vous propose également votre commission.

La commission, par les motifs qui vous ont été exposés par M. le Ministre, vous propose également l'adoption :

Du crédit de 72,488 fr. pour complément de frais de table des officiers à bord des paquebots, et de la dépense des vivres des équipages;

De celui de 39,500 fr. pour frais d'hôpitaux, loyers de bureaux et de magasins;

Et enfin de celui de 90,650 fr. pour frais d'impressions, de remplacement de marins malades et frais de route.

La commission fonde en outre son opinion sur ce que les dépenses dont est question sont justi-

fiées par une nouvelle organisation du service, plus ample, et appropriée à des besoins mieux connus. Nous devons faire observer que sur les sommes demandées, toutes les déductions qui devaient être faites à raison de vacances d'emplois ou de retard dans les services ont été opérées.

Messieurs, une dernière somme de 35,500 fr. vous est demandée pour compléter le crédit de 344,038 fr.; mais ce n'est qu'un virement de crédit, le transport d'une somme déjà votée pour l'exercice de 1837 et qui est reportée à l'exercice 1838, avec la condition expresse de son annulation au compte de l'année précédente, conformément aux dispositions salutaires de l'ordonnance du 14 septembre 1822.

Votre commission vous propose donc d'adopter le titre Ier du projet de loi concernant les crédits supplémentaires pour l'exercice 1838 et montant à 4,238,888 fr. 92 c.

TITRE II.

Crédits extraordinaires..... 791,463 fr. 56 c.

Cette nature de crédits diffère de la précédente en ce que les dépenses auxquelles elle se rapporte n'étaient pas prévues au budget, et ne pouvaient pas l'être. Ces dépenses ont été en effet suscitées par des circonstances survenues pendant le cours de l'exécution du budget ordinaire.

I. *Reprise, par l'État, du matériel des établissemens monétaires supprimés*.....474,815 fr.

L'ordonnance du 16 novembre 1837, qui a supprimé les hôtels monétaires de six villes de France, a été une mesure économique et sage, provoquée par la cessation presque absolue de la fabrication dans ces localités : elle diminue les charges du personnel des monnaies d'une somme annuelle de 70,000 fr. environ ; elle fait rentrer dans le domaine de l'Etat, pour qu'il en soit disposé utilement, une valeur immobilière de près de 500,000 fr. ; mais sa mise à exécution entraîne des dépenses actuelles et nécessaires. Les dispositions de la loi du 22 vendémiaire an 4 ne peuvent plus recevoir d'application, c'est maintenant l'État qui est obligé de reprendre les machines et ustensiles de sa fabrication, à dire d'experts. On a évalué approximativement cette dépense à 474,815 fr. Nous disons approximativement, parce qu'il peut y avoir des réclamations. Vous remarquerez, Messieurs, que cette dépense ne sera pas toute perdue pour le Trésor, car l'État, possesseur de ces machines, en tirera un parti quelconque, soit en en usant, soit en les vendant : il nous a donc paru que la demande de ce crédit était justifiée.

II. *Créances d'exercices périmés, non frappées de déchéance*.....66,648 fr. 56 c.

Il s'agit de l'exécution d'une nouvelle règle de

comptabilité relative à l'apurement des dépenses d'exercices clos. D'après les articles 9 et 10 de l'ordonnance royale du 10 février dernier, les ordonnateurs n'ont plus cette faculté qui semblait leur avoir été implicitement réservée par la loi du 23 mai 1834, de continuer, même après le délai de cinq ans, de faire solder les créances non atteintes par la déchéance prononcée par la loi du 29 janvier 1831, mais jusqu'à concurrence seulement des restes à payer, constatés lors de la clôture des exercices auxquels appartenaient ces créances. Il faut maintenant, pour solder les créances de l'espèce, des crédits spéciaux, et c'est précisément pour cela que, d'accord avec le Ministre, nous vous proposons d'accorder un crédit éventuel de 66,648 fr. 56, c. pour acquittement de créances déjà connues, et satisfaire aux légitimes réclamations que l'on peut prévoir.

III. *Frais de fabrication et de livraison des sels provenant des salins domaniaux de Peccais.*

.....50,000 fr.

Voici dans quelles circonstances cette somme vous est demandée.

Le 29 avril 1834, il a été passé un marché par l'administration des domaines pour l'exploitation des salins de Peccais pour les années 1834, 1835 et 1836. Les frais de fabrication réglés par le marché, joints à ceux de livraison et de chargement, doivent être payés aux époques où aura lieu le recouvrement du prix de la vente des

sels. Cette vente a été effectuée le 18 mars 1837. Le prix a été stipulé payable, sans intérêt, en trois termes et par tiers, les 1ers juillet 1837, 1838 et 1839. Tous les frais réunis, évalués à 156,000 f., sont donc payables aux mêmes époques.

Déjà un crédit de 49,151 fr. 59 c. a été ouvert au Trésor, sur l'exercice 1837, par la loi du 10 mai dernier. Un autre crédit de 60,000 fr. a été demandé dans le projet de budget de 1839 qui vous est soumis en ce moment; il ne reste plus qu'à pourvoir légalement aux besoins de l'année présente. C'est une somme de 49,848 fr. 41 c. pour le paiement de laquelle, et à cause des éventualités d'un décompte qui ne peut encore être établi, le Gouvernement vous demande un crédit de 50,000 fr., que nous vous proposons d'accorder.

IV. *Renfort du service des douanes sur la frontière des Pyrénées*. . . . . 150,000 fr.

Une loi du 21 mars 1837 a ouvert un crédit de pareille somme sur l'exercice de cette année. Les circonstances restant malheureusement les mêmes, une ordonnance du Roi, du 16 novembre dernier, a ouvert sur l'exercice 1838 un nouveau crédit affecté à la même destination. C'est cette ordonnance qu'il s'agit de sanctionner.

En vous proposant l'adoption de cette dépense, la commission, unie de sentimens à la Chambre des Députés et croyant être en cela votre organe, vous exprime le désir de voir le traité de la qua-

druple alliance fidèlement exécuté par toutes les parties contractantes ; la France, donne, elle, de son côté, l'exemple d'une foi scrupuleuse à ses engagemens, bien qu'ils soient très onéreux pour elle.

V. *Indemnités aux fabricans de tabacs factices*. . . . . 50,000 fr.

Enfin, Messieurs, vous vous rappelez la vivacité et l'importance des réclamations que fit naître la loi du 12 février 1835, qui prohibe les tabacs factices. On put prévoir combien elles seraient animées par ce qui se passa lors de la discussion. Sans que rien fût positivement arrêté à cet égard, il fut cependant convenu que les demandes seraient prises en considération et examinées. Dès le 13 février, c'est-à-dire le lendemain de la promulgation de la loi, une ordonnance du Roi détermina les bases de la liquidation sur la valeur réelle des matières employées. La loi du 4 juin 1836 ouvrit un crédit extraordinaire de 40,000 fr. pour y faire face; mais ces bases furent attaquées, on se fondait sur l'évidente insuffisance des indemnités qui en résultaient. Le Ministre revint sur ses premières fixations, et le 10 mai de l'année dernière il demanda un nouveau crédit de 60,000 fr. Cette demande fut rejetée, sans cependant que le fond de la question ait été préjugé ; ce refus était motivé sur ce que plusieurs fabricans s'étant pourvus au conseil d'Etat contre les décisions du Ministre, il était convenable d'attendre

l'issue des pourvois. Depuis, une ordonnance du Roi, rendue en conseil d'Etat, a statué sur l'un de ces pourvois, et a élevé de 11,247 fr., première estimation, à 35,141 fr. l'indemnité allouée au réclamant. Le Ministre a pensé qu'il en serait de même pour les autres indemnités, et concluant de l'une d'elles à toutes, il vous demande 50,000 fr. pour faire face à cette augmentation de dépense.

Votre commission vous propose, en conséquence, l'adoption de ce crédit.

Le titre III du projet, qui ne renferme comme les précédens qu'un article, est l'exécution de l'article 5 de la loi du 18 juillet 1836. Il indique les voies et moyens affectés aux crédits demandés.

Vous ne perdrez pas de vue, Messieurs, que ces crédits ne sont encore, comme le budget lui-même, que des prévisions. Les comptes des Ministres, la loi de réglement de ces mêmes comptes et la déclaration générale de conformité rendue par la cour des comptes, vous présenteront plus tard le chiffre réel des dépenses effectuées.

La commission vous propose, Messieurs, l'adoption pure et simple du projet de loi tel qu'il a été voté à la Chambre des Députés.

IMPRESSIONS
N° 144.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Baron Brun de Villeret, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange entre le domaine de la Couronne et le domaine de Châville.

Messieurs,

La commune de Châville, département de Seine-et-Oise, avait le plus grand besoin d'agrandir son cimetière qui est contigu à la forêt de Meudon. Elle a demandé à la Liste civile une portion de cette forêt, d'une étendue de 15 ares 55 centiares, et elle a offert en échange un jardin de même contenance attenant également à la forêt.

La proposition a été acceptée; et comme les terrains estimés 388 fr. chacun étaient de même valeur, l'échange a été opéré sans soulte ni retour, en vertu d'un acte passé devant Me Ménager, notaire à Sèvres.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte Abrial, le baron de Breteuil, le baron Brun de Villeret, le duc de Caraman, le comte Gilbert de Voisins, le duc d'Istrie, de Ricard.

Toutes les formalités ayant été remplies, l'opération a été approuvée par ordonnance du 19 mars dernier; mais il s'agit d'une propriété de la Liste civile; l'aliénation pour être définitive doit être confirmée par une loi; et c'est d'après ce principe que le projet dont il s'agit vous a été soumis, après avoir été adopté par la Chambre des Députés.

L'objet est minime, les intérêts du Trésor ne sauraient être lésés; et il ne pourrait y avoir du dommage que pour la commune de Châville, qui, d'après les formalités qu'elle a eu à remplir, aura eu à payer des frais exorbitans relativement à l'importance de l'objet. Elle aura, en effet, à construire plusieurs murs, et à payer de plus un rapport volumineux de trois experts, un plan des lieux, un acte par-devant notaire de treize rôles, et de nombreuses expéditions formant un dossier de dix-huit pièces. C'est beaucoup, et trop à coup sûr pour acquérir une propriété de 388 fr. de valeur; mais en faisant ces dépenses la commune s'est soumise à une loi de nécessité, et votre commission ne saurait hésiter par conséquent à vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 145.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE GÉRANDO, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer des mines de Fins et des mines du Montet-aux-Moines à la rivière d'Allier.

MESSIEURS,

Deux projets de loi vous sont présentés portant autorisation pour la construction de deux chemins de fer, partant, l'un des mines de Fins et de Noyant; l'autre, de celles du Montet-aux-Moines, et tous deux se terminant à l'Allier.

Quoique les deux autorisations soient distinctes, l'analogie qui a lieu entre les deux entreprises, le voisinage des lieux sur lesquels elles doivent opérer, permettent de les comprendre dans un même rapport; plusieurs considérations leur sont communes; un petit nombre de circonstances seulement leur sont spéciales.

---

* Cette commission était composée de MM. DE BELLEMARE, BESSIÈRES, le comte DE BONDY, le marquis DE CHANALEILLES, le baron DE GÉRANDO, le comte DE LA RIBOISIÈRE, ODIER.

La concession de chacun des deux chemins de fer est proposée en faveur des concessionnaires respectifs des mines qui servent de point de départ à ces chemins; tous deux sont projetés pour transporter à l'Allier les houilles extraites de ces mines, par une voie plus économique et plus prompte.

Nous devons vous faire remarquer avant tout, Messieurs, que les deux lois qui vous sont présentées, n'ont point pour objet d'homologuer une convention passée entre l'État et les concessionnaires.

Elles ont pour but d'accorder, pour l'exécution des deux chemins de fer projetés, l'autorisation nécessaire, afin de leur donner le caractère de travaux publics, conformément aux art. 2 et 3 de la loi du 7 juillet 1833; de lui imprimer ainsi le sceau de l'utilité publique; d'en favoriser l'exécution, en attribuant aux deux entreprises les conséquences que la loi du 7 juillet 1833 attache à la déclaration d'une utilité semblable.

Aussi, les art. 1^er^, 21, 30, 34, 38, 47 des cahiers de charges, qui font corps avec la loi, confèrent-ils, en effet, aux deux entreprises le caractère d'une véritable concession, y joignent-ils toutes les prérogatives qui en dérivent, et font-ils jouir les concessionnaires de l'application de l'article 3 de la loi précitée.

Nous devons vous faire remarquer encore que l'autorisation n'est point accordée à une compagnie ou à des individus nominativement dénommés, mais aux concessionnaires, quels qu'ils soient, des mines qui y sont mentionnées; elle s'attache à

la concession même, elle la suivra, dans les mains qui en jouiront, jusqu'au terme fixé.

Une question nouvelle et digne de quelque intérêt se présente donc ici.

Lorsqu'une concession de travaux publics est faite à des personnes nominativement désignées, on connaît d'avance les facultés, la capacité des concessionnaires.

Mais, lorsque cette concession est liée à une exploitation de mines, il y a lieu de considérer que la mine devenant, d'après la loi du 21 avril 1810, une propriété privée, soumise au droit civil commun, qui peut être aliénée sous la forme de ce droit, les priviléges de la concession passeront à l'acquéreur, quel qu'il soit. Il y a aussi à considérer que l'exploitation de la mine peut cesser, la concession de la mine être révoquée, avant le terme fixé pour la concession de travaux publics.

Nous n'avons cependant pas jugé que ces considérations pussent faire naître une difficulté contre le projet de loi proposé.

D'abord, des concessions de travaux publics ont été accordées à des compagnies, avec faculté de les transmettre à des sociétés anonymes ;

En second lieu, le cahier de charges a prévu, article 34, que l'exploitation des mines pouvait cesser avant l'époque prévue par la concession de travaux publics, et déterminé que, dans ce sens, cette seconde concession cessera avec la première ;

Enfin, plusieurs concessions de chemins de fer ont déjà été accordées à deux concessionnaires de

mines, ceux des mines d'Anzin, et ceux des mines d'Alais.

La demande de concession a été formée : pour le chemin de fer de Fins, par une soumission du 20 mars 1837, qu'ont souscrite les concessionnaires des mines de Fins et de Noyant;

Pour le chemin du Montet-aux-Moines, par une demande de M. Gillet de Grandmont, propriétaire des mines du Montet, en date du 5 avril 1837.

Les deux soumissionnaires ont versé des cautionnemens, de 60,000 fr., pour le premier chemin ; de 85,000 fr. pour le second, conformément aux cahiers de charges respectifs.

Entrons maintenant dans l'examen de la substance même du projet de loi. Votre commission, considérant que l'objet essentiel de ce projet est de porter une *déclaration d'utilité publique*, et d'en faire dériver toutes les conséquences, a cru devoir examiner, avec un soin scrupuleux, si les travaux projetés présentent, en effet, un semblable caractère.

Toute déclaration d'utilité publique, par les conséquences qu'elle entraîne, dans notre législation, ne doit jamais être portée qu'en vue d'un intérêt assez certain et assez grave pour justifier les sacrifices qu'elle commande ; mais, cette circonspection devient surtout nécessaire en matière de chemins de fer; car ici, indépendamment de la dépossession imposée aux propriétaires du sol, ceux-ci éprouvent un morcellement dans leur propriété, une gêne dans leur exploitation, qui n'est pas compensée, comme à l'égard de l'ouverture des routes

et des canaux, par l'avantage d'obtenir un accès et une issue par la nouvelle voie publique.

L'utilité publique se fonde, pour les deux entreprises, sur le même ordre de motifs.

Quoique, pour l'une et l'autre, l'autorisation soit demandée dans l'intérêt d'une exploitation locale et privée, des vues d'utilité générale ont été invoquées et produites en faveur des travaux projetés.

On a fait valoir, d'une part, le développement qu'ils donneront à l'extraction des richesses minérales qui, placées au centre du Royaume, restaient stériles jusqu'à ce jour, faute de débouché.

On a représenté, d'un autre côté, les avantages qui résulteraient, pour la consommation, des nouveaux approvisionnemens de combustibles, qui, versés sur l'Allier, de là sur la Loire et sur les canaux, se répandraient dans les départemens environnans, y porteraient de la houille, en feraient baisser le prix, et arriveraient jusque dans la Capitale.

Les documens qui ont été mis sous nos yeux ne sont pas de nature, il faut le dire, à donner une haute importance, une certitude complète à tous les avantages qu'on paraît se promettre de ces travaux.

Le procès-verbal des visites des mines de Fins et de Noyant (1), en date du 27 mars 1837, laisserait douter que cette exploitation puisse fournir, pendant une période de temps fort prolongée, la quan-

---

(1) La mine de Noyant, dont la concession est accordée à la même compagnie, est voisine de celle de Fins, et paraît être sa continuation.

tité d'un ou deux millions par an, jugée nécessaire pour l'entretien d'un chemin de fer; le procès-verbal de visite de la mine de Montet est encore moins favorable. Les ingénieurs des mines ont donc pensé que les travaux projetés ne seraient utiles, qu'autant que les deux chemins de fer seraient réunis en un seul, qui embrasserait à la fois le service des deux exploitations. A la suite d'une nouvelle visite, et dans un nouvel avis du 17 décembre 1837, l'ingénieur en chef des mines reconnaît qu'il s'était même exagéré l'importance de la richesse minérale de *Fins* et de *Noyant*, et pense qu'il est dans l'intérêt des concessionnaires de suspendre l'exécution de leurs chemins de fer, s'ils en obtiennent la concession, jusqu'au moment où, par des puits de recherche, on aura acquis la certitude d'un gîte puissant en qualité et en quantité. Il déclare en même temps que l'exploitation de la mine de *Montet*, quoique celle des *Gabliers*, acquise dernièrement par le même concessionnaire, soit venue s'y joindre, ne pourra alimenter le chemin de fer au-delà de vingt ans.

Toutefois, l'ingénieur en chef des mines pense qu'on ne saurait refuser l'autorisation demandée pour l'établissement des deux chemins de fer; que cet encouragement est dû aux concessionnaires des mines qui ont engagé des capitaux considérables dans leurs exploitations, et dont les entreprises ont besoin d'être soutenues, au milieu des obstacles qui les entourent et des sacrifices qu'elles exigent.

Les enquêtes prescrites par la loi du 7 juillet 1833, et par l'ordonnance royale du 18 février

1834, ont eu lieu ; elles n'ont donné lieu à aucune observation qui ait eu pour objet de critiquer l'utilité des deux projets. Il y a plus : les deux commissions de l'enquête, celle pour le chemin de fer de *Fins*, par une délibération du 1^er^ juin 1837, celle pour le chemin de *Montet*, par une délibération du 1^er^ juillet 1837, ont estimé que l'ouverture de la construction du chemin de fer devait être autorisée sans délai ; que son utilité pouvait même s'étendre à des échanges variés de produits, au développement de l'industrie locale.

Le préfet de l'Allier a également émis, les 5 septembre 1837 et 10 janvier 1838, un avis favorable à l'autorisation sollicitée.

Votre commission, Messieurs, après avoir étudié avec soin tous les élémens d'une instruction qu'elle a eu le regret de trouver un peu incomplète, n'a pu, malgré quelques doutes, se refuser à exprimer aussi un vœu favorable aux entreprises projetées. Elle a surtout considéré que des travaux destinés à mettre en rapport avec une rivière navigable qui se lie à tout notre système de navigation, un bassin houiller jusqu'à présent toujours négligé, et dont les richesses ne sont pas encore bien connues; que l'apparition sur nos marchés, au centre de la France, d'un nouvel approvisionnement de houilles, peut offrir des perspectives précieuses pour l'industrie de la France; que, d'ailleurs, il s'agit ici d'une autorisation sollicitée avec instance par des concessionnaires de mines, dont l'intérêt privé n'est point séparé de l'intérêt public, et dont les

exploitations attendent leur succès du débouché qui leur sera ouvert.

Plusieurs circonstances nous paraissent, d'ailleurs, donner quelque espérance de voir la richesse houillère des gisemens qui viennent d'être enfin mis en exploitation, acquérir plus d'étendue, par les recherches auxquelles l'ouverture des nouvelles communications pourra donner lieu. La mine de Fins en particulier se compose de trois couches, évaluées, dans l'origine, par les ingénieurs eux-mêmes, chacune à 100 millions d'hectolitre. La mine de Souvigny n'est pas encore exploitée, ni même concédée. Fins a déjà sept puits ouverts, et a extrait, dès la première année, 250 mille hectolitres. L'existence déjà reconnue de cinq mines dans un rayon si peu étendu, fait présumer une richesse houillère encore inconnue dans cette région.

Le tracé des deux chemins a donné lieu à de graves objections.

Les ingénieurs des mines avaient déjà pensé, ainsi que nous l'avons indiqué tout à l'heure, qu'il était dans l'intérêt des deux concessionnaires de se concerter pour n'établir qu'un seul chemin de fer, en commun. Les ingénieurs des ponts et chaussées ont exprimé la même opinion. Ils ont représenté qu'en renonçant à construire deux chemins de fer distincts, à une si faible distance l'un de l'autre, pour arriver à peu près au même point, non seulement on éviterait un accroissement de dépenses, mais surtout on conserverait à la culture le sol qu'un des deux chemins lui enlèvera sans nécessité.

Le concessionnaire de la mine du Montet a répondu que le raccordement de son chemin de fer avec celui des mines de Fins, n'abrégerait que de 8,000 mètres la longueur totale de la distance que ses wagons auraient à parcourir pour arriver jusqu'à l'Allier; que d'ailleurs, pour établir un embranchement du *Montet* à *Fins*, on rencontrerait de graves obstacles à raison des accidens de terrains; que cinq plans inclinés seront nécessaires pour les franchir; que les terrains à acquérir sont au nombre des plus fertiles, tandis que la route directe du Montet à l'Allier, traverse au contraire le sol le plus pauvre du département, un canton qui ne possède aucune communication, et un terrain qui ne présente aucune difficulté à surmonter; que le point d'arrivage au-dessus de Moulins est le plus favorable qui se rencontre sur le cours de cette rivière. Il assure que la réunion des deux chemins lui sera onéreuse, au lieu de lui apporter l'économie qu'on lui promet. Il expose qu'en le forçant à emprunter le chemin de Fins, on placera son exploitation sous la dépendance d'un établissement rival; que la nécessité d'exécuter sur une voie commune les transports des deux entreprises, donnera lieu à des embarras continuels, à des contestations fâcheuses.

Les ingénieurs des ponts et chaussées contestent, dans quelques uns de leurs détails, l'exactitude des calculs présentés par le concessionnaire du Montet; mais, ils reconnaissent que l'embranchement du Moutet à Fins exigerait des plans inclinés de 40, 50 et 60 millimètres; que les deux exploitations étant

placées sur des versans différens, il faudrait franchir la ligne de partage qui les sépare ; que les transports partant du Montet auraient 5,000 mètres de plus à parcourir pour arriver jusqu'à l'Allier, en empruntant le chemin de fer de Fins, par la vallée de la Quenne.

L'administration n'a rien négligé pour engager les deux concessionnaires à s'entendre pour adopter un chemin commun, avec des stipulations qui fussent à leur convenance réciproque ; elle n'a pu y parvenir.

Le conseil général des ponts et chaussées a exprimé ses regrets sur le refus des deux concessionnaire de se réunir pour établir un chemin commun qui desservirait à la fois les deux exploitations. Il a pensé, toutefois, que, dans cet état de choses, on ne pouvait refuser à chaque compagnie la faculté d'établir un chemin spécial pour son exploitation particulière, ni par conséquent lui refuser la déclaration d'utilité publique. Telle a été, Messieurs, l'opinion du Gouvernement, et c'est dans ce sens que sont conçues les deux lois soumises à votre délibération.

Vous partagerez ces regrets, Messieurs ; ils s'accroissent en pensant qu'en consultant mieux leurs intérêts, les deux compagnies eussent pu parvenir à s'entendre; qu'on eût pu chercher un autre tracé propre à faire disparaître une partie des inconvéniens attachés à l'embranchement d'abord proposé sur Fins. Cependant, vous penserez sans doute, comme nous, que dans l'impossibilité où l'on se trouve d'amener les deux compagnies à adopter

l'idée d'un seul chemin de fer commun, l'autorisation distincte doit être accordée à chacune d'elles, pour le chemin de fer qu'elle demande à établir; qu'il serait trop difficile de prévenir les inconvéniens qu'entraînerait l'emploi d'une même communication; que, dans l'état des choses, l'une des deux exploitations se trouverait placée dans une situation d'infériorité vis-à-vis de l'autre; que la rivalité même des entreprises pourrait, dans ce service, occasionner des difficultés toujours renaissantes; que l'autorisation, si elle était subordonnée à une telle condition, pourrait devenir illusoire.

Voici maintenant le tracé respectif des deux chemins.

Celui de Fins part des mines de ce nom, centre de l'exploitation houillère; passe de là à Noyant, où il rencontre une seconde mine exploitée par la même Société; suit la vallée de la Quenne, rencontre les forges de Messarges, les mines de Souvigny, et vient aboutir dans l'Allier, au-dessous de Moulins, après avoir parcouru environ 22,000 mètres.

On voit que ce chemin desservira plusieurs usines; d'autres établissemens industriels pourront se former par suite de cette communication nouvelle. La dépense de son établissement est évaluée à 1,200 mille fr. Il est à une seule voie. Sa largeur au couronnement est de $3^{m},50$, indépendamment des talus et fossés. La pente maximum ne doit pas excéder $0^{m},016$ par mètre. On avait d'abord projeté de l'accoler à la route royale de Limoges à Moulins, sur une distance de 700 mètres; mais la Compagnie, sur les observations qui lui ont été

faites, relativement aux inconvéniens qui en seraient résultés, s'est empressée de modifier son plan, et de faire disparaître cette contiguité. Elle s'est trouvée contrainte, il est vrai, de couper sur deux points la route royale; elle la coupe à niveau, mais les chemins de fer déjà existans offrent des intersections de ce genre beaucoup plus fréquentes, sans qu'on ait trouvé dans cette circonstance un obstacle au service. Ici, la route et le chemin de fer n'étant pas très fréquentés, l'inconvénient sera encore moins sensible.

Le chemin du Montet part de la mine de ce nom, passe aux Gabliers, où le concessionnaire a une seconde exploitation de mines, aux Ébaudes, à Tréban, traverse le col de Grandchamp, suit la vallée de Montcognié, traverse, en souterrain, la route royale de Paris à Clermont, et vient aboutir au-dessus du pont de Menestay, sur l'Allier, après avoir parcouru une longueur d'environ 25,000 mètres. La pente maximum du tracé ne doit pas excéder $0^{m},015$ par mètre. Le chemin de fer est aussi à une seule voie. La dépense est évaluée à environ 1,750,000 fr.

Ces évaluations de dépense paraissent faibles; mais, elles sont déduites des devis joints aux dossiers; elles s'expliquent en remarquant que le prix des terrains à acquérir sera peu élevé, et que la nature du sol à parcourir offre peu de difficultés, demande peu d'ouvrages d'art.

Les concessionnaires de Fins avaient demandé que le prix du tarif fût fixé à 15 centimes par 1,000 kilog. pour le transport, à la distance d'un

kilom. La commission d'enquête et les ingénieurs des mines ont proposé de réduire ce prix à 10 centimes. Cependant, le Gouvernement a pensé qu'il est juste d'accorder un prix de 12 centimes, en considérant, d'une part, que l'on ne peut espérer sur ce chemin dans l'état actuel des choses, des transports de voyageurs; de l'autre, qu'il y aura peu de marchandises en remontant.

La commission d'enquête, les ingénieurs, le préfet, ont proposé également, pour le chemin de Montet, un prix de 10 centimes par poids de 1,000 kilog. à la descente, et de 15 centimes à la remonte. Le Gouvernement, par le même motif qui l'a déterminé à l'égard du chemin de Fins, propose de le fixer à 12 centimes pour la descente, et à 15 centimes à la remonte.

L'art. 36 du cahier de charges établit pour ce tarif les trois exceptions suivantes :

« 1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

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

« 3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilog., à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc. »

L'art. 2 du projet de loi détermine que, dans ces

trois cas, les tarifs seront arrêtés par l'administration publique, sur la proposition de la Compagnie.

Les concessionnaires ne sont autorisés, provisoirement, qu'à transporter des marchandises. Toutefois, l'administration a dû prévoir aussi le cas où, par la suite, il deviendrait utile et possible de transporter des voyageurs, et il a été stipulé par l'art. 33 du cahier de charges, que « toutefois, dans l'avenir, la faculté de transporter des voyageurs pourra lui être accordée sur sa demande et par un règlement d'administration publique qui fixera en même temps le tarif de transport : ce tarif ne pourra excéder en totalité 0 fr. 075 par personne et par kilomètre. »

L'art. 22 du cahier de charges, partie intégrante des deux lois, fait jouir les deux entreprises de tous les droits résultant de la déclaration d'utilité publique, comme si elles étaient exécutées pour le compte de l'État.

Par l'art. 34, la durée de la concession du péage est fixée pour un temps égal à la durée de la concession des mines, dont le chemin doit servir à l'exploitation, ainsi que nous l'avons fait remarquer en commençant.

Le cahier de charges, pour l'une et l'autre Compagnie, est d'ailleurs semblable à ceux qui ont été dernièrement adoptés, ou qui sont proposés en ce moment pour d'autres entreprises semblables.

L'article 32 stipule que « des réglemens 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'usage 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.

« La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. »

D'après l'art. 38, à l'époque fixée pour l'expiration de la concession, l'État sera subrogé à tous les droits des deux entreprises dans la propriété des terrains et des ouvrages d'art.

D'après l'art. 41, le Gouvernement s'est réservé le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur ceux qu'autorisent les deux lois proposées en ce moment.

Nous vous prions, Messieurs, d'excuser la longueur de ces détails. Votre commission a pensé que, alors même que les deux entreprises proposées n'offrent pas ce haut degré d'importance qui s'attache aux grandes lignes de communication, une attention scrupuleuse était due, de la part de la législature, aux conditions sur lesquelles repose un ordre d'entreprises si nouveau parmi nous, dont l'étude est encore imparfaite, et qui semble destiné à recevoir par la suite un si vaste développement.

Votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption des deux projets de loi.

IMPRESSIONS
N° 146.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron CH. DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe.

MESSIEURS,

Nous avons à vous rendre compte du projet de loi présenté sur le plus grand ensemble de chemins de fer dont l'industrie des citoyens ait encore entrepris de doter notre territoire.

Il s'agit de mettre en communication, par un même système, la capitale du Royaume, trois ports de l'Océan, Dieppe, Rouen et le Havre, et treize villes manufacturières (1).

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, BESSON, le duc DE CRILLON, le baron Charles DUPIN, le comte DE GERMINY, le baron MALOUET, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

(1) D'après les recensemens officiels de 1836, telles sont les populations immédiatement desservies par le système de chemins de fer :

	habitans.
Paris	909,126
Les treize villes manufacturières et leurs banlieues	86,970
Les trois ports de mer	134,521
	1,130,617

La population de ces dix-sept centres de richesse et de circulation surpasse un million cent trente mille habitans.

La grande ligne commerciale qu'on veut ouvrir sous forme de chemins de fer, traverse cinq départemens dont les revenus annuels s'élèvent à deux milliards, et dont le commerce et l'industrie, évalués d'après le produit des patentes, équivalent à l'industrie, au commerce de quarante autres départemens !...

Afin de proportionner l'entreprise à l'opulence de ces données, on doit exécuter 80 lieues de chemins de fer, soit à double, soit à quadruple voie, au prix total de 86 millions.

Voilà ce qu'ose tenter dans notre patrie l'esprit d'association, au moment même où l'on conteste sa richesse et sa puissance.

La grandeur de cette entreprise fait peser sur votre commission une responsabilité qui devient encore plus grave dans l'état avancé de la session.

L'amélioration du projet de loi soumis à vos délibérations n'est plus possible, aujourd'hui que la Chambre élective s'est prorogée de fait, après l'accomplissement de sa tâche longue et laborieuse.

Nous avons eu par conséquent à délibérer si des amendemens plus ou moins avantageux au bien général, à la prospérité même, à la sécurité de l'association que cette loi va régir, sont, à nos yeux, suffisans pour nous décider à compromettre par un ajournement l'existence de cette association; et s'il faut retarder, au moins d'une année, les vastes travaux qu'on propose d'entreprendre sans exiger du Trésor aucune subvention.

Votre commission s'est demandé quelle place occupe la France au milieu du mouvement qui porte aujourd'hui les nations à faire tous les sacrifices que commande le progrès de leurs voies de communication? Elle n'a pu sans douleur voir de combien elle reste en deçà des modèles que nous offrent les trois royaumes britanniques et les États-Unis d'Amérique; ces contrées où l'esprit d'association, favorisé par le législateur, exécute, avec une grandeur sans exemple jusqu'à notre époque, les nouvelles routes sur lesquelles s'opèrent les transports à la vapeur. A la vue de ce spectacle, elle n'a pas cru pouvoir prolonger des retards qui nous empêchent d'atteindre au premier rang, dans la carrière des travaux et des lois les plus favorables au bien-être des peuples.

Nous allons soumettre à vos méditations les motifs spéciaux qui nous ont déterminés.

Intérêts de la vallée de la Seine.

Deux projets différens ont été depuis plusieurs années mis en présence : l'un, qui s'offrait le premier à l'esprit comme le plus naturel, fait suivre à la ligne principale la vallée de la Seine. Il change six fois de rive entre Paris et le Havre.

L'autre projet développe son tracé général sur la rive droite du fleuve, s'élève sur la plaine supérieure de la Haute-Normandie, et doit à cette position le nom de *ligne des plateaux*.

Voici le tableau comparé des villes (1) mises en communication par les deux tracés et leurs embranchemens :

LIGNE DE LA VALLÉE.		VILLES COMMUNES AUX DEUX TRACÉS.		LIGNE DES PLATEAUX.	
		Paris . . .	909,126		
Poissy	2,880			Saint-Denis .	9,332
Meulan	1,941			Pontoise . . .	5,408
Mantes	3,818	Louviers .	9,927	Gisors	3,364
Vernon	5,301	Elbeuf . . .	13,366	Darnetal . . .	5,572
Total . .	13,940	Oissel	3,192	Total . . .	23,676
		Sotteville .	3,926		
		Rouen . . .	92,083		
		Deville . . .	3,016		
		Pavilly . . .	2,236		
		Yvetot . . .	9,213		
		Bolbec . . .	9,802		
		Ingouville	7,716		
		Le Havre .	25,618		
		Dieppe . .	16,820		
		Total . . .	1,106,941		

Ainsi, le simple relevé des villes et grandes communes mentionnées au Bulletin des lois d'après le dernier recensement officiel qui sert de base depuis le 1er janvier 1837, nous offre ces résultats frappans :

Population totale des villes et banlieues,

Particulières au tracé de la vallée,	Communes aux deux tracés,	Particulières au tracé des plateaux,
13,940 (2)	1,106,941	23,676

(1) Pour opérer, d'après une base authentique, on n'a pris que les villes et communes ayant au moins 3,000 âmes de population totale, ou 1,500 âmes de population agglomérée.

(2) Si l'on adoptait un embranchement sur Évreux, ce total s'élèverait à 24,227.

Ce simple rapprochement suffit pour nous démontrer que la considération des villes particulières aux deux tracés disparaît en quelque sorte devant la population, incomparablement plus grande, des villes satisfaites à la fois par les deux systèmes.

En définitive, la population des villes et banlieues mises en communication par l'un et l'autre ligne, sera,

	Habitans.
Pour le tracé de la vallée.	1,120,881
Pour le tracé des plateaux.	1,130,617
Supériorité du tracé des plateaux. .	9,736

Nous mentionnons ici cette faible supériorité pour démontrer l'erreur de l'opinion qui représentait le tracé par la vallée comme celui qui met en communication des populations agglomérées, en nombre incomparablement supérieur à celui que peut offrir le tracé par les plateaux.

Ainsi délivrés d'une appréhension qui devait vivement nous préoccuper, celle de prêter faveur au projet qui desservirait le moindre nombre d'habitans, nous ne pouvons fermer les yeux sur les amples compensations que trouveront toujours, dans leur belle position, les villes de la vallée.

Quelle que soit la fortune que nous souhaitons au commerce qui pourra s'ouvrir par le chemin de fer, elle ne pourra pas déshériter la Seine de la plus riche partie de son mouvement actuel.

Le Gouvernement accomplira nécessairement les travaux d'amélioration que réclame un si beau

fleuve, améliorations pour lesquelles des fonds sont déjà votés.

La navigation rendue plus facile, plus sûre, plus constante et plus économique, fera, par tous ces moyens, une concurrence de plus en plus redoutable au chemin de fer; celui-ci sera contraint, pour se défendre, de perfectionner ses moyens de transport, d'en abaisser graduellement les dépenses et d'en réduire les péages : cette rivalité servira le bien public.

Le chemin de fer aujourd'hui le plus célèbre de l'Europe, parce qu'il offre la première grande entreprise de transports accélérés entre deux cités importantes, le chemin de Liverpool à Manchester, nous présente un exemple frappant des prospérités simultanées de trois moyens de circulation.

L'Irwell et la Mersey mettent en communication directe, par une voie fluviale, Manchester et Liverpool, et le canal du duc de Bridgewater remplit la même destination.

Aujourd'hui la circulation continue avec activité sur l'Irwell et sur la Mersey, sur le canal de Bridgewater et sur le chemin de fer; les transports de marchandises ont presque doublé depuis dix ans, et le transport des voyageurs a décuplé. L'économie, l'activité, la concurrence ont accompli ces prodiges; elles en produiront de semblables sur les deux lignes que nous mettrons en rivalité, dans le bassin de la Seine, entre Paris et la mer.

Intérêts de Rouen.

Après avoir dissipé les inquiétudes qu'une légitime préoccupation, inspirée par l'amour du pays, pouvait faire concevoir à l'égard de la vallée, il nous a fallu prendre en considération très sérieuse de vives alarmes manifestées par les magistrats et les citoyens de la ville de Rouen.

Rouen, avec ses annexes de Darnetal et de Deville, offre une agglomération supérieure à cent mille habitans; là prospère une des populations les plus prudentes, les plus intelligentes et les plus industrieuses; c'est le Manchester de la France. Tout nous fait une loi de servir les intérêts, et de favoriser les efforts de cette grande cité.

Rouen se plaint que le projet des plateaux ne conduise son tracé qu'au point le plus élevé de son enceinte septentrionale; Rouen voudrait que le chemin de fer descendît au port et traversât la ville.

Nous ferons d'abord observer que le chemin des plateaux arrive à Rouen, dans la position même préférée sans difficulté par Liverpool pour l'abord du chemin de fer qui conduit à Manchester. C'est seulement par la voie d'un plan incliné souterrain que le chemin communique au port; moyen qui sera toujours praticable à Rouen.

Mais le tracé des plateaux présente un tout autre avantage à cette ville.

Un système d'embranchemens part de la ligne principale, à la traverse de l'Andelle. Il descend

cette industrieuse et riche vallée, dont le cours d'eau fournit la force motrice aux plus puissantes usines, jette un bras sur Louviers, l'autre sur Elbeuf, traverse la Seine en face d'Oissel et vient à Rouen, au faubourg de Saint-Sever, pour desservir la partie basse de la ville et les transbordemens du fleuve.

Ainsi la capitale de la Normandie, loin d'être privée d'aucun avantage pour sa ville et pour son port, jouira d'une double voie de communication par chemins de fer, sans compter la voie du fleuve dont cette cité, nous osons le dire, a semblé jusqu'à ce jour ne pas s'avouer toute l'importance. Nous n'en offrirons qu'un exemple, mais il est grand et remarquable.

Commerce fait par navires français avec les ports étrangers.

PORTS.	1826.		1836.		PROGRÈS d'une époque à l'autre.
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	
Rouen.....	95	8,862	252	22,811	de 1,000 à 2,574
Le Havre.....	265	46,742	361	68,177	de 1,000 à 1,459

Ainsi, relativement au commerce fait avec l'étranger, en 1826, Rouen ne recevait qu'un tonnage égal aux 19 centièmes du tonnage reçu par le port du Havre.

Dès 1836, Rouen recevait un tonnage égal aux

33 ½ centièmes du tonnage reçu par le port du Havre.

Et pourtant le commerce du Havre avec l'étranger, est bien éloigné de l'état stationnaire. Dans ce court intervalle de dix années dont nous étudions les progrès, le commerce du Havre avec l'étranger s'est accru dans le rapport de 1,000 à 1,459; mais en même temps, le commerce analogue de Rouen s'est accru dans le rapport de 1000 à 2,574.

Aucun autre port du Royaume ne nous présente un aussi rapide accroissement de commerce avec l'étranger.

N'est-il pas évident qu'avec le nouveau chemin de fer, ayant un embarcadère à Saint-Sever, Rouen pourra recevoir directement une quantité toujours croissante de marchandises étrangères, et les débarquer pour Paris.

Nous avons comparé la longueur des deux directions parties de la haute et de la basse ville pour aller à Paris, et nous avons trouvé :

Distance de Paris à Rouen	(haute ville)	137,592 mèt.
	(basse ville)	134,000

Ainsi le trajet de la base ville sera de près d'une lieue plus court que par la haute ville,

Dans le savant travail rédigé par M. Defontaine, ingénieur en chef, inspecteur de l'École royale des Ponts et Chaussées, nous trouvons l'évaluation suivante des distances de Rouen à Paris, par la vallée :

Parties courbes	49,566m,23
Parties droites	90,724m,48
Longueur totale par la vallée . .	140,290m,71

Longueur par les plateaux aboutissant à la haute ville (Rouen) . . . . . 137,592^{m}

Longueur par les plateaux aboutissant à la basse ville . . . . . 134,000^{m}

La direction par les plateaux, quant au parcours total entre Paris et Rouen, présente donc, sur la direction par la vallée, un avantage de deux tiers de lieue par la haute ville, et d'une lieue et demie par la basse ville.

Vous le voyez, pour la longueur du chemin, la ville de Rouen, loin d'avoir à se plaindre, devrait au contraire se féliciter, surtout à l'égard de la voie qui desservira le port et la basse ville.

Que reste-t-il donc pour motiver les plaintes, les regrets exprimés au nom de cette cité? des cupidités d'hôteliers, des calculs d'emmagasinage, de station, de retards, qui conduiraient à souhaiter que le chemin de fer pût traverser la ville, afin d'obtenir, non pas la marche mais l'arrêt des voyageurs : ne fût-ce que quelques minutes.

De semblables motifs, nous devons le déclarer, sont sans valeur à nos yeux, et nous les réprouvons.

Il faut que les produits chargés et les voyageurs reçus au Havre sur le chemin de fer parviennent, s'il est possible, sans s'arrêter jusqu'à Paris. Que des diligences et des wagons spéciaux soient laissés à Rouen comme en d'autres lieux, cela va sans dire, mais laissés *chemin faisant*. C'est bien assez que les messageries et les diligences, sur les routes ordinaires, soient trop souvent à la discrétion des aubergistes, pour séjourner et consommer par

force selon les conventions des entrepreneurs et des hôteliers. L'un des bienfaits du nouveau système de transports, sera d'affranchir de ces exactions et de ces retards la population active et circulante.

Il est un autre sujet de plaintes et d'appréhensions exprimé par la ville de Rouen.

Dans le premier projet des plateaux, le trajet de Paris au Havre s'accomplissait sans passer à Rouen, qui n'obtenait qu'un simple embranchement. C'était traiter comme accessoire la plus riche, la plus manufacturière et la plus peuplée de toutes les villes qu'on voulait mettre en communication avec la Capitale. Elle fit entendre à ce sujet d'énergiques réclamations qui méritaient d'être écoutées, et qui le furent.

Aujourd'hui, loin que Rouen soit reléguée comme un appendice au bout d'un embranchement, elle devient un centre, un ralliement de chemins de fer qui se ramifient sur le Havre, sur Elbeuf, sur Louviers, sur Paris et sur Dieppe. Cette disposition superbe met en rapport direct trois grands ports et deux riches villes de manufactures avec Rouen, qui devient à la fois marché général, port important et fabrique du premier ordre.

Par le nouveau tracé des plateaux se trouve réalisée, avec le plus de perfection, l'une des grandes pensées par lesquelles le génie de Napoléon devançait la marche du temps et les découvertes de son siècle. Lorsque le Premier Consul visita Rouen pour la première fois, et qu'arrivé dans la haute ville, il contempla la vallée de la Seine du côté de la Capitale : « Il faut que Rouen, s'écria-t-il, de-

vienne à la fois le port et le faubourg de Paris. » C'est au lieu même d'où ces paroles prophétiques étaient prononcées qu'aboutira la voie supérieure qui fait de Rouen le faubourg, tandis que l'embranchement inférieur en fait le port de Paris.

Mais Rouen, peu satisfaite de son magnifique partage, appréhende qu'un jour le Havre obtienne un redressement de sa route entre Yvetot et Blainville pour arriver plus directement à Paris, et gagner deux lieues? Ce redressement aurait dix lieues de longueur. Il faudrait donc que la compagnie concessionnaire sacrifiât de six à sept millions pour un redressement qui n'ajouterait rien à la masse de ses transports, et la priverait des bénéfices obtenus sur huit lieues de parcours. Il faudrait supposer que la compagnie ne voudrait plus desservir la haute ville de Rouen, qui seule serait encore le plus riche intermédiaire entre la mer et Paris; il faudrait s'imaginer enfin que cette innovation, fatale à tous les intérêts, serait adoptée par le Gouvernement, votée par les deux Chambres et sanctionnée par le Roi : en vérité, raisonner de la sorte, ce serait admettre la démence universelle.

Si, plus tard, l'excessive activité du commerce pouvait légitimer l'innovation d'une voie redressée entre Yvetot et Blainville, il faudrait évidemment que cette dépense additionnelle pût co-exister, fructueusement, avec la continuation du service de l'ancienne voie entre Yvetot, Rouen et Blainville. Alors il serait exact de dire qu'un faubourg de Rouen perdrait seulement *la vue* d'un certain nombre de wagons qui, dans aucun cas, ne devraient stationner à Rouen.

Intérêts du pays au nord de la Seine : les plateaux.

Un des avantages particuliers au tracé des plateaux est de traverser, dans toute son étendue, un territoire éminemment fertile et beaucoup de localités qu'anime une active industrie. Suivons ce tracé :

On part de la rue Lafayette, dans le faubourg Poissonnière, centre d'usines multipliées qui font de ce quartier, pour la capitale, ce qu'est pour Loudres le faubourg de *Southwark*.

On traverse le canal Saint-Martin, en un point qui servira d'embarcadère aux bateaux de la haute et de la basse Seine, pour la ligne des plateaux.

On est alors aux limites de Saint-Denis, ville de 9,332 habitans, riche en usines et surtout en moulins à blé mus par la vapeur. Le chemin de fer leur apportera les céréales des plateaux, la houille du nord et celle de l'Angleterre.

On dépasse Saint-Denis ; on entre dans la vallée de Montmorency. Cette vallée, avec ses bourgs nombreux, ses villages, ses eaux minérales et ses maisons de plaisance, devient un faubourg de la Capitale? Quarante minutes suffiront pour conduire les voyageurs de Paris au col de Pierre-Laye, qui termine cette vallée; on franchit ce col. Aussitôt on débouche dans le bassin de l'Oise.

Une heure après le départ de Paris, on est à Pontoise. C'est là que viendra s'embrancher la double ligne qui doit conduire vers nos ports de Boulogne et de Calais, vers Lille et Bruxelles.

Il serait, ce nous semble, nécessaire que la com-

pagnie concessionnaire, obligée d'avoir quatre voies entre Paris et Saint-Denis, acquît une largeur de terrain suffisante pour continuer ces quatre lignes jusqu'à Pontoise : deux serviraient pour le tracé des plateaux et deux pour celui des lignes du Nord.

Le chemin de fer du Nord partant de Pontoise, et dirigé sur Beauvais, puis sur Amiens, doit se bifurquer à partir de cette ville, afin d'aller au nord-ouest vers Boulogne, Calais et Dunkerque, au nord-est vers Lille et Bruxelles.

Un léger détour entre Pontoise et Gisors rendrait 14 lieues communes aux trois lignes du Havre, de Boulogne et de Lille, à partir de Paris. On obtiendrait ainsi la communication la plus avantageuse de Rouen, du Havre, de Louviers et d'Elbeuf avec tout le nord de la France. Poursuivons la voie des plateaux.

Au commencement de la deuxième heure, on part de Pontoise. On remonte en longeant la Viosne; on traverse en deux minutes un souterrain d'un quart de lieue pour déboucher, par un vallon très direct, dans la riche vallée de l'Epte où l'on atteint Gisors, ville manufacturière à dix-sept lieues de Paris, après deux heures et sept minutes de voyage.

Gisors devient un centre actif de communications avec trois villes voisines, toutes trois industrieuses : Chaumont à deux lieues, Gournay à six lieues, et Beauvais à dix lieues.

On franchit l'Epte au-dessous de Gisors; on s'élève, par un affluent de cette rivière, pour éviter un tournant trop rapide; en trente-huit secondes, on franchit un court souterrain de trois cents mètres, à Provemont; on parvient au point

culminant vers le village de Puchay. On descend à l'Andelle, rivière bordée d'usines : on n'est encore qu'à la troisième heure du voyage.

On franchit l'Andelle à Charleval. Ici la route se bifurque : les convois d'Elbeuf, de Louviers, et de Saint-Sever prennent à gauche et descendent; les convois de Rouen supérieur, du Hâvre et de Dieppe remontent; ils côtoyent l'Andelle et le Ry, son affluent. Bientôt, à Blainville, on rencontre une autre bifurcation; le rameau de droite conduit à Dieppe, celui de gauche à Rouen.

A la quatrième heure, en suivant la ligne principale, on est au point le plus élevé qu'on rencontre entre cette ville et Paris; on le franchit par voie souterraine, en trois minutes et demie. En quelques autres minutes on gagne le vallon de Darnetal; on le descend; on tourne à droite par un souterrain qu'on franchit en une minute et demie. On arrive à l'enceinte septentrionale de Rouen, après avoir parcouru trente-quatre lieues un quart (1) en 4 heures 17 minutes.

Le convoi de Rouen s'arrête. Celui du Havre poursuit, passe à Deville, dont il remonte la vallée, si riche en manufactures. A la cinquième heure du voyage, on franchit en quatre minutes le souterrain de Notre-Dame-des-Champs; on redescend à Pavilly, pour remonter, en longeant un affluent du ruisseau l'Austre-Berthe, jusqu'à la ville d'Yvetot, riche en manufactures. Il y a 5 heures 32 minutes $\frac{1}{2}$ qu'on

---

(1) 137,192 mètres.

est parti de Paris, on a parcouru 45 lieues : on se trouve à la sommité des plateaux de la Haute-Normandie, au centre du pays de Caux.

On descend par une pente insensible jusqu'au vallon de Bolbec, à 49 lieues de Paris : il y a 6 heures 8 minutes qu'on est en route. Un embranchement de 12 à 1,300 mètres conduit à Bolbec, le Mulhouse des Normands ; on franchit en 33 secondes un court souterrain, pour regagner et suivre le plateau, jusqu'à la naissance d'un vallon étroit qui descend en ligne directe sur Harfleur qu'on laisse à gauche. Enfin, on arrive au Havre, en longeant horizontalement le magnifique coteau d'Ingouville. On a parcouru 54 lieues, et le voyage a duré 6 heures $\frac{3}{4}$.

Le tracé que nous venons de suivre est un des travaux les plus remarquables dans son genre. Il triomphe avec bonheur de difficultés graves et nombreuses. Il ajoute beaucoup à la réputation si méritée de son auteur, M. Defontaine. Votre commission, Messieurs les Pairs, est heureuse d'honorer à la fois, par un suffrage que vous confirmerez sans doute, le talent et le caractère d'un de ces ingénieurs particuliers à la France, qui ne servent que l'État, qui n'ambitionnent de fortune que l'honneur, qui cachent leur vie dans le travail, et gagnent la renommée sans se douter qu'ils l'ont acquise à la sueur de leur front, par un labeur solitaire.

Intérêts du Havre.

Il faut maintenant examiner les intérêts de la ville et du port du Havre, limite extrême de la

voie de communication que concerne le projet de loi.

Si nous ne considérions que la force numérique de la population, nous trouverions que le Havre est inférieur aux ports de Bordeaux, de Rouen, de Nantes, de Brest, de Boulogne, et l'emporte à peine sur Dunkerque.

Mais, ce qui caractérise cette ville, c'est que le commerce maritime est l'objet de son industrie presque exclusive.

Aussi le Havre l'emporte aujourd'hui de beaucoup, par la grandeur et l'activité des opérations mercantiles, sur Rouen, sur Nantes, et même sur Bordeaux : on en jugera par le tableau suivant :

Parallèle du Commerce maritime des six ports de mer les plus peuplés, sur nos côtes de l'Océan.

PORTS.	POPULATION.	TONNAGE DES NAVIRES sortis en 1837.	DROITS DE DOUANE et de navigation perçus en 1837.
		tx.	fr.
Le Havre....	25,618	550,371	18,096,947
Bordeaux....	98,705	326,219	10,141,689
Rouen.....	92,083	287,002	3,000,362
Nantes.....	75,895	168,758	6,096,130
Brest.....	29,773	71,185	324,182
Boulogne....	25,732	89,687	778,132

Commerce comparé, par habitant, des six ports de mer les plus peuplés, sur nos côtes de l'Océan.

PORTS.	TONNAGE DES NAVIRES sortis en 1837.		DROITS DE DOUANE ET DE NAVIGATION perçus en 1837.	
	tx.	kilogr.	fr.	c.
Le Havre.....	21	483	706	41
Bordeaux.....	3	305	102	74
Rouen.....	3	116	32	58
Nantes.....	2	223	80	32
Brest.....	2	390	10	88
Boulogne.....	3	485	30	24

Marseille même, qui, de tous nos ports, offre aujourd'hui le plus grand commerce total, Marseille est bien éloignée de l'activité du Havre; puisqu'elle ne présente, en 1837, pour chaque habitant de la ville et de la banlieue, qu'une sortie par mer de 4 tonneaux 413 kilogrammes, et qu'une recette de 190 fr. 12 cent., en droits de douane et de navigation.

Cette activité maritime, incomparablement plus grande au Havre que dans tous les autres ports du Royaume, est à nos yeux le gage certain des progrès qui doivent procurer à cette ville un avenir plus prospère que celui des cités rivales, qui l'emportent de beaucoup en population, en luxe, en splendeur décevante.

Progrès comparés des entrées dans les quatre grands ports de commerce, sur nos côtes de l'Océan, de 1826 *à* 1836.

PORTS.	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Le Havre.....	37 ½ pour cent.	
Rouen.....	15 pour cent.	
Bordeaux.....		3 pour cent.
Nantes.....		1 ½ pour cent.

Ainsi, comme nous l'avions avancé, non seulement la population du Havre est celle qui, de beaucoup, fait le commerce le plus actif; elle est en même temps, et pour cela même, celle dont le commerce s'accroît avec le plus de rapidité.

C'est au Havre que se déploie avec le plus d'énergie l'esprit d'entreprise; c'est au Havre que la nouvelle navigation par la vapeur forme les associations les plus nombreuses et les plus puissantes pour le commerce côtier par la vapeur, avec les contrées du Nord et du Midi, avec les ports d'Angleterre, et même avec les ports de l'Amérique; c'est le Havre qui veut rivaliser avec les expériences pleines d'audace et de succès, qui viennent de mettre les ports des trois royaumes britanniques en communication, par la vapeur, avec les ports des Etats-Unis.

Des 105 bateaux à vapeur qui naviguaient en 1836 sur nos fleuves et nos rivières, 38 (plus

du tiers) ont la Seine pour lieu de parcours ou pour point de départ!

Comparons les progrès de deux années seulement, pour la navigation française, opérée par la vapeur :

Navires et bateaux à vapeur en activité.

NAVIRES ET BATEAUX A VAPEUR.	1834.	1836.
Ayant leur parcours ou leur point de départ sur la Seine.	16	38
Pour le reste du Royaume. . . .	66	67

Ainsi, dans le court intervalle de deux années, les bateaux et les navires à vapeur ayant leur parcours ou leur point de départ sur la Seine, ont plus que doublé; tandis que le reste du Royaume n'offre que le misérable accroissement d'un bateau sur soixante-six.

Il y a donc, et pour les bâtimens à voiles et pour les bâtimens à vapeur, une cause de création et de multiplication qui, dans le bassin de la Seine, agit avec une étonnante supériorité sur les populations, les pousse au progrès, les excite, les anime de plus en plus. Cette force permanente et prédominante continue et continuera d'agir avec une rapidité qui s'accroîtra de sa rapidité même : suivant la loi générale des développemens du commerce, au milieu des nations plus ou moins industrieuses.

Ces considérations doivent être mûrement pesées, lorsqu'on veut juger les chances d'avenir qu'offre un projet de communications tel que le chemin de fer entre Paris et le Havre.

Lors même que l'état actuel du commerce, malgré son activité, vous laisserait encore quelques doutes sur le mouvement nécessaire à la prospérité d'une entreprise aussi dispendieuse, il suffirait de remarquer que l'extension d'un commerce qui *tierce tous les huit ans* présentera, par conséquent, à l'époque où s'achèveront les travaux, une masse d'objets à transporter et de voyageurs à conduire, qui surpassera d'au moins *trente-trois pour cent* la totalité des hommes et des choses dont la circulation motive déjà le grand projet soumis à votre examen.

En reconnaissant cette puissance de progrès qui caractérise le commerce du Havre et celui des autres ports de la Seine-Inférieure, peut-être contestera-t-on, pour le chemin de fer, la possibilité de prendre une part importante au transport des marchandises.

L'expérience acquise sur le plus célèbre des chemins de fer exécutés en Angleterre doit nous servir d'expérience à cet égard.

Le chemin de Manchester à Liverpool éprouve deux concurrences déjà citées; la première est celle de l'Irwel et de la Mersey, rivières incomparablement plus directes que la Seine entre le Havre et Paris; la seconde est celle du canal exécuté par le duc de Bridgewater.

Le tableau suivant vous démontrera que ces

deux concurrences n'ont pas empêché le chemin de fer que nous prenons pour terme de comparaison, d'obtenir une vaste partie du transport des marchandises.

Mouvement du chemin de fer entre Manchester et Liverpool.

ANNÉES.	NOMBRE des VOYAGEURS.	TONNEAUX de marchandises transportés.	RECETTES POUR voyageurs.	RECETTES POUR marchandises et houilles.
1831 (2e sem.)	256,321	75,041	1,470,850	793,059
1832	356,945	232,460	1,009,447	873,762
			1,086,977	952,404
1833	386,492	290,535	1,112,450	1,057,240
			1,378,508	1,660,279
	999,758	598,036	6,058,232	5,336,744

Prix moyen, 6 fr. par voyageur pour 30 milles ou 54,270m ; 11cent. par kilomètre et par voyageur.

Prix moyen, 8 fr. 92 c. par tonn. pour 30 milles ou 16c $\frac{445}{1000}$ par tonneau et par kilomètre.

Après l'exécution du chemin de fer, on préfèrera certainement, pour une grande portion de marchandises, faire prendre cette voie aux objets débarqués au Havre, plutôt que de les recharger sur des bâtimens qui déchargent à mi-chemin, et surtout plutôt que de les transborder sur des bateaux de rivière afin de remonter jusqu'à Paris.

Un autre mouvement considérable s'effectuera sur toute la côte, au midi du Havre; on y conduira les voyageurs et tous les produits qui nécessitent des transports accélérés.

Ainsi, l'on mènera par mer, soit au Havre, soit à Rouen, une partie des objets qui peuvent être envoyés à Paris des ports suivans, dont l'importance relative est signalée par le tonnage des navires qui en sont sortis dans une année :

		Tonneaux.
Calvados.....	Honfleur.....	88,824
Manche.....	Cherbourg.....	53,204
Calvados.....	Caen.....	47,174
Manche.....	Granville.....	47,312
Seine-Inférieure....	Fécamp.....	29,975
Manche.....	Saint-Vaast.....	23,006
Eure.....	Aizier.....	9,712
Calvados.....	Sallenelles.....	8,935
Seine-Inférieure....	Saint-Valéry en Caux....	8,901
	Croisset.....	7,767
Seine-Inférieure....	Tréport.....	7,746
Manche.....	Barfleur.....	7,577
Eure.....	Pont-Audemer.....	5,895
Calvados.....	Touques.....	3,990
Eure.....	Couteville.....	3,737
Manche.....	Carantan.....	2,866
Idem.....	Dielette.....	2,621
Idem.....	Port-Bail.....	781
Calvados.....	Luc.....	780
Manche.....	Omonville.....	733
Idem.....	Carteret.....	638
Calvados.....	Villerville.....	358
Manche.....	Saint-Germain S. E....	344

Tout le midi de l'Irlande, du pays de Galles et de l'Angleterre jusqu'à Southampton, l'île de Wight et Portsmouth, préfèreront à toute autre voie celle du Havre, pour se rendre à Paris par le chemin de fer.

Route de Paris à Bristol par le Havre.

	lieues.	heures.
Paris au Havre, chemin de fer.....	54 ½	6 h 48 m
Du Havre à Southampton, nav. à vap.	48	8 »
Southampton à Bristol, chem. de fer.	36	4 30
	138 ½	19 18

Route de Paris à Bristol par Boulogne.

	lieues.	heures.
Paris à Boulogne, chemin de fer...	60	7 h 30 m
Boulogne à Douvres, nav. à vapeur.	12	2 »
Douvres à Londres, chemin de fer..	32	4 »
Londres à Bristol, *id*.....	54	7 45
	158	21 15

Intérêts de Dieppe.

Pour la ville de Dieppe, l'embranchement qui la met en communication avec Paris, suivant la ligne la plus courte, est d'un extrême avantage, elle doit changer la fortune de ce port.

Longueur du chemin de fer de Paris à Dieppe.

Paris à Blainville vers Saint-Germain.	108,603 mètres.
Blainville à Dieppe.....	53,807
Total, 40 lieues ½, ou	162,410 mètres.

Dieppe est une ville qui déjà compte près de 17,000 habitans; c'est une place de bains très fréquentée dans toute la belle saison; son commerce extérieur est susceptible d'une extension considérable; elle s'adonne avec succès à la grande pêche. Sa côte, la plus poissonneuse de la Manche, approvisionne

Paris par un grossier système de transports accélérés, qui n'exigent pas moins de douze à treize heures de voyage; tandis que le chemin de fer n'exigera que cinq heures. C'est un avantage incalculable en été, par les chaleurs, lorsque quelques heures de plus en route suffisent pour corrompre le poisson.

On jugera de l'importance relative de la marine, dans les ports de la Seine-Inférieure, par le tableau du tonnage des navires que possédaient ces ports au 1^er^ janvier 1837.

Matériel naval des ports de la Seine-Inférieure.

PORTS.	NOMBRE des NAVIRES.	TONNAGE.	TOTAUX.
Le Havre.	393	78,187	78,187
Dieppe.	209	16,215	
Fécamp.	113	6,892	
St.-Valéry-en-Caux.	95	4,777	30,023
Tréport.	100	1,927	
E trétat.	43	212	
	560		
Rouen.	77	16,215	
Seine, de Rouen au Havre.	30	1,641	17,856
	107		126,066

Le dernier total est le cinquième du tonnage général de la France!

Nous avons réuni dans un seul groupe tous les

petits ports situés au nord du Havre ; tous auront avantage à porter leurs produits à Dieppe pour les envoyer à Paris, par la voie de terre la moins dispendieuse.

Dieppe offrira la direction la plus courte pour aller de Paris à Londres.

Distances comparées de Paris à Londres, par Dieppe et par Boulogne.

	lieues	heures	
Paris à Dieppe	40 ½	5	
Dieppe à Brighton	30	5	
Brighton à Londres	22	2	45′
	92	12	45′

	lieues
Paris à Boulogne par Beauvais	56 ½
Boulogne à Douvres	12
Douvres à Londres	28 ½
	97

Les voyageurs français, pour être moins long-temps en mer, préféreront en général la route de Boulogne, en partant de Paris. Les Anglais attirés sur les côtes de Sussex, et beaucoup d'autres partis de Londres, préfèreront la route de Brighton.

Noublions pas qu'un grand nombre de familles anglaises séjournent à Dieppe, une partie de l'année; aucune d'elles n'y voudra résider sans visiter au moins une fois la capitale de la France.

Tels sont les élémens de succès qu'offrira la partie du chemin de fer qui conduit de Paris à Dieppe.

Ce port est susceptible de grandes améliorations. Dès 1787, elles étaient résolues sur un plan

grandiose imaginé par le célèbre Lamblardie. Il ne faudrait pas moins de six millions pour réaliser aujourd'hui ce plan, dont l'exécution fut empêchée par les événemens politiques.

Un habile ingénieur, M. Gayant, héritier des talens de son père, a conçu l'heureuse pensée de transporter à l'embouchure du goulet actuel les formes ingénieuses (1) et les dimensions de l'entrée que proposait Lamblardie. Par cette seule modification, la dépense est réduite à 1,800,000 f., dont les fonds ont été votés dans la session de 1837.

L'arrière-port actuel va devenir l'avant-bassin du grand bassin dont l'écluse, suivant les conditions imposées par Napoléon, est fondée assez bas pour que des frégates armées la puissent franchir *même de morte eau*.

Au moyen d'un pont qu'on va construire, le grand faubourg du Pollet sera remis en communication facile et directe avec la ville, dont il ne formera plus qu'un quartier plein d'activité.

Le chemin de fer aboutira sur le quai méridional du bassin, à proximité des marchandises et des habitans de la ville et du faubourg.

Lorsque ces travaux seront terminés, le port de

---

(1) Ces formes, concaves et saillantes vers le nord, convexes et rentrantes vers le sud, ont pour objet de repousser au large le galet entraîné constamment du sud au nord, tandis que les chasses venant du port pousseront le galet pour empêcher le dépôt qu'il tend à former par remous derrière le musoir méridional.

Dieppe sera le plus spacieux et le plus commode qu'on puisse trouver dans la Manche, au nord du Havre; il recevra facilement les navires à voiles et les navires à vapeur de grandes dimensions.

La distance de Dieppe à Rouen, par le chemin de fer, sera de 75 mille mètres, et demandera 2 heures 20 minutes de parcours.

De Rouen à Londres par Dieppe et Brighton, la distance sera de 70 lieues et le temps du parcours sera de 10 heures.

Une foule de transports, de voyageurs et de marchandises, s'opéreront par cette voie.

Rouen trouvera donc un grand avantage à l'embranchement sur Dieppe; elle fera souvent venir par cette voie les machines à vapeur et les autres machines qu'elle tire de Londres, lorsqu'elle sera pressée par le temps; elle dirigera par là ceux de ses produits pour lesquels les envois devront être expéditifs, etc., etc.

La houille anglaise de qualité supérieure à l'usage des usines et des fonderies de la Capitale, sera transportée avec économie et rapidité par Dieppe, vu la courte distance de ce port à Paris.

Ce port deviendra le centre d'approvisionnement de combustible pour toute la partie centrale du chemin de fer : c'est encore un objet d'économie considérable.

Une dernière considération relative à l'embranchement sur Dieppe nous semble victorieuse. Les habitans de cette ville ont souscrit pour 4 millions en faveur de l'embranchement projeté. La compagnie générale n'aura donc plus que 5 mil-

lions à fournir afin de compléter 1°. une ligne de 40 lieues et demi qui met en communication, par la voie la plus courte, Paris et la mer; 2°. une ligne de 92 lieues qu'on parcourra par la vapeur, pour joindre les deux capitales de l'Europe les plus peuplées, les plus actives et les plus opulentes. Si des particuliers reculaient devant cette addition, l'État devrait l'entreprendre, tant elle est d'utilité nationale et même européenne!

Comparaison des dépenses et des recettes.

L'une des parties les plus délicates et les plus épineuses que présente l'examen des chemins de fer, est à coup sûr le parallèle des dépenses et des revenus. C'est aussi l'un des sujets sur lesquels on a porté spécialement les discussions et les calculs, dans le sein de la commission.

Nous avons entendu, sur leur demande, les représentans de l'ancienne compagnie Riant, qui se proposait d'entreprendre un chemin de fer entre Paris et Rouen par la vallée de la Seine; qui consentait, à la rigueur, au prolongement de ce chemin jusqu'au Havre; mais qui n'a pas cessé de regarder comme une source de ruine tout prolongement jusqu'à Dieppe. Cette compagnie dit avoir vu ses projets constamment repoussés par l'administration qui, dès l'origine, voulait donner la préférence au tracé par les plateaux.

Sa concurrence a cependant eu des résultats salutaires: elle a fourni des motifs de comparaison d'un haut intérêt; elle a contribué certainement

au retard éprouvé dans l'adoption d'une ligne quelconque par la Chambre des Députés, retard duquel sont résultées des modifications avantageuses apportées au tracé primitif.

La compagnie du projet par la vallée nous a déclaré qu'elle renonçait à toute lutte future avec l'administration; elle abandonne désormais la concurrence, quoique intimement persuadée qu'elle avait conçu le plan le meilleur. Ses observations, aujourd'hui complétement désintéressées, affirme-t-elle, n'ont plus d'autres motifs et d'autre but que l'amour du bien public.

Nous allons présenter avec détails les objections de la compagnie Riant, nous essaierons ensuite d'en donner la solution.

Avant d'avoir entendu ses habiles représentans, nous nous étions fait à nous-mêmes l'objection si spécieuse, au premier abord, qu'un tracé par la vallée semblait mettre en communication avec la Capitale une beaucoup plus grande masse de populations agglomérées, industrieuses et manufacturières, que le tracé par les plateaux.

La simple énumération des villes, mises en communication suivant l'une et l'autre direction, a suffi pour montrer qu'une telle objection n'était nullement fondée.

L'exécution d'un chemin de fer suivant le tracé des plateaux est, dit-on, beaucoup plus dispendieuse que par la vallée.

Commençons par dire que la compagnie Riant, elle-même, a compris qu'on ne pouvait avantageusement suivre la vallée qu'entre Paris et Rouen.

Au-delà de cette dernière ville, elle s'est approprié le tracé même des plateaux.

Reste donc le parallèle des deux tracés entre Rouen et Paris.

L'ingénieur du Gouvernement a fait l'étude comparée des deux directions, sans désir de favoriser aucune association, et dans le seul intérêt du service public. La solution qu'il a trouvée est à la fois, en réalité, plus économique et plus exécutable que les plans de la compagnie, qui n'a pas pu présenter des études aussi complètes.

Voici les résultats des deux tracés de M. Defontaine :

Chemins de fer de Paris à Rouen.

	PAR LA VALLÉE.	PAR LES PLATEAUX.
Dépense.....	34,649,774 fr.	32,898,357 fr.
Longueur du chemin...	140,253m07c	137,192m43c
Dépense par kilomètre.	247 060 fr.	239,800 fr.

Cette simple comparaison suffit pour nous convaincre qu'il est impossible d'obtenir par la vallée un chemin d'une économie plus grande que par les plateaux, entre Paris et Rouen.

Le tracé de la compagnie Riant, tel qu'on nous l'a communiqué sur un dessin lithographié, diffère infiniment peu du tracé de M. Defontaine ; son développement ne peut pas être moindre non plus que la dépense, puisqu'il offre les mêmes passages de rivière, et les mêmes difficultés à vaincre.

Ainsi tombe la première et principale objection, celle d'une dépense excessive du côté des

plateaux. Ce côté présente, au contraire, une moindre dépense par kilomètre de longueur.

Dépense du chemin de Rouen au Havre.

Dans le projet modifié par la compagnie Riant, elle abandonne d'elle-même la vallée de la Seine, passe le fleuve à Rouen, sur un pont dispendieux; puis monte en faisant le tour de la ville, suivant la pente excessive de 5 pour mille; tandis que la direction des plateaux n'offre nulle part de pente supérieure à 3 et demi pour mille.

Dans ce parcours, le chemin suit en grande partie une voie souterraine; par conséquent il est perdu pour la vue comme pour l'usage des habitans.

A partir du boulevard de Rouen, où le tracé de la vallée rencontre le tracé des plateaux, il ne le quitte plus jusqu'au Havre. Les deux tracés étant identiques dans tout ce parcours, ne diffèrent que dans la dépense nécessaire pour monter du tracé de la vallée au tracé des plateaux.

Parallèle des deux projets entre Rouen et le Havre.

	PROJET DE LA VALLÉE.	PROJET DES PLATEAUX.
Dépenses d'exécution...	29,079,783 fr.	27,199,216 fr.
Longueur du chemin...	87,379m	86,415m
Dépense par kilomètre..	332,800 fr.	314,800 fr.

Ici, comme on le voit, le projet par les plateaux présente encore l'avantage sous le rapport de l'économie, et pour sa moindre longueur et pour le prix moyen du kilomètre.

Le projet de la compagnie Riant est encore plus coûteux que celui de la vallée, étudié pour l'administration. Ce dernier, suivant une pente de trois et demi pour mille, commence à s'élever depuis Tourville, à 4 lieues et demie de Rouen, puis il gagne, sans excéder cette pente, et sans voie souterraine, le boulevard supérieur ; tandis que le projet qu'on présente comme éminemment économique, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, exige la dépense considérable d'un pont sur la Seine aux portes de cette ville, et d'une rampe en grande partie souterraine.

En définitive : 1°. le tracé désigné sous le nom de la vallée, et préconisé comme beaucoup moins dispendieux que celui des plateaux, adopte complétement *toute la partie dispendieuse* du tracé par les plateaux, partie qui coûte 314,800 fr. par kilomètre, et qu'on élève à 332,800 fr., à cause du passage sous les abords de Rouen;

2°. Le tracé de la vallée ne diffère de celui des plateaux qu'entre Rouen et Paris, *dans la partie la moins dispendieuse* des deux projets. Même en cette partie, il est encore plus coûteux ; il exige au-delà de 247,060 fr. par kilomètre, quand la partie correspondante du tracé des plateaux qu'on traite de ruineux, ne coûte que 239,800 fr. par kilomètre.

Par ces premiers calculs extrêmement simples, nous croyons avoir réfuté complétement les objections élevées contre la ligne que consacre le projet de loi.

Les dépenses du tracé de la vallée deviennent

bien plus disproportionnées, si l'on exige un embranchement de Rouen à Dieppe.

Le moindre inconvénient de cet embranchement est d'avoir beaucoup plus de longueur que celui des plateaux ; il en résulte un nouveau surcroît de dépense.

Cet embranchement par la vallée place en réalité Dieppe *neuf* lieues plus loin de Paris qu'en suivant les plateaux. Cela seul suffirait pour faire rejeter l'embranchement ; ainsi le voulait la compagnie Riant.

La partie la plus forte des objections présentées par cette compagnie, c'est le nombre actuel des voyageurs de la vallée, qui présente un mouvement total plus considérable que le nombre des voyageurs par les plateaux.

Mais une grande partie des voyageurs qui maintenant passent par la ligne de la vallée, ceux de Caen, de Honfleur et de Pont-l'Évêque, ceux de Granville, de Saint-Lô, de Bayeux, etc., trouveront plus avantageux de passer au Havre par bateaux à vapeur, et de suivre le chemin de fer des plateaux. Ils iront plus vite et moins chèrement à Paris par cette voie que par les routes ordinaires, sur la rive gauche de la Seine.

On nous a fait part d'un tableau comparatif, duquel il résulte que le nombre des voyageurs, pour une même distance parcourue, est le plus grand de Paris à Rouen ; puis moindre de Rouen au Havre ; puis beaucoup moindre de Dieppe à Paris, ainsi qu'à Rouen : nous le savions.

Il en résulte que la partie la plus productive est

le parcours de Paris à Rouen ; puis le parcours de Rouen au Havre; enfin dans le dernier degré du revenu , comparativement aux dépenses , vient le parcours de Dieppe.

Si le Gouvernement ne tenait pas à mettre la Capitale en communication avec la mer et s'il ne songeait qu'à l'avantage d'une association, il concéderait seulement le chemin de Paris à Rouen, ainsi que le sollicitait depuis plusieurs années la compagnie Riant.

Mais un Gouvernement doit voir plus haut et plus loin. C'est un intérêt national, c'est un intérêt de commerce général qui fait exécuter les grandes lignes de chemins de fer, jusqu'à la frontière du côté du continent, et de l'autre côté jusqu'à la mer. Si quelque partie se trouve trop peu productive, il suffit que l'ensemble le soit assez : c'est une simple question de tarifs.

La compagnie Riant ne regarde comme offrant un bénéfice que le transport des voyageurs; l'expérience démontre le contraire, sur les chemins d'Angleterre.

Aujourd'hui le simple roulage, imparfait, coûteux et lent, même celui qui ne craint point de s'appeler accéléré, ce roulage subsiste avec activité de Paris à Rouen sur le bord de la Seine, en concurrence avec la navigation.

Combien le roulage sur le chemin de fer, à moitié meilleur marché et quatre à cinq fois plus rapide que le roulage accéléré, ne l'emportera-t-il pas sur les moyens actuels de transport entre Paris et Rouen; j'ajouterai même, en beaucoup de cas, entre Rouen et le Havre!

Combien de navires, pressés de partir du Havre ou de Dieppe, ne demanderont-ils pas l'envoi, sur-le-champ, de marchandises variées, nécessaires pour compléter leurs chargemens, et pour satisfaire à des commandes soudaines!...

Dans les hautes eaux du fleuve, ou dans les sécheresses, dans les fortes gelées, toutes les fois en un mot que le mouvement sur la Seine entre Paris et Rouen sera paralysé, le chemin de fer transportera les marchandises du Havre, de Rouen, de Pontoise vers la Capitale et réciproquement.

Aussi souvent que de semblables obstacles empêcheront d'opérer par les voies ordinaires l'approvisionnement de houille à Rouen, à Paris, le chemin de Dieppe fournira ces deux villes avec du charbon de Newcastle, qu'on pourra livrer moyennant dix francs moins de frais à Paris que le charbon de Valenciennes; et qu'on livrera plus avantageusement encore à Rouen, à Elbeuf, à Louviers.

Concluons que le transport du combustible et des marchandises, par cela même qu'il sera fait à très bas prix, sera nécessairement fort considérable.

Mais ce transport, tout considérable qu'il puisse être, sera-t-il profitable à l'association pour laquelle est rédigé le projet de loi? Cette association trouvera-t-elle, dans les conditions de parcours qui lui sont imposées, sur le Havre et Dieppe, avec le tarif qu'elle doit subir, la ruine qu'annonce la compagnie qui voulait la ligne de la vallée et qui maintenant se désiste de toute prétention?

Ce nouveau sujet d'hésitations devait nécessairement attirer notre attention la plus sérieuse.

En présence d'une telle objection et des calculs sur lesquels on l'appuie, nous devions être encore plus frappés des conditions imposées par le cahier des charges, dans la pensée que la concession du chemin de fer pourrait être trop lucrative et qu'il importait de prendre des précautions nombreuses contre sa fortune excessive.

Du Cahier des charges et du texte de la Loi.

A proprement parler, le projet de loi ne semble qu'un accessoire ; le cahier des charges semble la loi même.

Le projet de loi, composé seulement de quatre articles, accorde aux sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, la faculté d'exécuter un chemin de fer entre Paris, Rouen, le Havre et Dieppe, avec privilége exclusif de 28 ans pour desservir, par une telle voie, Rouen, Paris et les points intermédiaires ; ils se constitueront en compagnie anonyme, et seront assujettis à des réglemens d'administration publique de police, de sûreté, etc. : voilà ce qu'on appelle la loi.

Voici le cahier des charges; il a cinquante-six articles. Il établit les directions de la ligne principale et de ses embranchemens. Il spécifie les tracés, les profils, les plans et les devis d'exécution à soumettre, c'est le mot, à l'approbation de l'administration des ponts et chaussées.

Il établit les dimensions en profil du chemin, des

voies, des bas côtés, etc.; les dimensions des souterrains et celles des ponts, à la traverse des routes royales, départementales et vicinales, au passage des rivières et des canaux.

Dans la crainte que la compagnie comprenne peu ses intérêts, on lui prescrit d'exécuter des ouvrages solides et imperméables, s'il y a chance d'éboulement ou de filtration des souterrains; dans la crainte qu'elle ne bâtisse pas avec soin des ouvrages pour lesquels elle va dépenser 86 millions, on lui prescrit d'employer la pierre de taille aux encoignures, aux corniches, aux têtes de voûte, etc.

L'association, qui va consacrer d'immenses capitaux à la plus grande entreprise d'utilité nationale que la France ait encore vu tenter, restera soumise, avant, pendant et après l'exécution des travaux, au contrôle ainsi qu'à la surveillance de l'administration, comme un simple entrepreneur qui bâtirait un arceau, un égout, non pour son propre usage, mais pour le compte et l'usage de l'administration. Il faudra qu'il y ait réception de chaque ouvrage, avant qu'on accorde le permis de circuler sur la nouvelle voie.

Si la compagnie, négligeant ses propres intérêts, n'entretenait pas, ou du moins entretenait mal ses ouvrages d'art, ses terrassemens ou ses rails, il y serait pourvu d'office par l'administration qui réparerait, soignerait, entretiendrait à sa place.

Les dispositions qui suivent et qui sont, pour ainsi dire, perdues au milieu de ces précautions de régie, devraient, selon nous, faire partie du texte de la loi.

La concession du chemin de fer ne sera que temporaire ; au bout de quatre-vingts ans elle fera retour à l'État. Cinq ans avant l'expiration de ce terme, le Gouvernement pourra mettre *saisie-arrêt* sur les revenus de l'administration, et les employer à rétablir le bon état du chemin et de ses dépendances.

Ce n'est point assez : quinze ans après l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter cette concession, c'est-à-dire d'exproprier les concessionnaires. Le cahier des charges fixe le taux des annuités qu'en pareil cas le Trésor public devra payer, jusqu'au terme de quatre-vingts ans, à la compagnie dépossédée. Un pareil article devrait pareillement être dans la loi; car l'expropriation qu'il stipule ne pourra jamais être opérée que par une loi. Le concours des trois pouvoirs législatifs devient ici nécessaire, et parce qu'il y a constitution de dépenses nouvelles, et parce qu'il y a pour l'État acquisition à titre onéreux.

Indépendamment de ces conditions générales de concession et de reprise, le Gouvernement assujettit la compagnie à des charges permanentes ou temporaires :

Premièrement, aux contributions de toute nature sur les terrains occupés et sur les édifices bâtis pour le service du chemin ;

Secondement, à la perception du dixième sur le prix des places payées par les voyageurs, avec le dixième en sus de ce dixième, à titre de *taxe de guerre :* le tout en sus du prix des tarifs ;

Troisièmement, au transport gratuit des lettres

et des dépêches du Gouvernement, avec courrier de la malle ;

Quatrièmement, au transport, à moitié prix, de toutes les troupes et des militaires en service, avec tous leurs bagages ;

Cinquièmement, au transport, à moitié prix, de tout le matériel militaire que le Gouvernement voudra faire conduire par le chemin de fer.

Pour que la compagnie retire un bénéfice suffisant de son entreprise, il faudra que l'ensemble de ces exemptions et de ces perceptions, opérées par le Trésor public, ne représente pas une somme moindre de neuf cent mille francs par année.

C'est après toutes ces conditions qu'est accordé le tarif du transport des voyageurs et des marchandises.

Pour les voyageurs, le prix maximum sera, par lieue de 4,000 mètres, trente centimes (six sous) dans les voitures de première classe, et vingt centimes (quatre sous) dans les autres. A ces prix, les voyageurs devront faire au moins huit lieues par heure.

Ainsi, pour une vitesse *plus que triple*, les voyageurs seront transportés à quarante pour cent meilleur marché que dans nos meilleures messageries.

Le prix moyen des marchandises sera, par lieue, de onze sous (cinquante-six centimes) pour mille kilogrammes : c'est la moitié du prix communément payé pour le roulage, et les marchandises seront transportées *quatre à cinq fois* plus vite que par le roulage accéléré.

Le transport de la houille, en ajoutant les frais de péage et de traction, coûte trente-deux centimes par lieue sur les canaux; il n'en coûtera que trente-six sur le chemin de fer, pour aller *six fois plus vite*.

Enfin, pour le poisson frais et pour les marchandises qu'on voudra transporter avec toute la vitesse des voyageurs payant le maximum du tarif, on paiera, pour cent kilogrammes, quatre sous par lieue.

Les prix de ce tarif sont inférieurs de plus de moitié, comparativement à ceux du chemin de Londres à Liverpool; mais ils sont plus élevés que ceux du chemin d'Anvers à Malines et Bruxelles.

L'administration paraît si persuadée qu'il peut résulter du tarif que nous venons d'expliquer des bénéfices démesurés, qu'elle a pris les mesures les plus sérieuses, afin d'arrêter d'époque en époque l'excès de ces bénéfices.

De quinze ans en quinze ans, à dater du jour où le chemin sera construit, on révisera le tarif, et, dit le cahier des charges, si le dividende moyen des quinze dernières années excède dix pour cent *du capital primitif de l'action*, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant. Cette opération de réviser le tarif ne pouvant être faite que par une loi, devait être dans la loi, non dans le cahier de charges.

L'administration ne prévoit pas même le cas où la révision du tarif annoncerait que, par son taux trop modique ou par des malheurs de force majeure, la guerre, les grandes révolutions commer-

ciales, politiques, etc., le revenu net descendrait trop bas. Lorsque le législateur pose un principe, il doit être complet. L'équité même commande qu'en tout état de cause on établisse le tarif à modifier sur des bases propres à prévenir des pertes qui seraient à la fois un détriment pour le pays et le Trésor public. L'application de ce principe viendrait plus nécessaire encore si l'expérience portait le Gouvernement à donner des tarifs dlus élevés aux concessions subséquentes.

Votre commission, Messieurs les Pairs, s'est profondément préoccupée des chances d'insuccès que pourrait courir une entreprise colossale, une entreprise dont la fortune ou la ruine décidera du sort de l'esprit d'association dans notre patrie.

Sans nous laisser entraîner par des objections, toutes plausibles qu'elles pouvaient paraître, sur le nombre aujourd'hui trop limité des voyageurs suivant la ligne préférée, sur les dépenses inévitables d'entretien du chemin de fer et de son matériel, nous avons dû néanmoins prendre ces objections en sérieuse considération.

Nous avons fait venir, au sein de la commission, des hommes considérables par le rang qu'ils occupent dans l'ordre social, par la fortune que leurs travaux, leur esprit d'ordre et leur prudence leur ont acquise; ces hommes éminens, nous eussions voulu voir leurs noms écrits en toutes lettres dans la loi, comme le nom du duc de Bridgewater fut écrit dans l'acte de concession qui commença pour l'Angleterre l'ère des grands travaux d'utilité nationale exécutés par l'industrie particulière. Nous

leur avons demandé si, du moins, leurs noms seraient écrits dans l'acte de société qui constituerait la compagnie définitive, après le vote de la loi ; s'ils feraient partie du conseil d'administration ; s'ils y resteraient jusqu'à l'entier achèvement des travaux ? Tous nous ont répondu qu'ils regardaient l'honneur de leur nom comme engagé dans ces conditions de succès, indispensables à l'entreprise qu'ils ont formée dans un dessein patriotique.

Nous leur avons demandé s'ils constitueraient leur société sur des bases qui rendraient l'agiotage impossible ? Ils nous ont répondu que les actions seraient toutes sérieusement placées avant de les livrer aux chances des valeurs variables que peut chercher la spéculation. Ils ont ajouté qu'ils accepteraient sans hésiter les conditions de probité, de prévoyance et de sagesse que l'administration publique jugerait prudent d'imposer à leur acte de société, afin de rendre impossible la renaissance des abus qui compromettent le plus, en France, la prospérité des associations et l'avenir de l'industrie nationale.

Revenant au choix même des lignes préférables à suivre, nous leur avons demandé si, le Gouvernement leur offrant le choix entre les deux directions des plateaux et de la vallée, ils accepteraient la dernière comme la plus productive et la moins coûteuse ? ils la rejettent, sans hésiter, comme la plus dispendieuse.

Nous leur avons demandé s'ils s'étaient bien rendu compte des charges diverses et multipliées qu'on leur imposait, des frais qu'ils auront à

faire et du tarif avec lequel il faudra suffire aux déboursés, en obtenant des bénéfices légitimes?

Ils nous ont répondu que leur acceptation d'un tarif très modique n'avait eu lieu qu'après des calculs suffisans; qu'ils n'attendaient nullement des profits exagérés; mais qu'ils avaient confiance dans la multiplicité des transports, favorisée par le bon marché même, et devant procurer un revenu qui suffirait à leur modération.

Ils ont ajouté qu'ils tentaient l'entreprise d'une grande expérience, dans un genre de travaux dont le temps n'avait pas encore éclairé, confirmé tous les résultats; que, par conséquent, il y avait encore de l'inconnu dans le succès définitif, même avec le secours de la prudence, de l'économie et de l'habitude des grandes affaires; que, néanmoins, ils s'engageaient avec confiance dans une association qui comptera pour chances de succès: tous les accroissemens d'un commerce qui se développe par les efforts combinés des peuples civilisateurs; tous les progrès d'une industrie naissante et qui marche à pas de géant; toutes les simplifications, les perfectionnemens et les inventions de ces mécanismes dont huit ans ont suffi pour changer la face et doubler la puissance.

Quand nous avons vu les principaux intéressés nous parler avec cette franchise et cette gravité, mesurer eux-mêmes de sang-froid les chances qui leur seraient contraires, estimer à leur juste valeur les articles si nombreux du cahier des charges, qui réduisent leurs espérances, limitent leur possession, contrôlent leurs actes et mettent

leurs travaux en tutelle : enfin, quand nous les avons vus persister sans hésitation, nous-mêmes, et par les mêmes motifs, nous avons cessé d'hésiter.

Messieurs les Pairs, après avoir examiné consciencieusement toutes les questions qui viennent d'être énumérées et que nous croyons avoir résolues, votre commission s'est prononcée à l'unanimité, moins une voix, pour l'acceptation pure et simple du projet de loi.

Un seul membre, ayant trouvé que le temps consacré pour l'examen de ce projet ne lui permettait pas de se former une opinion complétement satisfaisante sur les tracés mis en parallèle, sur leurs avantages et leurs inconvéniens respectifs, a cru devoir refuser son vote à l'acceptation de la loi proposée.

CHAMBRE DES PAIRS.

IMPRESSIONS
N° 147.
—
1838.

Séance du 3 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis D'AUDIFFRET, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la fixation du Budget des dépenses pour l'exercice 1839.

MESSIEURS,

Le budget des dépenses de l'exercice 1839 trace la carrière que doit parcourir, pendant cette nouvelle période financière, chacun des grands ordonnateurs auxquels la confiance du Souverain a délégué les diverses attributions d'un pouvoir exécutif, fortifié et sagement circonscrit par le vote des Chambres. Cet aperçu prévoyant des besoins de l'avenir, ce tableau général des charges annuelles de l'État s'explique et se justifie par les commentaires et les développemens les plus étendus. Le système adopté pour les diverses branches

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE MOSBOURG, le marquis D'AUDIFFRET, le comte MOLLIEN, le comte ROY, ODIER, HUMANN, le comte DE SAINT-CRICQ.

de l'administration publique, est mis en évidence par des exposés de motifs qui précèdent toujours les demandes de fonds des différens ministères. Chacune des parties élémentaires de l'ensemble de leur service forme un chapitre distinct dont les Chambres sont appelées à fixer le crédit spécial après une vérification approfondie des nombreux articles dont ils se composent, et qui font pénétrer leur contrôle jusqu'aux plus minutieux détails du personnel et du matériel.

La méthode et l'analyse répandent ainsi la lumière sur tous les rouages du grand mécanisme financier de l'État, et le vote législatif est pleinement éclairé sur les nécessités publiques auxquelles sont affectés les revenus du Trésor.

Toutefois, nous croyons devoir rappeler, en examinant le budget de 1839, un vœu qui a été précédemment exprimé par la Chambre des Pairs et dont l'accomplissement apporterait une simplification désirable dans les rapports de l'administration et de la législature. Il consisterait à obtenir un plan définitif et complet des services confiés à chaque département ministériel, à en arrêter les bases, à en organiser les moyens d'exécution, à en fixer le but et à en déterminer la dépense. Cette révision générale imposerait d'abord à tous les pouvoirs qui concourent à la formation du budget, une tâche laborieuse et difficile; mais elle abrégerait et simplifierait ensuite leurs travaux respectifs et leurs relations mutuelles. L'incertitude qui règne encore sur les principes et sur les vues du Gouvernement pour la plupart des com-

binaisons administratives, provoque d'interminables controverses sur l'ensemble et sur les détails des divers services, et entretient une lutte sans terme qui affaiblit l'action et l'autorité du pouvoir, et qui peut compromettre les plus grands intérêts. Il est enfin devenu indispensable de mettre les institutions du pays et l'organisation de l'administration publique à l'abri de cette inquiète mobilité des esprits, de cette continuelle divergence d'opinions qui attaque sans relâche toutes les œuvres du passé, et de défendre, autant que possible, les choses et les personnes contre cette dissolvante instabilité qui menace incessamment leur avenir.

Nous réclamons surtout une fixité nécessaire pour certaines classes de fonctionnaires publics qui composent des corps judiciaires, administratifs ou militaires, et nous demandons qu'elle soit fondée par des lois spéciales reposant sur des principes généraux qui ne seraient pas mis annuellement en question à l'époque de la discussion du budget, des cadres méthodiques et restreints dans de sages proportions, soit par l'administration, soit par la législature, devraient également limiter les besoins des autres parties du personnel et les soumettre à des règles et à des conditions préalables qui écarteraient les prétentions de la faveur et de l'intrigue, et feraient triompher les droits des serviteurs capables, laborieux et véritablement utiles au pays. C'est à l'aide de ces mesures salutaires que le Gouvernement parviendrait à offrir un but honorable à tous les talens et à

rouvrir aux ambitions les plus légitimes des carrières qui leur ont été trop souvent fermées par les exigences capricieuses de la politique du moment.

Il serait également nécessaire de ne pas subordonner à des considérations presque toujours étrangères au but spécial de chaque branche d'administration, la répartition des attributions ministérielles, et d'adopter définitivement, pour les dépenses du budget, une classification conforme à l'intérêt même du service. Les nombreux changemens qu'a éprouvés le ministère de l'intérieur depuis plusieurs années, nous dit la Cour des comptes, tantôt pour centraliser ses attributions sous une direction unique, tantôt pour les diviser entre plusieurs autres départemens, ont trop souvent rompu les liens qui unissaient les parties de ce grand ensemble, pour qu'il ait été possible de conserver une complète harmonie dans le mécanisme de son organisation, et qu'il ne se soit pas introduit des embarras inévitables dans la marche des opérations transportées d'un budget à l'autre, ainsi que dans l'exacte imputation des dépenses sur de nouveaux crédits.

Cette incertitude dans la distribution du travail, ces variations de système, interrompent la série des faits au milieu même d'un exercice, partagent la responsabilité de leur exécution, rendent fort difficile toute utile comparaison, et sont ordinairement contraires à la régularité des services.

L'ordre des finances ne saurait se concilier avec

l'inconstance des principes et des vues ; nous ne nous bornons donc pas à réclamer une fixité nécessaire dans le système général du budget, mais nous désirons aussi qu'elle s'étende, autant que possible, à chaque branche d'administration et qu'elle les protége contre des innovations fréquentes et dangereuses parce qu'elles sont presque toujours inopinées et irréfléchies. Nous voudrions enfin, qu'au lieu de se livrer aux hasards d'une vérification aveugle portant sur des détails isolés et dépourvus de l'appui d'une pensée générale, le Gouvernement opposât toujours à la discussion des nombreuses fractions de ses dépenses l'imposante combinaison d'un système régulier qui se défendît de lui-même par la cohésion de toutes ses parties. Cette manière de fortifier le budget contre les agressions naturelles qui dérivent du principe même de nos institutions politiques, ne produirait que d'utiles conséquences pour l'intérêt général, car elle éclairerait la délibération des Chambres, sans restreindre leur contrôle ; elle préviendrait les écarts de la critique, sans arrêter les progrès du bien, enfin elle élèverait à la hauteur des pouvoirs législatifs, le langage des débats parlementaires.

Nous sommes fondés à croire que si le Gouvernement entrait dans cette nouvelle voie, il y marcherait d'un pas plus assuré, et qu'il ne dépasserait pas aussi fréquemment, pour des sommes considérables, les limites primitives des crédits. Nous ne le verrions plus demander à chaque session de nouvelles allocations qui accusent l'im-

prévoyance de ses premiers calculs, et qui entretiennent de continuelles difficultés dans ses relations avec les Chambres. Il n'aurait plus à solliciter des bills d'indemnité pour des supplémens de fonds qui se sont élevés, depuis 1832, à 26 millions par année.

Ces excédans de dépenses ont imprimé depuis long-temps un caractère provisoire au vote du budget, qui ne permet plus de présager l'avenir de nos finances : ils auraient même créé des déficits progressifs dans la situation du Trésor, sans l'amélioration constante que la prospérité publique a conservée aux revenus de l'État, puisque le résultat général des crédits supplémentaires et extraordinaires s'est élevé pendant les six dernières années à 156 millions.

Après ces considérations générales, sur lesquelles nous avons cru devoir arrêter un moment l'attention, nous avons procédé à l'examen d'un budget qui nous a été trop tardivement présenté pour qu'il nous soit possible d'y proposer d'utiles modifications, et d'ajouter encore la garantie d'une discussion détaillée à la vérification déjà si approfondie de la Chambre des Députés.

Dette publique.

Les engagemens contractés dans les temps difficiles forment la première partie de nos dépenses, et nous imposent encore une dette annuelle de 278millions, qui se compose, 1°. de rentes inscrites

à divers taux et restant à racheter ou à rembourser pour..... 167,956,837 fr.

2°. Des fonds affectés, à titre de dotation, à l'amortissement des effets publics. ... 44,616,463 fr.

3°. Des arréra-ges des rentes ac-quises et ajoutées aux fonds d'amor-tissement..... 27,956,793 } 72,573,256

Ensemble..... 240,530,093 fr.

Cette nature de dépenses s'ac-croît, 1° des intérêts, primes et amortissemens des emprunts faits pour la construction des ponts et canaux, ci..... 10,656,000

2°. Des intérêts de capitaux de cautionnement employés aux dé-penses publiques..... 9,000,000

3°. De ceux de la dette flottante du Trésor..... 13,900,000

4°. Enfin, de rentes constituées à titre viager..... 3,975,000

Le total des charges annuelles provenant des emprunts antérieurs s'élève donc ainsi à..... 278,061,093 fr.

Les pensions accordées aux ser-vices rendus complètent cette première partie du budget, ci... 53,300,750

et en portent le montant à..... 331,361,843 fr.

Le système de notre dette publique vient d'être l'objet d'une discussion trop approfondie pour qu'il soit nécessaire d'ajouter de nouvelles réflexions sur cette portion considérable des dépenses de l'exercice de 1839. Il est du devoir du Gouvernement de mettre à profit toutes les idées qui lui paraîtraient les plus propres à en alléger le poids et à concilier l'intérêt du crédit public avec les droits de tous.

Dotations.

La seconde partie du budget, qui n'est également susceptible d'aucune délibération, comprend les dotations affectées à la Liste civile, aux deux Chambres, à la Légion-d'honneur, et s'élève à..... 17,032,900 fr.

Services généraux des ministères.

La troisième partie réunit les services généraux des ministères, et exige une allocation de..... 534,846,770 fr.

Justice.

La justice et les cultes sont presque entièrement placés sous le régime que nous sollicitons pour tous les autres départemens ministériels; ses crédits sont, pour la plupart, la conséquence d'une législation spéciale qui a fixé l'organisation judiciaire et le sort des différens fonctionnaires qui en composent le personnel. Il ne nous reste à réclamer la

même garantie que pour le conseil d'État. Les besoins du culte sont également soumis au joug des règles et assurés par la volonté expresse du législateur.

Affaires étrangères.

Les dépenses des affaires étrangères sont, depuis quelques années, assujetties à des principes fixes, à des conditions positives et renfermées, pour les traitemens diplomatiques et consulaires, dans des cadres précis et restrictifs; ce ministère est donc entré, dès à présent, dans le système que nous recommandons à la sollicitude de l'administration.

Instruction publique.

L'instruction publique n'a pas encore complété sa récente organisation; il lui sera donc facile, sans troubler des habitudes et sans inquiéter d'anciennes existences, de faire consacrer le régime d'ordre légal que nous indiquons et de l'approprier sans obstacle aux convenances particulières de son nouveau service.

Intérieur.

Les lois qui viennent d'être votées sur l'administration des départemens et des communes ont posé les bases principales du ministère de l'intérieur. La police, les secours, les beaux-arts et les monumens publics qui complètent ses attributions échappent, par l'éventualité de leur nature, à des liens trop étroits et se refusent à subir le joug d'une législa-

tion invariable, mais ils peuvent toujours être régis par des principes généraux, et se soumettre, dans leur ensemble et dans leurs détails, à toutes les précautions conseillées par la méthode et par l'économie.

Commerce et travaux publics.

Le ministère du commerce et des travaux publics ne s'est formé que de fragmens détachés de l'ancien département de l'intérieur; il lui a retiré la protection et les encouragemens de l'agriculture et de l'industrie, ainsi que les établissemens sanitaires, les secours spéciaux accordés aux colons ou aux pertes résultant de cas fortuits, enfin la direction des ponts et chaussées et des mines. Les deux premières attributions ne présentent qu'une importance tout-à-fait secondaire en comparaison de la véritable influence que l'administration générale des impôts exerce bien plus directement sur tous les producteurs agricoles et manufacturiers. Peut-être serait-il aussi convenable d'examiner s'il n'appartiendrait pas au Ministre des finances, qui est l'appréciateur le plus éclairé de tous les dommages éprouvés par la matière imposable, de présider, comme avant l'ordonnance du 9 août 1820, à la distribution des indemnités allouées pour les pertes occasionnées par des grêles, incendies, inondations et autres événemens de force majeure. Le centime qui est affecté à cette destination spéciale se réunirait utilement au fonds commun de non-valeurs[1], qui est presque toujours insuffisant

pour soulager la détresse du contribuable : ces deux produits seraient alors employés avec discernement, selon le vœu de la loi, à diminuer, pour les plus malheureux, le poids des charges publiques.

Les travaux des ponts et chaussées se lient si fréquemment aux entreprises de même nature des départemens et des communes, que la séparation de ces trois services entraîne quelques embarras dans la marche des opérations et dans le mécanisme de leur comptabilité. Nous croyons cependant qu'il serait possible de coordonner, dans un plan général, toutes les dépenses de cette branche importante d'administration, et, surtout, de fixer par un cadre permanent le personnel et les frais du corps des ingénieurs et autres agens spéciaux des ponts et chaussées et des mines. C'est principalement pour un service destiné à développer tous les germes du travail et de la richesse publique dans les différentes parties de la France, qu'il importe de se prémunir, par des règles inflexibles et par des idées bien arrêtées, contre les exigences des localités et des intérêts individuels.

Guerre.

Le département de la guerre, qui occupe la place la plus importante dans le budget de l'État, s'y fait également remarquer par une classification claire et méthodique des nombreux détails de son matériel et de son personnel. L'exacte appréciation de l'effectif de l'armée est l'œuvre d'une politique sage et éclairée qui doit assurer notre repos intérieur et

notre considération à l'étranger, c'est sur cette base, aussi variable que les événemens, que doit reposer l'évaluation de la dépense. Toutefois, ainsi que le Gouvernement semble l'avoir compris lui-même, la paix dont nous jouissons depuis plusieurs années permet de limiter les cadres de l'armée, d'arrêter ceux de l'état-major et des armes spéciales, et d'adopter pour les entreprises, les fournitures et les approvisionnemens, les principes et les formes les plus propres à les renfermer dans des proportions modérées.

On évalue encore les frais de l'occupation de l'Afrique en 1839 à plus de 32 millions. Cette charge extraordinaire, qui pèse sur nos finances depuis huit années, a déjà consommé près de 300 millions des revenus de la France, et a fait perdre 20,000 soldats d'une armée bien plus exposée à l'insalubrité du climat qu'au fer de l'ennemi. Nous attendons, avec une impatiente sollicitude, la détermination définitive que l'honneur et l'intérêt du pays doivent conseiller au Gouvernement sur cette glorieuse conquête.

Marine.

Le ministère de la marine est placé à peu près dans les mêmes conditions que celui que nous venons d'examiner. Son état-major et les corps spéciaux qui sont à la tête de son personnel se renfermeraient avec facilité dans des cadres régulateurs de l'avancement, la force navale serait utilement limitée sur le pied de paix, les construc-

tions de la flotte et des ports devraient être systématiquement arrêtées, enfin l'entretien des magasins pourrait être soumis aux vues d'une sage prévoyance, et ne pas excéder, si ce n'est pour certaines éventualités, les besoins ordinaires d'une prochaine consommation. L'incertitude qui s'attache encore à la situation de nos colonies ne nous permet pas de solliciter aujourd'hui le genre de fixité que nous réclamons pour les autres branches du service de ce département.

Finances.

L'administration des finances est soumise depuis long-temps à ce régime d'ordre et d'économie qui doit la défendre contre des retranchemens de détails dont l'imprudence briserait peut-être les ressorts les plus utiles de son mécanisme. Cette réflexion s'applique spécialement à deux chapitres: le premier concerne l'une des institutions les plus importantes du gouvernement constitutionnel, le contrôle judiciaire de la Cour des comptes, pour lequel nous réclamons la stabilité que lui avait imprimée la loi fondamentale du 16 septembre 1807; le second est relatif au service de trésorerie, c'est-à-dire au système de banque le plus favorable au crédit public, parce qu'il assure à tous les momens, sur tous les points du territoire, avec une ponctuelle exactitude et à très peu de frais, l'exécution de tous les autres services publics.

Depuis long-temps cette branche d'administration est l'objet de l'attention des Chambres et de

la sollicitude du Gouvernement; leurs communs efforts semblaient avoir amené presque à la perfection ses moyens et ses résultats; l'économie en avait déjà réduit la dépense annuelle de plus de moitié, et fait descendre au taux de 7 pour cent le loyer des capitaux engagés par les comptables dans les mains de l'État. Telle était la mesure véritable des émolumens de toute nature que l'équité prévoyante avait cru devoir conserver à des agens du Trésor, comme l'unique prix de leurs attributions variées, de la tâche la plus laborieuse et de la sérieuse responsabilité qui menace continuellement leur fortune, lorsqu'une nouvelle diminution de 500,000 fr. est venu frapper, sans discussion de l'ensemble du système, l'une de ses parties élémentaires.

Nous trouvons dans les paroles du Ministre, sur cette nouvelle réduction, un sentiment d'inquiétude que nous avons tous partagé en pensant qu'elle pourrait porter le trouble ou le découragement dans l'exécution d'un service qui procure à terme fixe, sans déficit, sans non-valeurs et presque sans frais de poursuite, dans l'espace de treize mois, le recouvrement intégral de près de 400 millions de contributions directes; qui recueille et distribue ensuite, sur les lieux, à tous les créanciers de l'État, les deniers à peine sortis de la main des contribuables; qui met le Trésor, les communes et les établissemens publics à l'abri des pertes d'intérêts, des négligences et des malversations d'une multitude de préposés inférieurs; qui prête son concours, souvent gratuit et

toujours peu dispendieux, à la Caisse des dépôts, à la Légion-d'honneur, aux caisses d'épargne, aux institutions de bienfaisance, à toutes les entreprises d'intérêt local, et, enfin, qui a placé dans la main du Gouvernement l'un des plus précieux instrumens de sa puissance en le délivrant du joug onéreux et de l'assistance précaire des traitans du commerce ou de la finance. Nous ne pouvons donc que reconnaître avec l'administration toute la difficulté de retrancher encore une somme de 500,000 f. sur une dépense qui s'élevait, en 1815, à 8,000,000 f. et qui avait été successivement abaissée jusqu'à ce jour à 4,000,000 fr. pour toute rétribution de plus de 2 milliards d'opérations de recette, de dépense et de banque, exécutées par quatre-vingt-six receveurs généraux qui ont à supporter des frais considérables et à courir des chances multipliées et très périlleuses.

Nous nous abstiendrons de discuter les frais de régie et de perception des revenus publics compris dans un crédit de 121,832,341 fr., parce qu'ils sont la conséquence naturelle du système général des impôts établis, et que leur examen ne peut pas être séparé de celui des combinaisons des tarifs des contributions directes et indirectes.

Les remboursemens et restitutions ne sont portés que pour ordre dans le tableau annuel de nos ressources et de nos charges; leur évaluation est, pour 1839, de 58,596,085 fr.

Ces deux dernières parties des dépenses du budget de 1839 élèvent le total général des besoins de cet exercice à 1,063,669,939 fr.

Budget annexe.

Nous n'avons aucune observation à présenter sur les établissemens et les services spéciaux ajoutés pour mémoire seulement à la suite de l'état général des charges publiques; mais nous croyons indispensable de terminer notre examen des besoins de 1839 par quelques observations sur le budget annexe qui ajoute encore cette année 41,470,000 fr. aux crédits du ministère du commerce.

Ce budget spécial, a déclaré la Cour des comptes, porte une atteinte si grave à l'unité du système des finances, qu'il rend la limite des crédits tout-à-fait illusoire; qu'il introduit la confusion dans les services ordinaires et extraordinaires; que l'analogie des travaux d'entretien et des constructions nouvelles efface toute ligne de démarcation entre l'une ou l'autre dépense; que l'enchaînement de leurs doubles résultats et la connexité de leurs justifications respectives ne laissent aucun moyen de découvrir les fausses imputations de paiemens, ni d'exercer un utile contrôle sur la régularité des emplois de fonds les plus considérables.

Le procès-verbal dressé le 9 juin 1838 par les membres des deux Chambres et les magistrats chargés, en vertu d'une ordonnance royale du 4 décembre précédent, de l'examen des comptes rendus par les Ministres, a reproduit les mêmes reproches sur cette comptabilité exceptionnelle, qui a aussi pour effet de placer en dehors de l'en-

semble des revenus et des charges de l'État une des portions les plus importantes de nos dépenses d'utilité générale; qui, loin d'opposer, au développement des exigences ambitieuses ou intéressées, la limite impérieuse des facultés des contribuables, leur ouvre la carrière sans bornes des négociations de rentes, et leur abandonne sans réserve toutes les espérances d'excédans de recettes que nous attendons de la prospérité publique.

Les circonstances difficiles de 1830 ont pu conseiller un sacrifice temporaire de 100 millions, pour rendre au travail, violemment interrompu, son activité productive et si favorable au rétablissement de l'ordre; mais cette exception d'une sage politique avait été renfermée alors dans une juste mesure, et ne présentait pour l'avenir aucune dangereuse conséquence; tandis que les 281 millions votés en 1837 et 1838, sur la puissance du crédit et sur les bonis éventuels des exercices futurs, pourraient troubler l'économie prévoyante de notre système de finances. C'est au moment même où notre législation a fait rentrer, par les efforts d'une laborieuse persévérance, presque tous les fonds spéciaux dans le régime salutaire et régulier du budget général de l'État, qu'il s'établit une seconde comptabilité en dehors de la première, destinée à en absorber toutes les économies, et à appeler à son aide les subsides extraordinaires du crédit à défaut de produits surabondans des contributions ordinaires, menaçant d'aggraver ainsi le poids de nos dettes antérieures de toute l'impatience des nouvelles entreprises.

Nous ne saurions trop insister, ainsi que l'a déjà fait la commission de la Chambre des Pairs appelée à examiner la loi de réglement de l'exercice 1835, pour qu'il soit mis un terme à cette déviation des principes et des formes de la comptabilité publique, et que ces services extraordinaires reprennent leur place spéciale dans l'unique budget qui repose sur des données certaines et qui est entouré des garanties indispensables au maniement de la fortune de l'État. Ce retour à l'ordre ne pourra mettre aucun obstacle aux progrès des fertiles améliorations que les fruits de la paix nous permettent de répandre dans toutes les parties de la France, ni même à ce luxe de monumens qui ajoute à la grandeur d'une nation sensible à la gloire; mais il défendra l'administration de l'entraînement d'un zèle quelquefois trop ardent pour sa propre renommée, et de l'incessante persécution de ces demandes nombreuses et immodérées qui n'ont d'autre but que de fortifier des influences locales ou de servir des intérêts privés aux dépens du Trésor.

Il est temps aujourd'hui de rentrer dans les voies salutaires tracées à la comptabilité publique par la prudence des pouvoirs constitutionnels, surtout lorsqu'elles viennent d'être consacrées de nouveau dans un réglement général du 31 mai dernier, où l'administration elle-même a procédé avec une sage réserve en s'abstenant de mentionner le budget annexe parmi les institutions définitives dont elle a fixé les principes et consolidé les bases.

Hâtons-nous de sortir de cette route dangereuse avant d'y avoir engagé imprudemment toutes les ressources du présent et de l'avenir.

Situation générale des finances.

Il importe, à cette occasion, d'expliquer en peu de mots la situation actuelle des finances, et de montrer que, nonobstant les charges extraordinaires qui nous ont été imposées par les événemens de 1830 et par les grandes entreprises de travaux publics, la dette inscrite, montant aujourd'hui à 167 millions d'arrérages, ne s'est accrue que de 4 millions de rentes appartenant aux caisses d'épargne; la dette flottante, occasionnée par les découverts du Trésor, précédemment fixée à 166 millions, n'a été portée qu'à 256 millions, somme encore très inférieure aux moyens habituels de cette banque financière. Les excédans de recettes déjà obtenus sur l'exercice 1836 pour 31 millions, à réaliser sur 1837 pour 10 millions, sur 1838 pour 17 millions, et à espérer en 1839 pour 23 millions, ont élevé à 81 millions le montant des fonds qui deviendront successivement applicables au paiement des 98 millions de crédits extraordinaires déjà mis à la disposition des ordonnateurs par le budget annexe. Cette première et importante ressource, créée par la progression rapide des revenus de l'État, doit s'augmenter encore d'une réserve considérable, formée par l'élévation du crédit, sur les fonds affectés au rachat des effets publics parvenus au-

dessus du pair, et dont l'accumulation graduelle présente un encaisse, au 1^er^ juillet 1838, de 107 millions, nous prépare 30 millions de plus au 31 décembre prochain, et nous promet, à l'expiration de l'année 1839, une épargne de 200 millions, représentée dans le portefeuille de la caisse d'amortissement, par des bons royaux, productifs d'un intérêt de 3 pour cent.

Ne négligeons donc aucune des précautions indiquées par les règles sévères de la comptabilité des finances, par les conseils d'une sage économie et par une prévoyance éclairée de tous les besoins du pays, pour conserver et développer encore ces premiers bienfaits de la renaissance de l'ordre et de la prospérité publique.

Votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 148.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. Camille Périer, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits extraordinaires pour le service des possessions françaises dans le nord de l'Afrique.

Messieurs,

Chaque année des lois de crédits extraordinaires sont venues constater l'insuffisance de ceux compris dans nos budgets pour les services militaires de nos possessions dans le nord de l'Afrique. Ce n'est pas que les Chambres n'eussent entendu poser par leurs votes des limites réelles aux dépenses, et que le Gouvernement n'eût cru pouvoir les respecter. Mais des prévisions, faites long-temps avant les

*Cette commission était composée de MM. le baron Delort, le baron Mounier, le comte Reille, Périer, le duc de Caraman, le vicomte Perrety, le duc de Bassano.

événemens, ont été constamment trompées ; l'état de guerre ne se prêterait pas, même en Europe, à ces appréciations rigoureuses auxquelles nous ne sommes arrivés sur notre territoire continental que pour une partie de nos services du temps de paix.

Les crédits extraordinaires pour 1838 ont un caractère particulier. Leur nécessité, en partie du moins, était pressentie dès le vote du budget. Les Chambres, en retranchant 7,000 hommes sur les 30,000 que réclamait le Gouvernement, ne consacraient pas le chiffre de 23,000 hommes pour notre armée d'Alger comme devant pourvoir à toutes les exigences de la situation probable de nos affaires pendant l'exercice, mais parce que ce chiffre, reproduit avec de légères variations dans les trois derniers budgets, était celui qui semblait devoir suffire à la situation où l'on voulait arriver. On n'affirmait point qu'elle dût se réaliser en 1838 ; mais il n'était pas impossible qu'elle fût la conséquence des expéditions préparées en 1837. Si d'ailleurs la pacification du pays n'en était pas le résultat immédiat, le Gouvernement pourrait, dès l'ouverture de la session, réclamer une extension de crédits.

La demande d'un accroissement d'effectif en Afrique était donc comme autorisée à l'avance, ainsi que le dit le rapport fait à l'autre Chambre sur la loi qui nous occupe. C'est ce qui ressort d'ailleurs de l'ensemble des discussions qui se sont établies sur le budget d'Alger.

Peut-être y aurait-il lieu de remarquer qu'en se

réservant ainsi de pourvoir, par des crédits extraordinaires, à une partie des dépenses dont l'inévitable nécessité, annoncée par le Gouvernement dès la présentation du budget, constamment soutenue par lui, n'était pas contestée en quelque sorte par les pouvoirs législatifs, on s'écartait des règles fondamentales de notre régime financier, on ôtait au budget sa vérité, la balance que nous cherchons à établir entre les ressources et les charges de chaque exercice, sa justesse et sa précision. Cette réflexion, qui naissait naturellement de l'examen du projet de loi, ne saurait d'ailleurs en faire modifier les dispositions.

Les crédits extraordinaires demandés donneraient au Gouvernement les moyens de maintenir notre armée d'Afrique sur le pied de 48,000 hommes et de 11,372 chevaux, pendant tout le cours de 1838.

Cet effectif dépasse de 25,079 hommes et de 3,892 chevaux, celui qui pourrait être entretenu avec les fonds du budget de l'exercice; il s'élève presqu'au niveau de celui qui a existé en Afrique pendant quelques mois de 1837, et qui a atteint en octobre son maximum de 49,955 hommes.

Une somme de 16,671,408 fr. est nécessaire pour couvrir la dépense de ce surcroît de forces dans l'Algérie; en y ajoutant 400,000 fr. pour le gouvernement d'Alger, ou pour les dépenses secrètes, et un crédit spécial de 1,500,000 fr. pour travaux civils et militaires, l'ensemble des crédits extraordinaires s'élèverait à 18,171,408 fr.

Pendant les exercices précédens l'augmentation

de nos forces à Alger n'apportait aucun changement à l'effectif général. On opérait cette augmentation en disposant d'une partie des troupes destinées au service de notre territoire continental. En même temps qu'on ouvrait au budget d'Afrique des crédits extraordinaires pour leur entretien, des annulations de crédits rendaient disponibles au budget général de la guerre les fonds devenus sans emploi à l'intérieur par le changement de destination de ces troupes; et sauf la différence du pied de paix au pied de guerre, tout se réduisait en quelque sorte à une transposition de dépenses.

Il n'y a d'exception que pour l'année 1837, encore n'a-t-elle eu lieu que relativement à une partie de l'augmentation qui fut reconnue nécessaire pour notre armée d'Afrique. La loi du 10 mai 1837, qui fournit les moyens d'accroître cette armée de 19,837 hommes, permit aussi de porter l'effectif général de 302,509 à 310,045 hommes.

Comme l'accroissement de cet effectif général n'était que de 7,537 hommes, pour compléter les 19,837 hommes de troupes supplémentaires que réclamaient les opérations militaires en Afrique, il fallut disposer de 12,300 hommes sur l'effectif destiné aux services de l'intérieur.

C'est dans un autre système que sont demandés les crédits extraordinaires pour l'exercice 1838. Les 25,079 hommes qu'ils permettraient d'entretenir seraient ajoutés en totalité à l'effectif général, qui, de 302,000 hommes, serait porté à 327,000. Aucune annulation n'atténuerait les charges que ces crédits ajouteront à celles du budget ordinaire.

Ainsi, le projet de loi a une double portée : il ne pourvoit pas seulement aux nécessités de notre situation en Afrique, c'est l'ensemble de notre établissement militaire qu'il modifie pour 1838. Il affectera même plus particulièrement cette portion de notre armée réservée pour le service de l'intérieur. En Afrique, les nécessités sont impérieuses, plus fortes quelquefois que les limites du budget. Dans l'alternative de ne pas y maintenir notre armée sur un pied qui garantit la sûreté de nos possessions, ou de laisser l'effectif continental au-dessous de ce que pourraient réclamer des événemens très peu probables, le Ministre ne saurait hésiter.

La question que fait naître sous ce rapport le projet de loi, celle de savoir si, dans le cas où l'augmentation de troupes pour l'Afrique serait accordée, elle devrait être en dehors de l'effectif général tel qu'il est réglé; cette question est résolue d'avance, en quelque sorte; car la loi ne fera que maintenir la vérité du budget de l'exercice, qui a fixé à 278,000 hommes les forces nécessaires pour la sûreté des frontières et le service intérieur de la France.

Il est difficile de croire ce nombre exagéré, puisqu'il s'est reproduit presque identiquement depuis quatre ans dans nos budgets après des discussions approfondies, qui n'ont, d'ailleurs, fait osciller l'effectif général qu'entre 302,000 et 310,000 hommes.

Cependant ce chiffre de 278,000 hommes a été en partie fictif. En 1837, il a été affaibli de 20,000

hommes par les besoins de notre situation en Afrique; il le serait davantage en 1838 si l'effectif général n'était pas changé.

Cette fiction a ses dangers. Nos nécessités ne seraient pas moins grandes en Europe, et nous n'y serions pas moins vulnérables parce que l'accomplissement de nos desseins en Afrique rencontrerait de plus graves difficultés. Lorsque la situation de ce dernier pays exige l'emploi de forces plus nombreuses que celles dont les fonds ont été faits au budget, serait-il de la prudence de ne les augmenter qu'en affaiblissant celles que nous avions jugé nécessaire de maintenir en Europe?

Dans le système de la loi on n'étendrait pas la mobilité à ce qui semble devoir rester à peu près fixe tant que l'état de l'Europe est le même; on limiterait ses effets aux lieux et aux services placés incessamment sous l'influence de causes qui peuvent tromper tous les calculs. Mais, en entrant dans cette voie plus rationnelle, il y aura nécessité de discuter avec une attention plus sérieuse encore, s'il est possible, le chiffre de l'armée continentale, puisqu'elle ne serait plus affectée à l'avenir que par les non-valeurs ordinaires.

La commission a dû se demander ensuite s'il pouvait y avoir une véritable nécessité à maintenir, après les événemens qui ont amené, pour nous servir des termes de l'exposé des motifs, la paix de fait ou de droit en Afrique, une armée de 48,000 hommes, c'est-à-dire des forces presque égales à celles qui ont permis aux armes françaises de prendre, par la conquête de Constantine, une

revanche éclatante du non-succès de la première expédition.

Le traité de la Tafna, qui, dans l'opinion des censeurs de cet acte important, ne doit nous donner qu'une paix armée, ne nous permet pas du moins de réduire subitement nos forces dans l'ouest de l'Algérie à ce qu'elles pourront être lorsque cette paix sera affermie.

Le souvenir d'un précédent traité, presqu'aussitôt rompu que signé, les difficultés que peut faire naître son interprétation, le vague de ses stipulations relatives aux limites, peut-être le doute qu'un pouvoir né d'hier, en lui supposant l'intention de tenir religieusement le traité, soit assez fort pour le faire respecter par les populations; tout nous fait un devoir de veiller en armes à son exécution, de rester en position de n'être pas surpris par sa violation subite.

Dans l'est, toutes les troupes qui ont concouru à la prise de Constantine ne sont pas devenues disponibles. Cette ville, si forte par sa position et ses ouvrages, n'aurait pas besoin sans doute d'une garnison nombreuse pour n'avoir rien à craindre des Arabes.

Mais les cinq mille hommes qui la composent ont une autre mission que celle de garder ses murailles. Il faut observer un ennemi que sa défaite n'a pas réduit à une complète impuissance, protéger les tribus soumises, réprimer celles qui n'ont pas reconnu notre autorité; enfin il faut entretenir les communications, achever la reconnaissance du

pays, et préparer un établissement solide, si Constantine doit faire définitivement partie du territoire qui relèvera directement de notre gouvernement d'Afrique.

Votre commission a pensé, Messieurs, comme la Chambre des Députés, qu'à une époque si rapprochée de la conclusion de la paix, et pour en assurer les fruits, une force imposante était nécessaire en Afrique, et qu'un effectif de 48,000 hommes n'était pas exagéré. Elle a vu d'ailleurs, avec satisfaction, que le Gouvernement proposait de le réduire de 10,000 hommes dès 1839. Une armée de 38,000 hommes paraîtrait même considérable pour un pays qui depuis long-temps déjà sera pacifié. Nous avons du moins la ferme espérance que des prévisions qui, dans l'état nouveau de l'Afrique, peuvent approcher de la certitude, ne seront pas dépassées.

Le projet de loi primitif proposait d'affecter 300,000 fr. au matériel de l'artillerie et à l'armement des places, et 700,000 francs aux travaux du génie, tant pour construction de casernes et d'hôpitaux, que pour fortifications et pour la route militaire de Constantine.

La Chambre des Députés a pensé qu'avant tout, il fallait pourvoir, sur les fonds extraordinaires, à la construction de casernes, où la santé du soldat ne fût pas compromise, comme dans les maisons privées qu'il occupe encore aujourd'hui, et d'hôpitaux qui remplacent les baraques où le service de santé a été provisoirement établi : 950,000 fr. recevront cette destination.

Dans leur état actuel de défense et d'armement, les villes de l'Algérie n'ont rien à craindre de la puissance arabe. C'est pour le cas d'une guerre maritime, c'est-à-dire contre un danger éloigné, que de nouveaux ouvrages doivent être ajoutés à ceux que nous avons déjà perfectionnés au moyen des 2,176,015 fr. successivement employés pour cet objet.

Les camps retranchés et les positions militaires que nous occupons temporairement, n'exigent que des fortifications de campagne exécutées presque toutes par les troupes, et dont la dépense très réduite n'excède pas les ressources du budget ordinaire.

En votant les 500,000 fr. demandés pour travaux civils, la Chambre des Députés a cru devoir indiquer, dans le chapitre qui les concerne, la répartition qui lui semblait devoir être établie entre les trois grandes divisions de ces travaux : les desséchemens, les routes et les travaux maritimes.

Dans l'intérêt de la santé de l'armée et dans celui de la culture des plaines de la Métidja et de la Seybouse, il faut poursuivre les travaux de dessèchement auxquels on a déjà pu consacrer quelques fonds. La dépense totale est estimée 2,500,000 fr.; 120,000 fr. leur seraient affectés sur le crédit extraordinaire de 1838.

Un système complet de communications qui puisse lier les diverses parties du territoire qui nous est réservé avec Alger ou les autres villes de la côte, entrait nécessairement dans nos plans d'a-

mélioration. Au moyen de quelques prélèvemens sur les services civils, des routes partant d'Alger dans diverses directions ont été ouvertes sur un assez grand développement, et perfectionnées dans les parties les plus rapprochées de la ville. Une voie magnifique a été établie d'Oran à Mers-el-Kebir, qui en est le véritable port.

Cent vingt mille francs seront pris sur les fonds extraordinaires pour continuer ces travaux, dont l'achèvement paraît devoir exiger 3,300,000 fr.

Trois cent vingt mille francs, formant la plus grande partie et le complément du crédit extraordinaire, seraient consacrés, en 1838, aux travaux du port d'Alger. Par la continuation du môle et la construction d'une seconde jetée, le port serait agrandi dans des proportions telles qu'il pourra suffire à tous les besoins d'une navigation commerciale, qui prend chaque année de l'extension, et permettre la création d'un port militaire, dont la nécessité est vivement sentie pour Alger, point central de la côte, et siége de nos principaux établissemens de guerre et d'administration. La dépense, pour conduire ce grand ouvrage à son terme, est évaluée à 9 millions; des expériences multipliées en garantissent le succès.

Telle est la répartition des fonds pour les travaux extraordinaires, votée par la Chambre des Députés et consentie par le Gouvernement; elle nous a paru devoir procurer un plus utile emploi des fonds qui seraient accordés, et nous vous proposons de l'adopter en accordant le crédit.

Toutes les questions que le budget, ou les crédits extraordinaires pour l'Afrique, soulèvent chaque année se rattacheraient d'autant mieux au projet de loi qui vous est soumis, que, l'Algérie pacifiée, la France a de nouveaux devoirs à remplir.

Lors même que l'époque avancée de la session où le projet de loi a été soumis à cette Chambre nous aurait permis de les approfondir, il n'entrait pas dans la mission que nous avons reçue de vous de vous en présenter la solution.

Depuis le système qui voudrait borner l'occupation à quelques villes du littoral, jusqu'à celui qui pousserait, indirectement du moins, à la conquête de la Régence entière, tout a été proposé et soutenu avec force et conviction.

Entre ces positions extrêmes, nous nous garderons de vouloir déterminer le milieu auquel il faut s'arrêter. Nous ne devancerons pas le Gouvernement, qui, en développant des vues sages, mais générales, a montré le but qu'il voulait atteindre, sans toutefois s'expliquer d'une manière précise sur l'étendue que devra avoir notre action directe dans la province de Constantine, ni sur le régime administratif qu'il conviendra d'adopter dans des pays où les populations européenne et indigène, quoiqu'en contact, ne cesseront probablement jamais d'être distinctes. Nous sommes loin cependant de méconnaître l'utilité, la nécessité même des discussions sur des intérêts aussi graves que ceux qui se rattachent à l'occupation d'Afrique, mais c'est au Gouvernement qu'il appartient, après s'être

éclairé des lumières qui jaillissent de ces discussions, de faire le choix des moyens les plus propres à nous faire trouver, dans nos établissemens d'Afrique, le dédommagement de nos sacrifices.

Mais il est dans le droit de la commission, peut-être même de son devoir, d'émettre son opinion sur les faits accomplis; elle ne croit pas non plus devoir s'interdire quelques réflexions générales sur l'esprit qui doit présider à la direction de nos affaires dans l'Algérie. Et d'abord, elle doit exprimer son étonnement de ce que, malgré les déclarations si formelles du Gouvernement, on remette incessamment en question si sa résolution n'est pas d'évacuer l'Afrique.

Ces doutes ne sont pas sans inconvéniens en Europe. Au-delà de la Méditerranée, l'incertitude de la durée de notre puissance, dans des contrées encore à demi barbares, ne peut que décourager les Européens qui y ont formé des établissemens, arrêter ceux que nous devrions mettre le plus de prix à voir s'y fixer, et qui ne voudraient point lier leur fortune au sort d'un pays sans avenir.

Au sein des populations africaines où ces doutes paraissent s'être propagés, leur effet est plus fâcheux encore. Ils doivent prolonger la résistance de quelques unes de leurs tribus; car le sentiment d'une inévitable nécessité doit, plus que toute autre chose, déterminer une soumission à laquelle répugnent les mœurs, l'esprit de nationalité, et les préjugés de la religion du pays.

Quels que soient les motifs de la persistance que

l'on met à prêter au Gouvernement des vues secrètes que ses actes ne démentent pas moins hautement que ses paroles, il importe de ne rien négliger pour rectifier l'opinion qui pourrait s'égarer sur ce point. Une commission choisie par vous, Messieurs, pour examiner la loi des crédits d'Afrique, lorsqu'elle exprimera son vœu unanime et fortement prononcé, pour que le drapeau français ne cesse jamais de flotter à Alger, sera considérée sans doute comme n'ayant été dans cette occasion que l'interprète des sentimens de cette Chambre tout entière.

Comment d'ailleurs la volonté des trois pouvoirs pourrait-elle paraître douteuse après ces lois qui, chaque année, ont permis d'établir notre puissance sur une base plus solide, et de donner une impulsion de plus en plus vive à ces travaux dont les fruits ne sauraient être obtenus que dans un avenir assez éloigné? on ne sème pas aussi abondamment sur une terre où l'on n'aurait pas l'intention de recueillir.

Aux yeux de votre commission et aux vôtres, nous n'en doutons pas, la conquête d'Alger a déjà produit de nobles et importans résultats; pour être appréciés d'une nation grande et généreuse, il n'est pas nécessaire d'ailleurs qu'ils puissent tous s'exprimer en chiffres et se résoudre en tributs directs pour notre Trésor.

La piraterie a cessé, et la permanence de l'occupation par les armes françaises est la meilleure garantie qu'elle ne renaîtra plus.

Il a été rarement donné aux peuples d'arriver par leurs guerres les plus justes à quelques résultats dont l'humanité eût à se réjouir. La guerre d'Alger aura été privilégiée entre toutes : elle portera aux populations vaincues, en dédommagement des maux passagers qu'elles ont soufferts, les bienfaits d'une civilisation avancée, en même temps qu'elle aura fait cesser sans retour un fléau que l'Europe supportait impatiemment depuis des siècles, en le combattant quelquefois sans l'éteindre jamais.

Les deux cents lieues de côtes inhospitalières et presque sans abri de l'Algérie cesseront d'être l'effroi des navigateurs. Nos arts perfectionneront ce que la nature n'a fait qu'ébaucher, et créeront des ports sûrs et commodes là où les vaisseaux ne trouvent que des rades dangereuses. Possesseurs de l'Algérie, et appelés que nous sommes d'ailleurs à faire le plus grand commerce de la Méditerranée, c'est à nous surtout que profiteront nos travaux, sans que les autres nations maritimes soient privées des sûretés nouvelles que nous aurons procurées à la navigation.

Nous ne saurions perdre de vue d'ailleurs que les côtes de l'Algérie ne semblent plus pouvoir être désormais occupées que par une nation civilisée. Ce qu'elles peuvent offrir, en temps de guerre, de protection à notre commerce, de secours à nos forces navales, tournerait contre nous en moyens de dommage et de destruction, si Alger devait sortir de nos mains pour passer dans celles d'une autre Puissance maritime. Ce n'est pas un des motifs les

moins décisifs parmi ceux qui nous commandent de ne jamais l'abandonner.

Quant à ces avantages plus directs et qui seraient un dédommagement plus facilement appréciable des sacrifices que nous a coûtés la conquête, nous croyons que la France est appelée à le recueillir. Nous espérons surtout que l'occupation deviendra progressivement moins onéreuse, parce que des plans plus sagement conçus seront exécutés avec plus de constance et d'esprit de suite.

La commission n'hésite pas à déclarer que le Gouvernement lui paraît être entré dans des voies meilleures que celles où l'on a pu croire pendant long-temps qu'il voulait s'engager.

Sans vouloir porter un jugement sur toutes les stipulations du traité de la Tafna, elle ne peut s'empêcher de reconnaître que la pensée qui l'a préparé a été pleine de sagesse, et que, s'il est fidèlement exécuté, il doit avoir une grande et salutaire influence sur l'avenir de nos établissemens.

Les regrets qui ont été exprimés sur la cession d'un vaste territoire au chef arabe que nous avons long-temps combattu, elle ne saurait les partager. L'immensité même du pays sur lequel la conquête nous avait donné des droits si difficiles à faire reconnaître, est un motif pour s'applaudir de ce que le traité, en bornant le territoire qui sera administré directement par nous, nous ôte jusqu'à la pensée de tenter la conquête de celui sur lequel nous ne nous sommes réservé que la souveraineté. Jusqu'à la convention de la Tafna une armée de 30 à 40,000 hommes, une dépense annuelle de

30 millions et sept années de combats, ne nous avaient assuré la possession que de quelques lieues autour d'Alger, et de quelques centaines ou quelques milliers de toises dans le rayon des autres villes de la côte. Quelles armées, quels trésors n'eût-il pas fallu pour l'étendre jusqu'aux derniers confins de la Régence!

L'exposé des motifs qui a accompagné le projet de loi ne fait pas connaître avec détail ce qui sera fait pour revivifier et rendre à la culture les pays dont nous nous sommes assuré la possession exclusive. Il n'indique point la part que les immigrations européennes pourront prendre à cette œuvre de régénération. Nous sommes loin de blâmer cette réserve; nous serions plus disposés à la louer, puisque d'ailleurs plusieurs passages de l'exposé des motifs nous fournissent la preuve que cette partie si importante et à la fois si difficile de la tâche du Gouvernement est l'objet de ses plus sérieuses méditations.

Il a réservé, en fixant les limites du pays qui restera soumis à notre administration, un territoire assez étendu pour suffire non seulement à la population européenne qui est venue attacher ses destinées à celles de l'occupation, mais encore à des immigrations bien plus nombreuses. Toutefois le mot de colonisation n'est pas prononcé, et nous devons en conclure que le Gouvernement, qui, précédemment, a pu avoir des vues différentes, veut se borner aujourd'hui à favoriser les établissemens agricoles des Européens en veillant à la sûreté des frontières que nous nous sommes données, et en faisant

régner l'ordre et la tranquillité dans l'intérieur de nos possessions. Le progrès des améliorations dont elles sont susceptibles sera plus assuré, et les résultats obtenus plus durables si l'on ne cherche pas à forcer le cours naturel des choses.

Si les terres de l'Algérie ont la fertilité qu'on leur attribue; si elles se prêtent à des cultures qu'un ciel plus rigoureux interdit sur notre sol ou qu'il y rend moins productives; s'il n'y a dans l'air et le climat des contrées africaines rien qui repousse les populations européennes, ces populations si pressées dans nos pays d'une antique civilisation doivent y affluer rapidement, et y prospérer, sous la protection qu'il est dans la volonté du Gouvernement, et, nous l'espérons aussi, dans sa puissance, de leur garantir. Dans le cas, au contraire, où les avantages du sol et du climat ne seraient pas tels qu'on s'est plu à les représenter; où la nécessité du contact avec les races indigènes, et les collisions qui pourraient en résulter; où d'autres causes enfin rendraient l'établissement des cultivateurs européens dans les campagnes algériennes difficile ou dangereux, on aurait à regretter les sacrifices que ferait le Gouvernement pour surmonter de tels obstacles.

Il importe peut-être moins que quelques personnes ne le supposent, à la prospérité de nos possessions d'Afrique et à l'intérêt bien entendu de la France, que les terres, aujourd'hui incultes, soient mises en valeur par des mains françaises, plutôt que par des mains arabes. Que ces terres sont fécondées, que leurs produits, de plus en plus abondans, devien-

nent l'objet d'un vaste commerce d'échange avec les produits de notre industrie, et nous aurons déjà fait un grand pas vers le but que nous nous sommes proposé en fondant nos établissemens du nord de l'Afrique. Les destinées qui semblent promises à Alger et à quelques autres villes de la côte, ne les appellent pas seulement à devenir le centre des relations du territoire, relativement très limité, où s'exercera directement notre pouvoir et où pourraient se former les établissemens agricoles des Européens. Si de légitimes espérances ne sont pas trompées, si nous tirons parti avec habileté et bonheur de notre position sur les côtes d'Afrique, Alger, comme Bone et Oran, doit devenir aussi le centre d'un commerce qui s'étendra bien au-delà des limites de nos établissemens directs; bien au-delà même de celles de l'ancienne Régence, et c'est sous ce rapport surtout que l'Algérie peut être une possession précieuse pour la France.

IMPRESSION
Nº 149.
—
1838.

IMPRESSIONS
Nº 149.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DARU, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Orléans.

MESSIEURS,

Dans la dernière session du Parlement d'Angleterre, la Chambre des Communes, saisie de vingt-huit bills analogues à celui que vous allez discuter, ne consacra pas moins de deux cent quatre-vingt-trois séances à leur examen préparatoire; et après cette première épreuve, la Chambre des Lords, grâce au délai de rigueur fixé pour la présentation des projets de lois de travaux publics, put exercer librement, et de fait exerça son contrôle, car elle rejeta deux des propositions qui lui étaient soumises. Cette même année, les Chambres anglaises,

* Cette commission était composée de MM. le comte DARU, le comte DE LABRIFFE, le duc DE MONTMORENCY, le baron DE MOROGUES, POISSON, le vicomte ROGNIAT, le comte ROY.

voulant mettre à profit l'expérience du passé, et donner au public de nouvelles garanties contre la précipitation toujours si fâcheuse et quelquefois inévitable des délibérations législatives, firent un réglement spécial dans lequel elles déterminèrent soigneusement les formes à suivre pour arriver à une bonne et complète instruction de toutes les affaires relatives aux concessions de rail-ways.

Cette maturité d'examen, cette solennité des investigations parlementaires n'a rien, Messieurs, qui doive étonner. Les questions qui se rattachent aux chemins de fer présentent en effet une gravité incontestable. Des intérêts nombreux et opposés s'y trouvent en présence : l'intérêt de la propriété, qui s'effraie et s'émeut des exigences croissantes de l'industrie; l'intérêt de la fortune publique, toujours prête à se jeter dans des spéculations aventureuses et que l'on ne doit pas abandonner à elle-même, car c'est un des principaux élémens de force et de puissance du pays; l'intérêt de la circulation, qui réclame incessamment la diminution des tarifs, diminution incompatible, au-dessous d'une certaine limite, avec les charges imposées aux compagnies; enfin et en première ligne, l'intérêt d'une industrie toute nouvelle, née de nos jours, et dont le développement à venir peut être arrêté dès son principe, entravé dès ses premiers pas, par d'imprudentes mesures.

Lorsque les Chambres sont saisies de projets de loi de cette importance, elles doivent donc, à l'exemple du Parlement anglais, délibérer mûrement et se rendre un compte scrupuleux des con-

ditionsqu'ellesstipulent. Elles le doivent pour elles-mêmes, afin de ne pas se trouver, sans le vouloir, complices de la ruine des compagnies, ou du gaspillage de la fortune publique; elles le doivent pour les concessionnaires futurs, sur lesquels doivent s'étendre un jour, au moins dans leurs stipulations générales, les dispositions principales des cahiers des charges, et qui se trouvent par conséquent liés et engagés jusqu'à un certain point par les conditions imposées aux concessionnaires actuels; elles le doivent enfin pour ne pas compromettre les premiers efforts de l'esprit d'association, qui s'éveille chez nous et qui paraît appelé à exercer une si heureuse influence sur notre civilisation, et nos progrès à venir.

Nous avons eu, Messieurs, ces considérations présentes à l'esprit, en nous livrant à l'examen du projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous entretenir.

La première difficulté que l'on rencontre dans l'étude des questions que soulève l'exécution des chemins de fer, vient de la nouveauté même de la matière, de l'incertitude des faits que l'on doit prendre pour point de départ, de toutes les inconnues que renferme la solution du problème. S'agit-il, par exemple, de régler les tarifs? on sait bien quel est le nombre des voyageurs parcourant une ligne donnée, mais on ignore dans quelle proportion ce nombre se trouvera augmenté par la facilité et la rapidité des transports. S'agit-il d'apprécier les dépenses d'établissement? tout varie, la largeur de la voie, la forme des rails, leur poids, les construction des wagons et des machines, les

pentes, les rayons de courbure; sous tous ces rapports, l'art est dans l'enfance, et personne ne peut prévoir ce que produira le travail de l'esprit humain appliqué à cette force infatigable et soumise, la plus grande de toutes les puissances mécaniques dont l'homme dispose. Les têtes fermentent, et lorsque, portant nos regards de quelques années en arrière, nous voyons les résultats déjà obtenus, résultats que n'eussent espérés ni devinés, au commencement du 19e siècle, les imaginations les plus ardentes, il doit nous être permis de dire que c'est une révolution tout entière qui se prépare, mais qui commence à peine. Les progrès successifs de la vapeur agissant comme force motrice des bateaux, sont pour nous la mesure et la preuve de ceux que l'on doit attendre de son application à la circulation générale sur les voies de terre. Les paquebots ne se bornent plus de nos jours à franchir de petites distances, les voilà qui entreprennent des voyages de long cours. Le *Syrius* et le *Great Western* vont de Londres aux États-Unis. Qui peut dire les perfectionnemens que l'art doit introduire, d'ici à quelques années, dans la construction de ces machines locomotives, qui reçoivent aussi de la vapeur le mouvement et la vie? Personne ne le sait, mais tout le monde comprend qu'il y a là le germe de grandes améliorations morales et matérielles à la fois; que ces améliorations s'accompliront peu à peu, à l'aide du temps, et que le concours de tant d'efforts et de volontés diverses dirigés vers un même but ne saurait aboutir à l'impuissance.

L'industrie privée est appelée, par le projet de

loi soumis aux délibérations de la Chambre, à entrer dans cette immense carrière d'expériences et d'essais. L'État lui confie le soin d'exécuter une de nos grandes lignes de chemin de fer. De toutes les questions d'économie politique agitées dans ces derniers temps, il n'en est pas qui ait attiré plus vivement l'attention du pays, pas de plus controversée que celle de savoir si la création de ces nouveaux moyens de transport doit être livrée aux déterminations libres et spontanées de l'intérêt privé, ou réservée à l'action du Gouvernement. Nous ne voulons pas, Messieurs, examiner accidentellement, à la fin d'une longue session, et à l'occasion d'un chemin de fer particulier, quelle peut être la meilleure solution de ce grand et difficile problème. Nous nous contenterons de faire à cet égard toute réserve pour l'avenir, la Chambre n'ayant pas eu l'occasion jusqu'ici de se prononcer d'une manière formelle sur le principe même de la loi.

Mais si l'on a recours à l'industrie privée, il faut savoir subir les conditions que ce système impose. Vouloir cumuler à la fois les avantages que l'on peut attendre de l'exécution par l'État, l'abaissement des tarifs, et en même temps ceux que l'on se promet de l'exécution par les compagnies, l'économie des deniers du Trésor, c'est une double prétention impossible à satisfaire. Il ne faut pas chercher à concilier les choses qui sont de leur nature inconciliables. Chacun des deux systèmes a ses inconvéniens, entre lesquels on doit opter. Après s'être prononcé en faveur de l'industrie, après avoir fait un appel à son concours, comment pourrait-on,

sans une haute inconséquence, venir la traiter en ennemie. Si, par des clauses onéreuses, par des limites trop restreintes, par des conditions trop dures, par suite de difficultés administratives, les grandes entreprises chargées de l'exécution des premières lignes de chemins de fer succombent, quelle en sera la conséquence? c'est que les capitaux, déjà rendus défians par l'expérience du passé, se retireront tout-à-fait des affaires industrielles; car, autant l'argent est prompt à se porter là où des chances heureuses l'appellent, autant il devient inerte, rare, pesant, quand les bénéfices ne se montrent plus : alors la circulation s'arrête, le crédit public en est affecté, et au lieu d'imprimer un mouvement utile et fructueux à la prospérité du pays, on peut la paralyser dans son cours. L'intérêt des compagnies est donc étroitement lié à l'intérêt de l'État. Craindre qu'elles ne fassent de légitimes bénéfices, ce serait à nos yeux un sentiment d'envie bien peu digne de la législature. S'il parvenait à prédominer, c'en serait fait de l'esprit d'association en France, peut-être pour long-temps.

Après ces observations générales, et sous le bénéfice de nos réserves, nous entrons immédiatement dans l'examen du projet de loi et des conditions qui lui sont propres.

De l'utilité publique.

La ville d'Orléans, située à 3o lieues de la Capitale, au centre du bassin de la Loire, et au point où convergent les grandes routes de Bordeaux,

de Toulouse, de Nantes et de Lyon, est l'entrepôt naturel du commerce des départemens du Midi, de l'Est et de l'Ouest avec les départemens du Nord. Cette heureuse position a fait songer, dès 1719, à construire entre la Seine et la Loire un canal de jonction, l'une des premières voies de navigation créées en France. Le mouvement des affaires qui en est résulté a entraîné à sa suite une circulation considérable de voyageurs ; et aujourd'hui, par une conséquence naturelle du développement de la richesse publique dans ces localités, l'une des premières lignes de chemins de fer que l'on songe à établir est aussi celle de Paris à Orléans.

L'utilité publique est facile à démontrer. Vingt-quatre grandes diligences, aller et retour, parcourent journellement la seule route qui existe de l'une à l'autre extrémité, la route royale n° 20. La durée du voyage est de 10 heures, et le prix des places de 9 à 12 fr. : sur le chemin de fer, ce prix sera réduit à 5 fr. 60 cent. pour les wagons de deuxième classe, et à 9 fr. pour ceux de première. La distance pourra être facilement franchie en 4 heures. On conçoit quels changemens ce seul fait doit apporter dans les habitudes actuelles du commerce, quelles modifications profondes il produira dans les conditions actuelles de la circulation. Orléans devient un faubourg de Paris. On peut sans fatigue et sans peine aller et venir dans la même journée ; toute la population du Midi se trouve ainsi rapprochée de 6 heures de la Capitale.

Quant aux marchandises, les avantages ne sont pas moins grands. Le relevé des chiffres officiels prouve que, chaque année, le roulage ordinaire et le roulage accéléré transportent sur cette ligne, de l'une à l'autre extrémité, environ 100,000 tonnes au prix variable de 20 à 30 fr.; qu'en outre, 38,587 bœufs et 197,554 moutons viennent fournir à la consommation de la Capitale. Maintenant voici ce qui résultera de l'ouverture du chemin de fer. Les tarifs annexés au cahier de charges fixent à 12, 14 et 16 cent. le prix de transport des marchandises par kilomètre parcouru; prenons en moyenne 14 cent.; le prix du parcours entier sera donc de 16 fr. au lieu de 25 fr. exigés par la voie de terre: différence 9 fr.; ce qui, pour 100,000 tonnes, donne une économie annuelle de 900,000 fr. sur les frais supportés aujourd'hui par le commerce.

L'utilité publique est donc évidente. Les enquêtes ont été unanimes pour le reconnaître; elles ne varient que sur le choix de la meilleure direction à suivre. Chaque ville réclame avec vivacité le tracé qui lui est favorable, et ne repousse pas avec moins de chaleur celui qui lui est contraire. Avant d'examiner ce qu'il peut y avoir de fondé dans ces différentes prétentions, qu'il nous soit permis de faire ici une observation générale sur le mode de constatation de l'utilité publique en France.

Supposons qu'il s'agisse d'un canal ou d'un chemin de fer éloigné, d'une faible étendue, et dont l'importance ne ressorte pas évidemment de faits ayant acquis une sorte de notoriété publique.

Les témoignages intéressés des localités sont à peu près les seuls documens fournis aux Chambres pour éclairer leurs décisions; et encore quelles sont les voix qui se font entendre? Ce sont celles des conseils généraux, des conseils d'arrondissement, des chambres de commerce, en un mot des corps constitués pour représenter les intérêts locaux. Quant aux individus, ils se taisent: ils s'effacent, comme si leurs intérêts n'étaient pas en jeu; les registres ouverts pour recevoir leurs opinions reviennent presque toujours vides.

Le motif de cette insouciance n'est pas seulement dans une disposition naturelle à notre caractère, et qui nous porte à laisser le Gouvernement conduire les affaires publiques, il est aussi et surtout dans notre mode de procéder. Les enquêtes ouvertes ont pour base des avant-projets, vagues dans leur rédaction et presque toujours modifiés plus tard, de telle sorte que chacun ignore si sa propriété est ou non en cause. Faites déposer des plans détaillés, résultant d'études complètes, définitives, et vous verrez la controverse s'établir infailliblement sur l'utilité de la loi; l'indifférence des habitans, stimulée par le mobile si puissant de l'intérêt privé, s'éveillera, et prendra le masque de l'intérêt public, pour démontrer à la législature les avantages ou les inconvéniens du projet. Vous aurez des opposans et des adhérens comme en Angleterre, où cette marche est constamment suivie, et où l'on s'en trouve bien. On va même plus loin. Devant le Parlement anglais, la justification de l'utilité publique ressort d'un

débat contradictoire entre les parties. La procédure n'est pas seulement écrite comme chez nous ; on n'accable pas les Chambres sous le poids de ces dossiers volumineux, si souvent vides d'utiles renseignemens. On appelle comme témoins, on consulte verbalement les ingénieurs, les habitans principaux de chaque localité ; en un mot, au lieu de juger sur pièces, on juge, les parties entendues. Peut-être ferions-nous bien d'emprunter, à cet égard, quelque chose à la législature anglaise, en évitant les complications, les frais, les lenteurs qu'on lui reproche avec raison.

Du tracé.

L'utilité publique une fois reconnue, la première question à résoudre est celle de savoir quelle direction le chemin projeté doit suivre, car de là dépendent en grande partie les frais de construction et les produits.

Plusieurs lignes ont été successivement étudiées depuis quelques années, soit par l'administration, soit par diverses compagnies.

Pour savoir, entre toutes les directions, quelle est celle qui satisfait le mieux aux conditions du problème, il faut d'abord se demander quelles sont ces conditions. Un bon tracé doit, suivant nous, joindre par le plus court chemin possible, en se pliant aux circonstances du terrain, les principaux centres de population, sauf à jeter sur les localités intermédiaires laissées en dehors de la ligne principale des embranchemens qui les y rat-

tachent, lorsque cette augmentation de frais peut être compensée par un accroissement proportionnel des produits. Cela est vrai, surtout quand il s'agit d'un de ces grands diamètres, qui vont, traversant le pays dans toute sa longueur, joindre une frontière à l'autre; car alors les inflexions destinées à servir les intérêts secondaires pourraient, de détour en détour, finir par allonger considérablement la distance.

Le tracé que nous allons d'abord décrire est l'œuvre de M. Defontaine, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, et se recommande à l'attention de la Chambre par le nom même de son auteur.

Le chemin part d'un point pris au boulevart de l'Hôpital, près du jardin des Plantes et du pont d'Austerlitz. Il se dirige sur Choisy-le-Roi, petite ville qui donne lieu à une circulation de deux cent mille voyageurs environ chaque année: de là, vers Ablon, puis vers Saint-Michel; entre ces deux villes et près d'Athis, s'élève l'embranchement de Corbeil. On quitte ensuite la vallée de l'Orge pour se rendre dans la vallée de la Juine, en passant par le plateau de Marolles. C'est là que se rencontrent les plus grands mouvemens de terrain et les tranchées les plus profondes. En quittant le plateau de Marolles on arrive à la ville d'Étampes, que l'on touche par le faubourg Saint-Pierre; là se présenteront quelques difficultés provenant de la nature même du terrain; il paraît en effet qu'il existe des tourbières assez profondes dans la vallée de la Juine. Le chemin remonte, en se contournant, cette vallée jusqu'à Erceville environ, et

de là va joindre en ligne droite, par un prolongement de plus de 10,000 mètres, la ville d'Orléans. La longueur de ce tracé est de 114,740 mètres, ou 28 lieues et demie, c'est-à-dire qu'il est plus court que la route royale de 1 lieue et demie; la pente *maximum* n'excède pas 3 millimètres par mètre dans le sens de Paris à Orléans, et un demi-millimètre par mètre dans le sens contraire. Les courbes sont au nombre de 26. Le *minimum* des rayons de courbure est de 1,000 mètres. Le chemin est en ligne directe sur les 5 sixièmes de son développement, et à peu près horizontal sur plus de moitié de sa longueur. Les travaux d'art sont extrêmement simples; on n'y voit que deux petits souterrains, l'un de 200, l'autre de 250 mètres, que l'on pourrait même facilement éviter si l'on ne craignait d'entrer dans le parc de Méréville; il n'y a point de grands ponts. Enfin le cahier de charges exige 4 voies à la sortie de Paris, et 2 seulement au-delà. Une des clauses additionnelles a prescrit trois embranchemens : le premier sur Corbeil, le deuxième sur Arpajon, et le troisième sur Pithiviers. Les grandes lignes de Strasbourg, de Bordeaux, de Lyon et de Nantes, peuvent facilement se réunir aux différens points de cette tige commune par des courbes de plus de 1,000 mètres de rayon. Tel est le plan, Messieurs, qui a été adopté après mûres délibérations par le conseil général des ponts et chaussées.

Deux autres lignes explorées par des compagnies avaient été soumises à l'examen de l'administration. L'une passait par Versailles, Rambouillet, et allait aboutir, après un assez long circuit,

à Orléans. Elle allongeait le tracé de 16 kilomètres, ou 4 lieues de poste environ, sans desservir des contrées bien riches, ni des populations bien nombreuses.

On lui a reproché, en outre, 1°. d'avoir des pentes trop fortes; 2°. de ne pouvoir servir d'embranchement au chemin de Strasbourg; 3°. d'aboutir à un point de Paris éloigné de la rivière, disposition qui ne se prête pas facilement à un écoulement économique des marchandises. Les auteurs de ce tracé répondent que si la distance est plus longue, la ligne de Paris à Versailles étant déjà faite, la dépeuse totale d'établissement sera en définitive moins considérable; que si certaine pente, notamment celle près de Saint-Cyr, a 4 millimètres, l'inclinaison moyenne n'est, en réalité, que de 1 1/3 de millimètre; que la quantité de remblais doit être, en somme, moins considérable que sur la ligne de M. Defontaine, et que, quant aux embranchemens, on doit chercher à les distribuer sur les différentes lignes d'une manière aussi égale que possible, au lieu de les réunir tous, en quelque sorte, sur le même point. Malgré ces observations, le conseil général des ponts et chaussées, compétent dans la matière, a rejeté cette direction, qui n'a pas même été soumise aux enquêtes.

La seconde ligne suivrait la vallée de l'Essonne, se dirigerait sur Corbeil, passerait par Malesherbes et Pithiviers, après avoir jeté un embranchement sur Étampes, et de là se rendrait à Orléans en touchant Neuville.

Ce tracé serait plus long que le tracé Defontaine, de 14 kilomètres, et traverserait les terrains marécageux d'une vallée tourbeuse dans laquelle l'établissement d'un chemin de fer entraînerait des dépenses et des difficultés d'exécution considérables.

Néanmoins, il a été soumis aux enquêtes en même temps que le projet de l'administration, assez différent, dans le principe, de celui que nous avons décrit. M. Defontaine avait d'abord pensé à suivre la direction de Choisy-le-Roi, la Ferté-Aleps, Rouvre et Orléans. Les localités s'élevèrent presque toutes contre ce projet. Le conseil municipal et la chambre de commerce de Paris, la commission d'enquête réunie à Versailles, aussi bien que celle d'Orléans, le préfet de Seine-et-Oise et le préfet du Loiret, tous le condamnèrent, tous exprimèrent le vœu que la ligne se rapprochât d'Étampes et eût des pentes au-dessous de cinq millimètres par mètre. Il faut dire, cependant, que le préfet de la Seine opina en faveur du tracé proposé par l'administration, et que la commission d'enquête du département de la Seine, composée de douze membres, se partagea en deux fractions égales, six pour, six contre. Les désirs exprimés par les dissidens firent néanmoins reprendre le travail sur de nouvelles bases, et le projet actuel a été la conséquence de ces études. Nous ignorons si les opposans ont eu pleine satisfaction, car ils n'ont pas été de nouveau consultés; mais nous nous empressons d'ajouter que si des changemens ultérieurs étaient reconnus nécessaires

dans un intérêt quelconque, celui de la compagnie ou celui de l'État, le tracé, tel qu'il est décrit par l'article 2 du cahier de charges, n'est pas si formellement obligatoire qu'on ne puisse s'en écarter. L'article 3 permet d'y introduire, sous l'approbation du Gouvernement, les modifications qu'on jugerait nécessaires. Ceci bien convenu, comparaison faite des différentes directions qui lui ont été soumises, votre commission pense, Messieurs, d'accord avec le conseil général des ponts et chaussées, que le nouveau projet de M. Defontaine mérite la préférence, et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Des dépenses et produits probables de l'entreprise.

Le tracé une fois arrêté, il devrait être possible de calculer les dépenses d'établissement, les frais d'entretien et les produits probables de l'entreprise, de manière à se former une opinion bien nette de l'ensemble et des résultats de l'affaire soumise à l'approbation de la Chambre. Malheureusement, quand il s'agit de chemins de fer, cette prétention au calcul n'est guère admissible. Toutes les données premières manquent, et l'on ne saurait, sans s'exposer aux plus graves mécomptes, se jeter dans des prévisions quelles qu'elles soient. Nous nous bornerons à présenter à la Chambre, à titre de renseignemens, les chiffres qui vont suivre :

Le devis primitif, joint au Mémoire qui nous a été distribué dans la dernière session, s'élevait,

Pour la ligne principale, à. . .	20,000,000 fr.
Pour les embranchemens, à . .	2,820,000
Total. . . .	22,820,000 fr.

Mais il supposait les rails du poids seulement de 20 kilogrammes, et l'on paraît maintenant généralement d'accord pour leur donner 25, 30 et même 33 kilogrammes. Il en résulterait un excédant de dépense de 1 ou 2 millions, ce qui porterait la somme totale à 24 ou 25 millions environ.

Cette estimation a paru trop faible aux Compagnies ; pressées de terminer les travaux, désirant y consacrer trois années seulement (et l'économie de temps s'achète en général par une plus grande dépense), toutes comptent sur 30 à 40 millions de frais d'établissement. Nous devions vous faire connaître, Messieurs, ces assertions contraires, entre lesquelles il n'appartient pas à votre commission de se prononcer.

Les frais d'entretien sont en général évalués à 50 pour cent des recettes brutes, et dépendent par conséquent du chiffre de ces recettes, qui repose lui-même sur une inconnue, l'augmentation future des transports. Sans vouloir donner autre chose qu'une indication hypothétique sur cette éventualité, nous dirons qu'en Angleterre on calcule moyennement sur un accroissement de 100 pour cent pour les voyageurs, et de 60 pour cent pour les marchandises. Peut-être cette proportion est-elle trop faible. Il n'y a pas, dans tous les cas, assez de faits de ce genre constatés en France pour autoriser des prévisions raisonnables.

Vous le voyez donc, Messieurs, il y aurait de la

témérité de notre part, en matière si sérieuse, à émettre une opinion sur l'avenir du chemin de fer de Paris à Orléans. Nous le regrettons : nous aurions voulu que le contrôle législatif pût s'étendre sur les conditions financières de cette vaste entreprise. Nous l'aurions voulu, non dans l'intérêt des capitalistes, qui peuvent à la rigueur se passer de la sollicitude des Chambres, mais dans l'intérêt du pays. Il serait en effet de la dernière importance d'éclairer l'opinion publique sur la mesure réelle des avantages que ces grandes spéculations peuvent offrir, et de faire tomber tout aussi bien l'engouement irréfléchi des uns que la défiance exagérée des autres : car les vrais succès ne se demandent pas à l'esprit d'aventure, mais à la raison publique. Malheureusement il nous est impossible d'entreprendre cette tâche. Les compagnies ne le peuvent pas plus que nous; personne ne peut prévoir à l'avance quel sera le produit d'un chemin de fer. Nous devons donc le dire et le répéter hautement, dans ce pays surtout où les fortunes sont si divisées, et où l'épargne s'accroît si lentement, il y a des chances incertaines à courir ; et nous, qui voyons dans l'accumulation progressive des petits capitaux un fait de haute moralité, un élément certain de perfectionnement social, une source abondante de richesse pour la France ; nous, qui savons combien l'esprit d'ordre et d'économie se décourage facilement après des entreprises malheureuses, combien alors de bonnes résolutions faiblissent, nous croyons devoir recommander la prudence à tout le monde, et surtout à ceux pour lesquels les caisses d'épargne restent constamment

ouvertes. Ce n'est pas à eux qu'il appartient de tenter les grandes expériences que le pays veut faire, et de risquer dans des spéculations aventureuses le fruit de leur travail et de leurs économies. Cette incertitude des résultats financiers est à nos yeux un argument puissant en faveur de l'exécution des chemins de fer par l'État, car l'État seul a le privilége de pouvoir perdre dans le placement de ses capitaux sans se ruiner jamais, et même en bénéficiant par l'accroissement de l'activité et de la prospérité générale.

Une autre observation, Messieurs, d'un ordre bien différent, trouve sa place ici. Le Gouvernement, dans la présentation des projets de loi de travaux publics, se borne en général à fournir aux Chambres tous les documens propres à éclairer la question d'art ; mais quant aux renseignemens statistiques, concernant le mouvement industriel et commercial qui existe sur un point donné, il n'en est presque jamais question. Comment veut-on, sans ces documens, que les Chambres se prononcent avec connaissance de cause sur une foule de matières? sur la question des tarifs, par exemple? Peut-on établir des péages raisonnés, des péages qui se proportionnent suivant les conditions différentes de chaque voie de circulation, si on ne connaît pas à l'avance, aussi exactement que possible, la quantité des objets transportés? Il est évident qu'on se décide alors au hasard, que les prévisions de la législature ne sont plus sérieuses ni réfléchies, et de là les erreurs et les mécomptes dans lesquels on tombe trop souvent.

Nous avons examiné, Messieurs, les questions qui se rattachent à l'utilité du chemin de fer considéré, soit dans ses rapports avec les intérêts généraux du pays, soit dans ses rapports avec l'intérêt particulier de la compagnie. Nous allons maintenant nous occuper du mode d'exécution.

Mode d'exécution.

Vous êtes saisis d'un projet de concession directe à M. C. Leconte. A la fin de la session dernière, pour cette même ligne de Paris à Orléans, le Gouvernement vous proposait de recourir à l'adjudication. De ces deux systèmes, quel est le meilleur, quel est celui auquel vous devez donner la préférence?

On comprend que le système de concession directe soit en quelque sorte obligé, lorsque celui qui adresse une demande de ce genre au Gouvernement est l'auteur du projet; que ce projet représente pour lui une certaine dépense de temps, d'intelligence et d'argent; enfin lorsqu'il peut alléguer une sorte de droit acquis à la propriété. Les mêmes motifs n'existent pas quand l'administration a conçu la première la pensée de l'œuvre dont il s'agit, et lorsqu'elle en a dirigé les études; elle est toujours tentée, dans ce cas, de mettre sa responsabilité à couvert en faisant un appel à la publicité et à la concurrence : c'est en effet pour elle le meilleur moyen d'échapper à toute accusation de partialité ou de connivence. Mais les Chambres doivent, si nous ne nous trompons, lutter contre cette tendance. Les

hommes qui peuvent consacrer leurs capitaux et leur intelligence à l'accomplissement de grands travaux d'utilité publique, sont encore malheureusement bien rares en France. Les vrais concurrens nous manquent donc, et, dès lors, de deux choses l'une : ou ces concurrens s'entendront entre eux de manière à ne pas se nuire, et l'adjudication ne produira aucun rabais, aucun profit pour le public; ce sera une vaine formalité sans effet, sans garantie pour personne; ou bien la concurrence sera réelle, et alors des compagnies sérieuses, animées par l'ardeur de la lutte, soumissionneront peut-être les travaux à des conditions ruineuses pour elles. C'est ce que l'on a vu, par exemple, pour le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. D'autres fois des spéculateurs aventureux, n'ayant nullement l'intention d'exécuter les projets, mais comptant sur la hausse factice des actions pour réaliser un bénéfice, compensation faite de la perte de leur cautionnement, se présenteront sur le marché, et, par leurs offres, écarteront des industriels capables, prudens. On ne peut abandonner à de pareils hasards la création des chemins de fer en France : ils touchent par trop de points aux intérêts les plus vivaces du pays. Assez de chances déjà les entourent, sans que l'on aille chercher encore toutes celles qui peuvent naître d'un mauvais système de concession. Couvrons-nous, au contraire, de toutes les garanties dont nous pouvons disposer; tâchons d'apprécier la solidité des compagnies, la capacité et la moralité des gérans; que les Chambres se décident après informations prises, sachant

ce qu'elles font et à quel concessionnaire elles s'adressent. C'est ce qui se passe, Messieurs, dans tous les pays où l'esprit d'association est vraiment développé. En Angleterre, aux États-Unis, il n'y a jamais d'adjudications publiques de canaux ni de chemins de fer; et sans doute vous voudrez, comme nous, non seulement autoriser dans cette circonstance la concession qui vous est demandée, mais encore conseiller au Gouvernement pour l'avenir ce mode d'exécution.

Constitution de la Compagnie financière.

Les renseignemens qui nous ont été soumis sur les ressources financières et la moralité de la compagnie C. Leconte, nous ont paru complétement satisfaisans. Les maisons de banque les plus honorables de Paris, celles de MM. Pillet-Will, Barthony et autres se sont engagées, par un compromis, signé le 20 mars 1838, à fournir 21,500,000 fr. Je cite ces noms, Messieurs, parce que la personnification des actionnaires dans ces grandes individualités, connues par une vieille expérience des affaires dans le monde financier et par la puissante ressource de leur crédit, est une garantie pour l'État; nous n'aurions pas donné notre approbation à la loi, si nous n'avions pas vu les noms et la responsabilité des hommes les plus estimés par leur probité, leur prudence, et leur esprit d'ordre, engagés dans cette spéculation, si nous n'avions pas cru l'honneur de leur maison intéressé à soutenir l'opération qu'ils vont entreprendre. M. C. Leconte nous a déclaré, de la manière la plus formelle et la

plus explicite, que son intention, quant à lui, était de rester jusqu'au bout dans cette affaire, dont le succès était lié dorénavant à sa propre réputation. Nous sommes heureux d'ajouter, Messieurs, que nous, partisans de l'exécution des chemins de fer par l'État, nous désirons le voir se démettre de son rôle, toutes les fois qu'il y sera forcé, en faveur de gens d'une capacité et d'une loyauté aussi reconnues que ceux auxquels il s'est adressé en cette circonstance.

La ville d'Orléans a souscrit pour près de deux millions, le concessionnaire lui-même pour près d'un million. Le reste est rempli par des engagemens particuliers parmi lesquels figure celui de M. Rothschild, au nom de la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, pour deux millions. M. Lecomte nous a montré une multitude de pièces prouvant que des offres de capitaux lui sont adressées de tous les côtés. Ceci, Messieurs, ne vous étonnera pas. Outre les conditions favorables que cette affaire paraît avoir en elle-même, vous êtes témoins tous les jours de l'entraînement avec lequel les capitaux, grands et petits, se portent en ce moment vers les entreprises de chemin de fer. Le grand-livre de cette sorte de valeur industrielle va se grossissant chaque jour, et ce n'est pas là un fait particulier à la France, il se reproduit partout, en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, aux États-Unis. On dit qu'à Vienne, le jour de l'ouverture de la souscription du chemin de fer de Baal, l'empressement du public a été si grand qu'il y a eu une véritable mêlée suivie d'escalade. Tant les

chances incertaines de la spéculation agissent puissamment sur les esprits! Tant l'espoir de circonstances inattendues, de découvertes nouvelles, pouvant amener sur le cours des oscillations plus ou moins grandes, suffit pour donner l'élan! La passion du jeu l'imprime; des risques à courir, une fortune rapide à improviser, il n'en faut pas davantage pour éblouir les yeux, pour exciter la cupidité. C'est un des caractères les plus frappans de notre siècle que cette prédisposition universelle à précipiter ses jouissances, à vivre vite, comme si on se défiait de l'avenir, et qu'on eût hâte de mettre à profit le présent.

Pour poursuivre cet examen, pour nous faire une idée de la constitution même de la société financière, il faudrait que ses statuts organiques nous fussent connus. Alors, seulement, nous pourrions vous dire, Messieurs, s'il y a ou non des actions industrielles créées, si tous les membres qui composent l'association sont ou non admis aux mêmes titres, ayant les mêmes droits. Mais jusqu'ici l'approbation des statuts par le conseil d'État a suivi le vote des Chambres au lieu de le précéder; nous croyons qu'il y aurait à introduire quelque amélioration sous ce rapport dans notre mode de procéder.

La durée de la concession est fixée à soixante-dix ans. Ce principe de la limitation de la jouissance des concessionnaires est important à inscrire dans toutes nos chartes de travaux publics. Il ne faut pas sans doute trouver mauvais que, l'intérêt personnel étant le principal mobile des compa-

guies, de légitimes bénéfices soient par elles réalisés. Personne ne le désire plus que nous; mais il ne faut pas oublier que ces bénéfices sont prélevés sur la circulation des hommes et des marchandises, c'est-à-dire sur deux élémens importans de la prospérité du pays. Il ne faut pas oublier que c'est une portion de la puissance publique, et la plus grande de toutes, celle qui consiste dans la levée d'un impôt, qui passe, pour certaines choses déterminées, des mains du pouvoir aux mains de simples particuliers. Or, comme personne ne peut savoir quels peuvent être, en fait de transports et de circulation, les besoins de l'avenir, grever à tout jamais de cet impôt les générations futures, ce serait, à nos yeux, un acte d'une haute imprudence. On oppose, il est vrai, l'exemple de l'Angleterre; mais qui ne sait que l'Angleterre est le pays de l'individualisme, qu'on y érige tous les jours une foule de petits gouvernemens industriels anonymes ou en commandite, sans que cela répugne en rien aux mœurs, aux habitudes de ce pays? Il n'en serait pas de même chez nous. Voyez que de réclamations déjà la possession si restreinte d'un petit nombre de lignes de navigation excite dans la plupart de nos départemens! Que serait-ce si la circulation se trouvait gênée par les entraves de nombreuses et puissantes compagnies? Que de plaintes n'entendrait-on pas contre le monopole et l'exagération des tarifs?

Quant à la fixation de cette limite à une durée de soixante-dix années, elle se justifie par un calcul bien simple. Entre une concession de soixante-dix

ans et une concession perpétuelle, la différence de valeur, provenant de la différence de durée, n'est pas d'un centième du capital primitif; et comme on ne peut apprécier, dans le principe, à un centième près, les dépenses nécessitées par les travaux, les compagnies ne peuvent savoir si elles ont ou non un intérêt réel à dépasser cette limite.

Clause restrictive de la concurrence.

Ce n'était pas tout d'assurer, autant que possible, par le choix du concessionnaire la bonne exécution des travaux; il fallait garantir, au moins pendant un certain temps, à celui dont on acceptait le concours, la paisible jouissance de son industrie, en le mettant à l'abri des concurrences rivales qui pouvaient s'organiser contre lui : tel a été le but de l'art. 2. Cet article stipule « qu'à « moins de nécessité constatée par une enquête « administrative, aucune ligne nouvelle, soit de « Paris à Orléans, soit sur les points intermé- « diaires, ne pourra être autorisée avant un délai « de vingt-cinq ans. » Cette clause a soulevé, Messieurs, de vives objections. Pourquoi ce privilége, a-t-on dit, en faveur des uns et au détriment des autres? Si les bénéfices de la compagnie deviennent exorbitans, pourquoi ne pas permettre à la concurrence de venir, en fait de chemins de fer, comme en fait de toute autre valeur, niveler les prix? D'abord, nous pourrions répondre que la restriction n'est pas absolue, qu'elle est seulement conditionnelle; mais, en outre, il faut bien le re-

connaître, cette liberté industrielle que l'on réclame, cette maxime souveraine de la science économique, bonne pour les productions à la portée de toutes les fortunes, bonne lorsque la concurrence est réellement possible, cesse de l'être lorsqu'il s'agit de ces industries puissantes dont l'influence s'étend sur toutes les valeurs créées, et doit absorber d'immenses capitaux. Vouloir appliquer à ces cas exceptionnels la même formule, les mêmes règles que dans les phénomènes ordinaires de la production, c'est s'exposer à de graves erreurs. Le mot de concurrence a servi de texte à bien des déclamations depuis quelques années. Les uns nous ont dit que c'était un fléau qui détruisait tout; les autres, que c'était le seul moyen de pousser le travail dans ses voies naturelles. La vérité n'est point dans ces opinions extrêmes. La concurrence peut, en abaissant les prix, contribuer à l'enrichissement général; mais, s'il est démontré que, sans des conditions restrictives, aucun chemin de fer ne peut s'établir en France, faudra-t-il, par respect pour les principes, nous priver de ces voies de communication, c'est-à-dire nous appauvrir? Non.

La science pose des règles qu'elle invite à suivre, mais qui se modifient dans la pratique, suivant les faits, les temps et les lieux; elle proclame la liberté industrielle, mais elle souffre des exceptions temporaires. Qu'est-ce que ces lois prohibitives établies dans presque tous les pays du monde, si ce n'est une atteinte portée à la libre concurrence? On les blâme, je le sais et certes ne m'en plains pas; mais

si par ces lois on parvenait à créer, dans un pays voisin, l'activité là où règne une sorte d'inertie, à remuer des capitaux qui dorment oisifs, à ranimer le goût du travail éteint, à rendre la vie à ces grands corps presque inanimés, qui pourrait s'élever contre d'aussi heureuses, d'aussi salutaires exceptions? Celle que nous vous proposons de sanctionner, Messieurs, n'est pas moins utile; des pays tout aussi jaloux que le nôtre, en fait de liberté, l'ont stipulée dans leurs contrats. On la retrouve dans différens bills des États-Unis, notamment dans ceux rendus pour le chemin de fer de Washington à Richmond, et de Richmond à Frédéricksbourg. Et si, en Angleterre, une pareille clause n'est pas stipulée d'une manière expresse dans les contrats, c'est que la législature donne toute garantie d'un bon examen par les précautions mêmes dont elle s'entoure.

Qu'on lise les rapports faits à la Chambre des Communes en 1836, et on y verra ce que les Anglais pensent de la concurrence entre chemins de fer rivaux. La route de Londres à Douvres était sollicitée par trois compagnies : deux sont évincées. L'offre faite de construire un rail-way de Manchester à Cheschire est repoussée, « en raison, est-il dit, de ce qu'il n'y a de produits à espérer que ceux enlevés à la route de Stockton à Darlington. » Il en a été de même de la route de Brighton et de bien d'autres.

Ainsi, en principe, la société nous paraît avoir le droit d'enchaîner elle-même ses décisions à venir pour un temps limité, d'aliéner momentanément la faculté de concession qu'elle se réserve, si elle voit à cette restriction un avantage certain pour

l'avenir, une nécessité impérieuse pour le présent; mais en fait, ici, le législateur n'a pas été aussi loin : il stipule seulement un véto conditionnel; il veut que, provisoirement, si le mouvement n'est pas assez considérable pour alimenter une deuxième ligne de chemin de fer entre Paris et Orléans, si une seconde compagnie ne peut s'élever que sur les ruines de la première, aucune prétention rivale ne puisse être admise.

L'article 2 ne dit pas autre chose, et nous paraît à l'abri de toute objection. Ceci semblera peut-être puéril à quelques uns. Comment présumer la concurrence de sociétés au capital de 30 à 40 millions? Il faudrait supposer les capitalistes bien fous, le Gouvernement bien aveugle! Voyez, dira-t-on, les entreprises de messageries : elles exercent et ont exercé de tout temps une sorte de monopole avec un capital d'établissement de 4 millions seulement. Comment donc pourrait-on craindre la concurrence entre des lignes de chemins de fer?

Cela est vrai, Messieurs, mais il y a quelque chose de plus puissant que les raisonnemens, ce sont les faits. Nous avons nous-mêmes autorisé une concurrence sur la ligne de Versailles, et il est dès lors bien naturel que les compagnies se mettent en garde contre de pareilles surprises faites aux décisions de la législature.

Il faut s'entendre, toutefois, sur la portée de cette clause. D'ici à vingt-cinq ans, l'État s'engage à laisser exclusivement l'exploitation de la ligne d'Orléans à Paris dans les mains du concessionnaire; il ne s'engage pas à autre chose. Il reste

libre de faire telle concession qu'il lui plaira d'une ligne quelconque partant d'une des deux extrémités, soit de Paris, soit d'Orléans, et se dirigeant sur Tours, Chartres ou Bordeaux. L'avenir est réservé pour tout le monde ; ni le Gouvernement, ni les Chambres ne sont liés à cet égard.

Le troisième paragraphe de ce même article est relatif aux embranchemens. Le Gouvernement a seul le droit dans notre législation de les autoriser, et les compagnies doivent désirer qu'il en use, car c'est le moyen d'appeler sur leur ligne un plus grand mouvement commercial. Mais il est évident qu'un embranchement très oblique, longeant sur une grande partie de sa longueur la voie principale, pourrait lui enlever une quantité considérable de ses produits, et lui faire une concurrence réelle. Le paragraphe pourvoit à ces inconvéniens ; il dit que les embranchemens pourront être autorisés « seulement dans le cas où la longueur totale de la « ligne qu'ils compléteront sera d'un quart plus « longue que la ligne concédée, et que les tarifs « seront d'un quart plus élevés. »

De cette sorte, la garantie donnée dans les deux premiers paragraphes ne pourra être rendue illusoire par un abus d'interprétation.

De la liberté de circulation.

Nous avons dit qu'outre les embranchemens, diverses grandes lignes de chemins de fer, celles de Strasbourg, de Bordeaux et de Nantes, paraissaient, dans un avenir peu éloigné, devoir se rattacher à la ligne principale. Le jour viendra, nous en

sommes convaincus, où le grand et vaste réseau de communication par la vapeur que nous allons commencer sera livré à la circulation. Dès lors naît la question de savoir si la liberté de circulation existera complète sur tous les chemins, ou si, au contraire, chaque compagnie propriétaire exploitera le sien exclusivement. L'article 48 du cahier de charges tranche cette question de la manière suivante :

« Les compagnies concessionnaires des chemins « de fer d'embranchemens et deprolongemens, au- « ront la faculté, moyennant des tarifs déterminés et « l'observation des réglemens de police, de faire « circuler leurs voitures, wagons et machines sur « le chemin de fer de Paris à Orléans. »

Voilà donc le principe de la libre circulation établi, sauf une redevance due dans tous les cas à la compagnie pour l'usure de la route proprement dite; rien de mieux. Il importe, en effet, à la facilité des communications d'éviter ces changemens de voitures qui entraînent de longs retards par l'obligation de procéder à des chargemens et des déchargemens considérables. Mais cette maxime, comme celle de la libre concurrence, bonne à soutenir théoriquement et à proclamer d'une manière abstraite, éprouvera, nous le craignons bien, dans la pratique, de grandes difficultés d'application. Ces difficultés naissent de la nature même de la machine dont on se sert. Cette machine se compose de deux parties : le chemin et la locomotive. Pour le chemin, avec un système donné et par conséquent un degré de solidité donné, les wagons et

la locomotive doivent avoir un poids, une charge déterminés. Ainsi, déjà, voilà la liberté de circulation restreinte, quant à la nature des moteurs et des wagons que l'on emploiera. Deux parties solidaires d'un même tout, d'un même appareil mécanique, ne peuvent se détacher, et être considérées indépendamment l'une de l'autre. Une compagnie ne peut donc louer son chemin au public que sous la réserve et à la condition expresse de forcer le public à se servir de certains véhicules.

Il y a plus, les locomotives permettent aux conducteurs de prendre la vitesse qu'ils veulent. Or, la vitesse est une cause puissante de destruction, et par conséquent de frais. L'intérêt des compagnies est donc de modérer cette vitesse, suivant les circonstances du terrain, les courbures, les pentes, etc., etc. Si des rivaux viennent avec leurs machines, librement, sans obstacle, ils seront les maîtres de tout ébranler, d'user les rails et les supports, armés de cette force immense qui se dirige au gré de la volonté, et qui échappe à tout moyen de contrôle.

Enfin, le chemin a deux voies seulement; supposons que de tous les points d'embranchement ou de prolongement, arrivent des voitures et des chariots animés d'inégales vitesses, appartenant à des compagnies différentes; alors même que les heures de départ seraient parfaitement réglées, se figure-t-on le désordre qui peut résulter du moindre accident, du moindre retard, de la plus petite erreur? Comprend-on les dangers qui en seraient la conséquence, et les justes terreurs du public après

quelques malheurs inévitables? Que l'on s'imagine une de nos routes de terre, celle de Paris à Orléans, par exemple, partagée en deux parties, ayant chacune juste la largeur d'une voiture, et étant destinées l'une à aller, l'autre au retour; puis, qu'on suppose la route ainsi faite livrée à la liberté de circulation. Voit-on bien tout ce qu'il faudrait de soins, de réglemens de police et de surveillance, pour prévenir l'encombrement?

La seule chose qui se conçoive sur un chemin de fer, c'est la possibilité d'organiser le service de manière à assurer à tout le monde le libre usage du moteur, la libre disposition des moyens de remorquage pour toutes les voitures apportant, soit des hommes, soit des marchandises. Mais la liberté complète de circulation! c'est là, dans l'état actuel de la science, une idée purement théorique. La nécessité nous amènera, pour l'exploitation, à sacrifier les principes économiques, comme elle nous y a déjà conduits pour la construction de routes rivales. La concurrence accélérerait peut-être le perfectionnement des véhicules employés; mais la concurrence est impossible, et il ne faut pas vouloir plus qu'il n'est pratiquement possible de faire.

En Angleterre, le droit à la libre circulation est solennellement reconnu; mais de fait on l'applique peu, et seulement sur les chemins de fer à petites vitesses. Ainsi, sur le chemin de Darlington, un assez grand nombre de wagons appartiennent à des particuliers; mais sur le chemin de Glascow, sur le chemin de Liverpool à Birmingham, il en est tout autrement. Une clause introduite dans les

derniers bills paraît même interpréter la faculté de la libre circulation comme nous le faisions tout à l'heure, c'est-à-dire comme consistant seulement dans le libre usage du moteur de la compagnie. Voici cette clause : « Il est ordonné qu'aucune machine locomotive, ni aucune autre espèce de moteur ne pourront être employés sur le chemin de fer, si ce n'est les machines locomotives et les moteurs appartenant à la compagnie ou fournis par elle, etc. La compagnie pourra louer la jouissance de ses machines à forfait aux individus qui le lui demanderont, sous la condition expresse que ces machines resteront sous le contrôle absolu et la direction exclusive de ses agens. »

Il résulte de ce qui précède qu'une ligne de chemin de fer entre deux points donnés, après avoir détruit tous les moyens de circulation existans sur la voie de terre, ne permet aucune espèce de concurrence, et, par conséquent, constitue un monopole au premier chef. C'est là encore une raison pour nous de penser que l'exécution par l'État de ces voies de communication aurait d'incontestables avantages, car le monopole serait alors exercé au point de vue de l'intérêt public, au lieu de l'être au point de vue de l'intérêt particulier.

Des Tarifs et du Cahier de charges.

Nous avions besoin, Messieurs, avant d'entreprendre l'examen des clauses qui se rapportent aux tarifs, de dire comment nous envisagions la propriété d'un chemin de fer, car ces deux questions sont néces-

sairement liées l'une à l'autre. Maintenant nous devons aborder cette dernière et délicate partie de notre tâche.

Le plus ou le moins d'élévation ou d'abaissement des tarifs est une question de vie ou de mort pour les compagnies.

De la solution qu'on lui donne dépendent, la plupart du temps, la ruine ou le succès des entreprises, témoin le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, placé dans des circonstances de localités admirables, et subissant depuis dix ans les tristes conséquences de péages trop bas.

Les tarifs imposés par le cahier de charges à M. C. Leconte, sont de :

			Moyenne.
Pour les voyageurs.....	1re classe	7c 1/2	6c 1/4
	2e —	5	
Pour les marchandises...	1re —	16	14
	2e —	14	
	3e —	12	

La hauteur d'un péage devrait être toujours proportionnelle aux dépenses d'établissement et d'entretien, divisées par la masse du tonnage, et réparties suivant la nature des marchandises. Voilà le principe. Mais pour que les choses se passent ici différemment, il y a une raison souveraine, l'impossibilité de faire par avance aucun calcul conduisant à un résultat vrai. Aussi a-t-on adopté également les mêmes péages pour les deux chemins du Havre et d'Orléans, quoiqu'ils soient, selon toute apparence, dans des conditions de toute sorte fort dissemblables. Le seul élément d'appréciation que

nous puissions donc offrir à la Chambre, c'est la comparaison des tarifs précédens, avec ceux qui sont généralement adoptés en Angleterre, en Belgique et aux États-Unis.

En Belgique, c'est le Gouvernement qui exécute les travaux, les tarifs peuvent être et sont en effet très modérés ; ils sont de :

Moyenne 1re classe	7c	}	4c,8
2e —	6		
3e —	4		
4e —	2		

En Angleterre et aux États-Unis, ce sont les compagnies qui exécutent presque exclusivement les chemins de fer. On s'en rapporte quelquefois à elles du soin de fixer à leur volonté, et selon leur intérêt, le prix des transports; l'État s'efface et n'intervient plus alors comme régulateur des prix. Mais quelquefois aussi on leur impose un maximum généralement plus élevé que le nôtre.

En Amérique, ce maximum est, en moyenne, de 0,10c pour les voyageurs; et de 0,20 pour les marchandises ;

En Angleterre, de 0,12c pour les voyageurs; de 0,18 à 0,20 pour les marchandises.

Nous nous tenons donc au-dessous des limites fixées dans les pays où l'on a recours à l'industrie privée; voilà tout ce que nous pouvons dire. Quant à la question de savoir si ces tarifs seront ou non suffisans, s'il faudra les élever ou les abaisser quelque jour, personne ne le sait. C'est là un danger pour les concessionnaires, mais les Chambres sont

là pour faire bonne justice et prévenir aussi bien la ruine des compagnies, si elle était menaçante, que l'exagération des produits si elle devait avoir lieu.

Dans cette pensée, nous aurions voulu voir, à côté de la clause qui limite à 10 pour cent les bénéfices, un article du cahier de charges autorisant l'administration à relever les tarifs lorsque l'intérêt du capital d'établissement ne monterait pas à 5 pour cent; c'eût été justice, le Gouvernement l'a reconnu lui-même. En effet, du moment que le pouvoir législatif intervient pour réduire en cas de gain, il doit réciproquement augmenter en cas de perte. La plus stricte équité le commande : sans cela, tout l'avantage est d'un côté, toutes les chances défavorables de l'autre, et l'État, qui stipule, semble abuser de sa puissance pour insérer des clauses inégales dans le contrat.

La révision que l'on a prescrite nous paraît du reste un remède bien inefficace à l'inconvénient que l'on craint; car il est toujours facile à une compagnie de dissimuler une partie de ses recettes, et de l'affecter à des dépenses d'amélioration et de constructions nouvelles, de manière à ne distribuer jamais à ses actionnaires plus de 10 pour cent de dividende, et, par conséquent, de manière à échapper aux prescriptions de la loi.

La vraie et la meilleure garantie du public contre l'exagération des péages, c'est l'intérêt même des entrepreneurs; s'ils voient que le bas prix de la locomotion doit avoir pour effet d'augmenter l'activité de la circulation et de l'augmenter dans des proportions suffisantes, pour que

leurs recettes n'en souffrent pas, leur intérêt bien entendu les poussera à baisser leurs prix, comme il les poussera à les tenir aussi élevés qu'ils le pourront dans le cas contraire. Les tarifs sont, entre les mains des compagnies, un impôt cent fois remanié avant d'être définitivement assis; ils se modifient avec les faits si mobiles eux-mêmes de la vie commerciale. S'ils peuvent, en restant modérés comme ils le sont dans nos cahiers de charges, offrir à la société les avantages qu'elle désire, et en même temps aux concessionnaires, par la multiplication des voyages, la compensation de l'infériorité des prix qu'ils percevront sur chaque objet, une des objections fondamentales contre l'exécution des chemins de fer par les compagnies sera sans doute diminuée. C'est une expérience à tenter; mais, ne l'oublions pas, ce n'est qu'une expérience, et nous ignorons si ce but si désirable à atteindre, si la possibilité d'abaisser sans cesse le niveau, peu à peu, sans secousse, en respectant tous les droits, en ménageant tous les intérêts, est compatible avec le système qui réclame l'intervention de l'industrie privée.

La limite supérieure des tarifs une fois posée, les compagnies pourront-elles se mouvoir librement et sans entraves au-dessous de cette limite? L'article 5 du projet de loi répond négativement à cette question. Il veut que la perception des taxes soit la même pour tout le monde, qu'elle frappe indistinctement, sans aucune faveur ni défaveur, les transports de toute espèce; que la compagnie ne puisse consentir à un rabais pour

les uns, sans qu'elle soit obligée d'accorder le même rabais aux autres.

Ceci est une atteinte portée au principe de la liberté des transactions : elle vaut la peine d'être examinée. Voici ce que l'on dit : Si vous donnez à un chemin de fer le droit de baisser spécialement ses tarifs au profit d'une industrie quelconque, l'inégalité des conditions de transport, pesant dans la balance, rend inégales les conditions du marché, et agit sur la production. Bien des intérêts particuliers pourraient en souffrir et succomber ainsi sous le monopole. Il y a sans doute un grave inconvénient à faire des tarifs un moyen d'oppression entre les mains de quelques individus; mais, qu'il nous soit permis de le dire, les prix différentiels ont aussi leurs avantages. Ils profitent au public et aux compagnies : au public, car ils permettent à des industries éloignées du chemin de fer, et qui auraient plus de frais de transport à supporter pour arriver jusqu'à lui, de se produire sur le marché aux mêmes prix que les exploitations plus voisines : de là concurrence et baisse des prix; c'est ce que demandent les besoins de la consommation. Aux sociétés, car tout ce qui augmente le mouvement de la circulation sur leurs lignes est profitable à leurs intérêts. Mais ensuite il faudrait savoir s'il y a véritablement moyen, après avoir posé cette restriction, de la faire observer; nous devons, en effet, autant que possible, éviter de mettre dans les lois des dispositions qui sont impunément violées plus tard; Eh bien! le nombre des exploitations, avec lesquelles une compagnie concessionnaire d'un che-

min de fer pourra passer des traités particuliers, ne sera jamais bien considérable, et dès lors il n'y aurait rien de surprenant à ce que le secret de ces arrangemens fût parfaitement tenu et, par conséquent, la loi violée.

Cet article 5, qui pose le principe de garantie contre l'abus possible de la libre jouissance des droits de péage, a été introduit par suite d'une réclamation faite à la Chambre des Députés par les entrepreneurs de messageries et qui nous a été pareillement adressée. Voici quel en est l'objet. Dès que le chemin de fer de Paris à Orléans sera livré à la circulation, toutes les voitures publiques qui parcourent actuellement la ligne tomberont; le point de départ des diligences allant à Nantes, Bordeaux, Lyon et Toulouse ne sera plus Paris, mais bien Orléans. Cet effet est inévitable et certain. Or, si la compagnie du chemin de fer s'associait à une de ces entreprises de diligences, celles qui vont à Bordeaux, par exemple, et lui accordait certains avantages, soit un abaissement de prix, soit des places retenues à l'avance, il est bien évident que tout individu parcourant la route de Bordeaux choisirait la diligence privilégiée de préférence à toutes les autres. Ce serait donc frapper les entreprises rivales. Le monopole s'étendrait au-delà des limites mêmes du chemin de fer pour troubler les conditions naturelles d'existence des diverses industries de transport. Il y aurait là un inconvénient réel; mais on aurait pu y remédier par l'application du principe adopté en Angleterre, et que nous avons développé plus haut, la libre disposition des moyens de remorquage. Cha-

que entreprise pourrait avoir ses wagons particuliers, et l'égalité serait ainsi rétablie. La Chambre des Députés en a jugé autrement; elle a prescrit une égalité complète, absolue, pour toute espèce de marchandises comme pour tous les individus. C'est le but de l'article 5, dont l'observation est placée sous la sanction de l'article 419 du Code pénal.

Nous n'avons pas encore épuisé, Messieurs, les questions relatives aux tarifs. L'article 6 de la loi veut que, cinq ans après l'achèvement des travaux, on révise, non plus le montant des droits de perception, mais le rapport existant entre les deux parties qui constituent le tarif, savoir : le péage, et le fret ou dépense de traction. Le péage est la partie destinée à payer les dépenses d'entretien, l'intérêt et l'amortissement du capital employé à l'exécution du chemin de fer proprement dit; le fret est la partie destinée à payer les dépenses d'entretien et l'achat des machines locomotives et des wagons.

Ces deux élémens sont de nature variable, et variable dans une proportion différente à mesure que le mouvement commercial prend un développement plus ou moins grand. On ne sait pas encore exactement quel est le rapport dans lequel ces deux quantités varient. L'auteur d'un ouvrage estimé sur les chemins de fer des États-Unis indique, pour les frais de traction des voyageurs, de 1 c. 1/2 à 2 c. 1/4; moyenne, 1 c. 11/16; et des marchandises, 5 c. par tonne. On conçoit que ces chiffres sont nécessairement fort incertains. L'objet de l'article 6 est d'introduire dans la loi les données

que l'expérience aura constatées. Le but que l'on se propose est celui-ci. En admettant le principe de la libre circulation sur les chemins de fer, il faut que les voitures étrangères paient au chemin qu'elles parcourent sa location, ou, autrement dit, les frais de péage. Si l'expérience fait reconnaître que le chiffre fixé par la loi à 0,05 est trop élevé, il y aura préjudice pour les compagnies d'embranchemens; s'il est trop bas, il y aura dommage dans le sens contraire, c'est-à-dire pour la compagnie principale. Donc, toutes deux ont également intérêt à la révision. Pour nous, qui ne croyons pas que cette liberté de circulation soit praticable, nous avouons que nous attachons bien peu d'importance à cette stipulation.

Nous en dirons autant de l'article 11 de la convention additionnelle au cahier de charges acceptée, le 26 mai 1838, par le concessionnaire. Cet article prévoit le cas où des compagnies demanderaient à venir s'embrancher sur la ligne principale, et a pour but de créer des droits à ces compagnies, à obtenir de la part du concessionnaire primitif certains avantages. Rien de plus juste. Si une nouvelle entreprise exécute le chemin de Tours, par exemple, il est bien évident que cette addition procurera au chemin d'Orléans un surcroît d'activité dû aux travaux de la compagnie d'embranchement, et qu'en compensation il pourra et devra lui être fait certaines diminutions de prix. Si l'on s'était borné à introduire une réserve dans ce sens, à dire que les deux compagnies devront se mettre d'accord sur les droits du nouveau

parcours, on aurait sagement agi. Mais l'article 11 va plus loin. Sans qu'il soit possible de déterminer d'une manière quelconque les avantages que l'une des deux lignes pourra recevoir de la création de l'autre, on fixe des chiffres, on pose des limites; on veut que la réduction des péages sur le chemin principal, au profit des machines et wagons de l'embranchement, soit de 10 c. pour telle distance, de 20 et 30 pour telle autre. Rien ne justifie ni n'explique de pareilles fixations; et quant à l'exploitation commune d'une même ligne par deux entreprises différentes, nous avons déjà dit quels étaient, selon nous, les inconvéniens de cesystème. Il est d'expérience qu'une machine à vapeur ne peut parcourir plus de 30 lieues sans s'arrêter. Il faudra donc forcément changer de moteur à Orléans, et alors n'est-il pas convenable que la compagnie d'embranchement prenne le convoi et le dirige elle-même, plutôt que de l'obliger à prêter son chemin aux conducteurs et aux machines de la compagnie rivale?

L'art. 12 stipule séparément les conditions d'embranchement des deux grandes lignes dirigées sur Strasbourg et sur Lyon. Ce sont là, en effet, des embranchemens d'une nature toute spéciale. Ces chemins pourront obtenir, soit la jouissance à frais et profits communs de la partie commune aux deux lignes, après paiement de la moitié du capital d'établissement, soit une réduction de moitié des droits de péage sur la partie parcourue simultanément.

Tout en critiquant, Messieurs, ces divers articles du cahier de charges, nous conclurons à son adoption.

En matières si nouvelles et si difficiles, les opinions en quelque sorte théoriques n'ont pas le droit de faire ajourner les travaux. L'expérience prononcera. Si la session avait été moins avancée, un examen plus sérieux des différentes clauses de ces importans contrats aurait pu soulever d'utiles discussions et jeter quelque lumière sur cette partie de notre législation, qui laisse encore, il faut l'avouer, beaucoup à désirer. Nos cahiers de charges, rédigés sous la préoccupation exclusive de l'intérêt de l'État, entrent dans les plus minutieux détails, multiplient les prescriptions, de telle sorte que si l'administration des ponts et chaussées ne fermait pas, avec raison, les yeux sur la non-exécution de leurs clauses, il serait à peu près impossible de mener les travaux à bonne fin. L'excès de précautions affaiblit ainsi l'autorité des mesures bonnes et sages. A ce régime démesurément préventif, on devrait tâcher de substituer un régime répressif, c'est-à-dire soumettre à des épreuves les ouvrages d'art une fois faits, les ponts, les souterrains, viaducs, au lieu de prendre la peine de régler à l'avance et de déterminer soigneusement toutes les formes et dimensions du moindre ponceau. L'impression qui résulte de l'examen scrupuleux et approfondi que nous avons dû faire de ces conditions, nous conduit en définitive à penser, qu'avant peu d'années, les Chambres, éclairées par l'expérience et le temps, seront conduites à les modifier.

Le cautionnement exigé de la compagnie est de 2 millions.

L'article 35 porte, qu'à moins de force majeure, la vitesse des convois de première classe sera de huit lieues à l'heure. Si l'on entend parler d'une vitesse moyenne, cet article est admissible. S'il s'agit, au contraire, d'une fixation stricte, absolue, obligée pour chaque voyage, il en sera de cette clause comme de toutes celles dont nous parlions tout à l'heure, on ne l'exécutera pas, et la compagnie sera d'autant plus à son aise pour l'enfreindre, que l'on n'a placé à côté de la prescription aucune sanction pénale.

Les concessionnaires auront la facilité, d'après le même article 35, de placer dans chaque convoi des voitures spéciales, dites *de luxe*, pour lesquelles le prix des places sera réglé de gré à gré avec les voyageurs.

Cette clause est bonne à maintenir, et on lui a donné, dans la convention additionnelle, une rédaction qui offre plus de garantie pour le public. Il y est dit: « Le prix des places sera réglé chaque année par l'administration sur la proposition de la compagnie. »

L'article 10 de la même convention additionnelle a modifié également l'art. 44 du cahier de charges relatif au rachat. Nous ne discuterons pas cette rédaction nouvelle. Le rachat nous semble une condition quelque peu illusoire. On dit que c'est un remède contre l'exécution par les compagnies; nous ne croyons pas ce remède aussi salutaire qu'on se l'imagine. En effet, de deux choses l'une : ou les entreprises seront malheureuses, et alors mieux aurait valu faire faire les tra-

vaux par l'État; ou elles seront productives, et alors on éprouvera une difficulté très grande à exproprier ces grands industriels au capital de 30 ou de 100 millions, ayant racine partout, dans le Gouvernement et dans les Chambres. Si on doit racheter un jour, nous n'hésitons pas à dire qu'il vaut mieux laisser dès à présent l'administration agir. Supposez, en effet, que les routes royales eussent été construites par des compagnies, et qu'on voulût s'affranchir aujourd'hui du droit de barrière, où en serait-on? Et les difficultés ne seront-elles pas cent fois plus grandes pour les chemins de fer, quand ils auront pris le développement auquel on les croit destinés?

Nous n'entrerons pas, Messieurs, plus avant dans cette discussion; mais, avant de conclure, nous devons vous rendre compte des diverses réclamations que nous avons reçues.

Déjà, nous avons parlé de celles des entrepreneurs de voitures publiques.

Les maîtres de poste de la route de Paris à Orléans réclament une indemnité. L'ouverture des nouveaux moyens de communication, en faisant tomber les diligences, les prive du droit de 25 centimes qui leur était attribué par la loi. Cette réclamation nous paraît fondée. Si l'établissement des relais de poste est jugé nécessaire sur les lignes desservies par les chemins de fer, il faudra venir au secours de cette industrie. On aura dans ce but non seulement des mesures spéciales à prendre pour une ligne donnée, mais encore des mesures générales. Car il suffit de la création de deux cents

lieues de chemins de fer pour changer complétement toutes les conditions actuelles de la circulation.

M. Dubois de la Vigerie, ingénieur civil, revendique la propriété du tracé proposé dans le projet de loi; il prétend que des études et des travaux antérieurs à ceux de l'administration lui donnent des droits incontestables à la priorité. Nous étions saisis de cette réclamation, sur laquelle il nous eût été bien difficile de statuer, lorsque la compagnie à laquelle M. de la Vigerie a cédé ses études, nous a déclaré qu'elle s'était pourvue près du conseil d'État dans le but de faire valider ses droits. Dès lors la Chambre ne saurait plus intervenir; la justice compétente est saisie, il lui appartient de statuer.

La compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche, voudrait être reconnue comme tête de ligne de Tours et de Bordeaux : elle croit qu'il y a un engagement formel pris dans ce sens par le Gouvernement à l'époque où elle s'est rendue adjudicataire. Le chemin de fer de Paris à Orléans exécuté, elle craint que la jonction de Paris à Tours ne se fasse par Orléans, et ne détruise ainsi les espérances qu'elle avait pu concevoir. Mais en supposant que ses prétentions fussent fondées, que des engagemens eussent été pris, et M. le Ministre des travaux publics l'a nié formellement à la tribune de la Chambre des Députés, cette réclamation devrait se produire seulement à l'époque où la concession de l'embranchement d'Orléans à Tours sera sollicitée, et ne saurait faire obstacle à l'adoption du projet de loi actuellement

en discussion. L'avenir reste entièrement libre, les Chambres auront plus tard à se prononcer.

Nous voici, Messieurs, arrivés au terme de notre travail.

Nous avons parcouru rapidement quelques uns des côtés d'une question bien grande, bien débattue, et dont la solution laisse encore beaucoup à désirer. Mais on n'arrive pas au bien tout d'un coup; il faut, pour l'atteindre, des efforts soutenus. Nous sommes lancés maintenant dans la carrière; 55 millions votés l'année dernière, 180 dans la session actuelle, voilà une dotation de 235 millions affectée aux chemins de fer. Ces travaux, dispersés sur tous les points de la France, en Alsace, dans le Nord, au Midi, imprimeront autour d'eux une salutaire activité. Répartis sur une période de cinq années, ils présenteront en moyenne une dépense annuelle de 50 millions. Cette somme n'a rien qui doive effrayer, surtout quand on songe que l'épargne de la France s'élève, selon les appréciations les plus modérées, à plus de 200 millions chaque année.

Ces chemins de fer sont tous concédés à des compagnies; une réaction contre l'exécution directe par l'État semble s'opérer depuis quelque temps dans les esprits. Votre commission s'est préoccupée, Messieurs, de cette manifestation de l'opinion publique. Elle croit que les routes, canaux, chemins de fer, les voies de communication de toutes espèces sont des machines dont la propriété peut être quelquefois momentanément aliénée, afin d'arriver plus rapidement à en multiplier le nombre, mais qui tôt ou tard doit faire

retour au domaine public pour être affectée indistinctement à tous les besoins. C'est là, selon nous, la vérité économique. Nous avons rencontré, pour les chemins de fer particulièrement, dans le cours de ce travail, trois motifs spéciaux de recourir à l'action directe du Gouvernement, savoir : 1°. la nature même de ce genre de propriété monopolisée nécessairement entre les mains de ses détenteurs ; 2°. l'incertitude du résultat financier de l'entreprise avec des tarifs aûssi modérés que les besoins de la circulation le demandent ; 3°. le champ immense des découvertes que la science peut faire d'ici à quelques années, et qui changeraient complétement toutes les conditions actuelles des spéculations qui s'y rattachent. Maintenant, si nous envisageons la question sous le rapport politique, il nous semble bien difficile d'admettre que le rôle du Gouvernement puisse se borner à étendre également sur tous une main protectrice et impartiale, à donner à la richesse publique la faculté de se développer avec sécurité et confiance, à empêcher enfin la lutte des individualités, sans agir en même temps comme le représentant de l'association générale de toutes les forces et de tous les intérêts du pays. Où en serait-on aujourd'hui, si l'administration s'était retranchée ainsi, jusqu'à présent, dans un rôle purement passif, si elle n'avait pas compris que sa mission était plus haute, qu'elle devait contribuer dans une certaine mesure, avec les grands moyens d'action dont elle dispose, au mouvement de la société? Sans doute, lorsque l'on suit les progrès de la puissance industrielle, née d'abord si faible et si obscure, au milieu des

entraves de toute sorte et des institutions oppressives qui l'écrasaient, puis commençant à grandir le jour où les principes libérateurs ont été proclamés, puis, occupant aujourd'hui une si grande place dans notre organisation sociale, on comprend comment les doctrines économiques ont pu exercer une si vive séduction sur les esprits.

Mais la science n'a pas, dans ses applications, de ces formules hautaines, rigides, absolues, dont il soit interdit de s'écarter jamais; en présence des faits, elle se modifie. Elle n'entend pas, par le mot de liberté, cette anarchie triste, sauvage, méfiante, cet état de guerre permanent que l'on voudrait proclamer comme le phénomène ordinaire de la vie industrielle. Elle veut que l'on tienne compte du génie particulier à chaque peuple, de l'empreinte que lui ont laissée les événemens de son histoire, sa constitution, ses mœurs, sa religion, ses lois. Notre cachet à nous c'est une tendance évidente à resserrer les liens de l'unité française. Aussi nous n'hésitons pas à le dire, l'exclusion de l'action gouvernementale, en fait de travaux publics, ne serait pas dans notre pays une pensée nationale; elle nous supposerait des habitudes que nous n'avons pas, et une tendance contraire à celle qui se développe manifestement chez nous, depuis quarante années. Nous nous attachons de plus en plus à cette organisation compacte qu'organisa l'Assemblée constituante, à la fin du dernier siècle. Gardons-nous de l'affaiblir, car c'est notre condition de force et de sécurité; et si le Gouvernement pouvait le méconnaître, s'il se laissait trop vivement préoccuper par les

récriminations, les plaintes, les attaques dont il est l'objet, ce serait à vous, Messieurs, ce serait à cette Chambre, conservatrice des traditions et des sentimens du pays, à le soutenir dans la lutte et à le ramener dans la voie dont on s'efforcerait de l'écarter. Emprunter à d'autres peuples qui diffèrent du nôtre, par leur origine, leurs habitudes et leurs mœurs, des institutions qui sont faites pour eux, ce serait nous montrer d'imprudens plagiaires; car on ne change pas l'esprit des grandes nations au gré des volontés mobiles qui les gouvernent. Faisons donc à l'administration sa part en fait de travaux publics : il y a place pour les efforts de tous sur notre sol, et ne croyons pas que, dans un temps où les faits industriels deviennent chaque jour plus nombreux et plus compliqués, il soit possible de résoudre, d'une manière simple et identique, toutes les questions qui s'y rattachent. Du reste, l'important est de nous mettre à l'œuvre. Mieux vaut commencer dès aujourd'hui tant bien que mal que d'attendre à l'année prochaine dans l'espoir d'une amélioration quelconque. En matière de travaux publics, le temps est un élément dont il faut savoir tenir grandement compte; chaque année perdue ajourne pour le pays des bienfaits qu'il attend avec impatience, et pendant qu'hésitant, divisés sur le meilleur mode d'exécution à suivre, incertains, nous délibérons, dans tous les États qui nous environnent, le mouvement industriel poursuit rapidement son cours. Par ces motifs, nous espérons que la Chambre voudra bien donner son assentiment au projet de loi qui lui est soumis,

sans s'arrêter aux objections que nous avons cru néanmoins devoir lui présenter, comme le résultat et la preuve d'une étude approfondie et de réflexions consciencieuses. La commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, à l'unanimité, d'autoriser la concession du chemin de fer de Paris à Orléans à M. C. Leconte et compagnie.

PROJET DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

L'offre faite par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans par Étampes, avec embranchemens conduisant à Corbeil, Pithiviers et Arpajon, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Casimir Leconte et compagnie, stipulées dans le cahier de charges arrêté, le 26 mai 1838, par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, ainsi que dans la convention additionnelle passée le 13 juin 1838, recevront leur pleine et entière exécution.

Ces cahier de charges et convention additionnelle resteront annexés à la présente loi.

ART. 2.

Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Orléans, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Orléans, desservis par la ligne concédée à la Compagnie, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de ving-cinq ans, à dater de la promulgation de la présente loi.

Néanmoins si, avant l'expiration de ce délai,

la nécessité de l'établissement d'une seconde ligne était constatée par une enquête administrative, une nouvelle concession pourrait être faite par une loi.

Les dispositions du premier paragraphe du présent article ne feront point obstacle : 1°. à la concession des embranchemens qui seraient accordés à des Compagnies concessionnaires de lignes formant prolongement ou embranchement à celle de Paris à Orléans, afin d'établir une communication entre cette ligne et leurs gares et magasins;

2°. A la concession d'embranchemens qui, par leur jonction avec la ligne concédée, viendraient à mettre Paris et Orléans en communication, par une voie de fer continue. Ils ne pourront toutefois être autorisés qu'autant que la longueur totale de la nouvelle ligne qu'ils compléteraient, sera d'un quart au moins plus longue que la ligne présentement concédée, et que les prix des transports, de Paris à Orléans, seront maintenus à un quart au-dessus de ceux de cette ligne.

ART. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Paris à Orléans, par Étampes, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Les statuts de cette Société imposeront aux sieurs Casimir Leconte et compagnie l'obligation

de conserver entre leurs mains, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeur nominale, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps.

La présente concession ne pourra être l'objet d'aucun prix, au profit des concessionnaires, lorsqu'elle sera transmise à la Société.

La part de bénéfices qui serait attribuée, à titre de récompense ou d'encouragement, aux directeurs, ingénieurs et autres agens de la Compagnie, ne pourra être convertie en actions.

ART. 4.

Des réglemens d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

ART. 5.

Il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou

de marchandises par terre ou par eau, pour desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Paris à Orléans, ni de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de ce genre, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangemens qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Des réglemens d'administration publique rendus en exécution de l'article 4 prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer de Paris à Orléans.

ART. 6.

Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier de charges pourra être révisé législativement et modifié, quant à la proportion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classification des divers objets soumis aux taxes. Cette révision sera renouvelée tous les quinze ans, sans préjudice de celle qui est autorisée par l'article 43 du cahier de charges.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 48,223 f. pour la Bibliothèque Sainte-Geneviève;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'instruction publique.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens 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 19 juin 1838, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, un crédit extraordinaire, au budget de 1838, de quarante-huit mille deux cent vingt-trois francs (48,223 f.),

pour être appliqué à une augmentation des services du personnel et du matériel de la Bibliothèque Sainte-Geneviève.

FAIT au palais de Neuilly, le 2e jour du mois de juillet 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique,

Signé SALVANDY.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de vous présenter un projet de loi, déjà voté par la Chambre des Députés, tendant à obtenir un crédit extraordinaire de 48,223 francs, sur l'exercice 1838, pour subvenir à une augmentation du service de la Bibliothèque Sainte-Geneviève.

Une lacune nous avait paru exister dans le régime des Bibliothèques destinées au service public : ces établissemens n'étant ouverts que le jour et pendant un petit nombre d'heures, trop peu de personnes pouvaient prendre part aux moyens d'instruction que l'État y offre gratuitement à la population studieuse. L'institution des séances du soir pouvait seule combler cette lacune.

La Bibliothèque Sainte-Geneviève, située dans le quartier même des études, semblait plus particulièrement propre à recevoir cette innovation.

Au reste, tel en a été le succès, qu'un grand nombre de villes se sont empressées, à l'exemple de Paris, de prendre les dispositions et de voter les fonds nécessaires à l'établissement d'un service du soir dans leurs Bibliothèques.

Par suite de mesures concertées entre le Ministre de l'instruction publique et celui de l'intérieur, les travaux commencés vers la fin de 1837 et conduits avec activité, ont permis, dans les premiers jours de janvier 1838, de livrer au public une salle d'une étendue triple de celle où s'étaient tenues jusqu'ici les séances de jour.

En très peu de temps l'accroissement progressif et soutenu du nombre des lecteurs, qui de cent cinquante s'est élevé à sept cents, c'est-à-dire à quatre cents de plus que n'en pouvait contenir la salle récemment ouverte, a dû rendre nécessaire l'ouverture de deux nouvelles salles.

C'était le seul moyen d'éviter l'encombrement et la confusion, et d'empêcher que quelque désordre ne compromît le bienfait d'une mesure dont cette affluence même montre la nécessité.

Quant à une disposition réglementaire qui aurait eu pour but de n'admettre de lecteurs qu'autant qu'il y aurait eu de places disponibles, la Chambre des Pairs nous approuvera, comme a fait la Chambre des Députés, de l'avoir rejetée et d'avoir mieux aimé étendre que restreindre le bienfait de la nouvelle institution.

Il a donc été décidé que deux salles seraient ouvertes; ce sont les salles dites de la Corvette et de la Tour.

C'est afin d'approprier ces deux nouvelles salles à un service du soir, et afin d'assurer ce service pour toute l'année courante, tant du matériel que du personnel, que nous vous demandons un crédit extraordinaire de 48,223 francs; sur cette somme

celle de 24,000 fr. doit être appliquée aux frais d'appropriation des salles de la Corvette et de la Tour. Ces frais consistent en travaux de maçonnerie et de plomberie pour l'établissement du gaz, en ouvrage de menuiserie, en achats de gazomètre, de calorifères, de tables et autres objets mobiliers, ci 24,000f

Une somme de 2,400 fr. est destinée à un achat extraordinaire des ouvrages de médecine, de jurisprudence, de chimie, de physique, de mathématiques élémentaires ou transcendantes, qui sont le plus généralement demandés par les lecteurs, ci 2,400

Une somme de 11,923 fr. doit être appliquée aux frais ordinaires d'éclairage et de chauffage, savoir : 8,923 fr. pour le service actuelle de l'année entière, et 3,000 pour le premier trimestre du service à établir, lequel doit être mis en pleine activité le 1er octobre prochain, ci. 11,923

Enfin, Messieurs, une somme de 9,300 fr. servira au traitement des employés et agens, savoir : 7,500 fr. pour les employés et agens attachés au service existant, et 1,800 fr. pour les employés et agens dont le service ne commencerait qu'à l'ouverture des nouvelles salles et à partir du 1er octobre, ci. 9,300

La somme de 600 fr. est destinée à pourvoir aux frais divers, ci. 600

TOTAL ÉGAL au crédit demandé . . . 48,223

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi que nous sommes chargés de soumettre à vos délibérations, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

IMPRESSIONS
N° 151.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1838.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 17,000 francs pour la révision du *Codex medicamentarius*;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'instruction publique.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens 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 19 juin 1838, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique un crédit extraordinaire, au budget de 1837, de la somme

de *dix-sept mille francs*, pour être employée à indemniser la Commission chargée de la révision du *Codex medicamentarius*, et de préparer une nouvelle édition de cet ouvrage.

Donné au palais de Neuilly, le 2 juillet 1838.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique,

Signé Salvandy.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de présenter à vos délibérations un projet de loi adopté déjà par la Chambre des Députés, dans sa séance du 19 juin 1838, et tendant à ouvrir au budget du ministère de l'instruction publique, de 1837, un crédit extraordinaire de 17,000 fr. pour indemniser la commission spéciale, chargée de la révision du *Codex medicamentarius*, et d'en préparer une nouvelle édition.

La loi du 21 germinal an 11, qui régle l'exercice de la pharmacie en France, porte, article 28 :

« Le Gouvernement devra charger les profes-
« seurs des écoles de médecine, réunis aux pro-
« fesseurs des écoles de pharmacie, de rédiger un
« *Codex* ou *Formulaire* des préparations médicina-
« les ou pharmaceutiques qui devront être tenues
« par les pharmaciens; ce *Codex* ne pourra être
« publié qu'avec la sanction du Gouvernement et
« d'après ses ordres. »

C'est en vertu des dispositions de cette loi que

le Gouvernement fit publier, en 1816, le *Codex medicamentarius*, dont la rédaction fut confiée à une commission spéciale.

Ce Codex, qui a régi la thérapeutique pendant plus de vingt années, n'était plus au niveau de la science; et comme ses prescriptions avaient cessé d'offrir un résumé fidèle des observations récentes, et d'exprimer l'état véritable des connaissances pharmaceutiques, il pouvait en résulter quelques périls pour la santé publique.

C'est particulièrement en ce qui concerne l'application de la chimie à la thérapeutique que l'insuffisance du Codex se faisait sentir. Jamais, à aucune autre époque, la chimie n'a fait autant de progrès que depuis une vingtaine d'années. Les théories fondamentales en ont été complétement changées, et un langage nouveau a remplacé celui qui, depuis Lavoisier, suffisait à tous les progrès de détail de la science.

Convaincu de l'importance de ces changemens, et de la nécessité de les introduire dans le formulaire de la pharmacopée française, le Ministre de l'instruction publique créa, en 1835, une commission spéciale chargée de rédiger la nouvelle édition du *Codex medicamentarius*.

Cette édition a paru en 1837, conformément aux conclusions du rapport approuvé par le Roi, en 1835. Ses frais de rédaction et de publication n'ont rien coûté à l'État.

M. Béchet jeune, libraire de la Faculté de médecine de Paris, s'est rendu adjudicataire de cette entreprise, sous la condition de faire tous les frais de

publication de l'ouvrage, et de verser une somme destinée à représenter les frais de rédaction.

Parmi les modes d'enchère, on a adopté celui qui devait alléger l'impôt levé sur les pharmaciens, par suite de l'obligation qui leur est faite d'acheter le *Codex*, et la nouvelle édition fut donc adjugée à celui d'entr'eux qui s'engageait à en livrer les exemplaires au plus bas prix.

En conséquence, le jour de la mise en vente de la nouvelle édition, M. Béchet jeune a versé au Trésor, au crédit du ministère de l'instruction publique, la somme de 17,000 fr. pour prix de son adjudication.

Le crédit extraordinaire que nous réclamons représente la somme versée par cet éditeur. Il n'en résultera donc aucune nouvelle charge pour le Trésor public. Ce n'est qu'un dépôt dont nous vous demandons, Messieurs, de régulariser le retrait.

IMPRESSIONS
N° 152.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE CAMBACÉRÈS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par les départemens de la Seine, de l'Isère, du Bas-Rhin, de la Sarthe et de la Vendée.

MESSIEURS,

Si dans cette enceinte on a souvent fait entendre de graves observations et de sages avertissemens sur les inconvénieus, et même le danger, qu'il peut y avoir à laisser grever l'avenir du pays en permettant à presque tous les départemens de s'engager dans le système des emprunts, ou seulement en les autorisant à s'imposer extraordinairement, quoique pour un nombre limité d'années, il faut cependant reconnaître que l'un de ces deux

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, DE CAMBACÉRÈS, DE GASPARIN, le vice-amiral HALGAN, le comte DE BOISSY-D'ANGLAS, le duc DE CRILLON, le comte DESROYS, le comte HARISPE, le comte DE NICOLAÏ.

modes de faciliter la réalisation des projets d'une incontestable utilité, doit être accordé dans certains cas et à certains départemens. Il en est bien peu, en effet, qui, après avoir convenablement assuré la dotation de leurs services annuels, puissent se ménager des excédans de crédits suffisans pour entreprendre des travaux de quelque importance. Dès qu'il s'agit de satisfaire à des besoins nouveaux, et sur quel point du territoire ne s'en revèle-t-il pas aujourd'hui? ils en sont tous plus ou moins réduits à ouvrir un budget de l'extraordinaire.

SEINE.

Dans le grand nombre de ceux soumis à cette nécessité, il faut placer au premier rang le département de la Seine, qui est, sans contredit, celui de toute la France dont les ressources sont le moins en équilibre avec ses charges. Sa position autour de la Capitale, l'immense réseau des voies de communication qui en est la conséquence, et dont les promptes dégradations deviennent pour lui une source continuelle de dépenses; les nombreuses prisons à l'entretien desquelles il doit pourvoir : telles sont les causes principales et trop réelles de sa constante pénurie. Vous ne serez donc pas étonnés, Messieurs, de le voir venir solliciter de vous l'autorisation de continuer à jouir, pendant cinq années encore, à partir de 1840, des crédits supplémentaires précédemment mis à sa disposition, et sans lesquels il ne pourrait mener à fin les nom-

breux et utiles travaux qui sont en cours d'exécution, pour achever, améliorer et assainir ses routes ouvertes à une circulation qui devient chaque jour de plus en plus active. Cette grande entreprise, qui est loin d'être terminée, car il suffit pour s'en convaincre de sortir des murs de Paris, date de 1827; elle fut alors décidée par le conseil général qui, frappé de l'état fâcheux sur presque tous les points, et dangereux en beaucoup d'endroits, des routes départementales, demanda pour le département la permission de s'imposer extraordinairement, pendant six ans, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le montant serait spécialement affecté à cette urgente restauration. Cette autorisation fut accordée par une loi du 9 mai 1827; mais il y avait tant à faire, que le produit de ces 2 centimes jusqu'en 1833, époque où devait cesser leur perception, ne put suffire aux besoins, qui, d'ailleurs, s'étendaient à mesure qu'on y remédiait, par la nécessité de traiter avec une égale justice des localités soumises à des inconvéniens du même genre, et par suite de cet enchaînement inévitable qui lie entre elles toutes les améliorations. Une prorogation de cette surimposition devint donc indispensable; elle fut prononcée d'abord par une loi du 26 janvier 1832, et ensuite par celle du 4 juin 1834. C'est à la fin de 1839 qu'expirent les cinq années accordées par cette dernière loi; et, il faut bien le dire, l'œuvre est loin encore d'être accomplie.

Votre commission a eu sous les yeux l'état de ce

qui reste à exécuter, et cette simple nomenclature de ces divers ouvrages vous prouverait, Messieurs, que le renouvellement de la demande du conseil général du département de la Seine, sur laquelle vous êtes appelés à statuer, n'est que trop fondé. Le devis approximatif de ces travaux s'élève à 2,500,000 fr. environ; la surimposition qu'il s'agit de continuer, produisant annuellement 387,488 f., ce ne sera, à la fin des cinq ans, qu'une somme de 1,937,440 fr. qui aura reçu cette application; mais, malgré son infériorité, il y a tout lieu de croire qu'elle suffira pour assurer l'entier achèvement des projets arrêtés, par suite des réductions dont les évaluations présentées par les ingénieurs sont susceptibles, et avec l'aide de quelques subventions particulières sur lesquelles il est permis de compter.

Nous désirons que cet espoir se réalise, et que la nouvelle prorogation réclamée par le département de la Seine puisse être en effet la dernière; toutefois, votre commission n'a pu méconnaître combien elle est nécessaire, et elle a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption pure et simple du projet de loi présenté dans ce sens par le Gouvernement.

ISÈRE.

MESSIEURS,

Le département de l'Isère a été autorisé par deux lois :

L'une du 15 avril 1829, à s'imposer, pendant

dix ans, à dater de 1829, un centime additionnel pour acquitter sa part dans les frais d'achèvement de la route royale de Châlons-sur-Saône à Sisteron ;

Et l'autre, du 30 juin 1835, à s'imposer un centime depuis le 1er juillet 1838 jusqu'au 1er juillet 1840, et deux centimes depuis cette dernière époque jusqu'au 31 décembre 1849, pour en affecter spécialement le produit au paiement des travaux de sept routes départementales.

Ce département ayant trouvé dans ses ressources ordinaires les moyens d'anticiper le remboursement de l'emprunt qu'il avait contracté pour faire face à la première de ces dépenses, son conseil général, dans sa session de 1837, qui, en vertu de la combinaison des deux lois que nous venons de rapporter, aurait pu s'imposer, pour 1838, un centime et demi, s'est borné à n'en voter qu'un, dont le produit s'est élevé à 34,124 fr. 46 c., soit, pour chacune des deux affectations, une somme de 17,062 fr. 23 c.; et comme les frais d'achèvement de la route royale de Châlons-sur-Saône à Sisteron ont été définitivement soldés par une allocation de 6,090 fr., le conseil général, sur la proposition du préfet, a cru qu'il pouvait très légalement appliquer les 10,972 fr. 23 c., restant libres sur ce demi-centime, à l'acquit des dépenses relatives aux sept routes départementales. Mais M. le Ministre de l'intérieur n'a point approuvé cette manière d'opérer; il s'est montré strict observateur de la loi réglementaire des finances du

31 juillet 1821, qui porte, paragraphe 3 du chapitre 20 : « L'allocation sur les centimes facultatifs sera toujours conforme aux votes du conseil général », en refusant de sanctionner cette délibération ; et le boni de 10,972 fr. 23 c. est resté sans affectation au budget de 1838, sous le titre de fonds de réserve disponible.

C'est pour régulariser l'emploi de cette somme conformément aux prescriptions de notre comptabilité, et autoriser son application aux dépenses prévues par la loi du 30 juin 1835, qu'une disposition législative est devenue nécessaire.

Ce revirement est vivement réclamé par l'administration pour la reprise des travaux importans qu'on a été forcé d'ajourner. Il se trouve en harmonie avec les vœux du conseil général. Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'y consentir en adoptant le projet de loi qui le consacre.

Bas-Rhin.

Messieurs,

Le département du Bas-Rhin a fondé à Stéphansfeld, près de Strasbourg, dans une commanderie de Saint-Jean qu'on avait précédemment convertie en maison d'enfans trouvés, un hospice consacré au traitement des aliénés. Les dépenses de premier établissement, la réparation des anciens bâtimens et les nouvelles constructions

nécessitées par suite d'un tel changement de destination, eurent bientôt absorbé les 230,000 fr., montant de l'emprunt autorisé par une loi du 27 juin 1833, pour couvrir les frais de cette création charitable; le département lui a, en outre, consacré plus de 40,000 fr., en sorte que la totalité des sacrifices qu'il s'est imposés pour cet objet s'élève à plus de 270,000 fr.

La fondation de cet hospice venait répondre aux besoins trop communs des familles qui ont le malheur de compter parmi leurs membres un de ces êtres si dignes de pitié; aussi son utilité fût-elle promptement comprise, et le nombre des infortunés qu'on y amena s'accrût-il rapidement. Mais après avoir ouvert cet asile aux aliénés indigens, fallait-il n'y réserver aucune place pour ceux qui, appartenant à la classe aisée, peuvent acquitter les frais du traitement auquel on les soumet, et indemniser des dépenses qu'ils occasionnent? Interdire à ceux-ci l'entrée de cette maison, ou ne les y admettre que dans une proportion trop restreinte, c'eût été méconnaître à la fois les devoirs de l'humanité, qui sont les mêmes envers tous, et l'intérêt d'un établissement à la prospérité duquel ce supplément de ressources, obtenu par l'admission de pensionnaires civils et militaires, ne peut que puissamment contribuer. Toutefois, cette extension, devenue indispensable, ne saurait avoir lieu sans une addition de bâtimens et une augmentation de mobilier. Cette nécessité a été signalée, dès 1835, par l'économe et la commission de surveillance de

Stephansfeld; et, dans ses sessions de 1836 et 1837, le conseil général et le préfet ont reconnu que l'achèvement de cette œuvre, si heureusement commencée, réclamait encore l'emploi d'une somme de 140,000 fr. Mais les fonds libres des exercices 1835 et 1836, et le budget variable et facultatif de 1837, ayant laissé disponible un excédant de 60,000 fr., il reste seulement à pourvoir à une dépense de 80,000 fr. C'est pour y faire face que le conseil général demande l'autorisation de contracter un emprunt jusqu'à due concurrence, au maximum de 5 pour cent d'intérêt, remboursable par fractions de 20,000 fr. sur les ressources ordinaires des budgets facultatifs des années 1838 à 1841. Les contribuables n'éprouveront, de la sorte, aucun surcroît d'impositions; et ainsi sera complété le grand et utile établissement que le département du Bas-Rhin a ouvert à l'une des infirmités les plus cruelles qui affligent l'humanité.

Un tel avantage obtenu sans presque aucun sacrifice devait assurer à la proposition qui vous est faite, notre entière adhésion. Nous n'aurions pu d'ailleurs la refuser sans trahir l'intérêt que la Chambre a récemment et si hautement manifesté en faveur des aliénés, lors de la discussion de la loi qui les concerne; car l'agrandissement de l'hospice de Stéphansfeld peut être, à juste titre, regardé comme l'une des premières applications de la nouvelle législation.

D'après ces motifs, votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

SARTHE.

MESSIEURS,

La loi du 21 mai 1836 a ouvert une ère nouvelle à la viabilité vicinale; et, depuis son adoption, l'empressement qu'ont mis tous les départemens à se conformer à ses prescriptions, est la meilleure preuve qu'elles n'ont fait que répondre à un besoin généralement senti, et que le législateur ne pouvait méconnaître plus long-temps.

Le département de la Sarthe n'a pas été des derniers à suivre l'impulsion générale. Son conseil général a voté, dans sa session de 1837, le classement de treize chemins vicinaux de grande communication, qui doivent être achevés dans un intervalle de dix années, pour relier entre eux les chefs-lieux de canton, ceux des arrondissemens et le chef-lieu du département. La longueur totale de ces chemins sera de 435,000 mètres (ou 109 lieues environ), et l'ensemble de la dépense s'élèvera, pour confection et entretien, à la somme de 2,326,250 fr. Les communes intéressées à l'exécution de ces travaux, et qui doivent concourir à en supporter les frais, fourniront un contingent qu'on a estimé pouvoir monter, pendant le même laps de temps, à 1,305,000 fr.; le département restera donc grevé, à titre de subvention, d'une somme de 1,021,250 fr. à acquitter par dixièmes; ce qui fera plus de 100,000 fr. par chaque exercice. Ses cen-

times facultatifs ordinaires sont loin de pouvoir subvenir à cette dépense, puisqu'on déclare qu'il sera difficile de leur demander plus de 30,000 fr. par an. Dans cette position, le conseil général, ayant reconnu l'impossibilité d'accroître les charges qui pèsent sur les contribuables, et voulant d'ailleurs reporter sur l'avenir une partie des frais de ces ouvrages dont l'influence vivifiante se fera surtout sentir après leur achèvement, a sollicité l'autorisation de contracter un emprunt de 300,000 fr., réalisable par quart, d'année en année, à partir de 1838, et remboursable au moyen d'une imposition de deux centimes et demi spéciaux à établir de 1842 à 1845. Le conseil d'État, consulté sur la légalité de ce mode d'extinction, n'a pu l'approuver, parce qu'aux termes de l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836, « le maximum des centimes spéciaux qui pourront être votés par les conseils généraux doit être déterminé *annuellement* par la loi de finances, » et qu'ils ne sauraient être par conséquent engagés d'avance; mais il a indiqué, dans l'avis qu'il a émis, le moyen qu'avait le département de la Sarthe d'assurer la garantie de son emprunt d'une manière plus conforme à la loi, en obtenant la faculté de s'imposer, pour cet objet, 2 centimes et demi à imputer sur ceux qui seront votés annuellement pour les chemins vicinaux. C'est par suite de cet avis que le conseil général, convoqué en session extraordinaire, et adoptant la marche que lui avait tracée le conseil d'État, a pris, dans sa séance du 17 avril dernier, une délibération nouvelle qui a

servi de base à la proposition du Gouvernement. Cette anticipation sur les votes annuels et futurs des Chambres en faveur de l'achèvement des chemins de grande communication, ne présente aucun inconvénient sérieux, car nous ne touchons pas à l'époque où la législature pourra se montrer avare de ces autorisations; et les raisons qui militent à l'appui de la demande faite au nom du département de la Sarthe, sont de nature à être facilement appréciées, et à ne devoir rencontrer aucune opposition fondée.

Toutefois, nous commettrions une grave omission si nous n'appellions pas, en terminant, votre attention, Messieurs, sur un amendement introduit par la Chambre des Députés dans la loi qui vous est soumise, et qui obtiendra, sans doute, votre adhésion comme il a obtenu celle de votre commission. Dans le projet primitif, il était simplement stipulé que cet emprunt aurait lieu avec concurrence et publicité, et que le taux de l'intérêt ne pourrait excéder 5 pour 100 par an. La Chambre des Députés, sur la proposition de la commission, qui, elle-même, en a pu trouver l'indication dans l'extrait du compte rendu de la séance du conseil général de la Sarthe, a adopté une disposition qui est devenue le paragraphe troisième de l'article 1^er^, et qui accorde au département l'autorisation de traiter gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 1/2 pour 100 l'an. Nous devions vous signaler cette heureuse addition, car elle aura pour

résultat d'offrir à l'emprunteur le moyen de se procurer, aux meilleures conditions possibles, les fonds qui lui sont nécessaires, et d'assurer en même temps à l'une de nos grandes caisses publiques l'occasion d'un placement utile pour une portion, bien minime sans doute, des immenses capitaux dont elle dispose, et qui ne peuvent demeurer oisifs qu'au grand détriment du pays.

D'après ces considérations, Messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qui vous a été présenté par le Gouvernement.

Vendée.

Messieurs,

L'un des bienfaits de notre époque, c'est l'active impulsion donnée à l'instruction primaire, et la gloire la plus pure de notre Gouvernement, c'est assurément la grande part qu'il a prise à son développement. Tel a été le but de la loi du 28 juin 1833, dont l'un des articles porte que les communes devront, à partir de 1840, être propriétaires de maisons d'écoles, et qui, dans la prévision que toutes ne pourront pas remplir cette obligation, impose aux départemens le devoir de leur venir en aide. C'est aussi pour arriver au même résultat, que M. le Ministre de l'instruction publique, voulant hâter l'accomplissement de cette mesure générale, a fait connaître, par sa circulaire du 14 août 1837, que le département dont le con-

seil général aurait voté intégralement les 2 centimes spéciaux destinés à l'instruction primaire, et aurait, en outre, consacré à ce service une allocation sur ses centimes facultatifs, recevrait, sur les fonds de l'État, une subvention égale à la moitié de cette allocation, indépendamment de la subvention ordinaire à laquelle il peut avoir droit.

Le conseil général du département de la Vendée a voulu répondre à cet appel ; mais ne pouvant rien détourner des fonds du budget facultatif pour ajouter à ceux du budget spécial de l'instruction primaire, il a voté, dans sa séance du 1er septembre dernier, sur l'exercice 1839, un demi-centime additionnel, dont le produit, qui sera de 10,000 fr. environ, joint à la subvention promise par M. le Ministre de l'instruction publique, sera consacré à encourager l'acquisition et la construction des maisons d'école. Le conseil général, en prenant cette délibération, s'est plutôt conformé à l'esprit qu'à la lettre de la circulaire ministérielle. Toutefois, il en a sainement interprété le sens, car M. le Ministre de l'instruction publique, consulté par son collègue M. le Ministre de l'intérieur, sur la question de savoir si, dans l'espèce, il consentirait à accorder la subvention supplémentaire, n'a pas hésité à répondre affirmativement.

Ce secours, d'ailleurs, ne saurait être mieux appliqué qu'au département de la Vendée. La population de ses campagnes a été pendant si longtemps soigneusement entretenue dans une ignorance favorable aux vues d'un parti, qu'il est d'une

sage politique de multiplier au milieu d'elle les moyens d'instruction, afin de préserver la jeune génération de ces contrées des erreurs dans lesquelles on a pu entraîner celle d'une autre époque, par suite de son aveuglement. L'administration a rempli, avec une sollicitude digne d'éloges, cette partie de sa mission, et ses efforts, de ce côté, ne sont pas demeurés stériles. Sur 297 communes qui composent le département, il y en a 274 qui sont desservies par 250 écoles. Mais 83 communes seulement possèdent des maisons consacrées à cet usage, et il n'en faudra pas moins de 260; il reste donc à s'en procurer 177, dont la dépense totale, au prix moyen de 6,000 fr. pour chacune, peut être évaluée à 1,062,000 fr. C'est pour satisfaire à ce besoin, et se conformer au vœu de la loi, que le conseil général a pris la délibération que vous êtes appelés à sanctionner. Vous ne refuserez pas sans doute de le faire; et dans cette persuasion, votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, de donner votre adhésion au projet de loi présenté.

IMPRESSIONS
N° 153.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE GASPARIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi tendant à autoriser des emprunts pour les villes de Lisieux, de Lyon, du Mans et de Nancy.

LISIEUX.

MESSIEURS,

La ville de Lisieux demande à contracter un emprunt de 75,000 fr. pour achever son abattoir, dont les devis ont été définitivement fixés à 130,087 fr. 57 c.

Riche d'un excédant de recette annuelle de 30,000 fr., ayant déjà en caisse une réserve de 45,000 fr. destinés à cette entreprise, jamais ville ne s'est présentée dans une situation plus favorable pour obtenir votre vote. Son emprunt sera payé en

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, DE CAMBACÉRÈS, DE GASPARIN, le vice-amiral HALGAN, le comte DE BOISSY-D'ANGLAS, le duc DE CRILLON, le comte DESROYS, le comte HARISPE, le comte DE NICOLAÏ.

quinze ans par des prélèvemens sur ses excédans de recette.

Nous vous proposons donc l'adoption de la loi qui vous est apportée avec le vote de l'autre Chambre.

Lyon.

Messieurs,

La ville de Lyon, engagée, par une série de circonstances désastreuses et de fautes administratives, dans une situation financière très pénible, est venue demander de contracter un nouvel emprunt de 2 millions.

Le Ministre de l'intérieur a réduit cette demande à 200,000 francs, et c'est le chiffre porté dans la loi adoptée par la Chambre des Députés. Une si grande différence prouve assez que l'on part de principes contraires. La ville veut payer, avec ses deux millions, les emprunts exigibles de 1839 à 1842, et s'élevant à 1,844,000 francs; substituer à cet emprunt, dont l'échéance est si prochaine, un nouvel emprunt dont les premiers paiemens n'auraient lieu qu'en 1852; se donner par-là le moyen d'appliquer ses excédans de recettes de 1839 à 1852, à des travaux publics que, sans cela, elle se verra forcée de retarder.

Les seules questions à examiner, dans ce cas, sont celles-ci : 1°. Les travaux que l'on veut entreprendre sont-ils urgens de leur nature, de manière que leur retard compromette la situation de la ville?

2°. Ces travaux doivent-ils être productifs et doivent-ils augmenter les ressources de la ville, et par conséquent améliorer son état financier pour l'epoque à laquelle commencent les paiemens du nouvel emprunt?

Quant on veut se livrer à cet examen on reconnaît avec surprise que les projets de construction dont on parle n'ont pas été étudiés; qu'ils sont encore à cet état vague de vœu plus ou moins justifié; que le plus grand nombre sont des embellissemens ou des facilités de circulation que les villes se donnent quand elles sont riches, mais qui ne promettent aucune nouvelle ressource à leurs finances. J'en excepte un seul, la construction de fontaines publiques et la distribution des eaux.

Cet objet de première nécessité, à Lyon, mérite sans doute toute la sollicitude de son administration; et si, après avoir été étudié, tant sous le rapport de la dépense que sous le rapport des produits qui peuvent être considérables, elle venait vous demander un emprunt pour l'effectuer sur-le-champ, je serais d'avis qu'on le lui accordât, car on ne remet pas la soif, comme on remet la jouissance d'un habit neuf; le besoin ne s'ajourne pas comme le luxe. Il est donc bien évident qu'accorder, en ce moment, à la ville de Lyon, les 2 millions qu'elle demandait pour rendre ses ressources disponibles et s'engager dans une voie de dépenses qui ne sont pas prévues, ce serait une imprudence, et qu'il doit suffire, comme cela a été proposé par le ministère, de voter un emprunt de 200,000 fr. qui lui est

nécessaire pour pourvoir au remboursement de la partie de sa dette exigible en 1838.

Mais nous ne devons pas vous cacher que le déficit existera en 1839, et que le refus de porter l'emprunt à 600,000 fr., comme l'a proposé M. le préfet du Rhône, suppose que dans le cours de cette année la ville créera de nouvelles ressources.

Le conseil municipal aura à examiner s'il ne conviendrait pas de se servir de celles qu'elle possède dans les terrains Perrache, et qui consistent en une valeur de 4 millions. Leur vente, faite avec prudence, pourrait annuellement pourvoir à ses déficits, et lui faire atteindre l'époque où elle entrera en complète jouissance de son excédant de revenu.

Votre commission vous propose l'adoption de la loi.

Le Mans.

Messieurs,

Un principe doit présider à l'appréciation des entreprises des communes; plus indulgent pour celles qui se font au moyen d'une imposition, nous devons nous mettre en garde contre celles pour lesquelles on a recours à l'emprunt. Il est si commode de grever sa postérité pour se donner des jouissances actuelles, que la tutelle de l'État ne saurait être trop sévère et trop vigilante pour modérer et contenir cette tendance des administrations.

Ainsi nous autoriserons sans hésiter une entre-

prise faite sur des excédans de recette ; nous voudrons que celle faite au moyen d'imposition extraordinaire, présente un but d'utilité générale bien reconnu; et quant à celle qui a recours à l'emprunt, il faut de plus qu'elle ait un caractère d'urgence et qu'elle soit productive, apporte un accroissement aux revenus communaux, et porte ainsi avec elle son amortissement.

La salle de spectacle que se propose de faire bâtir la ville du Mans est-elle dans ces conditions? Elle n'apportera aucun accroissement de revenu à la ville; son utilité n'est que relative; ce n'est pas un de ces établissemens qui importe à l'existence matérielle de la masse de la population. C'est un objet de luxe qui profite bien plus à la génération présente qu'à l'avenir, car il est rare que la salle qui a convenu à nos pères ne soit pas en désaccord complet avec nos goûts et nos habitudes actuelles; la salle du Mans en est une preuve : admirée lors de sa construction, elle paraît aujourd'hui incommode et désagréable; il semble donc que l'on ne peut grever l'avenir d'une pareille dépense, qui ne devrait être autorisée que si elle pouvait être exécutée sur des excédans de recettes ou par une imposition extraordinaire.

Nous vous aurions donc proposé le rejet du projet de loi, si d'un côté la reconstruction de la salle ne présentait pas un caractère d'urgence, par le danger que fait courir le défaut de solidité de la salle actuelle, et si le remboursement de l'emprunt devait avoir lieu au moyen de nouvelles charges.

Mais ce remboursement doit se faire par des affectations sur l'excédant des recettes sur les dépenses qui est de 60,000 fr., et alors, nous avons senti combien la responsabilité de l'administration serait engagée, si elle ne mettait promptement un terme aux dangers que l'état de la salle actuelle fait courir à la population; qu'une ville de 30,000 habitans peut se passer difficilement d'un plaisir qui paraît y être généralement goûté, et qu'enfin, quoique le remboursement ne doive commencer qu'en 1846, et ne s'effectuer que par dixième, comme il est probable que les excédans de crédit ne diminueront pas; comme la ville du Mans sera bien avertie que jusqu'à sa liquidation elle ne doit pas s'engager dans de nouvelles entreprises, nous avons dû vous proposer l'adoption du projet de loi.

Nancy.

Messieurs,

La ville de Nancy demande d'être autorisée à contracter un emprunt de trois cent trente mille francs pour la construction d'un abattoir. Les boucheries qui existent dans les quartiers les plus populeux y deviennent des causes d'insalubrité, et l'on s'est aperçu qu'elles avaient aggravé les effets des épidémies. Le remboursement doit se faire au moyen de la prolongation d'une surtaxe sur le tarif de l'octroi, qui, employé à présent à acquitter un ancien emprunt, sera continué, à partir de 1841, jusqu'à l'acquittement de celui-ci.

Si nous appliquons à la ville de Nancy les principes que nous avons développés au sujet de l'emprunt du Mans, nous trouverons que la construction d'un abattoir rentre dans la classe des dépenses d'une utilité générale, et qu'elle présente ici un caractère d'urgence que l'on ne peut méconnaître; que la ville ne rejette pas dans un avenir trop éloigné les charges qu'elle s'impose pour l'acquitter; et enfin qu'on ne peut reprocher aucune exagération au tarif de l'octroi.

Votre commission vous propose donc l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 154.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron DE GÉRANDO, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la fixation du Budget des recettes pour l'exercice 1839.

MESSIEURS,

L'ensemble de notre situation financière, considérée dans la corrélation des dépenses publiques avec les recettes qui doivent les couvrir, vous a déjà été présenté par le rapporteur habile et expérimenté qui vient d'examiner devant vous le projet du budget des dépenses pour 1839; il ne nous reste donc qu'à vous entretenir des recettes envisagées en elles-mêmes, en ce qui concerne le même exercice.

En se livrant à cet examen, on est frappé de l'accroissement progressif qu'obtiennent depuis quelques années les ressources de l'État.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE LA RIBOISIÈRE, le marquis D'AUDIFFRET, le baron DE GÉRANDO, le comte D'ARGOUT, BESSIÈRES, ROUILLÉ DE FONTAINE, le baron DE FRÉVILLE.

En voici le relevé, depuis 1827, tel qu'il résulte des budgets annuels.

EXERCICES.	DATE DES LOIS.	RECETTES ordinaires évaluées au budget.	RECETTES effectuées d'après les budgets définitifs.
		fr.	fr.
1828	24 juin 1827	924,410,361	978,355,505
1829	17 août 1828	986,156,821	992,402,770
1830	2 août 1829	979,787,135	964,096,425
1831	16 oct. 1831	947,940,894	940,623,042
1832	21 avril 1832	967,724,891	981,385,029
1833	23 avril 1833	966,870,547	987,164,594
1834	28 juin 1833	983,669,307	1,000,360,021
1835	24 mai 1834	997,501,915	1,015,140,574
1836	17 août 1835	1,000,700,897	1,046,712,909
1837	18 juill. 1836	1,027,572,203	1,086,935,538
1838	20 juill. 1837	1,056,302,461	1,096,625,892 (Présumés.)

L'accroissement a porté principalement sur les contributions indirectes. De 1831 à 1837, il a été, sur cette seule branche de revenus, de 108 millions, c'est-à-dire de plus d'un cinquième.

D'après les relevés des comptes apurés, pour les derniers exercices, on remarque que, de 1830 à 1836, l'accroissement a porté,

Sur les contributions directes, pour environ 22 millions, dans lesquelles les patentes entrent pour. 3

Sur l'enregistrement, pour. . . . 27

Sur les douanes et les sels, pour. . 7

Sur les postes, pour. 8

L'exercice 1838, jusqu'à ce jour, se présente d'une manière non moins favorable.

Cet accroissement progressif fait éprouver, Messieurs, une satisfaction d'autant plus juste, qu'elle ne résulte de l'introduction d'aucune taxe nouvelle : au contraire, il a eu lieu malgré le dégrèvement accordé, en 1831, sur l'impôt des boissons, d'une somme de 35 à 36 millions ; il est obtenu, quoique 16 millions de recettes, qu'apportaient au Trésor la loterie et les jeux, aient disparu du budget ; quoique diverses réductions aient été opérées sur le timbre et le port des journaux, sur les droits de navigation, d'enregistrement des actes en matière de faillite, de timbre des effets de commerce, et sur un grand nombre d'articles de douane; enfin, il s'est effectué malgré les ventes successives qui ont réduit la contenance des bois et forêts de l'État.

D'un autre côté, et cette observation n'est pas moins précieuse à recueillir, les frais de poursuite pour le recouvrement des contributions directes décroissent d'année en année : en 1836, ils ne se sont élevés qu'à 1,015,423 fr. ou 2 fr. 75 c. par 1000 fr. Ils représentaient,

En 1822. . . . 4 fr. 1 c. par 1000 fr.
En 1834. . . . 3 37 *id.*

Cette diminution s'est réalisée malgré l'accroissement des rôles, à raison des impositions extraordinaires, pour le service des départemens et des communes.

Rien n'atteste mieux l'amélioration d'aisance qui s'est opérée dans la condition des contribuables.

Il faut donc le reconnaître, Messieurs : ce sont les sources mêmes de la fortune publique, qui obtiennent une fécondité croissante. Les exploitations agricoles se perfectionnent ; l'industrie prend un essor toujours plus vaste ; l'augmentation de la population multiplie les forces productives, en même temps qu'elle étend les consommations. Le développement de nos institutions politiques, leur affermissement, concourent aussi, pour une part essentielle, à ces résultats, comme ces résultats les favorisent. Il nous est donc permis d'espérer que, sous l'action persévérante des mêmes causes, nous verrons continuer les mêmes effets.

Nous dirons plus, Messieurs, l'accroissement de la fortune publique, né de la fécondité des sources dont elle dérive, est dans la nature même des choses ; car, le progrès est la loi de la société humaine.

Il est, Messieurs, une autre cause de l'accroissement de la richesse publique, qui est surtout au pouvoir de l'administration : c'est celle qui résulte des améliorations apportées dans l'assiette et la répartition de l'impôt, dans la perception des deniers publics, dans la gestion relative aux divers produits versés aux caisses de l'État. Ces améliorations, qui se réalisent de jour en jour, ne coûtent rien au contribuable, le soulagent même, et doi-

vent être l'objet constant de la sollicitude du Gouvernement et de la législature.

On aime à le rappeler ici, Messieurs. L'administration financière de la France a atteint un degré de perfection qui nous est envié par les autres États. Soit qu'on considère les justes ménagemens observés envers les contribuables, les garanties qui leur sont offertes par la simplicité, la facilité, l'économie des moyens de recours, et l'équité qui préside aux décisions; soit qu'on apprécie la régularité de la perception, la promptitude des recouvremens, des versemens, des apuremens, la sûreté des caisses, la surveillance sur les comptables; soit qu'on ait égard à l'ordre qui règne dans la comptabilité, au contrôle judiciaire qui s'exerce sur ses opérations; soit qu'on remarque l'absence des non-valeurs et de déficits, ce qui confirme les avantages obtenus par ces résultats; soit enfin qu'on arrête sa pensée sur cette suppression, des spécialités obtenue avec tant d'efforts, cette admirable harmonie entre la distribution et la marche des services, cette unité dans la direction première et centrale, qui couronne ce bel édifice et en constitue le plus haut mérite : on y reconnaît le mécanisme le plus régulier et le plus accompli qui ait encore existé en France. La sagesse du Gouvernement maintiendra avec fermeté, et réussira peut-être à perfectionner encore cette grande et belle œuvre à laquelle plusieurs administrateurs distingués, que nous nous honorons d'apercevoir dans cette enceinte, ont si puissamment concouru.

Les voies et moyens, pour l'exercice 1839, avaient été évalués par le Gouvernement, lorsqu'il a proposé le budget à la Chambre des Députés, vers le commencement de la session, à une somme totale de..... 1,074,893,109 fr.

Mais, depuis cette époque, diverses rectifications ont eu lieu, et ont porté cette évaluation à la somme de..... 1,080,486,091

Augmentation..... 5,592,982 fr.

Une partie de cette addition est fictive. C'est celle d'une somme de 878,430 fr., qui est portée, en même temps, en crédit au budget des dépenses. Elle porte sur les contributions directes; elle comprend les frais de perception des centimes additionnels établis au profit des communes, et recouvrés pour leur compte, en exécution de l'article 5 de la loi du 20 juillet de l'année dernière.

Une autre partie de cette addition représente une augmentation réelle de produits. Elle s'explique par cette circonstance que, à l'époque de la présentation du budget pour 1839, on n'avait pu fonder les évaluations que sur les produits déjà connus des onze premiers mois de 1837, en y joignant le dernier mois de 1836. Depuis cette époque, les produits des mois de 1837 ont été connus, ont permis de prendre pour base l'année 1837 entière, et ont donné en plus, savoir :

1°. Sur les domaines et bois . . .	1,138,356 fr.
2°. Sur le timbre	75,000
3°. Sur les douanes	954,000
4°. Sur les sels	746,000
5°. Sur les boissons et autres droits indirects	1,794,000
6°. Sur les tabacs et la poudre à feu	368,000
7°. Sur les postes	282,500
8°. Sur les produits divers	128,696
TOTAL	5,486,552 fr.

Les produits présumés de l'enregistrement s'étant trouvés inférieurs aux évaluations primitives, de 772,000

Il a fallu déduire cette somme ; ce qui donne, en augmentation de ressources réelles, pour 1839 . . . . . 4,714,552 fr.

Dans l'évaluation des voies et moyens, portée, comme il vient d'être dit, à 1,080,486,091 fr., ne sont pas comprises les recettes portées, pour ordre, à . . . . . 23,106,872 fr.

On n'y a pas compris également le budget extraordinaire des travaux publics qui a, en 1839, ses ressources propres dans le prélèvement créé par la loi du 7 mai 1837, et qui s'élève à 34,420,000 fr.

En considérant ce mouvement constamment progressif de nos ressources, nous n'avons pu craindre des exagérations dans un calcul qui ne présente en espérances, pour les recettes de 1839,

qu'une somme égale au produit de celles de 1837, et inférieure à celles de l'année courante.

Les recettes effectuées pendant l'exercice 1837, et qui doivent servir de base aux évaluations de l'exercice 1839, se sont définitivement élevées à. . . . . 1,080,197,392 f.

Mais plusieurs branches de revenus qui existaient pour le premier de ces exercices ont cessé ou doivent subir une réduction pour le second.

Le produit des jeux a cessé entièrement. . . .	5,500,000	
On prévoit, 1°. sur le produit des douanes, une diminution de.	960,000	
provenant des modifications apportées au droit d'importation des houilles, par l'ordonnance du 25 novembre 1837; au droit de jaugeage des navires, par celle du 18 novembre 1837, et aux droits de tonnage et d'expédition des navires.		12,756,804 f.
2°. Sur les droits divers et recettes à différens titres.	770,000	
à raison des réductions sur les droits de navigation.		
3°. Sur les salines et mines de sel de l'Etat. .	1,614,000	
4°. Enfin, sur les produits divers.	3,912,804	
	12,756,804	

Ce qui réduit le terme de comparaison pris dans l'exercice 1837 à. . . . . 1,067,440,588 f.

En sorte que les évaluations sur l'exercice 1839 surpasseront définitivement les produits de 1837 d'une somme de. . 13,045,503 f.

Le montant des contributions directes réalisées pendant l'exercice 1838 , s'est élevé à. . . . . 381,358,888 f.

Ces contributions sont portées , pour 1839, à un produit de. 382,961,248

Ce qui constitue une augmentation de 1,602,360 f.

Elle porte d'abord sur le principal affecté aux dépenses générales de l'État , savoir :

Contribution foncière.	244,354	1,306,323 f.
Portes et fenêtres.	138,969	
Patentes.	923,000	

Elle porte ensuite sur la portion des contributions affectées aux dépenses départementales, ci. 217,607

Et se compose aussi des frais de perception des recettes des centimes communaux, ci. . 878,430

Ce qui donnerait un total de. . . . . 2,402,360 f.

Mais , d'un autre côté , elle doit être atténuée par la réduction qu'éprouvera, en 1839, le produit des centimes facultatifs pour le cadastre. 800,000

Restera , somme égale. . . . . 1,602,360 f.

Le produit des contributions directes est évalué, pour 1839, à 382,082 fr. Cette évaluation est supérieure au produit de 1838 , de 723,930 fr., soit à raison des constructions nouvelles qui seront

imposées en 1839, soit à raison de l'augmentation assurée sur les patentes.

Nous voyons, avec une vive satisfaction, la sollicitude que l'administration apporte à la continuation et à l'achèvement du cadastre. Le projet de loi qui nous est annoncé par le Gouvernement pour la conservation du cadastre, projet qui a été élaboré avec soin, joindra à l'avantage déjà propre à cette opération, lorsqu'elle s'établit, de fournir un mode plus simple, plus équitable, et d'atteindre par les classifications l'égalité proportionnelle; celui, qui en est aussi un but essentiel, de consolider dans l'avenir les bases de la répartition, de perpétuer les évaluations, autant du moins que peuvent le permettre les modifications que reçoivent les exploitations rurales et les progrès qu'elles obtiennent heureusement sur notre territoire.

Nous nous associons aux vœux qui sont exprimés pour arriver, enfin, s'il se peut, à une peréquation plus exacte de la contribution foncière entre les départemens. Cependant, on ne saurait se flatter qu'une peréquation rigoureuse entre les départemens, ni même entre les arrondissemens, puisse être entièrement obtenue par les résultats du cadastre. L'adoption du cadastre parcellaire, substitué, en 1821, aux infructueux essais tentés pour établir le cadastre par masse de culture, a contraint de renfermer l'opération dans l'enceinte de la commune, et a rompu la chaîne qui eût pu former une peréquation plus étendue.

L'égalité de répartition entre les départemens ne sera jamais qu'approximative. Elle n'en sera pas

moins un bienfait précieux pour les contribuables, en tant qu'elle sera possible.

L'article 31 de la loi du 21 avril 1832 portait « qu'il serait soumis aux Chambres, de cinq années « en cinq années, un nouveau projet de réparti- « tion entre les départemens, tant de la contribu- « tion personnelle et mobilière que de celle des « portes et fenêtres. » L'époque fixée par cette disposition de loi était arrivée; mais, d'un côté, l'administration s'occupe à exécuter pour cette matière un travail complet, auquel toutes les parties intéressées seront appelées, et qui sera bientôt présenté aux Chambres. D'un autre côté, elle a été conduite à reconnaître qu'il y avait lieu à modifier la disposition précitée de la loi du 21 avril 1832.

Le Gouvernement, en présentant le projet de budget à l'autre Chambre, avait proposé d'abolir cet article, en ce qui concerne l'impôt des portes et fenêtres; il avait pensé que l'article 2 de la loi du 17 août 1835 avait déjà rempli le même but, par la disposition qui fait varier annuellement, en raison des constructions nouvelles et des démolitions, les contingens des départemens, arrondissemens et communes.

Il avait proposé également de reporter à une révolution périodique de dix années, au lieu de cinq, la révision de la répartition des contingens, en ce qui concerne la contribution personnelle et mobilière, en commençant par 1842. Les recherches qu'il a fait faire lui ont donné lieu de croire que

la répartition opérée par la loi du 21 avril 1832, est loin d'être disproportionnée comme on le suppose ; qu'un intervalle de dix années peut seul amener entre les départemens des inégalités assez grandes pour qu'il y ait lieu de procéder à une opération aussi délicate ; car, les élémens d'une juste répartition de ce genre d'impôt sont très difficiles à apprécier.

La Chambre des Députés a adopté la seconde de ces deux propositions.

Mais elle a insisté pour que la répartition, entre les départemens, de l'impôt des portes et fenêtres, fût opérée ; elle s'est fondée sur ce que les inégalités fondamentales qui résultent de la répartition établie par la loi du 21 avril 1832 ne sont pas corrigées par les révisions annuelles qui s'exécutent en vertu de la loi du 17 août 1835. Cependant, dans la vue de laisser à l'administration le temps nécessaire pour recueillir tous les matériaux et pour achever le travail entrepris, elle a estimé qu'il convenait de remettre aussi cette opération à l'année 1842.

La proposition primitive, ainsi modifiée, a été adoptée par le Gouvernement, et constitue maintenant l'article 2 du projet de loi qui vous est soumis.

On doit reconnaître, en général, que de graves intérêts recommandent la fixité dans l'assiette et la répartition de l'impôt ; que les modifications qui pourraient y être apportées doivent être longtemps étudiées, préparées avec maturité ; des ex-

périences récentes ont prouvé les inconvéniens et les perturbations qui pouvaient naître des changemens précipités. Ces réflexions acquièrent une force particulière, en s'appliquant à la contribution mobilière, dont les bases sont si difficiles à déterminer, et sont affectées d'une si grande incertitude. Nous ne pouvons qu'adhérer à la proposition de porter à dix années l'intervalle de cinq ans qui était fixé par la loi du 21 avril 1832.

Nous espérons que, dans le travail qui l'occupe sur la répartition de la contribution personnelle et mobilière, l'administration s'attachera à faire enfin cesser, ou du moins à restreindre le vague que présente, relativement à la base de cette répartition, le dernier paragraphe de l'article 17 de la loi du 21 avril 1832, combiné avec les lois du 3 nivôse an 7, et 13 floréal an 10; qu'elle donnera aux commissaires répartiteurs des règles plus précises, pour apprécier les élémens qui doivent servir à fixer la valeur locative, de manière à prévenir les erreurs qui en résultent et l'arbitraire qu'on peut craindre.

La limite introduite par l'article 8 du projet de loi, au nombre de centimes additionnels que le Gouvernement peut imposer d'office sur les communes, en vertu de l'article 39 de la loi du 18 juillet 1839, est une mesure fort salutaire. La sagesse du Gouvernement saura aussi modérer l'empressement quelquefois trop hâtif, l'impatience quelquefois inconsidérée, que les départemens et les communes mettent à employer la ressource des centimes, et

même à les engager d'avance pour les années suivantes, dans la vue d'étendre et d'accélérer les créations, les embellissemens, disposition que favorise le zèle même du bien, mais qui a l'inconvénient de surcharger les contribuables, d'appauvrir la matière imposable, et de consommer par anticipation les ressources de l'avenir.

L'art. 4 du projet de loi qui vous est soumis a pour objet d'établir trois nouveaux centimes additionnels à l'impôt des patentes, pour couvrir les frais de perception des impositions destinées aux bourses et chambres de commerce ; c'est une disposition analogue à celle qui est admise par la loi de 1834 pour les frais de perception des centimes perçus pour le compte des communes.

L'impôt des patentes est porté en principal, au budget de 1839, pour une somme de 26,315,000 fr. Cette évaluation est supérieure à celle de 1838 de 855,000 fr., elle est motivée par le développement progressif de notre industrie. Depuis quelques années cette branche de revenu s'est élevée d'environ un tiers. La législation qui régit cet impôt invoque cependant quelques améliorations ; elle présente des lacunes à combler, des incertitudes à faire disparaître, des réformes à opérer ; surtout elle doit se mettre en rapport avec la situation présente de notre industrie, qui, depuis l'époque du 1^er^ brumaire an 7, à laquelle ont été fixées les nomenclatures, a été en quelque sorte transformée. Le Gouvernement a fait espérer, il y a deux ans, une nouvelle loi sur cette matière, loi dont on se promet

un accroissement considérable de produits. Cet avantage pour le Trésor de l'État est peu de chose en comparaison de ceux qu'une législation mieux entendue procurera aux manufactures et au commerce. Nous espérons que ce travail si désiré sera bientôt présenté aux Chambres.

Le commerce attend aussi une loi sur la marque d'or et d'argent que le Gouvernement lui fait espérer. Vous avez remarqué, Messieurs, que le produit des bois de l'Etat est évalué, pour 1839, à une somme supérieure au produit de 1837, de 1,700,000 fr. Cette augmentation résulte, indépendamment de l'élévation du prix des coupes, en partie du prélèvement de 3 pour cent introduit, à dater de 1838, sur le prix des coupes de bois, en partie d'une fixation plus exacte opérée dans la part contributive des communes et des établissemens publics, pour les frais d'administration de leurs bois. Nous exprimons ici le vœu de voir continuer, achever par l'administration, la délimitation générale des forêts de l'État, exécutée déjà pour un tiers de leur superficie, et qui, en présence d'une telle multitude de riverains, favorisera la conservation de la propriété publique, en augmentera sensiblement les produits.

Nous ne pensons pas nous écarter de la mission qui nous est confiée, nous croyons remplir même un devoir, en témoignant également ici qu'il serait désirable de pouvoir porter le traitement des agens forestiers à un taux plus juste, mieux proportionné au mérite de leurs services et aux fatigues qu'ils

exigent. C'est une dépense apparente, sans doute; mais ce n'est, au fond et en réalité, qu'un moyen naturel et bien entendu d'accroître les recettes. Cette observation s'applique aussi à quelques autres agens des services actifs qui concourent à assurer le recouvrement des revenus publics; rémunérer par des rétributions équitables des agens dont on exige une probité scrupuleuse, une extrême activité, une fermeté courageuse, qui doivent résister aux séductions, s'exposer même aux périls, c'est donner plus d'efficacité aux instrumens de perception. Les fausses économies qu'on croirait pouvoir obtenir dans cette partie, par une réductions exagérée des traitemens, ressembleraient à celles qu'on chercherait dans une réduction des outils de l'ouvrier ou des travaux du labourage.

Quelques modifications au Code forestier, qui occupent sans doute la sollicitude éclairée du Gouvernement, pourront améliorer encore, avec le temps, cette branche des revenus de l'État. On doit applaudir au zèle que montre l'administration forestière pour améliorer l'exploitation des propriétés publiques, et pour déjouer les coalitions des enchérisseurs, toujours si habiles dans leurs combinaisons pour rabaisser le prix des coupes. Cependant, on s'afflige de voir à quel point les délits, pour contravention aux lois en matière forestière, sont multipliés. Le dernier compte rendu de la justice criminelle en France fait connaître que plus de quatre-vingt-dix mille prévenus ont été, pendant l'année 1835, traduits devant les tribunaux pour ce

seul chef, et que, sur ce nombre, plus de quatre-vingt-cinq mille ont été condamnés à des amendes qu'une partie d'entre eux s'est trouvée, sans doute, hors d'état d'acquitter. Il serait intéressant d'examiner si on ne pourrait emprunter une disposition législative de l'Allemagne, où le régime forestier est porté à une si haute perfection, et par laquelle les délinquans hors d'état de payer les amendes sont admis à s'en acquitter par des journées de travail, au lieu de subir l'emprisonnement. Car, l'emprisonnement, dans ce cas, aggrave la charge de l'État, au lieu de l'indemniser de ses pertes; il nourrit le délinquant aux frais du public, et entretient en lui ces funestes habitudes d'oisiveté qui favorisent le penchant au délit.

En général, nulle amélioration dans le revenu de l'État n'est aussi salutaire que celle qu'on obtient en prévenant ou réprimant la contravention et la fraude. Elle est salutaire pour les mœurs publiques; elle est une justice envers les contribuables fidèles à s'acquitter. Les efforts persévérans que fait l'administration publique pour atteindre à ce but, efforts dont cette session même nous offre plusieurs exemples et plusieurs résultats, obtiendront sans doute encore de nouveaux succès. On doit espérer qu'ils en obtiendront spécialement à l'égard des impôts sur les boissons, dont le produit est encore considérablement atténué par la cause que nous signalons ici, quelles que soient les difficultés que, dans cette matière, présente la découverte de la fraude. On voit avec

peine que, chaque année, plus de 2,600 prévenus sont traduits devant les tribunaux, pour des délits commis par contravention aux lois sur les contributions indirectes; mais, ils ne représentent qu'une faible partie des délinquans véritables. Le nombre des prévenus pour délits en matière de douane est presque aussi considérable; le nombre de ces derniers n'égale pas même le nombre des délits constatés ; tant il est difficile, dans cet ordre de poursuites, d'atteindre le nombre des coupables.

Une meilleure distribution des divers droits établis sur les boissons, sans augmenter la charge du contribuable, accroîtrait, d'une manière sensible, les produits qu'en retire le Trésor. Nous nous bornons à en exprimer le vœu, certains que l'administration publique médite, d'après l'étude des faits et les résultats de l'expérience, ce perfectionnement, important sans doute, mais d'une exécution délicate et difficile.

On a signalé plusieurs fois, avec raison, la fraude considérable qui s'opère relativement au timbre des effets de commerce. Nous pensons aussi qu'il importe d'y chercher des remèdes. L'expérience prouve que ceux qu'on avait essayés en 1835 sont insuffisans. Nous ne partageons pas l'opinion qui porterait à les obtenir par la voie d'une augmentation du taux des amendes. Nous sommes convaincus qu'on les trouvera dans des mesures analogues aux dispositions que l'Angleterre a employées depuis quelques années avec un succès complet. Les lu-

mières de M. le Garde des sceaux, de MM. les Ministres des finances et du commerce, apprécieront, sous ce point de vue, ce qui peut être emprunté à cette législation pour l'adapter convenablement à la nôtre.

Nous ne pouvons qu'adopter les observations qui ont déjà été produites par la Chambre des Députés et la Cour des comptes, sur l'erreur qui a été commise, lorsqu'en 1829, on a cru acquérir un revenu à l'État par le prélèvement de 3 pour cent sur les fournitures destinées au matériel de la marine, puisque, d'un autre côté, l'État rembourse au moins l'équivalent aux fournisseurs, par l'élévation du prix. En supposant qu'une caisse spéciale doive être maintenue comme un service public, et à un autre titre que comme une sorte de syndicat sur les gens de mer, il sera plus économique, plus simple et plus vrai de suppléer directement, des fonds de l'État, à l'insuffisance de ses ressources; cette insuffisance alors devra du moins être constatée, et la subvention pourra se régler sur les besoins qu'elle aura fait connaître.

Le budget des recettes extraordinaires destinées aux dépenses des travaux publics, ne nous a paru susceptible d'aucune observation en ce qui concerne le fonds qui est affecté aux recettes, et dont la destination était réglée par la loi. Mais la commission adhère pleinement aux observations déjà présentées avant-hier par la commission, pour le budget des dépenses, sur les motifs qui doivent faire abandonner la formation d'un

budget annexe. Parmi les inconvéniens qui en résultent, nous sommes surtout frappés de voir altérer, par là, cette précieuse unité de notre édifice financier, qui avait été si long-temps poursuivie, et réalisée enfin avec tant d'efforts.

On réclame, et justement sans doute, le remboursement de nos créances sur l'Espagne. Nous estimons, toutefois, qu'au milieu des circonstances qui désolent depuis quelques années cette contrée voisine, de grands ménagemens sont dus à la situation dans laquelle elle gémit; que ces ménagemens sont aussi, et un moyen de l'assister, et une preuve de la sympathie que nous lui portons. Nous nous confions à la sagesse du Gouvernement pour concilier les intérêts du Trésor avec les égards que commandent ici la justice et une saine politique. Notre créance n'en deviendra que plus sacrée aux yeux de la nation espagnole, lorsqu'elle prendra le caractère d'un service rendu dans des temps difficiles. Du reste, il est permis d'entrevoir enfin le moment où, délivrée des malheurs qui l'accablent, l'Espagne pourra se libérer envers nous. L'affermissement de l'autorité légitime, les succès de sa cause, les progrès de l'ordre, un espoir de pacification, permettront à notre alliée d'acquitter une dette envers une nation amie qui l'a loyalement secourue dans sa détresse, et qui s'est sincèrement associée aux intérêts de sa destinée.

En résumé, Messieurs, sur la somme totale des voies et moyens proposés pour l'exercice 1839, les charges qui seront supportées par les contri-

buables donneront, pour les impôts établis au profit du Trésor, ou pour non-valeurs et réimpositions..... 891,570,722 fr.

Pour les impôts établis au profit des départemens.....	59,093,096
Idem des communes.....	30,158,436
TOTAL.....	980,822,254 fr.

Le surplus sera fourni, savoir :

Par le produit des propriétés immobilières ou mobilières de l'État, pour une somme de....	39,364,147 fr.
Par le produit des services confiés au Gouvernement, et produits divers.....	60,299,690
TOTAL.....	99,663,837 fr.

Les voies et moyens ordinaires étant évalués, pour l'exercice de 1839, comme nous avons eu l'honneur de vous le dire, à....	1,080,486,091 f.
Ses dépenses n'étant portées au budget du même exercice que pour.....	1,063,669,939
L'excédant disponible serait de:	16,816,152 f.

Il paraît suffire pour subvenir, soit aux mécomptes qui pourraient avoir lieu dans la réalisation des revenus, soit aux dépenses supplémentaires qui n'auraient pas été prévues. Ces deux éventualités sont inhérentes à la nature même des

choses. L'ordre établi dans l'administration de nos finances, et la stabilité qu'acquiert chaque jour la situation intérieure du pays, tendent à les réduire.

Votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi.

IMPRESSIONS
Nº 155.

1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis D'AUDIFFRET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi sur le sel.

MESSIEURS,

Les salines de l'Est ont été exploitées dans tous les temps, au profit du pays, par les Gouvernemens qui en étaient propriétaires; et leurs produits n'ont jamais cessé, si ce n'est pendant les troubles politiques, d'être un revenu public. La France les a acquises des Souverains étrangers, qui les possédaient autrefois à titre domanial, par des traités conclus au prix de ses efforts et de ses sacrifices : elle devait donc en recueillir les avantages au bénéfice de tous et ne pas les réserver exclusivement à une partie de la population.

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUDIFFRET, le baron DAVILLIER, le baron DE FRÉVILLE, DE GASPARIN, le duc DE PRASLIN, le comte ROY, le comte DE SAINT-CRICQ.

Aussi la ferme générale en a toujours versé les tributs dans la caisse commune du Trésor, et après elle une régie intéressée en a continué jusqu'à ce jour l'exploitation dans l'intérêt public : cette longue association de l'industrie particulière avec l'administration des finances a procuré à l'État des ressources assez considérables, qui se sont élevées, sous l'Empire, à plus de 3 millions par année. Mais cette branche de recettes a diminué de moitié par diverses causes et surtout, depuis 1825, par suite de la découverte d'une mine de sel gemme, sur laquelle se fondaient de si grandes espérances de fortune, que le Gouvernement a cru devoir les acheter aux inventeurs par un sacrifice de près de 4 millions.

Il semble que cette première concession accordée sur le sol domanial ait été une sorte de provocation à toutes les entreprises qui ont été tentées, après cette transaction, contre une propriété publique si chèremeut acquise avec les deniers du Trésor.

Sous les régimes antérieurs, lorsque le pouvoir était assez fortement établi pour comprimer dans une juste mesure les prétentions individuelles ou locales, et pour faire respecter les droits généraux dont la protection lui est confiée, jamais la légitimité de cette propriété publique n'a été contestée; elle ne fut temporairement envahie qu'aux jours désastreux où toute l'action du Gouvernement émanait des passions de l'anarchie. Mais elle est rentrée dans le domaine de l'État aussitôt que l'ordre et l'autorité souveraine out pu reprendre

leur empire, et elle y est demeurée, jusqu'à la loi du 6 avril 1825, à l'abri des attaques de l'intérêt privé ou de l'esprit de localité. Plusieurs années après cette concession légale, une lutte s'est engagée entre l'administration et quelques habitans de ces contrées qui n'avaient qu'à ouvrir la terre pour en faire sortir des eaux saturées de sel gemme et en dérober les produits, non seulement à la compagnie adjudicataire, mais aussi à l'impôt général qui frappe tous les consommateurs de cette denrée alimentaire.

Les mêmes contraventions ont exigé des mesures préventives contre plusieurs exploitations illicites des sources salées des Pyrénées. L'autorité locale de cette région salifère est parvenue à arrêter, par les voies administratives légalement consacrées, les progrès d'une contrebande qui menaçait l'État et le commerce régulier du littoral, de préjudices considérables.

De si graves désordres appelaient une prompte répression : les efforts de l'administration ont été aussi actifs que l'agression était vive contre l'intérêt général. Mais la législation de la matière est devenue quelquefois impuissante contre l'exploitation des eaux salées, malgré l'appui que lui prêtaient à cet égard les termes formels des arrêtés des 13 messidor an 2, 20 frimaire an 5, 3 nivôse et 3 pluviôse an 6. La jurisprudence d'un grand nombre d'années était vainement invoquée pour la défense de la propriété et des revenus de l'État. Les tribunaux hésitaient à condamner cette usurpation

des droits du Trésor, malgré l'autorité des règles antérieures, et nonobstant l'évidence du principe qui ne permet pas de séparer l'effet de la cause ni l'accessoire du principal. Favorisée par cette incertitude, la fraude a pris une extension d'autant plus facile que, dans la plus grande partie de la concession domaniale de l'Est, il suffit de frapper le sol pour en faire jaillir des sources salifères dont l'évaporation s'opère sans aucun appareil chimique, par l'emploi des ustensiles ordinaires du ménage et dans le secret du foyer domestique.

Les événemens de 1830 ont eu, comme toute commotion politique, pour effet inévitable de fortifier les préventions hostiles contre les anciens impôts, et d'accroître temporairement les charges de l'État. Cette nouvelle épreuve a fait perdre au Trésor, sur les boissons, un revenu de 30 à 40 millions, dont l'abandon n'a profité ni au producteur ni au consommateur, et a forcé la législature, pour rétablir l'équilibre du budget, de grever encore la propriété d'une augmentation de 24 millions sur les contributions directes, et de 5 à 6 millions sur les droits d'enregistrement.

Un semblable succès contre l'intérêt général devait exciter la lutte déjà engagée entre l'administration et les spéculateurs qui convoitaient la propriété publique des salines de l'Est et du Midi. Le Gouvernement crut dès lors indispensable de s'armer contre eux d'une législation plus explicite et plus répressive de la fraude, et soumit aux Chambres, le 17 juin 1833, un projet de loi destiné à maintenir ses droits ainsi que le libre et entier

exercice de l'exploitation qu'il avait concédée, par bail emphytéotique, à une compagnie intéressée. Toutefois, l'époque avancée de la session ne permit pas de l'examiner. Cette proposition, reproduite le 13 janvier 1834, souleva une opposition empreinte de toute la vivacité des réclamations locales.

L'esprit antinational, qui tend à séparer le département, l'arrondissement ou le canton de la grande famille de l'État, est ingénieux à se couvrir d'un étroit et faux patriotisme qui attaque d'une manière d'autant plus dangereuse les intérêts publics, qu'il semble et qu'il croit souvent lui-même s'y dévouer généreusement. On ne doit attribuer qu'à l'entrainement de cet égoïsme local la revendication du domaine public par les habitans des dix départemens qu'embrasse la concession des salines de l'Est. C'est seulement aussi par cet aveugle sentiment que l'on peut s'expliquer l'étrange doctrine qui tend à établir que le sol favorisé de ces richesses minérales ne saurait appartenir à la société tout entière, et que la nature en a fait l'apanage exclusif de ceux qui les foulent sous leurs pieds. Ce genre d'argumentation sur le droit naturel porterait une des atteintes les plus funestes à l'intérêt général et aux prérogatives de l'État : il n'est pas une seule partie des propriétés domaniales qui ne puisse être en butte aux mêmes prétentions; les bois nationaux deviendraient ainsi le combustible gratuit des populations forestières; la pêche des fleuves, l'attribution obligée des riverains, et les

biens-fonds, celle des communes où ils sont situés. Bientôt, à l'aide de ces idées antisociales sur les dons de la Providence, la controverse et la résistance d'une aveugle prévention attaqueraient les principes de tous les impôts établis, et exciteraient entre les contribuables et le Trésor un combat inégal dans lequel succomberait nécessairement l'un après l'autre chacun des revenus publics qui fondent l'existence du Gouvernement, parce qu'ils lui servent à la défense de tous les droits et à la protection de tous les intérêts.

La question qui nous occupe acquiert donc une très grande importance des considérations que nous venons de présenter sur l'une des plus dangereuses tendances des opinions systématiques qui ne sont pas éclairées par l'expérience.

Les premières instances des départemens de l'Est auprès de l'administration des finances n'avaient pour but que d'obtenir une diminution sur le prix de vente du sel fabriqué par la compagnie. Une commission administrative, créée par ordonnance royale du 11 février 1835, fut chargée d'écouter ces réclamations : tous les mandataires de cet intérêt local considéraient alors avec raison cette réduction de prix comme la mesure la plus favorable à leurs commettans et comme un bienfait digne de toute leur reconnaissance.

Aucun d'eux n'osait solliciter, à cette époque, une liberté d'exploitation dont ils craignaient que la spéculation ne profitât bientôt pour désarmer l'administration contre la fraude, et pour former une

coalition d'intérêts privés plus onéreuse au consommateur que le privilége de l'Etat. La propriété du Gouvernement n'était pas encore mise en question ; on semblait reconnaître qu'il avait le droit et qu'il était de son devoir d'en tirer le meilleur parti possible au profit de la société ; qu'on n'était pas plus fondé à lui contester, qu'à tout autre propriétaire, la faculté de retirer de son exploitation tous les fruits qu'elle pouvait produire, et d'adopter le mode qui lui semblait le plus utile pour leur transport et leur vente ; enfin, qu'il ne serait pas juste de considérer le prix d'un bail comme une contribution imposée à ceux qui achètent les récoltes du fermier.

L'administration des finances ne crut pas devoir adhérer à ces premières demandes de réduction du prix du sel, formées par les populations de l'Est, et elle réclama de nouveau, par un projet de loi présenté le 23 mars 1836, des moyens de comprimer les efforts de la contrebande, et de préserver ses revenus contre des agressions aussi faciles que multipliées. Le rapport de la commission législative de la Chambre des Députés, en date du 19 avril 1836, fut favorable aux propositions du Gouvernement ; mais les circonstances ne permirent pas de les mettre en délibération. Les mêmes nécessités firent représenter, l'année suivante, les mêmes dispositions répressives de la fraude, et elles furent accompagnées d'un second projet de loi spécial, en date du 4 janvier 1837, qui accordait aux instances des habitans des dé-

partemens de l'Est un abaissement de 10 fr. par quintal métrique sur le prix de vente du sel dans toute l'étendue de la concession. Cette double proposition fut examinée par deux commissions séparées qui présentèrent, l'une le 28 mars 1837 et l'autre le 20 mai suivant, leur travail respectif à la Chambre des Députés. La discussion du premier projet donna lieu à l'initiative d'une loi nouvelle préparée par cette Chambre au milieu même de sa délibération, et qui n'accordait de moyens préventifs contre l'envahissement des salines domaniales et la soustraction des sels à l'impôt, qu'en prononçant la dépossession du domaine de l'État, et en établissant, avec de certaines restrictions, la liberté de fabrication à la place de l'exploitation du Gouvernement. Le second projet du Ministre des finances ne fut pas même discuté.

La nouvelle loi, qui avait été ainsi substituée à la proposition faite par l'administration, parut porter atteinte à de trop graves intérêts pour que la Chambre des Pairs se crût, au terme de la session, suffisamment éclairée sur ses conséquences et consentît à procéder immédiatement à sa délibération. Elle conclut donc, sur la proposition d'un de ses membres, au renvoi de la discussion de ce nouveau système, après le vote du budget, et termina la session sans avoir statué.

C'est après ce long débat, où se sont fortifiées progressivement les exigences locales, que l'administration a demandé le 2 avril 1838, par le projet soumis à la Chambre des Pairs le 2 juin

suivant, de consacrer l'expropriation du domaine public des salines de l'Est, et la libre fabrication du sel dans toute l'étendue du Royaume.

Les dix-sept articles de la loi actuellement proposée ont trois objets bien distincts : onze d'entre eux s'appliquent à la répression de la fraude, et quatre autres à l'introduction de la liberté d'exploitation au moyen de concessions partielles; les deux derniers prononcent définitivement l'abandon de la propriété de l'État et la résiliation du bail de la compagnie des salines de l'Est.

Nous avons déjà déclaré qu'il était devenu indispensable de compléter et de fortifier la législation actuelle contre les fabrications illicites et les entreprises des fraudeurs. Les moyens accordés au Gouvernement, dans les onze articles préparés à cet effet, consacrent définitivement l'assimilation naturelle, et si injustement contestée quoique légalement établie, des eaux salifères à toutes les autres substances existant dans le sein de la terre ou à sa surface, et dans lesquelles le sel se présente soit pur, soit mélangé avec d'autres matières, soit à l'état liquide.

Les mesures prescrites dans cette partie du projet, pour l'exploitation et la surveillance des gîtes de sel, remplissent la lacune que la loi du 21 avril 1810 avait laissée à dessein dans la législation des mines, en ce qui concerne cette denrée alimentaire si productive pour le Trésor, et règlent enfin, dans l'intérêt de l'impôt, les précautions particulières qui, suivant les intentions exprimées lors de la

discussion de cette loi générale sur les mines, devaient être déterminées par un acte tout-à-fait spécial du pouvoir législatif.

Ces dispositions, si souvent délibérées, sont impatiemment attendues par tous les exploitans qui se soumettent sans résistance au joug des règles établies, et aux tributs qu'elles assurent à l'État sur les produits de leur travail. Elles doivent mettre un terme à des dommages qui sont aussi contraires à l'ordre et à la morale publique, que dangereux pour le Trésor et pour l'industrie des sauniers de l'Ouest et du Midi, si dignes de toute la protection du Gouvernement, par leur respect des lois et par leur vie pénible et laborieuse.

Il est indispensable de satisfaire à des vœux aussi légitimes, à des réclamations si nombreuses et si pressantes, et à des demandes présentées cinq fois de suite par le Gouvernement à la décision de la législature. Les débats précédens ont suffisamment démontré l'utilité de ces propositions si fréquemment renouvelées par l'administration, et dont la justice a été plusieurs fois reconnue par les deux Chambres, pour qu'il nous ait paru nécessaire de leur donner de nouveaux développemens; nous nous sommes donc bornés à les rappeler presque textuellement dans le travail que nous soumettons à votre examen. Nous avons toutefois réduit aux proportions actuelles les amendes que l'établissement de la libre fabrication avait conduit à rendre plus rigoureuses, et nous avons aussi réuni, dans un article spécial, les anciennes dispositions relatives aux salaisons maritimes.

Nous devons enfin faire remarquer que, d'accord avec les vues prévoyantes du législateur, qui a distrait du système général des mines fondé le 21 avril 1810, les gîtes salifères, nous avons retranché du projet en discussion toutes les dispositions qui tendaient à appliquer au sel les conditions attachées à l'exploitation des autres substances minérales. Nous faisons rentrer ainsi cette matière spéciale dans le régime exceptionnel où, dès 1810, il avait paru convenable de la placer.

C'est en s'écartant de ce principe, essentiellement conservateur des droits de l'État sur cette matière imposable, que le projet de loi présentait quatre articles que nous vous proposons de supprimer, et qui étaient destinés à régler, conformément à la loi du 21 avril 1810, les conditions particulières des concessions partielles, c'est-à-dire à fonder le système de la liberté d'exploitation sous la double réserve de renfermer le concessionnaire dans une étendue de vingt kilomètres carrés, et de l'obliger à produire, annuellement, au moins 500,000 kilogrammes de sel.

Une innovation aussi grave devait fixer particulièrement notre attention, surtout depuis qu'elle avait une première fois suspendu la détermination de la Chambre des Pairs, à cause de l'importance de ses résultats et de la difficulté de les bien apprécier au moment même de la clôture de la dernière session.

Nous nous sommes demandé si le soulagement que sollicitent les départemens de l'Est sur le prix

vénal du sel serait la conséquence certaine de cette grande mesure; si les sacrifices qu'elle imposait au Trésor se trouveraient compensés non seulement par le bien-être de cette partie de la population, mais aussi par la répression de la fraude et par une protection indispensable à l'impôt du sel; enfin, si les marais salans de l'Ouest et les salines méridionales n'en éprouveraient aucun préjudice.

Nous avons d'abord reconnu que, pour une marchandise qui n'a presque point de valeur intrinsèque et qui n'en reçoit réellement que par l'addition de l'impôt, il était impossible d'espérer de l'intelligence de la fabrication particulière une diminution sur le prix de revient qui fût de nature à exercer une influence sensible sur le cours vénal du sel; que d'ailleurs la libre concurrence de cette nouvelle industrie, restreinte, par une sage prévision de la fraude, dans les proportions ci-dessus déterminées pour l'étendue et le produit de chaque exploitation, n'amènerait aucun abaissement dans le taux de cette denrée alimentaire; qu'en s'appuyant même sur les données les plus favorables à son développement, elle ne pourrait s'établir, dans le périmètre de ces dix départemens, entre plus de 50 nouveaux concessionnaires. Un monopole qu'on ne saurait exercer légitimement qu'au profit de la société tout entière, serait donc le privilége de quelques spéculateurs. Nous avons été frappés surtout de la facilité avec laquelle de grands capitalistes, devenus adjudicataires à vil prix des belles usines du Gouvernement, renverseraient bientôt les petites fa-

briques, et, après avoir découragé les efforts et épuisé les ressources d'une impuissante rivalité, se rendraient seuls maîtres d'un marché où ils feraient subir à la population toutes les exigences de la cupidité privée. Cette crainte a pris un caractère d'autant plus sérieux qu'un mode analogue d'exploitation a déjà produit sur le littoral de la Méditerranée les dommages que nous redoutons pour les habitans de l'Est, et que les combinaisons avides des spéculateurs de ces salines méridionales produisent des variations subites dans le prix du sel qui en quintuplent souvent la valeur. Nous n'avons donc aperçu aucune chance d'adoucissement pour les consommateurs de l'Est dans l'adoption des mesures proposées, et nous avons lieu de croire, au contraire, qu'elles aggraveraient leur situation actuelle.

Il nous a été également démontré qu'un plus grand nombre d'exploitations rendrait la surveillance de l'administration plus dispendieuse et plus difficile ; que la fraude, pour ainsi dire encouragée par ce premier avantage conquis sur la propriété publique, pourrait devenir encore plus entreprenante, et entraîner le Gouvernement au-delà des limites d'une liberté que l'on trouverait bientôt trop circonscrite pour donner l'essor au progrès de l'industrie, et procurer à la population locale un soulagement impossible avec le régime proposé et qu'elle réclamera toujours. La lutte ne serait donc pas terminée par les sacrifices de cette insuffisante concession, et il serait même à craindre, nonob-

stant les dispositions répressives du projet de loi, que les nouveaux efforts de la contrebande n'enlevassent au Trésor sur l'impôt du sel, dans cette partie de la France, tout ce qu'il parviendrait à reprendre, sur d'autres points, avec le secours d'une législation plus sévère.

Toutefois, l'administration des finances se trouverait exposée à un danger bien plus grave encore; cette excitation nouvelle, donnée à la spéculation par l'abandon du privilége du Trésor à tous les inventeurs qui se présenteraient, provoquerait sans doute d'autres découvertes de gites salifères dans un grand nombre de départemens placés en dehors de la concession actuelle, et donnerait à cette industrie progressive une extension qui déconcerterait toutes les combinaisons de la prévoyance administrative contre les tentatives de la mauvaise foi. Ce ne serait plus seulement les produits des salines de l'Est qui auraient été sacrifiés aux prétentions locales; mais l'impôt du sel se trouverait compromis tout entier, et le budget de l'État serait menacé prochainement de perdre un revenu de plus de 60 millions.

Les préjudices d'une si imprudente innovation ne s'arrêteraient pas aux sacrifices du Trésor, à l'affaiblissement des ressources générales de la société : ils attaqueraient en même temps des intérêts nombreux sur le littoral de l'Océan et de la Méditerranée, qui mérite toute la sollicitude du Gouvernement. En effet, si nous adoptons l'hypothèse la moins défavorable aux marais salans,

c'est-à-dire celle où la libre exploitation du sel resterait confinée dans les dix départemens de l'Est, les nouvelles usines qui s'établiraient à l'extrémité du rayon et sur la frontière du marché extérieur prolongeraient immédiatement l'écoulement de cette denrée sur les points où elle n'aurait jamais pu parvenir lorsqu'elle était grevée des frais d'un plus long transport et de la surcharge d'un bail de 1,200,000 fr. Mais, en admettant, d'après les probabilités les mieux fondées, que l'intelligence active d'une spéculation illimitée puisse pénétrer rapidement dans l'intérieur du Royaume et s'établir sur un grand nombre de points, où elle s'emparerait d'une consommation qui est aujourd'hui le but et le salaire des efforts d'une population côtière dépourvue de toute autre ressource, on verrait aussitôt ces contrées malheureuses désolées par l'insalubrité et la misère, conséquences inévitables du découragement de la seule industrie qui les fait vivre et qui entretient à peine la force précieuse des classes maritimes que la décroissance de notre navigation tend chaque jour à affaiblir. Les sondages qui ont déjà été tentés dans plusieurs départemens éloignés des salines de l'Est, tels que les Ardennes, la Côte-d'Or et Saône-et-Loire, ne permettent plus de révoquer en doute la gravité de ces appréhensions, ni de se tromper sur les dangereuses conséquences d'un accroissement de fabrication qui occasionnerait la ruine des exploitations établies, dont les produits déjà trop abondans excèdent toujours les besoins des consommateurs.

Cette dernière considération nous a conduits à introduire, dans le projet en discussion, une disposition qui a pour objet de soumettre toute nouvelle exploitation de sel à une autorisation législative. Nous avons également reproduit un article d'une proposition antérieure du Gouvernement qui maintient les fabriques existantes en vertu de permissions spéciales ou d'une possession trentenaire. Ces deux mesures importantes ont pour but de protéger tous les droits acquis, et de placer leur existence sous la garantie des pouvoirs constitutionnels. Le respect des exploitations établies au profit de l'État ou des particuliers, la conservation de l'impôt du sel, et la défense des marais salans nous ont paru exiger le concours éclairé de l'administration et des Chambres pour la création de toute industrie rivale qui pourrait porter atteinte à des intérêts si graves et si nombreux.

Après avoir exposé les désordres et les préjudices que le système de la libre fabrication pourrait amener, non seulement en ce qui concerne la perception de l'impôt du sel, mais encore dans les conditions actuelles des consommateurs des dix départemens de l'Est et de l'industrie spéciale des sauniers de l'Ouest et du Midi, il nous reste à présenter quelques considérations sur l'abandon de la propriété publique des salines domaniales.

Nous chercherons à fixer l'attention et à éclairer, autant que possible, l'appréciation de la Chambre des Pairs sur la perte réelle que le domaine public aurait à supporter par suite de la

concession de son privilége à la spéculation industrielle. Nous évaluons à plus de 30 millions le dommage résultant de la privation d'un droit exclusif d'exploitation qui procurait annuellement au budget une recette de près de 1,500,000 fr. Il convient d'y ajouter les 4 millions d'indemnités payées en 1825 aux inventeurs du sel gemme, non seulement pour en conserver la jouissance, mais aussi pour acheter la protection de l'impôt du sel et celle des marais salans; nous devons également y réunir trois ou quatre millions de non-valeurs qui seraient la conséquence inévitable de la vente avec dépréciation des usines domaniales construites à si grands frais. Ces trois sacrifices élèveraient à près de 40 millions le préjudice éprouvé sur le domaine public. La dette inscrite supporterait, en outre, sans compensation, 250,000 fr. de pensions de retraite laborieusement acquises par un nombreux personnel devenu sans emploi. Le crédit des frais de perception s'accroîtrait en même temps de toute la difficulté d'une surveillance exercée sur une fabrication bien plus divisée, et réclamerait un supplément de 150,000 fr., encore insuffisant pour garantir le Trésor contre une fraude qui lui enlèverait probablement, dans les départemens de l'Est, 2 millions de revenu sur l'impôt du sel.

Quelle que soit cependant l'importance des pertes que nous venons d'énumérer, nous n'hésiterions pas à les imposer au Trésor, si elles devaient profiter à la France ou même seulement à l'une des

différentes régions salifères de son territoire. Mais nous avons trop bien prouvé que les conséquences du projet de loi ne produiraient que des déceptions fatales à l'État et à tous les intérêts locaux qui semblaient en réclamer l'adoption, pour qu'il nous soit possible d'adhérer à ses dispositions.

On ne nous accusera pas d'invoquer des motifs étroits de fiscalité, en refusant à la libre industrie de lui ouvrir une carrière nouvelle où les fruits de son intelligence seraient recueillis par la société; puisqu'il est constant d'une part que le travail du fabricant, avec toute sa perfection et toute son activité, ne parviendrait jamais à réaliser une économie assez importante sur le prix de revient pour soulager le consommateur; et, de l'autre, que les restrictions imposées à la concurrence de cette spéculation particulière auraient pour effet habituel, dans les départemens de l'Est, de mettre l'acheteur à la merci du marchand. Cette dernière appréhension acquiert une grande force, nous ne saurions trop le répéter, du renchérissement local que le régime des concessions partielles a déjà fait éprouver aux habitans des salines méridionales, et qui quintuple quelquefois la valeur du sel sur le marché du littoral de la Méditerranée.

Rappelons-nous enfin que le développement de la libre exploitation des gîtes de sel gemme favoriserait bientôt les tentatives de la fraude au préjudice du Trésor et des marais salans, et menacerait gravement l'existence de l'impôt. N'oublions par non plus que, si les consommateurs doivent redouter pour le prix vénal de cette den-

rée les exigences inexorables de la spéculation privée, ils n'ont jamais à courir un semblable danger dans leurs relations avec l'administration des finances, parce que les conseils d'une sage politique la déterminent toujours à ménager les populations tributaires. C'est ainsi qu'elle avait abaissé en 1825 le maximum du quintal métrique de 18 fr. à 15 fr., et qu'elle a récemment manifesté l'intention de satisfaire aux réclamations des provinces de l'Est par un nouvel abaissement de 10 fr., qui aurait fait descendre le prix du sel, dans ces départemens, à 4 sous la livre, et par conséquent fort au-dessous du cours ordinaire de cette denrée sur la plupart des marchés de la France. On se convaincra de la générosité de cette nouvelle concession, en jetant les yeux sur les prix courans des diverses localités, dont le taux moyen est égal à celui que l'on remarque dans les dix départemens qui ont élevé des plaintes contre son exagération. Il est toutefois nécessaire de faire remarquer que ce résultat ressort de la comparaison de la valeur locale du sel blanc, le seul qui soit livré par les usines domaniales : la plus-value de 10 fr. par quintal, qui est communément attribuée à cette qualité supérieure, serait entièrement remise aux habitans de ces contrées privilégiées, si la réduction projetée par le Gouvernement leur était accordée, et elle s'abaisserait alors au taux ordinaire du sel gris comme sur les lieux mêmes de l'exploitation des marais salans, c'est-à-dire à une diminution de prix auquel aucune autre combinaison ne parviendrait jamais à le faire descendre.

Après avoir repoussé une liberté d'exploitation aussi ruineuse pour le Trésor que pour l'intéressante industrie des sauniers de l'Ouest et du Midi, nous avons dû vérifier avec soin quelles auraient été les conséquences, pour les marais salans, de la réduction de 10 fr. déjà proposée par l'administration en faveur des départemens de l'Est. Nous avons reconnu que cette mesure n'enlèverait aux sels de mer aucun des avantages spéciaux que la nature leur a réservés, et qui leur assurent une supériorité facile sur les mines de sel gemme. Le prix de revient de ces produits, obtenus par la seule action du soleil sur les eaux de l'Océan et de la Méditerranée, sera toujours bien moins élevé que celui qui résulte de l'extraction du minerai, de l'emploi du combustible et de l'application des procédés de la chimie. La situation des salines minérales continuera, en outre, à s'aggraver par les clauses onéreuses d'un bail au profit du Trésor. En effet, en examinant la valeur vénale de cette denrée sur les différens points où s'établit la lutte des deux genres d'exploitation, on acquiert la conviction que le commerce de l'Ouest et du Midi n'aurait point à en souffrir, et que les prix de la régie ne descendraient pas, en dehors de sa concession, au-dessous du taux auquel ses concurrens placent leurs produits. Il est constant que ses ventes actuelles ne s'élèvent, dans la circonscription de cette exploitation domaniale, sur les lieux où les sels marins s'introduisent et dans les régions extérieures où ils les rencontrent, que jusqu'à 38 fr. le quintal

métrique, et il nous a été démontré que, nonobstant la diminution de 10 fr., et en ajoutant à l'impôt les frais de production, de transport et de débit, elles ne pourraient tout au plus s'abaisser qu'à 36 fr. Cette différence de 2 fr., au *maximum*, ne permettrait pas d'étendre le marché de la régie d'une manière dommageable pour les autres producteurs. Elle n'aurait d'autre conséquence que de rejeter au-delà des limites de la concession les sels de mer qui envahissent aujourd'hui toute l'Alsace.

Les bonifications que la compagnie pourrait obtenir par de nouvelles améliorations dans son système et ses procédés de fabrication seraient constamment recueillies par le Trésor, qui, en lui accordant une part équitable des bénéfices de son travail, restreindrait toujours au profit de l'État, par les charges d'un bail, l'action de sa concurrence progressive dans des limites rassurantes pour tous les intérêts.

La commission a jugé nécessaire d'appeler l'examen sur la véritable situation des consommateurs de cette région spéciale et sur le rapport où elle se trouve, comparativement avec les autres parties de la France pour l'achat du sel. Un dernier exemple fera ressortir cette position relative d'une manière très frappante : la grande raffinerie établie sur le point le plus central du commerce des marais salans, dans le chef-lieu de la Loire-Inférieure, ne produit cette denrée sur le marché qu'à cinq sous la livre, c'est-à-dire absolument au même prix

que le sel blanc des mines de Dieuze est actuellement vendu aux habitans des départemens de l'Est.

Toutefois, déterminée par les motifs qui ont été précédemment développés, la commission croit devoir proposer à la Chambre, par un article additionnel au projet de loi du Gouvernement, d'adopter la disposition qui avait déjà été présentée par l'administration le 4 janvier 1837, pour accorder une nouvelle modération de 10 francs sur le prix vénal du quintal métrique de sel dans les provinces de l'Est.

Nous ne nous sommes point dissimulé que toute réduction sur le tarif prescrit aux salines de l'État entraînerait à des modifications dans le bail actuel de la compagnie. Mais nous avons l'assurance qu'une transaction serait facile à conclure et pourrait concilier à la fois les intérêts du Trésor, ceux des concessionnaires et ceux de la population de l'Est, si elle était retardée jusqu'à l'époque peu éloignée du 1er janvier 1840, où la régie va se retrouver dans les liens de son premier contrat.

Les diverses considérations exposées dans le cours du présent rapport, nous engagent à vous proposer le rejet des deux derniers articles du projet de loi, la conservation des salines domaniales, et de leur régie intéressée, la continuation des fabriques particulières existantes en vertu de permissions ou d'une possession trentenaire, l'intervention de la législature pour autoriser toute nouvelle exploitation, le maintien des dispositions relatives à la répression de la fraude, et enfin

l'adoption d'un article spécial qui consacre la diminution de 10 fr. déjà projetée sur le prix du quintal métrique de sel dans les départemens de l'Est.

N° 155.

AMENDEMENS

PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
ARTICLE PREMIER.	ARTICLE PREMIER.
Le sel est classé parmi les substances minérales auxquelles les articles 1 et 2 de la loi du 21 avril 1810 donnent la qualification de mines.	(Ce §. supprimé.)
Est considéré comme mine tout gîte existant dans le sein de la terre ou à sa surface, dans lequel le sel se présente, soit pur, soit mélangé avec d'autres matières, soit dissous dans l'eau.	Le sel, lorsqu'il existe en mine dans le sein de la terre ou qu'il se présente à sa surface, soit pur, soit mélangé avec d'autres matières, soit dissous dans l'eau, est et demeure soumis à une législation spéciale.
ART. 2.	
Nulle concession de mines de sel ne pourra excéder vingt kilomètres carrés.	(Supprimé).
ART. 3.	
Les concessionnaires de mines de sel et les fabricans de sel seront tenus 1°. de faire, avant toute exploitation ou fabrication, la déclaration prescrite par l'article 51 de la loi du 24 avril 1806; 2°. de fabriquer, au minimum et annuellement, une quantité de 500,000 kilogram-	(Supprimé).

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
mes de sel pour être livrés à la consommation intérieure et assujettis à l'impôt. Toutefois, une ordonnance royale pourra, dans des circonstances particulières, autoriser la fabrication au-dessous du minimum. Cette autorisation pourra toujours être retirée. Des réglemens d'administration publique détermineront, dans l'intérêt de l'impôt, les conditions auxquelles l'exploitation et la fabrication seront soumises, ainsi que le mode de surveillance à exercer. Les dispositions du présent article sont applicables aux exploitations ou fabriques actuellement existantes.	
ART. 4.	
Tout concessionnaire ou fabricant qui voudra cesser d'exploiter ou de fabriquer, est tenu d'en faire la déclaration au moins un mois d'avance. Le droit de consommation sur les sels extraits ou fabriqués, qui seraient encore en la possession du concessionnaire ou du fabricant, un mois après la cessation de l'exploitation ou de la fabrication, sera exigible immédiatement. L'exploitation ou la fabrication ne pourront être reprises	(Supprimé).

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

qu'après un nouvel accomplissement des obligations mentionnées en l'article 3.

ART. 5.

Toute exploitation ou fabrication de sel entreprise avant l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3, sera frappée d'interdiction par voie administrative; le tout, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées en l'article 8.

Les arrêtés d'interdiction rendus par les préfets seront exécutoires par provision, nonobstant tout recours de droit.

AMENDEMENS
proposés par la Commission.

ART. 2.

Toute exploitation de mine de sel ou de source salée existante au jour de la publication de la présente loi, en vertu de permission, ou qui existerait sans permission depuis trente années au moins, est maintenue dans les limites et sous les conditions réglées, soit par les permissions, soit par la possession trentenaire.

ART. 3.

Aucune exploitation nouvelle ne peut être autorisée qu'en vertu d'une loi.

ART. 4.

Toute exploitation ou fabrication de sel entreprise en contravention avec la présente loi, sera frappée d'interdiction par voie administrative; le tout, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées en l'article 6.

Les arrêtés d'interdiction rendus par les préfets seront exécutoires par provision, nonobstant tout recours de droit.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
ART. 6.	
Tout exploitant ou fabricant de sel dont les produits n'auront pas atteint le minimum déterminé par l'article 3, sera passible d'une amende égale au droit qui aurait été perçu sur les quantités de sel manquant pour atteindre le minimum.	(Supprimé).
ART. 7.	ART. 5.
L'enlèvement et le transport des eaux salées et des matières salifères sont interdits pour toute destination autre que celle d'une fabrique régulièrement autorisée, sauf l'exception portée en l'article 10. Des réglemens d'administration publique détermineront les formalités à observer pour l'enlèvement et la circulation.	L'enlèvement et le transport des eaux salées et des matières salifères sont interdits pour toute destination autre que celle d'une fabrique régulièrement autorisée, sauf l'exception portée en l'article 8. Des réglemens d'administration publique déterminent les formalités à observer pour l'enlèvement et la circulation.
ART. 8.	ART. 6.
Toute contravention aux dispositions des articles 3, 4, 5 et 7, et des ordonnances qui en régleront l'application, sera punie de la confiscation des eaux salées, matières salifères, sels fabriqués, ustensiles de fabrication, moyens de transport, d'une amende de 500 francs à 5,000 fr., et, dans tous les cas, du paiement du double droit sur le sel pur, mélangé ou dis-	Toute contravention aux dispositions des articles 2, 3, 4 et 5, et des ordonnances qui en régleront l'application, sera punie de la confiscation des eaux salées, matières salifères, sels fabriqués, ustensiles de fabrication, moyens de transport, d'une amende de 100 francs à 500 fr., etc. (Le reste comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
sous dans l'eau, fabriqué, transporté ou soustrait à la surveillance. En cas de récidive, le maximum de l'amende sera prononcé. L'amende pourra même être portée jusqu'au double.	
ART. 9. Les dispositions des art. 3, 4, 5, 6, 7 et 8, sont applicables aux établissemens de produits chimiques dans lesquels il se produit en même temps du sel marin.	ART. 7. Les dispositions des art. 4, 5, et 6, sont applicables aux établissemens de produits chimiques dans lesquels il se produit en même temps du sel marin.
ART. 10. L'enlèvement, le transport et l'emploi en franchise ou avec modération de droits, du sel de toute origine, des eaux salées ou des matières salifères, à destination des exploitations agricoles et manufacturières, et de la salaison, soit en mer, soit à terre, des poissons de toute sorte, pourront être autorisés par des réglemens d'administration publique.	ART. 8. L'enlèvement, le transport et l'emploi en franchise ou avec modération de droits, du sel de toute origine, des eaux salées ou des matières salifères, à destination des exploitations agricoles et manufacturières, pourront être autorisés par des réglemens d'administration publique.
ART. 11. Toute infraction aux conditions sous lesquelles la franchise ou la modération de droits aura été accordée en vertu de l'ar-	ART. 9. Toute infraction aux conditions sous lesquelles la franchise ou la modération de droits aura été accordée en vertu de l'article

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
ticle précédent, sera punie de l'amende prononcée par l'article 8, et, en outre, du paiement du double droit sur toute quantité de sel pur, ou contenu dans les eaux salées et les matières salifères, qui aura été détournée en fraude.	précédent, sera punie de l'amende prononcée par l'art. 6, et, en outre, etc. (Le reste du §. comme au projet.)
La disposition précédente est applicable aux quantités de sel que représenteront, d'après les allocations qui auront été déterminées, les salaisons à l'égard desquelles il aura été contrevenu aux réglemens.	(Ce §. supprimé).
Quant aux salaisons qui jouissent du droit d'employer le sel étranger, le double droit à payer pour amende sera calculé à raison de 60 fr. pour cent kilogrammes sans remise.	(Ce §. supprimé).
Les fabriques ou établissemens, ainsi que les salaisons en mer ou à terre, jouissant déjà de la franchise, sont également soumis aux dispositions du présent article.	Les fabriques ou établissemens jouissant déjà de la franchise, sont également soumis aux dispositions du présent article.
	ART. 10.
	Continuera de jouir de la franchise du droit, le sel employé à la salaison, soit en mer, soit à terre, des poissons de toute sorte provenant de pêche maritime.
	Des règlemens d'administration publique détermineront les

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
	conditions et formalités sous lesquelles cette franchise sera accordée. Toute infraction aux dispositions de ces règlemens sera punie de l'amende prononcée par l'art. 6, et en outre du paiement du double droit sur la quantité de sel que représenteront, d'après les allocations qui auront été déterminées, les salaisons à l'égard desquelles il aura été contrevenu aux règlemens. Pour les salaisons qui jouissent de la faculté d'employer le sel étranger, le double droit à payer pour amende sera calculé à raison de 60 fr. par 100 kilog.
ART. 12. Les contraventions prévues par la présente loi seront poursuivies devant les tribunaux de police correctionnelle, à la requête des administrations des douanes et des contributions indirectes.	ART. 11. (Comme à l'art. 12 du projet).
ART. 13. Avant le 1er juillet 1839, une ordonnance royale réglera la remise accordée à titre de déchet, en raison des lieux de production, et après des expériences qui auront constaté la déperdition réelle des sels, sans	ART. 12. (Comme à l'art. 13 du projet).

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

que, dans aucun cas, cette remise puisse excéder 5 pour cent.

Il n'est rien changé aux autres dispositions des lois et réglemens relatifs à l'exploitation des marais salans.

ART. 14.

Jusqu'au 1er janvier 1849, des ordonnances royales régleront :

1°. L'exploitation des petites salines des côtes de la Manche;

2°. Les allocations et franchises sur le sel dit de troque, dans les départemens du Morbihan et de la Loire-Inférieure.

A cette époque, toutes les ordonnances rendues, en vertu du présent article, cesseront d'être exécutoires, et toutes les salines seront soumises aux prescriptions de la présente loi.

ART. 15.

Les salines, salins et marais salans seront cotisés à la contribution foncière, conformément au décret du 15 octobre 1810, savoir : les bâtimens qui en dépendent, d'après leur valeur locative, et les terrains et emplacemens, sur le pied des meilleures terres labourables.

AMENDEMENS
proposés par la Commission.

ART. 13.

(Les trois premiers paragraphes comme au projet).

A cette époque, toutes les ordonnances rendues, en vertu du présent article, cesseront d'être exécutoires, et toutes les salines seront soumises aux dispositions générales des lois et réglemens relatifs à l'exploitation de l'impôt du sel.

ART. 14.

(Comme à l'art. 15 du projet).

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
La somme dont les salines, salins et marais salans auront été dégrevés par suite de cette cotisation, sera reportée sur l'ensemble de chacun des départemens où ces propriétés sont situées.	
	ART. 15.
	A partir du 1er janvier 1841, le sel provenant des salines et mines de sel de l'Est, dont l'État est propriétaire, ne pourra être vendu aux débitans, dans les dix départemens dénommés en la loi du 6 avril 1825, au-delà de 37 fr. le quintal métrique, tous droits et frais compris. La réduction de prix de bail, résultant de l'abaissement du prix de vente, pourra être fixée, soit par un traité avec la compagnie exploitante, soit par une nouvelle adjudication.
ART. 16.	
Les clauses et conditions du traité consenti entre le Ministre des finances et la compagnie des salines et mines de sel de l'Est, pour la résiliation du bail passé le 31 octobre 1825, sont et demeurent approuvées. Ce traité restera annexé à la présente loi.	(Supprimé).
Le Ministre des finances est autorisé à effectuer les paiemens ou restitutions qui de-	

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENS *proposés par la Commission.*
vront être opérés pour l'exécution dudit traité. Il sera tenu un compte spécial où les dépenses seront successivement portées, ainsi que les recouvremens qui seront opérés jusqu'aux termes de l'exploitation. Il est ouvert au Ministre des finances, sur l'exercice 1839, un crédit de 5 millions, montant présumé de l'excédant de dépense qui pourra résulter de cette liquidation, dont le compte sera présenté aux Chambres.	
ART. 17.	
Les dispositions de la présente loi qui pourraient porter atteinte aux droits de la concession faite au domaine de l'État, en exécution de la loi du 6 avril 1825, n'auront effet, dans les départemens dénommés en ladite loi, qu'après le 1er octobre 1839. Jusqu'à cette époque, les lois et réglemens existans continueront à recevoir leur application dans lesdits départemens.	(Supprimé).

IMPRESSIONS
N° 156.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juillet 1838.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le marquis d'Audiffret, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à l'ouverture de deux crédits extraordinaires, l'un de 48,223 fr. pour la bibliothèque Sainte-Geneviève, l'autre de 17,000 fr. pour la révision du *Codex medicamentarius*.

Messieurs,

La commission chargée de l'examen du budget des dépenses de 1839 vient de recevoir deux nouveaux projets de loi qui ajoutent encore 65,223 fr. aux crédits du Ministère de l'instruction publique pour les besoins des exercices 1837 et 1838. Le premier, montant à 48,223 fr., a pour objet d'ouvrir un accès plus facile aux recherches et à l'étude des lecteurs de la Bibliothèque Sainte-Geneviève; le

---

* Cette commission était composée de MM. le comte de Mosbourg, le marquis d'Audiffret, le comte Mollien, le comte Roy, Odier, Humann, le comte de Saint-Cricq.

second, de favoriser la publication d'un nouveau *Codex médicamentarius*, dont la dépense, s'élevant à 17,000 fr., sera couverte par une recette spéciale de même somme. Nous n'avons aucune observation particulière à présenter sur ces deux tardives propositions, auxquelles nous avons tous adhéré, mais elles donnent lieu de renouveler les représentations générales déjà produites contre les demandes de fonds supplémentaires qui se placent à la suite du budget, qui en fractionnent l'ensemble, qui en compliquent le contrôle, et qui troublent les calculs des prévisions antérieures, par des additions considérables dont la surcharge s'est définitivement élevée depuis 1832 à près de 30 millions, à la clôture de chaque exercice.

PRESSIONS
№ 157.
—
1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juillet 1838.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. CHEVANDIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Lille à Dunkerque.

MESSIEURS,

La commission nommée pour l'examen du projet de loi relatif à la concession du chemin de fer de Lille à Dunkerque m'a chargé de vous présenter son rapport, retardé jusqu'à ce jour par une communication attendue du concessionnaire.

Deux tracés différens ont été étudiés pour mettre ces deux villes en communication : l'un, s'embranchant à Watten au chemin de fer projeté de Calais à Lille, a vingt-cinq lieues de longueur ; l'autre, dirigé presque en ligne droite par Cassel, n'en a que dix-huit. Considérés sous le rapport des distances, le choix ne pouvait être douteux;

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DE BRIGODE CHEVANDIER, le comte CORBINEAU, DEFOREST DE QUARTDEVILLE le comte DUROSNEL, GIROD (de l'Ain,) le comte DE MOSBOURG.

mais la ligne par Watten se rattachait au plan général des chemins de fer du Nord, desservait toutes les villes du département du Pas-de-Calais, et concourait au transit de l'Angleterre, l'Allemagne et l'Italie. Une note remise à votre commission, par MM. les délégués des villes de Calais et Saint-Omer, a été l'objet de son examen. Elle n'a point pour but de combattre la ligne directe de Lille à Dunkerque, mais de faire connaître à la Chambre des Pairs « que la destinée des deux « lignes a pour cachets distincts de se trouver sous « l'empire de conditions qui les isolent à jamais « l'une de l'autre. »

Les délégués de ces villes déclarent aussi, dans cette note, leur ferme résolution de reproduire, à la session prochaine, une demande en concession pour l'exécution de la ligne de Watten; et ils ajoutent que l'embranchement de Watten sur Dunkerque étant nécessaire pour rattacher cette dernière ville avec Saint-Omer et Paris, il en résultera forcément un deuxième chemin de fer de Lille à Dunkerque.

Votre commission a reconnu que le chemin de Calais à Lille présentait un grand intérêt, mais tout autre que l'intérêt spécial des relations de commerce existant naturellement et depuis longtemps entre Lille et Dunkerque, entre le port et sa métropole. Elle a compulsé les nombreux documens mis sous ses yeux : la commission d'enquête du département du Nord, les conseils municipaux des communes des arrondissemens de Lille, d'Hazebrouck et de Dunkerque, les conseils de ces ar-

rondissemens, et enfin le conseil général des ponts et chaussées demandent l'adoption de la ligne directe par l'est de Cassel. L'administration et la Chambre des Députés n'ont point hésité. On a pensé qu'on ne pourrait déshériter deux grandes cités des avantages naturels de leur position rapprochée. Le chemin de fer de Lille à Dunkerque placera la première de ces villes et son vaste district manufacturier à deux heures de la mer. Il multipliera les relations déjà si actives d'un port de France classé comme le cinquième en importance commerciale. Il facilitera l'approvisionnement des matières premières pour les départemens du Nord, de l'Est, et l'écoulement des produits si variés du sol et de l'industrie de ces riches et fertiles contrées.

Votre commission a été frappée de cette circonstance remarquable que le chemin projeté rapprochera, par la rapidité des communications, trois arrondissemens comptant cinq cent mille âmes de population, sur dix-huit lieues de parcours, à raison de 20,370 habitans par myriamètre carré, tandis qu'il n'y en a que 18,410 sur la même surface de terrain dans les provinces belges traversées par les chemins de fer, et seulement 18,073 par myriamètre carré sur le chemin modèle de Liverpool à Manchester.

Quoiqu'au premier aperçu ce chemin ne paraisse destiné qu'à servir des intérêts de localité, sans doute très importans, et à former ainsi une ligne à part, tirant d'elle-même ses moyens d'existence, on reconnaît aussi qu'il pourra néanmoins se lier à tous les autres systèmes de chemin de fer, servir

de communication entre le littoral maritime de la France et de la Belgique, entre l'Angleterre et la Belgique par le territoire de France.

Londres est devenu, depuis l'invention des paquebots à vapeur, le point de départ et d'arrivée des deux tiers des voyageurs qui se rendent de l'Angleterre sur le continent. Dès que le chemin de Lille à Dunkerque sera terminé, il deviendra la route la plus directe, la plus suivie de Londres à nos départemens du Nord, de l'Est, aux provinces méridionales de la Belgique, à la Prusse-Rhénane et à l'Allemagne.

Ainsi le chemin de Lille à Dunkerque aura un caractère d'utilité publique d'autant plus évident, qu'il servira les intérêts de localité d'un ordre très élevé et l'intérêt général du pays. Considéré sous le rapport de l'art, son exécution n'offrira aucune difficulté, n'exigera aucun de ces grands travaux qui rendent l'appréciation des dépenses si incertaine, les chemins de fer quelquefois si onéreux. Les courbes, une seule exceptée de 1000 mètres de rayon, n'auront pas moins de 1,500 mètres. Le maximum des pentes n'excédera pas 2 millimètres par mètre, selon l'avant-projet de l'ingénieur chargé des études. Par prévision, le cahier des charges autorise 2 millimètres et demi d'inclinaison par mètre, la locomotion sera donc facile et sûre.

L'entrée du chemin de fer dans le rayon kilométrique des places de Lille et Dunkerque sera déterminée de concert entre le département de la guerre et celui des travaux publics, lors de la

présentation du projet définitif qu'aura à produire le concessionnaire, d'après l'article 5 des conditions imposées par le cahier des charges. Nous ne terminerons pas sans vous exprimer nos regrets de trouver dans ce cahier des charges la clause prescrivant que le tarif sera révisé tous les quinze ans, et abaissé si les profits excèdent 10 pour cent. Elle nous paraît présenter plusieurs inconvéniens : le plus grave de tous, c'est d'exagérer les conséquences possibles de l'agiotage, en laissant aux petits capitalistes, souvent trop crédules, souvent dupes d'illusions, l'espérance, l'appât de bénéfices imaginaires si peu en rapport avec la réalité.

Votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.