CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS

DIVERSES.

2DE SESSION DE 1839.

TOME TROISIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 96 — 140.



A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1839.

ESSIONS
96.
339.
ESSION.

ESSIONS
° 96.

839.
ESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 11,653 fr. 53 c., en addition au Budget de la Chambre des Députés pour l'exercice 1838;

Adopté par la Chambre des Députés le 20 juillet 1839;

Envoyé à la Chambre des Pairs le 22 du même mois.

Message de la Chambre des Députés contenant envoi de ce Projet de loi.

Article premier.

Il est ouvert un crédit de 11,653 fr. 53 c. en addition au budget de la Chambre des Députés pour l'exercice 1838.

Art. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée ci-dessus

au moyen des ressources accordées par la loi des finances du 20 juillet 1837 pour les besoins de l'exercice 1838.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 20 juillet 1839.

Les Président et Secrétaires,

Signé Sauzet; Havin, F. Bignon, de Maleville, P.-F. Dubois.

N° 96.

MESSAGE.

Paris, le 22 juillet 1839.

A Monsieur le Chancelier, Président de la Chambre des Pairs.

Monsieur le Président,

La Chambre des Députés, dans sa séance du 20 juillet, a adopté un projet de résolution de sa Commission de comptabilité, relatif à un crédit supplémentaire.

J'ai l'honneur de vous le transmettre par un Message, et vous prie de vouloir bien en donner communication à la Chambre des Pairs.

Recevez, je vous prie, M. le Président, l'assurance de ma très haute considération.

Le Président,

Signé P. Sauzet.

IMPRESSION
N° 97.
—
1839.
1e SESSION

IMPRESSIONS
N° 97.
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE CORDOUE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par quinze départemens. **

Corrèze.

MESSIEURS,

Le département de la Corrèze supporte en ce moment une imposition extraordinaire de 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, et dont le produit a été affecté à la création de cinq routes départemen-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE CAMBIS D'ORSAN, le marquis DE CORDOUE, le comte DARU, le vice-amiral comte JACOB, le vicomte DE JESSAINT, le baron DE REINACH, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

** Corrèze, Côtes-du-Nord, Dordogne, Finistère, Gironde, Jura, Loir-et-Cher, Lot, Meuse, Pas-de-Calais, Bas-Rhin, Rhône, Seine-et-Marne, Vaucluse, Yonne.

tales : mais cette imposition devra cesser avec l'année 1840, et ces routes sont loin d'être achevées.

D'un autre côté, des 5 centimes imposés pour le cadastre parcellaire dans ce département, sur la seule contribution foncière, 2 et demi seront disponibles en 1841, et l'autre moitié le sera également à partir de 1842.

Dans cet état de choses, le conseil général de la Corrèze, qui comprend toute l'heureuse influence que ces routes auront sur l'avenir du département, après s'être assuré, par les rapports de MM. les ingénieurs, que sur les 202 kilomètres, développement des cinq routes départementales entreprises, 109 kilomètres en lacunes ou à parachever, ne coûteront pas moins de 660,000 francs, a pris la détermination de voter :

1°. Le renouvellement de l'imposition pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1841, des 4 centimes déjà employés pour les routes départementales, et cela sur les quatre contributions directes.

2°. De s'imposer de nouveau, pendant 1841 seulement, les 2 centimes et demi, qui à partir de la fin de 1840, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ne feront plus besoin pour le cadastre parcellaire, et d'affecter le produit de ces 2 et demi aux routes départementales, en étendant toutefois, sur les quatre contributions directes, l'action de cette imposition des 2 et demi qui ne pèsent en ce moment que sur la contribution foncière.

3°. D'imposer ensuite pendant 4 ans, à partir

du 1er janvier 1842 (époque à laquelle les 2 et demi encore imposés jusqu'alors pour l'achèvement du cadastre parcellaire, devront cesser d'être perçus puisque le cadastre sera fini), 5 autres cent. dont le produit restera toujours exclusivement affecté aux routes départementales.

Par suite de ces diverses et sages combinaisons le département de la Corrèze, sauf l'extension sur trois contributions des centimes destinés au cadastre, qui ne portaient primitivement que sur la foncière, ne se trouvera pas plus imposé qu'il ne l'est maintenant, et la somme de 503,600 fr. sera produite. Ce ne seront pas encore les 660,000 fr. reconnus nécessaires pour le parachèvement des cinq routes départementales entreprises, mais c'est grandement approcher du but, et le département de la Corrèze, dont le centime ne produit qu'environ 11,850 fr., doit être encouragé dans ses utiles efforts. Votre commission a donc l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi.

Côtes-du-Nord.

Par une loi du 4 avril 1838, une imposition de 2 centimes pour cinq années, qui finiront en 1843, et dont le produit est affecté aux routes départementales dans le département des Côtes-du-Nord, ne pèse, aux termes de cette loi, que sur l'arrondissement de Loudéac. Il est donc exact de dire que le département des Côtes-du-Nord n'est généralement, en ce moment, grevé d'au-

cune imposition de centimes extraordinaires ; il demande l'autorisation d'en percevoir 2 seulement, additionnels aux quatre contributions directes pendant cinq années à partir de 1840. Le produit de cette imposition devra s'élever à 220,000 fr. Il est destiné à contribuer à l'achèvement des routes départementales, si toutefois l'on peut s'exprimer ainsi lorsqu'il résulte des études faites et des calculs qui ont été mis sous les yeux de votre commission, qu'il faudrait encore 1,775,000 francs pour amener à l'état d'entretien les routes départementales du département des Côtes-du-Nord, qui sur 487,293 mètres de développement, présentent 61,000 mètres de lacunes, et 92,000 mètres exigeant des perfectionnemens.

Mais enfin, Messieurs, les 220,000 francs que produira l'imposition demandée empêcheront que tous travaux cessent. Le département des Côtes-du-Nord obligé qu'il est de pourvoir entièrement aujourd'hui à l'entretien comme à la construction des divers édifices d'intérêt départemental, n'a pu, lors de sa dernière session, trouver dans ses ressources ordinaires aucun fonds à appliquer aux routes départementales. Le produit des centimes spéciaux imposés pour les chemins vicinaux, l'instruction primaire et le cadastre, ne peuveut recevoir une autre destination : il n'y aurait donc aucun motif pour refuser l'adoption de la loi présentée, et votre commission a l'honneur de vous la proposer.

Dordogne.

Le vaste département de la Dordogne dans lequel, en outre des seize routes départementales déjà classées, le conseil général a demandé le classement de quatre nouvelles routes de même nature, ne peut, on le conçoit facilement, pourvoir, avec ses ressources ordinaires, aux dépenses que cet ensemble de voies de communications nécessite. Après l'emploi des fonds de 1838, on évalue à 4,794,034 fr. la somme qu'il faudrait pour mettre en état d'entretien les 857,474 mètres que présente le développement des seize routes déjà classées départementales; ce qui ne peut étonner, lorsque l'on voit que 512,000 mètres sont encore inachevés ou en lacunes.

Comprenant tout l'avantage de compléter un bon système de communications, le département de la Dordogne, en outre de l'imposition extraordinaire de cinq centimes sur les quatre contributions directes qu'une loi du 6 juin 1836 avait autorisée, sollicita une surimposition de quatre centimes sur les mêmes contributions, ce qui lui fut accordé par une autre loi de 1838.

Dans la session de 1837 le conseil général, tout en votant cette dernière surimposition, avait en outre voté un emprunt d'un million applicable, comme les impositions susdites, au plus prompt confectionnement des routes départementales.

Le conseil général de la Dordogne comprend

combien il est profitable d'ordinaire, dans des travaux de cette nature, de dépenser le plus tôt possible tout ce qui est nécessaire, afin d'arriver en définitive à dépenser moins.

Mais, Messieurs, le conseil général d'une part omit de spécifier en quoi consisterait précisément le gage de l'amortissement du capital emprunté, et d'un autre côté la délibération limita le chiffre de l'amortissement à un ou deux pour cent, ce qui aurait ajourné l'acquittement de la dette à 36, ou bien à 25 ans. L'Administration supérieure ne crut pas possible alors de donner suite à cette proposition et invita le conseil général à formuler d'une manière plus précise ses intentions, et à chercher une combinaison qui pût rapprocher la libération du département de la Dordogne; c'est ce qui a été fait dans la dernière session du conseil général.

Le département empruntera un million en deux ans, 500 mille francs chaque année.

Le taux de l'intérêt ne pourra dépasser cinq pour cent.

Une annuité de 100,000 fr. sera consacrée au service des intérêts et à l'amortissement du capital qui par ce moyen aura lieu dans treize années.

Pour se procurer les fonds, l'imposition extraordinaire de cinq centimes sur les quatre contributions directes qui, d'après la loi précitée du 6 juin 1836 existe à présent, mais qui doit prendre fin au 31 décembre 1840, sera prorogée jusqu'à

parfait remboursement de l'emprunt; et comme cette imposition produit annuellement 128,750 f.; qu'ainsi les 100,000 fr. pour intérêts, et amortissement de l'emprunt prélevés, il restera 28,750 fr., cette somme sera ajoutée avec affectation spéciale aux travaux des routes départementales, aux 103,000 fr. du produit des quatre centimes imposés par suite de la loi déjà citée du 6 juin 1838, imposition qui prendra fin en 1843 inclusivement. Par suite de ces diverses combinaisons, sans que le département de la Dordogne ait à supporter aucunes charges autres que celles qu'il paie aujourd'hui, tout en ayant même en perspective la cessation, à partir de 1844, de celle résultant des quatre centimes extraordinaires, dont l'imposition prendra fin à cette époque, on aura les fonds nécessaires pour opérer avec activité sur les routes départementales; le département jouira donc plus tôt du fruit des sacrifices qu'il s'est déjà imposés et de ceux qu'il demande à s'imposer de nouveau. Votre commission, Messieurs, ne peut qu'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il est présenté.

Finistère.

Par une loi du 6 juin 1838, le département du Finistère fut autorisé à contracter un emprunt de 400,000 fr. à l'intérêt de 4 pour cent, taux que le conseil général avait lui-même proposé de fixer. Cette somme destinée à l'achèvement de la route

départementale de Quimper à Morlaix était remboursable par des fonds prélevés annuellement sur le budget départemental, et au moyen d'une imposition extraordinaire d'un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes pendant douze années à compter de 1839.

L'emprunt ouvert sur ces bases n'a point trouvé de prêteurs : un faible intérêt combiné avec un remboursement éloigné, n'est pas chose qui séduise les capitalistes, surtout dans des départemens où l'argent disponible est peu abondant.

Des négociations tentées avec la caisse des dépôts et consignations ne pouvaient être suivies d'aucun succès, cette caisse étant tenue d'après ses statuts à ne prêter pour un terme excédant quatre années à moins de 4 et demi. En présence de ces faits, le conseil général du Finistère a émis le vœu, dans sa session de 1838, que M. le Préfet fût autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations à un taux supérieur au 4 pour cent. Le conseil n'a fixé aucun minimum.

Mais, le Gouvernement a pensé qu'il n'était pas convenable de laisser le maximum indéterminé, et il a présenté le projet de loi qui nous occupe maintenant, Messieurs, d'après lequel le département du Finistère est autorisé à élever du 4 au 4 et demi pour cent l'intérêt de l'emprunt que la loi du 6 juin 1838 l'a autorisé à contracter.

Votre commission ne peut qu'avoir l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Gironde.

Ce qui se passe dans le département de la Gironde devient tout à la fois une nouvelle preuve du grand avantage que présentent les routes départementales, comme toutes autres voies de communications, et du soin que l'on doit apporter dès l'abord à faire les dépenses nécessaires pour les établir avec solidité, si bientôt on ne veut être obligé à des réparations successives dont les frais réunis surpasseront ce qu'il en aurait primitivement coûté pour faire les choses d'une manière solide, durable, et par conséquent infiniment plus profitables au public. Ils sont donc bien avisés les départemens qui ne reculent pas à faire d'utiles sacrifices pour leurs routes aussitôt qu'ils entreprennent d'en établir.

Celui de la Gironde, Messieurs, qui possède dix-neuf routes départementales, offrant un développement de 500,000 mètres, ne croyant pas qu'elles pussent être très fréquentées, et visant à l'économie, pensa convenable de ne les établir qu'avec des empierremens d'une faible épaisseur, laissant même à nu les parties de terrain qui étaient jugées offrir assez de solidité pour le peu de fréquentation que l'on supposait devoir s'établir. Mais bientôt la circulation, qui n'était restreinte que par le manque de voies suffisantes, tandis qu'elle était l'un des besoins réels du pays, devint active aussitôt que des communications nouvelles la favo-

risèrent, le mouvement agricole, industriel et commercial s'accrut rapidement, et l'extension considérable des relations de tous genres est devenue l'incontestable preuve des avantages immenses que procurent de bonnes routes départementales.

Cependant celles de la Gironde, éprouvant une fatigue excessive, des dégradations considérables en ont été la suite, dégradations portées à un tel point que de simples réparations ne suffisent plus ; il faut arriver au remaniement complet de ces chaussées si légèrement établies dans le début; 1,360,000 fr. sont jugés nécessaires pour atteindre ce but, et si l'on voulait adoucir sur plusieurs points des pentes et des rampes qui, par leur excessive rapidité, entravent la marche du roulage, il faudrait y consacrer encore environ 1,100,000 fr. Mais si le conseil général de la Gironde renvoie à plus tard l'adoucissement de ces pentes, il a senti l'urgence de pourvoir promptement à la restauration des routes sur leur profil actuel, et le crédit annuel de 79,000 et quelques cents francs que les ressources ordinaires du département permettent seulement de consacrer à l'entretien des routes départementales, lui impose l'obligation de recourir à un emprunt de 1,400,000 fr., mais qu'on ne réalisera qu'au fur et à mesure des besoins du service et de l'activité qu'on pourra apporter dans les travaux. L'autorisation de faire cet emprunt est, Messieurs, l'objet de la loi qui vous est présentée.

Afin de pourvoir aux intérêts comme au remboursement de cet emprunt, le conseil général affecte 1°. l'imposition extraordinaire d'un centime et demi sur les quatre contributions directes déjà établies par une loi du 6 juin 1838, pour six années consécutives à dater de 1839, imposition destinée aux routes départementales, mais qui serait prorogée d'une année, finissant ainsi au 31 décembre 1845.

2°. Une autre imposition extraordinaire de deux centimes et demi portant également sur les mêmes quatre contributions, et qui sera recouvrée pendant sept ans, à compter du 1er janvier 1839, ce qui la ferait cesser comme celle ci-dessus d'un centime et demi, à la même époque, 31 décembre 1845.

Ces deux impositions réunies présentant ensemble quatre centimes, n'accroîtront cependant pas les charges actuelles du département de la Gironde, les deux centimes et demi ne faisant que remplacer le nombre de centimes précédemment affectés aux opérations cadastrales, et le un centime et demi étant retranché sur le chapitre de l'instruction primaire. A ce sujet ne pourrait-on exprimer un regret, et le département de la Gironde, département riche dont le centime produit 50,000 fr., n'aurait-il pu trouver un autre moyen de s'épargner ce retranchement?

Les quatre centimes pendant sept années produiront les 1,400,000 fr., capital de l'emprunt; il resterait donc à faire face aux intérêts, mais il

résulte des explications données et des calculs présentés, que la marche des travaux, nous l'avons déjà dit, n'exige que des emprunts successifs; ils sont évalués à 200,000 fr. par an pour chacune des trois premières années. L'emprunt sera remboursé par le produit de l'imposition des trois dernières, et les centimes perçus pendant les quatre premières seront employés au fur et à mesure de leur rentrée; d'après ces combinaisons il n'y aura que 121,000 fr. d'intérêts à payer, montant qui ne serait cependant pas couvert avec l'excédant du produit total de l'imposition 1,400,000 fr. sur l'estimation des travaux, 1,360,000 fr. puisqu'il n'y a que 40,000 de différence; mais on est fondé à espérer un rabais de 81,000 fr. sur les adjudications, et au besoin le département de la Gironde trouverait à recourir à quelques ressources disponibles pour le peu qui pourrait manquer.

D'après tout ce qui vient de vous être exposé, Messieurs, votre commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Jura.

Le département du Jura est en général, vous le savez, Messieurs, un pays montagneux; ses routes départementales ouvertes aujourd'hui dans toute leur étendue, et d'un développement de 554,799 mètres, offrent sur beaucoup de points des rampes si rapides, que chaque jour on sent le besoin, tant pour la sûreté de tous ceux qui parcourent

ces routes, que si l'on veut les rendre praticables pour le roulage, de rectifier ces rampes, restées telles qu'elles se trouvent partout sur les chemins anciennement tracés dans les pays de montagnes.

Comme les revenus ordinaires du département du Jura à peine suffisans pour pourvoir à l'entretien de ses routes départementales, ne lui offrent aucun moyen d'opérer les rectifications dont il vient d'être parlé, le conseil général a saisi l'occasion qu'une imposition extraordinaire de 2 c. $\frac{1}{3}$ autorisée par une loi du 30 avril 1838 pour diverses constructions départementales et portant sur les quatre contributions directes de 1839 seulement, prendra fin avec cette dite année, pour voter dans sa dernière session, une imposition extraordinaire de 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, imposition qui durera cinq années et qui commencera en 1840 au moment où celle des 2 c. $\frac{1}{3}$ cessera.

Au moyen de cette imposition extraordinaire de 3 cent., ce qui ne sera que $\frac{2}{3}$ de centime de plus que les 2 $\frac{1}{3}$ supportés en ce moment par le département du Jura, on se procurera chaque année 56,000 fr., le centime étant dans le Jura d'environ 18,000 fr. : ainsi dans cinq ans on aura perçu 280,000 fr., et bien que cette somme reste encore fort au-dessous des 1,168,200 fr. auxquels est évaluée la dépense qui serait nécessaire pour des améliorations grandement désirées, on pourvoira aux besoins les plus urgens; on espère même que le bon exemple ainsi donné par le département de chercher à diminuer le danger de

ces pentes si roides, entraînera des communes riches, des propriétaires d'usines qui plus que d'autres sont dans le cas de jouir souvent des améliorations que l'on projette, à contribuer à leur accomplissement. La situation financière des charges départementales dans le Jura n'offrant d'ailleurs rien qui puisse s'opposer à l'imposition demandée par le conseil général de ce département, votre commission vous propose, Messieurs, de l'autoriser par l'adoption du projet de loi qui est présenté à la Chambre.

Loir-et-Cher.

L'achèvement de quatorze routes départementales existantes dans le département de Loir-et-Cher, exigerait une somme de.....	851,000 f.
Les travaux de deux nouvelles routes dont le classement a été voté par le conseil général demande.....	109,000
A compte des travaux pour la construction d'une maison d'aliénés, le conseil général a proposé d'affecter dès à présent.....	130,000
TOTAL.....	1,090,000 f.

Enfin pour le Palais de Justice de Bourges que l'on a reconnu qu'il fallait construire à neuf dans un emplacement convenable plutôt que de pourvoir à la restauration complète

Report....	1,090,000 f.
du palais actuel qui tombe en ruine, et qui est placé d'une manière aussi incommode que peu convenable, le conseil général a voté une somme de.....	230,000
	1,320,000 f.

Cependant cette construction du Palais de Justice ne devant, suivant l'ordre établi par le conseil général, avoir lieu qu'après l'achèvement complet des routes départementales et l'épuisement des fonds affectés à l'hospice des aliénés, on n'a plus dû s'occuper que de trouver les moyens de faire face à cette triple dépense, s'élevant à 1,090,000 fr.

Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, imposition autorisée par une loi du 30 juin 1835, et dont le produit est affecté aux routes départementales, n'ont plus à être perçus qu'en 1840. Eh bien, le conseil général de Loir-et-Cher demande :

1°. A pouvoir imposer sur le principal des mêmes quatre contributions directes de 1840, 3 nouveaux centimes, en sorte que sur cet exercice-là, 8 centimes seront perçus.

2°. Qu'un même nombre de 8 centimes continue à être imposé sur les mêmes quatre contributions pendant neuf années à partir de 1841.

Le produit du centime dans ce département étant de 18,200 fr., l'imposition produira en tota-

lité 1,365,000 fr. qui seront successivement employés comme il a été dit ci-dessus.

En même temps pour pouvoir faire jouir plus tôt le département des travaux projetés sur les routes départementales, le conseil général demande l'autorisation de contracter un emprunt de 650,000 fr. réalisable en trois années à partir de 1839, et remboursable sur le produit de l'imposition demandée; cet emprunt, dont l'intérêt ne pourrait dépasser le 4 $\frac{1}{2}$ pour cent, aurait lieu avec publicité et concurrence, et l'amortissement qui commencera en 1843 sera terminé en 1849.

Rien dans la situation financière du département de Loir-et-Cher ne s'oppose à la réalisation des projets utiles que son conseil général a conçus, votés; et votre commission a l'honneur, en conséquence, de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi tel qu'il vous a été présenté par le Gouvernement.

Lot.

Le département du Lot est resté long-temps privé des avantages de toute nature qui se produisent par l'amélioration des communications intérieures. Effrayé sans doute des dépenses à faire soit pour mettre en bon état d'entretien les routes départementales existantes, soit pour en établir de nouvelles, il était resté stationnaire. Cependant la prospérité dont de bonnes routes font jouir les départemens qui ont agi autrement que le Lot,

étant devenue la démonstration la plus complète pour ce département de la bonté du système contraire à celui qu'il avait suivi ; depuis quelques années il a fait de grands sacrifices pour améliorer ses communications intérieures ; et par une loi du 4 juin 1834, le Lot a déjà été autorisé à établir une contribution extraordinaire de 6 centimes au principal des quatre contributions directes, imposition dont la durée expirera au 31 décembre 1840, et dont le produit est spécialement applicable aux routes départementales. Mais pour que les sacrifices déjà faits ne soient pas en quelque sorte stériles, si le pays devait attendre qu'avec ce faible moyen on fît tout ce qu'il faudrait faire, lorsque dix-huit routes de huit mètres de largeur, sans parler des deux nouvelles voies départementales qui seraient si utiles, mais dont on ajourne presque indéfiniment l'établissement, ne demandent pas moins pour leur achèvement et leur entretien que 2,850,000 fr., le conseil général du Lot a voté un emprunt de 1,141,870 fr., qui sera effectué par portions successives à l'intérêt de 4 ½ pour 100. Chaque portion, réunie aux ressources ordinaires, permettra de terminer dans le délai de six années l'ensemble des routes départementales, en y employant annuellement 475,000 fr.

Pour le service des intérêts et le remboursement de l'emprunt, deux moyens s'offraient : la continuation de l'imposition des seuls 6 cent. aujourd'hui perçus ; mais les calculs ont prouvé qu'en 1867 seulement, on aurait atteint ce but.

Encore l'eût-on fait, puisqu'il devenait douteux de trouver des capitaux à un si long terme pour un intérêt au taux fixé. Le conseil général a donc rejeté cette idée, et il a bien fait. L'autre moyen, sans offrir toutefois un remboursement très rapproché, l'assure complet dans treize ans, à partir de 1841. Et pour cela il faut percevoir d'abord 4 cent. extraordinaires sur les quatre contributions directes en 1840, ce qui, ajouté aux 6 cent. déjà autorisés pour jusqu'au 31 décembre de cette dite année 1840, fera 10 cent.; continuer ensuite cette perception de 10 cent. pendant treize ans à partir du 1er janvier 1841. Et cependant, comme à la fin de 1841, le cadastre parcellaire, pour lequel 4 cent. sont imposés cesseront, le cadastre étant alors achevé, ce ne sera que pendant deux ans, 1840 et 1841, qu'il y aura accroissement des charges actuelles de 4 cent. au moins pour la contribution foncière.

Les années suivantes, 10 cent. seulement seront à payer, comme cela a lieu aujourd'hui. Mais aussi quels avantages ne doit-il pas retirer de l'achèvement de ses routes, le département du Lot! Enfin puisqu'il est entré plus tard dans la voie, ce qu'il regrette aujourd'hui, il faut bien la lui laisser parcourir plus long-temps. Le produit des deux impositions réunies sera de 2,380,000 fr. Nous avons vu que les dépenses sont évaluées à 2,850,000 fr. Ce petit excédant des ressources créées sur le montant des dépenses présumées, peut-il bien suffire à couvrir toutes les éventualités de leur accroissement?

Après cet exposé, Messieurs, votre commission a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi qui lui est présenté.

Meuse.

Messieurs, par une loi du 24 avril 1827, le département de la Meuse fut autorisé à s'imposer extraordinairement pendant chacune des années 1838 et 1839, deux centimes additionnels aux quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition être affecté spécialement aux travaux d'achèvement de ses routes départementales.

Lors de la demande qui fut faite par le conseil général de cette imposition, son insuffisance se laissait tellement apercevoir en regard de la grandeur des besoins démontrée par l'instruction de l'affaire, que la commission chargée dans l'autre Chambre de l'examen de la loi, exprima le désir que le département de la Meuse entrât dans des voies plus larges pour la réalisation d'une œuvre dont l'achèvement lui serait si profitable.

Aujourd'hui, Messieurs, le conseil général de la Meuse a reconnu toute la portée de l'avis qui lui était alors donné; et lorsqu'ayant environ quatre-vingt-quinze lieues de routes qu'il faudrait amener à l'état d'entretien; lorsque, sur deux des douze routes départementales de la Meuse, des lacunes sont à terminer; que sur plusieurs autres on voit, par la délibération du conseil général, qu'il s'est élevé des plaintes fondées contre le peu

de soin pris jusqu'à présent pour adoucir ou rectifier des pentes dangereuses par trop de rapidité; lorsqu'enfin, pour des travaux qui sont estimés, de la manière la plus détaillée, à la somme de 1,017,246 fr., le conseil général de la Meuse se borne encore à demander une imposition extraordinaire de 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant trois années, à partir de 1840, ce vote vous paraîtra, Messieurs, sans doute comme au Gouvernement, comme à la Chambre des Députés, qui déjà l'a accueilli, ne pouvoir être refusé.

Il ne peut être surabondant d'ajouter que le centime dans la Meuse produit 22,261 fr. Ce ne sera donc qu'environ 200,000 fr. qu'on retirera de l'imposition demandée, et comme les ressources ordinaires que la Meuse peut appliquer annuellement aux travaux neufs de routes départementales ne sont que d'environ 20,000 fr., il est évident que l'on demeurera encore si loin du chiffre auquel s'élève l'estimation présentée article par article des travaux à faire, que l'on ne saurait placer le département de la Meuse sur la liste de ceux qui méritent quelquefois le reproche de vouloir aller trop vite. On doit aussi prévoir qu'il lui faudra recourir dans un avenir assez prochain à de nouvelles mesures pour parachever l'œuvre utile que son conseil général a entreprise; par tous ces motifs, votre commission ne peut qu'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Pas-de-Calais.

Messieurs, dans l'insuffisance de ses ressources ordinaires pour mettre en état d'entretien ses routes départementales au nombre de quinze, le département du Pas-de-Calais sollicita et obtint, par une loi du 6 décembre 1831, de s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Cette imposition qui, votée pour huit années, prend fin avec celle de 1839, a fourni les moyens d'achever dix des quinze routes départementales, et cela en suivant une marche qui est sans doute profitable lorsqu'elle est possible, savoir : de concentrer tous les travaux sur certains points au lieu de les étendre presque partout.

Reste donc cinq routes à achever, ce sont les numéros 4, 8, 12, 13 et 14.

Placé dans la même situation financière qui a fait demander l'imposition des 3 centimes dont nous avons parlé plus haut, le Pas-de-Calais a besoin de se créer les mêmes ressources. En conséquence, son conseil général sollicite la continuation de l'imposition extraordinaire de 3 centimes sur les quatre contributions directes, pendant quatre années, à partir de 1840 inclusivement.

Les charges départementales actuelles ne seront point accrues par cette nouvelle imposition. Elles vont éprouver, au contraire, une diminution des 2 centimes votés sur 1838 et 1839, applicables à la reconstruction de l'hôtel de préfecture; et l'im-

position des centimes affectés au cadastre parcellaire cessera également.

La dépense à laquelle il s'agit de pourvoir est d'environ 470,000 fr.; le centime, dans le Pas-de-Calais, produisant 45,333 fr., les 3 centimes imposés donneront annuellement 136,000 fr.; donc, pour 4 ans, 544,000 fr. Ainsi, quelles que soient les éventualités des dépenses qu'il faut toujours prévoir comme chose certaine lorsqu'il s'agit de travaux de la nature de ceux qui sont entrepris, on doit également regarder comme certain que les mesures sollicitées par le conseil général du Pas-de-Calais lui feront atteindre le but utile auquel il tend, et vers lequel il a marché tout à la fois avec suite et prudence.

Votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi présenté.

Bas-Rhin.

Messieurs, 657,753 mètres de routes départementales, développement des dix-huit voies de communication de cette nature dont le département du Bas-Rhin est doté, ont puissamment contribué à sa prospérité. Ces routes, pour être mises partout à l'état d'entretien, exigent encore une dépense d'environ 1,355,000 fr. Sur les ressources ordinaires de son budget, le Bas-Rhin a prélevé, ces cinq dernières années, de 180,000 à 230,000 fr. environ; mais cela n'a pu suffire pour arrêter le dépérissement des chaussées, s'accrois-

sant toujours de plus en plus, à mesure que la circulation commerciale et industrielle augmente, et les dégradations en sont arrivées à un point qui demande remède prompt et efficace.

Le conseil général, comprenant les devoirs que cet état de choses lui imposait, a demandé que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir de 1840, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes; le centime dans le Bas-Rhin est évalué à 34,000 fr.; pour cinq années, on n'aura donc que 170,000 fr., ce qui se rapproche bien peu de 1,355,000 fr. qu'il faudrait pour tout terminer; mais ces 170,000 fr., joints aux ressources ordinaires affectées annuellement par le département à ses routes départementales, procureront les moyens d'arrêter les dégradations et de pourvoir aux améliorations les plus urgentes.

Un autre objet appelait également, Messieurs, la sollicitude du conseil général du Bas-Rhin.

Plusieurs édifices départementaux, et de ce nombre le Palais de Justice de Strasbourg, qui demande une totale reconstruction, ont besoin de réparations urgentes : ces édifices sont d'abord le palais que nous venons de nommer, ensuite l'hôtel de la préfecture, la maison de correction de Strasbourg, la caserne de gendarmerie de cette même ville, le tribunal et la sous-préfecture de Saverne, la maison d'arrêt de Wisseinbourg, celle de Schelestadt, la caserne de gendarmerie de la même ville; enfin, les bains de Niederbronn et le dépôt royal d'étalons.

On comprendra facilement que, pour reconstruire ou réparer tous ces nombreux édifices, la somme de 199,000 fr., à laquelle s'élèvent les projets et devis que votre commission a eus sous les yeux, ne paraisse pas exagérée; mais sans aucun autre moyen d'y pourvoir que par une imposition extraordinaire, le conseil général l'a votée. Il demande en conséquence qu'elle soit de 1 centime sur les quatre contributions directes, et s'étende sur cinq années à compter de 1840. Ce centime pour les réparations des édifices départementaux, joint à celui demandé pour les routes, portera à 2 centimes l'imposition sollicitée.

D'après une loi du 19 avril 1835, le Bas-Rhin supporte déjà pour éteindre un emprunt de 250,000 fr. une imposition extraordinaire qui a été de 1 centime en 1838, de 2 en 1839, comme elle sera jusqu'en 1843 inclusivement, mais qui ne sera plus que de 1 centime en 1844, année où l'emprunt sera soldé. Il faut ensuite remarquer que l'un des 2 centimes aujourd'hui demandés ne fera que remplacer la perception précédemment autorisée d'un autre centime destiné à divers travaux départementaux. Ce centime, il est vrai, ne pesait que sur deux contributions, la foncière et les portes et fenêtres, tandis que celui qui prendra sa place atteindra les quatre contributions directes. Mais on comprend en définitive que le département ne se trouvera que bien peu surchargé par l'adoption de la loi proposée.

Une dernière explication sur son article 2 a été donnée, et nous devons la reproduire; c'est que

des 250,000 fr. de l'emprunt, dont il a été parlé plus haut, et qui était destiné spécialement à cinq routes, celle n° 4, de Bitche à Haguenau, devait prendre 40,000 fr., cette somme n'ayant encore pu être employée par suite des oppositions du génie militaire, le conseil général demande à pouvoir en disposer pour les autres routes, sauf restitution plus tard à cette route, n° 4, d'une somme équivalente.

Votre commission, Messieurs, vous propose l'adoption de la loi présentée.

Rhône.

Neuf routes départementales existent dans le département du Rhône, et l'on s'est assuré, par l'état des localités et des calculs plutôt rigoureux qu'exagérés, qu'une somme de 1,360,000 fr. serait nécessaire pour l'achèvement et la restauration de ces neuf routes.

Avant neuf années, le terme de ces travaux ne pourrait être atteint, si l'affectation annuelle de 156,000 fr., dont le département du Rhône peut seulement disposer pour cet objet, ne reçoit aucune assistance. En conséquence le conseil général, en votant un emprunt de 1,200,000 fr. pour diverses dépenses départementales, a statué que 700,000 fr. seraient spécialement affectés à l'achèvement des routes, lequel pourra avoir ainsi lieu dans l'espace de trois années, terme également assigné à la réalisation de l'emprunt au fur et à me-

sure des besoins. Son intérêt ne pourra s'élever à plus de 5 pour cent. Faut-il dire en passant, Messieurs, que les 500,000 fr. qui compléteront l'emprunt de 1,200,000 fr. doivent être employés à continuer la construction du Palais de Justice de Lyon?

Pour rembourser cet emprunt, une imposition extraordinaire est demandée; elle sera de 4 centimes au principal des quatre contributions directes, et ne commencera qu'à partir du 1^er^ janvier 1842, après l'expiration, qui aura lieu à cette date, d'une imposition de 4 centimes dont est grevé le département du Rhône, en ce moment, pour l'amortissement d'un premier emprunt déjà consacré aux routes départementales par une loi du 30 juin 1835. La nouvelle imposition durera jusqu'à ce que la dette qu'elle a pour but d'éteindre soit soldée; l'imposition qui, dans cette vue, se rapporte aux 700,000 fr. affectés aux routes départementales, et qui fait l'objet spécial de la loi qui nous occupe, sera de 2 centimes un tiers.

Il suffira, Messieurs, pour vous prouver combien l'entier achèvement de ces routes sera profitable au département du Rhône, de vous dire qu'il a été établi par M. le préfet dans son rapport présenté au conseil général: que la seule diminution de 5 pour 100 sur les frais de transport des vins du Beaujolais venans à Lyon, opérée par ce qui a déjà été fait sur les routes pour les rendre plus facilement, viables, présente une économie d'une somme qui dépasse de beaucoup l'intérêt au 5 pour 100 du capital à employer pour les dépenses

encore exigées sur les routes ; c'est ainsi qu'un bon système de communications tourne aussitôt au soulagement de tous ; agriculture, industrie, commerce, chacun y prend part, et les dépenses faites sont largement compensées.

Votre commission ne peut, Messieurs, qu'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est présenté.

Seine-et-Marne.

Messieurs, pour les réparations extraordinaires que réclament, d'une manière urgente, les vingt-neuf routes anciennes que le département de Seine-et-Marne avait avant la construction des six nouvelles voies de communication qu'il y a ajoutées, la somme de 176,000 fr. est nécessaire ; à peine si les ressources ordinaires suffisent à l'entretien de ces anciennes routes départementales. L'imposition de 3 centimes additionnels, autorisée par la loi du 4 avril 1838, est affectée aux six routes nouvelles dont il vous a été parlé : d'après cela, pour éviter les coûteuses conséquences qui résulteraient évidemment d'un retard apporté aux réparations urgentes auxquelles il faut pourvoir, le conseil général de Seine-et-Marne a voté une imposition extraordinaire de 2 centimes additionnels aux quatre contributions directes, mais seulement pendant les années 1840 et 1841.

Cette imposition ne produira que 156,000 fr., et sera dès lors inférieure de 20,000 fr. aux

176,000 fr. qu'il faudrait; mais encore, bien que le département de Seine-et-Marne ait pu supporter facilement, dans les années antérieures, 10 c. extraordinaires pour ses routes départementales, comme diverses subventions par des communes intéressées plus particulièrement aux réparations dont il s'agit, sont espérées avec quelque fondement, on a sagement préféré se borner à la demande dont nous venons d'avoir l'honneur de vous entretenir.

Votre commission, Messieurs, a donc celui de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté.

Vaucluse.

Messieurs, le département de Vaucluse demande à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir du 1er janvier 1840, 5 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Cet impôt produira 387,500 f., et ce produit est destiné, savoir : 38,989 fr. 90 cent., qui seront prélevés par moitié sur chacune des deux années 1840 et 1841, pour contribuer en partie aux frais de la translation de l'hôtel et des bureaux de la préfecture dans un nouveau local. Quant au reste, 348,510 fr. 10 cent., il demeurera exclusivement affecté aux travaux neufs des routes départementales en cours d'exécution.

Plus de 130 lieues de routes départementales dans Vaucluse, qui compte 23 routes de cette classification, exigeraient, pour leur complet perfectionnement, une somme qui n'est pas évaluée

à moins qu'à 2,600,000 fr. environ. Mais si l'on peut, sans de graves inconvéniens, ajourner la majeure partie de ces dépenses, un capital de 700,000 fr. paraît indispensable aux ingénieurs pour assurer une suffisante viabilité dans les communications départementales. Cependant, le conseil général ne demande encore que 348,510 fr., afin de pourvoir aux besoins les plus pressans du moment. Ne pas le faire serait s'exposer à ce qu'il faudrait plus tard dépenser davantage, car les travaux commencés qui restent inachevés dépérissent rapidement.

Quant à la translation de l'hôtel et des bureaux de la préfecture dans les bâtimens de l'archevêché actuel, c'est une occasion de satisfaire à toutes les convenances et d'éviter des dépenses considérables. On ne communique de l'hôtel de la préfecture aux bureaux que par un pont suspendu qui passe et traverse au-dessus d'une rue, inconvénient qui offre plus d'un danger.

Les bâtimens, et notamment tout ce qui est boiserie, sont dans un état de dégradation qui exigerait des réparations plus coûteuses que les 38,000 et quelques cent francs dont il est question.

L'archevêché actuel est placé dans une position peu convenable pour un prélat, et qui convient au contraire à un préfet, en face des casernes et de l'Hôtel-de-Ville.

Le petit séminaire, renfermé dans un local trop resserré, et qui voudrait depuis long-temps un lieu plus spacieux, occupe l'ancien palais archiépiscopal d'Avignon, qui est bâti tout-à-fait à portée de la cathédrale, avec une solidité et un gran-

diose d'architecture remarquable. Eh bien! que l'État achète le petit séminaire pour qu'il redevienne l'archevêché ; que le département de Vaucluse achète de l'État l'archevêché actuel; que les deux hôtels occupés aujourd'hui par le préfet et ses bureaux soient vendus par le département; qu'au moyen de cette somme de 38,989 fr., qui sera prélevée sur le produit de l'imposition demandée, les dépenses nécessaires pour les divers arrangemens soient soldées, tout rentrera dans les convenances, et c'est pour cela que toutes les parties intéressées tendent à ce but.

Toutefois, Messieurs, encore que le département de Vaucluse soit en ce moment dans une situation prospère due au prix assez élevé des cocons et de la garance, votre commission a voulu connaître avec détail sa situation financière, résultat des centimes extraordinaires et des centimes spéciaux qu'il supporte aujourd'hui : voici ce dont elle s'est assurée.

	Cent. extr.	Cent. spéc.
Centimes extraordinaires pour les routes départementales autorisés par les lois des 19 avril 1835, et 4 avril 1838, années 1835 à 1847 inclusivement. . .	5	»
Centimes spéciaux pour les chemins vicinaux.	»	4
Centimes spéciaux pour l'instruction primaire.	»	2
Centimes spéciaux pour le cadastre.	»	2 1/2
Totaux. . . .	5	8 1/2

Du rapport fait par le directeur des contributions directes au conseil général, il résulte que les travaux du cadastre à peu près terminés ne demanderont plus qu'un demi centime en 1840 pour les solder; ce sera 2 centimes de moins à imposer pour cet objet. Ce qui rend probable que le nombre des centimes spéciaux en 1840 ne sera que de 6 centimes et demi. . . . . 6 ½

Cependant le maximum de ces centimes autorisé par les lois est :

Pour chemins vicinaux.	5	
Instruction primaire.	2	10
Cadastre.	3	
Différence en moins.		3 ½

Le département de Vaucluse ne demandant qu'une imposition extraordinaire de 5 centimes, ci. 5

1 ½

ce n'est donc que d'un centime et demi que le nombre de centimes qu'il pourrait s'imposer sans autorisation législative sera excédé.

Par tous ces motifs, votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi présenté.

Yonne.

Messieurs, le conseil général du département de l'Yonne, après avoir laissé fort long-temps ses routes départementales dans un état d'abandon trop voisin de l'oubli, s'apercevant enfin que ce manque de voies de communications faciles était un

gaand préjudice pour tous, et privait ce département d'une des sources les plus positives de prospérité, vota, en 1833, à la demande unanime des conseils d'arrondissement, 5 centimes additionnels aux quatre contributions directes pour sept années, à compter de 1834 inclusivement.

Le produit de cette imposition fut spécialement affecté aux routes départementales, qui depuis si long-temps n'avaient pu recevoir de centimes facultatifs, absorbés par d'autres dépenses, que quelques rares secours complétement insuffisans. Nous faisons remarquer dès à présent à la Chambre, Messieurs, qu'une disposition expresse de la loi du 28 juin 1833, qui autorisa l'imposition extraordinaire de ces 5 centimes, est celle-ci : « Le produit de cette imposition sera spécialement affecté à des travaux d'achèvement des routes départementales classées et à classer dans ce département, et réparti entre les cinq arrondissemens de l'Yonne, proportionnellement au montant des contributions payées par chacun d'eux. »

Aujourd'hui, Messieurs, que les voies de communications mises dans un bon état de viabilité dans le département de l'Yonne, bien qu'elles soient encore éloignées d'être ce qu'on appelle en état complet d'entretien, ont déjà procuré à ce département des avantages généralement sentis, avantages que prévoyaient si judicieusement les conseils d'arrondissement unanimes, en 1833, pour demander qu'on eût recours aux centimes extraordinaires; aujourd'hui le conseil général, en pré-

sence de 237,000 mètres de lacunes sur un développement total de 666,894 mètres qu'offrent les vingt et une routes départementales classées, étant de plus convaincu de la nécessité d'ouvrir une nouvelle route départementale généralement demandée, a reconnu de nouveau qu'il lui fallait recourir à l'imposition de centimes extraordinaires.

Les travaux à effectuer sont estimés à 2,116,000 fr., et distraction faite de tous les fonds dont on pourra disposer encore pendant les années 1839 et 1840, non seulement provenant de l'imposition extraordinaire existante, mais encore des subventions offertes par des communes et par des particuliers, offres qui, mieux que tous les raisonnemens, prouvent à quel point on apprécie maintenant dans l'Yonne l'avantage d'avoir de bonnes routes, toutes ces ressources réunies, disons-nous, laisseront encore à pourvoir, à la fin de 1840, à une dépense de 1,652,000 fr.

C'est pour se ménager à l'avance les moyens de parachever des travaux si utilement entrepris que le département de l'Yonne demande à s'imposer extraordinairement 1°. 5 nouveaux centimes additionnels au principal des contributions directes, d'abord en 1840, et 2°. de cette époque, qui sera celle où l'imposition actuelle de 5 centimes cessera, 10 centimes sur les mêmes contributions pendant six années à partir de 1841. Le conseil général a fait le calcul que s'il s'était borné à demander la seule prorogation de l'imposition actuelle de 5 centimes, on ne pourrait, avant 1857, avoir ter-

miné des travaux qui coûteront d'autant moins qu'ils seront poussés plus activement. C'eût été d'ailleurs renvoyer à bien loin de faire jouir les contribuables des fruits de leurs sacrifices.

Ce qui facilitera le paiement des 10 centimes extraordinaires votés pour les six années à partir de 1841, c'est que 3 centimes et demi, consacrés aujourd'hui aux opérations du cadastre, sont à la veille de n'être plus nécessaires. Enfin, Messieurs, rien ne prouve mieux l'ardent désir des habitans de l'Yonne de jouir, à l'époque la plus rapprochée possible, d'un système complet de communications, que les demandes faites dans ce but par l'unanimité des conseils d'arrondissement.

Une disposition en tout semblable à celle que votre commission, Messieurs, vous a rappelé exister dans la loi qui, le 8 juin 1833, autorisa la première imposition extraordinaire dans l'Yonne, se retrouve insérée dans la loi aujourd'hui proposée pour une nouvelle imposition extraordinaire, et cela par suite de l'expresse demande et du vote positif du conseil général; ainsi donc le produit de l'imposition extraordinaire affecté aux travaux d'achèvement des routes départementales de l'Yonne, sera réparti entre les cinq arrondissemens de ce département *proportionnellement au montant des contributions directes payées par chacun d'eux.*

Ce sera la seconde fois, Messieurs, et toujours pour le département de l'Yonne, qu'une pareille disposition législative aura été prononcée, il est impossible de ne pas le faire remarquer à la Cham-

bre; il y a bien quelques exemples d'impositions d'arrondissement, et le dernier regarde l'arrondissement de Loudéac, Côtes-du-Nord; mais la loi du 4 avril 1838 qui l'a autorisé à s'imposer 2 cent. extraordinaires, fait connaître qu'il s'agissait non de routes départementales, mais d'un concours offert par cet arrondissement pour une route royale dont il serait ainsi doté par le Gouvernement, route royale dont alors l'arrondissement de Loudéac profitait d'une manière spéciale. Dans une pareille situation, les choses s'expliquent, se comprennent; n'en est-il pas tout autrement dans l'Yonne, surtout lorsqu'il résulte de l'examen attentif de toutes les pièces, examen auquel cette disposition de la loi présentée a fait un devoir à votre commission de se livrer: qu'il est établi par des calculs incontestés qu'en 1847 il restera, dans deux arrondissemens, des travaux à exécuter pour 326,433 fr., et qu'ils n'auront pas 1 centime à y consacrer, tandis que tous les travaux à faire dans trois autres arrondissemens étant achevés, il leur restera entre eux trois une somme disponible de 350,046 fr.

On comprend facilement comment les choses peuvent ainsi arriver: dans tel arrondissement qui paie moins de contributions qu'un autre, qui dès lors, d'après l'article de la loi sur la répartition à faire de l'imposition, recevra moins, il se trouve cependant de plus grandes dépenses à faire sur les routes départementales que dans tel autre arrondissement plus riche qui, payant plus de contributions, recevra une portion plus grande de l'imposition. Enfin on

agit comme si chaque arrondissement était considéré à l'instar de départemens différens, étrangers les uns aux autres, n'ayant par conséquent aucun ensemble d'intérêt dans les routes départementales.

Ce principe d'isolement, Messieurs, s'il était étendu, s'il devait recevoir de fréquentes applications, deviendrait sans nul doute une fâcheuse source d'embarras pour l'administration; et lorsque la marche du siècle semble tendre à un esprit d'association pour que les citoyens mêmes, faisant taire un égoïsme mal entendu, se prêtent des secours mutuels, n'y aurait-il pas un danger réel à accueillir souvent des dispositions telles que celles votées par le conseil général de l'Yonne?

Cependant, Messieurs, après ces observations générales qui, vous le jugerez peut être, ne sont pas sans utilité, nous dirons que le Gouvernement a dû être amené à présenter aux Chambres l'adoption de la mesure réclamée de nouveau par le conseil général, parce que d'une part ce conseil a observé que la première imposition extraordinaire autorisée pour les routes départementales de l'Yonne, en 1833, par la loi du 28 juin, l'ayant été avec une condition littéralement semblable, ne pas suivre la même marche, en 1839, pour une seconde imposition demandée pour compléter la même œuvre, devrait infailliblement exciter chez les contribuables un étonnement qui, sous divers rapports, nuirait au succès de la mesure. En second lieu, parce que le conseil général, exprimant des idées qui rentrent

dans celles qu'on doit généralement trouver les meilleures, les seules avec lesquelles, il faut le dire, on pourra parvenir à faire dans un département des travaux de quelque importance d'une utilité générale, a reconnu dans le procès-verbal de ses délibérations (on cite littéralement la phrase) : « Que sans doute plus tard, en 1846, alors que « toutes les routes auront été achevées, y aura-t-il « lieu de réunir en un fonds commun les sommes à « leur appliquer, soit sous le rapport des travaux « neufs, soit en ce qui concerne l'entretien. »

Après toutes ces explications que votre commission ne croyait pas devoir vous être tues, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est présenté, tel qu'il a déjà été adopté par l'autre Chambre.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le duc DE MONTÉBELLO, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'emprunt grec.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est proposé ne présente pas une question nouvelle; vous vous rappelez que l'année dernière, le Gouvernement, sentant la nécessité d'adopter un mode plus régulier et moins onéreux pour le service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt grec, service auquel il avait été pourvu jusque-là par des émissions partielles sur la troisième série, proposa aux Chambres une loi dont le but était de réaliser la garantie de la France pour la part qui lui est afférente.

* Cette commission était composée de MM. le comte d'ARGOUT, le comte DE FLAHAULT, M. GAUTIER, le comte D'HARCOURT, le baron MALOUET, le duc DE MONTÉBELLO, le baron PELET.

L'autorisation indéfinie demandée par le projet de loi fut limitée par les Chambres à l'exercice courant; un nouveau vote de leur part est donc devenu nécessaire, et les mêmes considérations déterminent le Gouvernement à vous demander de sanctionner, pour l'année 1839, une mesure dont vous avez approuvé, en 1838, l'utilité et la convenance.

Sans reproduire les calculs qui vous ont été présentés l'année dernière, votre commission, Messieurs, se bornera à vous rappeler en peu de mots les avantages de ce mode de paiement.

Sous le rapport financier ils sont incontestables, puisque la France peut ainsi faire, par un prélèvement sur ses revenus, ou, au pis-aller, en négociant des bons du Trésor, un service auquel elle ne pourrait pourvoir qu'avec une double perte de 9 et demi pour cent sur le capital, et plus de 2 et demi pour cent sur les intérêts, si elle continuait à négocier, aux termes de l'emprunt garanti par elle, du 5 pour cent à 94, réduit par l'escompte et les autres frais à 90 fr. 67 c. $\frac{1}{2}$.

Sous le rapport politique ils ne sont pas moins frappans. Le traité du 7 mai 1832 se trouve plus fidèlement exécuté dans son esprit, la Grèce conserve l'éventualité d'une ressource qui peut lui devenir précieuse, et que la France n'hésiterait point à mettre à sa disposition, le jour où elle trouverait dans une administration sage et économe, garantie suffisante d'utilité pour cet État, et de sûreté pour elle-même.

Ce jour, Messieurs, que notre Gouvernement

cherche à amener par ses conseils et par son action amicale et désintéressée, la situation de la Grèce, hâtons-nous de le dire, peut faire naître l'espoir qu'il n'est pas éloigné.

Vous vous rappelez le tableau qui vous en a été tracé l'année dernière. C'est pour votre commission un devoir qu'il nous sera bien doux de remplir, que de vous exposer les améliorations opérées depuis cette époque.

Le budget préparé pour 1838 portait l'évaluation des recettes à 14,000,000 dr. (1), et celle des dépenses à 21,363,692 dr., y compris la somme nécessaire pour le service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt; mais le Gouvernement sentit le besoin de réduire l'énorme déficit qui en serait résulté en ajournant toutes les dépenses qui n'étaient pas rigoureusement nécessaires, et en faisant toutes les économies compatibles avec les besoins des différens services, et au mois de septembre un nouveau budget fut dressé, où les recettes se trouvaient portées, d'après une évaluation plus exacte, à 13,200,000 dr., et les dépenses à 16,583,577 dr. De sorte que le déficit qui, d'après le premier budget de 1838, aurait été de 7,363,692 dr., se trouverait réduit à 3,383,577 dr., somme à peu près égale à celle qui est nécessaire pour le service de l'emprunt, auquel il a été pourvu par les Puissances garantes.

Vous voyez donc, Messieurs, qu'en 1838 le budget grec a pu, pour la première fois, balancer

(1) La drachme correspond à 89 c. $\frac{1}{7}$.

à peu près ses dépenses par ses recettes, et ce résultat est d'autant plus remarquable, que les réductions au moyen desquelles il a été obtenu ne portent que sur les quatre ou cinq derniers mois de l'année.

Outre les dépenses extraordinaires qui ont été ajournées, les deux administrations qui ont le plus contribué à ces économies, sont celles de la guerre et de la marine.

L'état militaire de la Grèce, jusqu'ici hors de proportion avec sa situation politique, sa population et ses ressources, a été réduit.

Les auxiliaires bavarois et la phalange, qui ont long-temps fait peser sur le Trésor une charge si lourde, ne figurent plus au budget que pour une faible somme : il ne reste plus aujourd'hui en Grèce qu'un petit nombre des premiers, et les phalangistes ont presque tous accepté des terres en compensation de leur solde.

Les deux grands avantages que la France, dans sa politique sincèrement dirigée vers le développement d'un État qu'elle a si puissamment contribué à fonder par ses sacrifices, a toujours désiré lui faire obtenir, l'économie et la nationalité de l'Administration, se trouvent sur le point d'être réalisés.

Les améliorations opérées en 1838 donnaient tout lieu d'espérer qu'au lieu d'un compte rendu de faits accomplis, un véritable budget, un budget de prévision servant de règle aux dépenses, d'après de sages évaluations de recettes, pourrait être préparé pour l'année 1839. Cet espoir n'a pas

encore été rempli. Jusque-là, cependant, le budget de 1838 sert de règle; et comme les réductions qu'il consacrait et qui n'ont profité qu'aux derniers mois de 1838, s'étendront sur tout l'exercice 1839, tout porte à croire que cette année présentera un résultat encore plus favorable.

Tel est, Messieurs, l'aperçu de l'état financier de la Grèce, qu'il était du devoir de votre commission de vous présenter. Nous ne vous avons parlé que de ses dépenses; vous avez vu qu'elles avaient subi une notable réduction. Quant à ses revenus, depuis 1833 ils ont pris d'année en année un accroissement considérable, et se sont élevés successivement de 7,000,000 de drachmes à plus de 13,000,000. Tout porte à croire que cette progression ne s'arrêtera pas : l'agriculture, véritable base de la richesse nationale dans un État naissant, a fait depuis quelques années des progrès incontestables : la perception du revenu public réclame des réformes, et les recettes de la Grèce ne peuvent tarder à ressentir les heureux effets des améliorations que le Gouvernement paraît s'occuper sérieusement d'introduire dans la perception des impôts et dans la comptabilité.

Il faut l'espérer, l'époque n'est pas éloignée où la Grèce parviendra à établir l'équilibre entre les dépenses et les recettes, et pourvoira par ses ressources au service de l'emprunt que la France a contribué à garantir. En attendant que ce but désirable soit atteint, votre commission, convaincue que le mode adopté par le Gouvernement pour remplir les engagemens de la France, est à la fois

le plus régulier, le moins onéreux pour le Trésor, et le plus conforme à l'esprit du traité du 7 mai 1832, vous propose, à l'unanimité, d'adopter le projet de loi, qui, en régularisant le crédit ouvert par une ordonnance du 4 mars, à l'effet de pourvoir au paiement des intérêts et de l'amortissement du semestre échu le 1er du même mois, reproduit, pour cette année, les dispositions de la loi du 24 avril 1838.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1839.

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 supplémentaires et extraordinaires pour les dépenses des exercices 1838 et 1839, et des exercices clos.

MESSIEURS LES PAIRS,

La loi relative aux crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1838 et 1839, soumise le 22 janvier de cette année à la Chambre des Députés, n'avait pu être discutée dans la première session de 1839. Elle lui a été présentée de nouveau le 22 avril dernier.

La liquidation de l'exercice 1838 était plus avancée, et ses besoins mieux connus à cette dernière date. C'est ce qui explique la différence du chiffre

* Cette commission était composée de MM. DE BELLEMARE, le marquis DE CAMBIS D'ORSAN, le marquis DE CHANALEILLES, le baron FRÉTEAU DE PENY, GAUTIER, PATURLE, PÉRIER.

des crédits demandés dans les deux projets. Il n'était que de 11,388,208 fr. 55 c. au 22 janvier. Il s'est accru de 3,340,900 fr. dans le projet de loi du 22 avril.

D'autre part, l'exercice 1839 avait accompli à ce moment près du tiers de son cours. Le besoin de supplémens pour les services prévus au budget ne pouvait s'être fait sentir encore, mais des circonstances en dehors de ses prévisions avaient mis dans la nécessité de lui affecter, par ordonnances, des crédits extraordinaires, jusqu'à la concurrence de 2,866,957 fr. 42 c., indépendamment de 429,902 f. 79 c. pour l'acquittement de créances des exercices clos et périmés.

C'est ce qui a amené la réunion, dans le nouveau projet de loi, des demandes de crédits pour les deux exercices.

Le retour annuel des demandes de crédits supplémentaires ou extraordinaires n'accuse point l'imperfection de notre système de finances.

Lorsque le budget n'alloue pour chaque service que les dépenses nécessaires, si rien ne vient déranger l'équilibre qu'il a établi entre les besoins présumés et les moyens d'y faire face, il faut qu'il y ait pour les ordonnateurs, dans les cas d'impérieuse nécessité, possibilité légale de sortir des limites où ce budget les a renfermés.

Toutes les conditions auxquelles devait être soumise la faculté d'ajouter aux dépenses votées par la législature, n'ont pas été réglées au même moment. Le temps et l'expérience ont successivement révélé la nécessité d'en imposer de nouvelles.

C'est ainsi que la loi de finances de 1835 a introduit la distinction entre les services votés et les crédits définitifs. La faculté pour les Ministres de se faire ouvrir des crédits supplémentaires par ordonnances a été restreinte aux services votés, considérés comme les seuls dont les dépenses puissent varier par suite d'éventualités impossibles à prévoir lors du réglement du budget.

Si des circonstances extraordinaires et imprévues exigent qu'il soit accordé des supplémens aux crédits définitifs, ce ne peut être qu'en vertu d'une loi.

De la manière dont les nouvelles dispositions limitatives ont été entendues, elles auraient été sans effet relativement à plusieurs services pour lesquels les crédits du budget devaient être définitifs; non seulement des dépenses excédantes auraient eu lieu, mais elles se seraient faites sans les garanties exigées pour les augmentations de dépenses, dont l'éventualité était admise. On n'aurait respecté des dispositions de la loi que celles qui ne permettent pas l'ouverture de crédits par ordonnances royales, en ne tenant pas compte de celles qui interdisaient la dépense elle-même.

On s'est contenté, il est vrai, d'autoriser et de liquider les dépenses de cette nature, en différant les paiemens jusqu'à l'ouverture d'un crédit législatif. Mais, sans entrer dans la question de savoir si le Ministre qui dépasse les limites légales de son budget peut engager l'État, il est un point hors de contestation, c'est que, dans la dépense, le fait principal c'est l'engagement de payer. Le paiement

n'est que le fait accessoire, la conséquence du premier. La loi a voulu interdire l'un comme l'autre.

Des dépenses du genre de celles qui ont provoqué ces observations ont eu lieu dès l'année où les limitations nouvelles devaient être appliquées pour la première fois. Elles avaient été réunies jusqu'ici dans le même tableau avec celles effectuées sur des crédits ouverts par ordonnance royale. Elles ont pris une extension assez considérable en 1838, et la Chambre des Députés a pensé qu'elles ne devaient pas être confondues avec les dépenses couvertes par des crédits supplémentaires réguliers. C'est ce qui a nécessité l'addition d'un tableau à ceux qui ont accompagné jusqu'ici les projets de loi de crédits supplémentaires.

Il est possible que la séparation entre les services votés et les crédits définitifs ait besoin d'être mieux étudiée, et déjà plusieurs lois de finances ont ajouté à la nomenclature primitive des services votés. Mais la part faite à toutes les nécessités véritables, si les limites plus étroites que l'on a voulu imposer par la distinction établie entre les crédits votés au budget n'étaient pas respectées, ce ne serait pas un nouveau principe d'ordre que ce système aurait introduit dans nos finances.

Nous allons parcourir les diverses catégories des crédits qui vous sont demandés, et vous soumettre les observations auxquelles leur examen par la commission a donné lieu.

Crédits supplémentaires ouverts par Ordonnances royales.

Ces crédits s'élèvent à 7,632,182 fr. 72 c.

Ils se répartissent entre cinq ministères : l'intérieur, la guerre et la marine n'ont point eu à en demander.

Les frais judiciaires figurent à la justice pour 840,000 fr. C'est la dernière fois qu'un excédant aussi considérable sera demandé pour un service où il y a d'autant moins d'inconvénient à élever le crédit au niveau des besoins constatés par les résultats des exercices antérieurs, que les dépenses se règlent d'après des tarifs légaux. Le crédit resté presque identiquement le même pendant plusieurs années a été augmenté de 500,000 fr. dans le budget de l'exercice courant. La différence avec le chiffre de 1838 est plus considérable encore au budget de 1840.

Les missions extraordinaires à Haïti et à Montévideo ont nécessité et justifient le supplément de 65,000 fr. demandé par M. le Ministre des affaires étrangères.

Les dépenses faites au ministère de l'instruction publique, au delà des allocations du budget, ont eu d'abord pour objet les frais de concours dans les Facultés, et cette partie du traitement des professeurs qui se prélève sur le produit des inscriptions et des examens. Les dépenses croissent comme le nombre des élèves qui suivent les cours et subissent les épreuves requises pour être gradués,

et sont couvertes par des excédans de recette, dont elles n'absorbent qu'une partie. Le crédit de 4,500 fr. pour le prix de l'Institut est une sorte de report de pareille somme allouée au budget de 1837, pour des prix non décernés et remis au concours.

Au ministère du commerce, le supplément de 1,500,000 fr. pour encouragement des pêches maritimes ne peut provoquer aucune observation critique, ni même aucun regret. Aujourd'hui surtout que le taux des primes suit une marche décroissante, l'excédant de dépenses de 1838 sur celles de l'exercice précédent constate les progrès d'une branche de notre navigation, non moins précieuse si on la considère comme élément de notre puissance maritime, que comme source de prospérité commerciale et industrielle.

Les crédits supplémentaires pour les services du ministère des finances se montent à 5,077,682 fr. 70 c., répartis dans dix-sept chapitres. Sept d'entre eux appartiennent aux différentes branches de la dette publique. Nous n'avons besoin que de rappeler la fidélité due aux engagemens envers les créanciers de l'État pour justifier les supplémens pour le paiement des arrérages de la dette. 1,511,275 fr. ont été nécessaires pour assurer le service des pensions de toute nature, et balancer les crédits ouverts au ministère de la guerre pour l'inscription des nouvelles pensions militaires; un million pour la consolidation de la portion du fonds du rachat de la dette qui n'a pas été employé. Il y a eu insuffisance de 60,000 fr. sur les frais de

trésorerie, déterminée par l'accroissement du mouvement des fonds publics, des fonds communaux, et par la création d'un service de trésorerie à Alger.

Presque tous les autres crédits, dont la régularisation est demandée par le Ministre des finances, ont couvert des dépenses corrélatives à des accroissemens de produits, dont les frais de recouvrement sont acquittés en partie par des taxations ou des remises proportionnelles. Ces dépenses se sont élevées ensemble à 1,474,120 fr.

Une insuffisance de 90,000 fr. sur le fonds destiné à couvrir les dépenses résultant du concours des propriétés de l'État aux frais d'entretien des chemins vicinaux, fait foi de l'empressement toujours plus grand des communes à améliorer ces voies de communications qui, bien qu'elles ne soient pas classées au premier rang de celles nécessaires à un vaste royaume comme la France, ne sont pas moins d'une immense utilité.

Le supplément de 171,220 fr. pour les frais de transport des dépêches par les paquebots à vapeur n'a pas été nécessité par de nouveaux services, mais par les mécomptes si difficiles à éviter toutes les fois qu'il s'agit de créations nouvelles. Ils ne doivent pas cependant nous faire regretter l'établissement des bateaux à vapeur de la Méditerranée, qui assurent à la France, et même aux autres nations européennes à qui elle en fait libéralement partager les avantages, des communications régulières avec cet Orient, dont les intérêts politiques et commerciaux se lient de plus en plus intimement aux nôtres. Au reste, le niveau entre les re-

cettes et les dépenses paraît devoir s'établir incessamment.

La série des crédits supplémentaires pour le ministère des finances se complète par une demande de 300,000 fr. pour les non-valeurs extraordinaires des patentes, les dégrèvemens sur les rétributions universitaires, etc. En résumé, tous les crédits compris dans cette première catégorie des charges additionnelles à celles du budget de 1838, sont du nombre de ceux dont l'ouverture par ordonnance royale, à titre de crédits supplémentaires, a été autorisée par nos lois de finances : à proprement parler, les dépenses dont elles ont assuré le paiement sont des dépenses obligées dont le Ministre n'a fait qu'opérer la liquidation, sans qu'il ait été dans le cas, pour ce qui les concerne, d'exercer son libre arbitre de liquidateur.

Votre commission, Messieurs, ne peut donc que vous proposer le vote de ces crédits.

Crédits qui n'ont pas dû être ouverts par Ordonnances royales.

C'est aux dépenses dont ces crédits doivent assurer le paiement que s'appliquent les réflexions faites au commencement de ce rapport.

Ces dépenses, montant à 607,228 fr., sont réparties entre les ministères de l'instruction publique, de l'intérieur, de la guerre, de la marine et des finances. La guerre seule y est comprise pour 382,350 fr., dont 279,750 fr. pour les lits militaires. La concentration de troupes que les cir-

constances ont rendue nécessaire sur une partie de nos frontières, n'a pas permis de se renfermer dans le crédit ouvert au budget pour cette nature de dépenses.

Il est à remarquer que, dans trois ministères sur les cinq, quelques portions des excédans de dépenses ont porté sur le chauffage des administrations centrales ou d'administrations subordonnées chauffées aux frais de l'État, et il est constaté qu'entre le prix du bois au moment où le budget a été préparé et celui qui a été payé dans le cours de l'exercice, il y a une différence notable.

On peut conclure de là que, dans quelques uns des services non classés parmi des services votés, il y a des articles de dépenses dont les élémens sont soumis à ces éventualités que les lois de finances ont prises en considération pour ces derniers services, en autorisant les ordonnateurs à dépasser, en cas de nécessité, les allocations primitives.

Quant à cette partie des dépenses des administrations centrales en excédant des crédits, qui a eu pour objet les frais d'impression, les circonstances entrent pour beaucoup sans doute dans les causes de leur accroissement. La volonté de l'ordonnateur ne saurait y avoir été étrangère.

Il est quelques excédans qui sont légitimés par des considérations d'un autre genre, par exemple les remises sur les droits d'inscriptions, d'examen et de diplôme, dans les Facultés : elles ont profité pour la presque totalité à des étrangers réfugiés qui cherchent à se procurer, par l'exercice des professions libérales, des moyens d'existence qui leur

sont interdits, momentanément sans doute, dans leur patrie.

Nous n'avons pas dissimulé les irrégularités qui nous paraissent avoir affecté les dépenses de cette catégorie; mais en exprimant le vœu qu'il soit avisé aux moyens d'en prévenir le retour, nous ne contestons point l'utilité de ces dépenses; quelques unes même nous paraissent avoir été faites sous l'empire de nécessités qui n'auraient pas été toutes appréciées dans la classification des services votés.

Nous ne pouvons d'ailleurs que vous proposer d'accorder la régularisation qui vous est demandée.

Crédits extraordinaires pour l'exercice 1838.

Le total de ces crédits s'élève à 9,395,996 f. 23 c. Mais nous ferons remarquer qu'on y a porté, afin d'assurer l'entier effet des lois du 6 juillet 1836, les 1,487,000 fr. pour l'achèvement des monumens de la Capitale, et les 1,200,000 fr. pour les dépenses de construction de la Chambre des Pairs, qui représentent les portions non employées des crédits ouverts à l'exercice 1837 pour ces deux destinations.

Par le projet de loi soumis à la Chambre des Députés, le Gouvernement proposait d'autoriser la consommation de ces crédits par voie de report de l'exercice 1837 à celui de 1838. Il a été jugé plus conforme aux principes de notre système financier

d'annuler les crédits non employés de 1837, et d'ouvrir des crédits équivalens à 1838.

Il suffira d'indiquer la destination d'un grand nombre de ces crédits, pour qu'on puisse reconnaître la nécessité des dépenses qu'ils ont dû couvrir.

Ce sont à l'instruction publique 47,327 f. 90 c., pour les dépenses à la charge du legs fait à l'Université par M. de Janson ; à l'intérieur 45,000 f. pour les frais d'illumination des édifices publics à l'occasion de la naissance du comte de Paris ; à la guerre 29,600 fr. pour complément des dépenses du service de marche et de celui des lits militaires ; aux finances 20,113 fr. 72 c. pour les monnaies ; et 310,902 fr. 61 c. pour indemnités dues à des Français par le Gouvernement américain, ce dernier crédit ne fait qu'autoriser une imputation sur les 1,500,000 fr. réservés pour ce genre d'indemnités par la loi du 14 juin 1835, qui a accordé 25,000,000 fr. pour l'exécution du traité conclu avec ce Gouvernement ; enfin, 30,135 fr. ont payé les instrumens servant au jaugeage des navires du commerce.

Un crédit extraordinaire de 6,182,000 fr., demandé pour le ministère de la marine, doit régulariser les dépenses du blocus de Buénos-Ayres, de celui des ports du Mexique et de l'expédition qui l'a suivi.

Ici la question financière s'efface devant les questions politiques que réveille la demande de ce crédit.

Les hostilités avec le Mexique et Buénos-Ayres ont troublé seules la paix extérieure dont nous avons joui en 1838. Le principe de ces hostilités était légitime du côté de la France. Son Gouvernement doit veiller à ce que les Français dispersés sur les divers points du Globe soient maintenus dans la jouissance paisible des droits et des avantages que leur assurent des traités ou des conventions. Au Mexique et à Buénos-Ayres, ils n'obtenaient pas pour leurs personnes et pour leurs propriétés cette sécurité que le simple droit des gens aurait dû leur garantir chez des peuples civilisés.

Le but de nos armemens n'est pas encore atteint à Buénos-Ayres. Les motifs qui ont décidé l'établissement du blocus commandent de le maintenir, et vous vous empresserez sans doute de régulariser les crédits extraordinaires qui en ont couvert la dépense en 1838.

Au Mexique, les faits d'armes les plus glorieux ont été suivis d'un traité qui a fait cesser l'état de guerre.

Pour être tout-à-fait digne de la France, ce traité doit garantir plus efficacement que ne le faisaient les anciennes transactions diplomatiques, des droits trop souvent méconnus par les autorités mexicaines. Vous voudrez sans doute examiner, Messieurs, si tel a été le résultat de l'expédition, et nous avons pensé que, pour faciliter la discussion qui pourrait s'établir à ce sujet, nous devions faire connaître succinctement ce qu'ont été nos relations avec le Mexique, depuis qu'il s'est constitué en un État indépendant.

Jusqu'en 1827, aucune convention ou traité n'avait fixé les rapports entre la France et le Mexique.

Le 8 mai de cette année, intervint un acte diplomatique qui, sous le nom de déclaration, régla les droits et les avantages dont les citoyens de chacun de ces deux pays jouiraient réciproquement sur le territoire de l'autre. La forme des traités proprement dits ne pouvait être employée, le Gouvernement français de cette époque n'ayant pas cru devoir reconnaître le nouvel État sur lequel l'Espagne espérait encore ressaisir le pouvoir d'une métropole sur sa colonie. Mais le nouvel État du Mexique, en proie aux convulsions qui avaient accompagné son laborieux enfantement, ne comptait point encore dans la politique générale, et c'était surtout des droits civils et la sûreté des relations commerciales qu'il importait d'assurer aux Français établis sur son territoire.

Ce que l'acte du 8 mai 1827 laissait le plus à désirer dans leur intérêt, c'était la protection d'un agent diplomatique qui, jusqu'à la reconnaissance du nouvel État, ne pouvait être accrédité auprès de lui : protection imparfaitement suppléée par celle des agens consulaires. Du reste, il stipulait, en faveur du commerce et de la navigation française, le traitement de la nation la plus favorisée. L'exemption du service militaire et de tout impôt connu sous le nom d'emprunt forcé était l'objet d'une clause expresse. Quant au commerce de détail, si la faculté de s'y livrer n'était pas reconnue par une disposition explicite, le libre exercice des professions commerciales était concédé dans des

termes qui ne pouvaient se concilier avec l'exclusion d'aucune de leurs branches.

L'acte du 8 mai ne fut pas soumis à la ratification du Congrès mexicain ; n'ayant point eu la forme et la sanction ordinaire des traités, il lui manqua l'un de leurs principaux caractères, la perpétuité. Il était susceptible d'être dénoncé d'année en année; il reçut néanmoins sa pleine exécution. Ce ne fut que plus tard que les Mexicains, sans user d'ailleurs de la faculté réservée à chacun des deux États d'en faire cesser les effets dans un délai déterminé, élevèrent quelques doutes sur la force que pouvait avoir un acte à l'égard duquel toutes les formalités n'auraient pas été accomplies. Notre Gouvernement put donc légitimement voir, dans les vexations dont les Français furent l'objet, des infractions à une convention reconnue de part et d'autre comme devant régler les rapports entre les deux nations.

On sentit la nécessité de les faire cesser et d'arriver d'ailleurs à une situation où rien ne fût incertain et contestable. La reconnaissance du nouvel État n'éprouvait aucune difficulté de la part du Gouvernement de Juillet, et pouvait donner des avantages dans une négociation où nous admettions d'ailleurs le principe d'une parfaite réciprocité. Un traité fut conclu à la suite de cette reconnaissance, mais il ne fut ratifié ni dans sa forme primitive du 1[illegible] mars 183[illegible], ni dans sa rédaction nouvelle du 15 octobre 1832, quoique, dans celle-ci, on eût laissé en dehors les clauses controversées.

Les déclarations du 8 mai 1827 continuèrent

donc à régler nos rapports avec le Mexique. Mais leur protection devint de plus en plus inefficace. Les actes violens ou sanguinaires dont plusieurs Français furent les victimes ont eu la plus grande publicité, et n'ont pu être démentis.

L'agent diplomatique français, après des réclamations réitérées et restées sans effet, quitta Mexico. Mais rappelé dans le golfe par de nouvelles instructions, une dernière communication, l'ultimatum du Gouvernement français, fut adressée, le 21 mars 1830, au Président de la République.

On exigeait du Gouvernement mexicain l'engagement, 1°. de conserver aux agens diplomatiques et consulaires, au commerce et à la navigation de la France, le traitement de la nation la plus favorisée;

2°. De n'imposer sur les Français résidens au Mexique, ni contributions de guerre, ni emprunts forcés;

3°. Enfin de ne porter aucune atteinte à la faculté légale qu'avaient eue jusqu'alors les Français, de faire le commerce de détail, sans leur accorder préalablement des indemnités suffisantes.

Deux autres conditions étaient mises au rétablissement des relations amicales des deux Gouvernemens :

Le paiement d'une indemnité de 600,000 piastres pour les dommages qu'avaient éprouvés les Français, soit par les effets des actes du Gouvernement mexicain, soit par suite des désordres inséparables d'un état presque constant de révolutions et de guerres civiles;

Et la destitution du général Gomès et du colonel Pardo, coupables, l'un du massacre de deux Français, l'autre d'une tentative d'assassinat sur un autre de nos compatriotes, et du juge Tamayo, à qui l'on avait à reprocher une sentence illégale et atroce contre le sieur Pitre Lemoine.

A l'exception de la dernière, toutes ces demandes étaient conformes aux instructions que l'agent diplomatique français avait reçues de son Gouvernement.

Le Gouvernement mexicain n'ayant pas satisfait aux exigences de l'*ultimatum*, ni même cherché à établir une discussion sur les demandes qui y étaient contenues, sous prétexte que l'agent diplomatique français avait perdu son caractère officiel en se retirant, le 15 avril, terme du délai accordé, le blocus des ports du Mexique fut établi. Nous n'avions alors, dans ces mers, que des forces peu nombreuses. L'activité de leur chef et le dévouement de nos marins suffirent à tout : le blocus fut réel, et quarante-six bâtimens, c'est-à-dire la presque totalité de ceux qui tentèrent de le forcer, furent arrêtés par nos croisières.

Les faits qui ont suivi, plus graves, mais plus voisins de nous, peuvent être analysés rapidement.

Le blocus n'ayant amené aucun résultat, des forces navales imposantes arrivèrent dans les mers du Mexique au commencement de novembre 1838. M. le contre-amiral Baudin, investi du commandement en chef, fut revêtu en même temps du titre de ministre plénipotentiaire. C'est sous ce dernier

caractère qu'il agit d'abord, se conformant en cela à des instructions, où le sentiment le plus juste de ce qu'exige la dignité de la France n'affaiblit point l'expression des vœux sincères de son Gouvernement pour une solution pacifique.

M. l'Amiral Baudin consentit à se rendre à Xalapa, et ouvrit des conférences avec le Ministre des affaires étrangères mexicain. La négociation ne dura que cinq jours, mais l'activité des plénipotentiaires suppléa à la brièveté du temps. Trois projets et autant de contre-projets furent échangés, indépendamment d'un grand nombre de notes diplomatiques. L'ultimatum du 21 mars, sauf les modifications dans la forme que les instructions permettaient d'y apporter sur quelques points, fut la base des demandes de l'Amiral. Une seule de ces demandes était nouvelle, c'était celle d'une indemnité de 200,000 piastres pour les frais de l'expédition.

On ne put tomber d'accord, et le dernier projet communiqué au Ministre mexicain le 20 novembre, veille du départ de l'Amiral, fut un ultimatum dont l'acceptation avant le 27 novembre, à midi, pouvait seule l'empêcher de regarder sa mission pacifique comme terminée.

Le contre-projet du 26 novembre n'ayant pas répondu à la juste attente de l'Amiral, n'ayant pas même fait faire un pas à la négociation, quelques heures après celle fixée dès Xalapa pour le commencement des hostilités, la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa, foudroyée par l'artillerie de nos bâtimens, était tombée en notre puissance.

La prise de Saint-Jean d'Ulloa n'était pas le dernier fait d'armes qui dût illustrer notre marine sur les rivages mexicains.

Le désarmement de la Vera-Cruz, amené par le refus du Gouvernement mexicain de reconnaître la capitulation de Saint-Juan d'Ulloa, a fait ressortir, autant que la conquête de cette forteresse, tout ce que le chef de nos forces navales apportait d'habileté et d'audace dans ses combinaisons de guerre, de sang-froid et de fermeté dans leur exécution. Dans cette rapide et difficile expédition, les officiers et les marins de notre escadre ont montré qu'il n'est aucun obstacle que leur intrépidité ne puisse surmonter : elle a fait briller d'un nouvel éclat la bravoure de ce jeune Prince qui a voulu être partout où il y avait de la gloire à acquérir, c'est-à-dire des dangers à affronter.

Ce fait de guerre a été le seul qui ait suivi la déclaration de guerre du Gouvernement mexicain; mais il n'en a pas été l'unique conséquence. Un décret d'expulsion des Français a accompagné la déclaration; un article de ce décret, en interdisant aux Français expulsés les ports tournés vers la patrie qui devait les recueillir, ne leur assignait, pour quitter le territoire mexicain, que le seul port d'Acapulco sur la mer Pacifique. L'opinion même du pays s'est révoltée contre cette dernière disposition, qui présentait le caractère d'un acte d'inhumanité réfléchie; l'exécution en a été bientôt suspendue.

Les négociations renouées postérieurement au 5 décembre ont amené le traité du 9 mars, et la convention qui y est annexée.

Ce traité a reçu depuis long-temps son exécution de la part de la France dans l'une de ses plus importantes dispositions. La remise de la forteresse d'Ulloa a suivi immédiatement sa ratification par le Gouvernement mexicain. La ratification du Gouvernement français n'a eu lieu que récemment.

C'est donc aujourd'hui un fait consommé. C'est le traité du 9 mars qui doit donner à la France tout ce qu'il y avait d'essentiel dans ce qu'elle avait voulu persévéramment, dans ce qu'elle demandait la veille du jour où la chute si prompte d'une forteresse réputée presque imprenable, avait détruit sans doute les illusions du Gouvernement mexicain sur ses moyens de résistance à nos armes, et prouvé que la France avait eu raison de se confier en sa force comme en son droit.

Le traité doit être envisagé sous un double rapport : les réparations pour le passé; la stipulation pour l'avenir de droits moins précaires, sinon plus étendus que ceux résultant des déclarations de 1827.

En ce qui touche les réparations pour le passé, le traité soumet le Gouvernement mexicain au paiement de 600,000 piastres d'indemnité pour les dommages éprouvés par les Français. C'est la somme demandée par l'ultimatum du 21 mars 1838, et par le dernier projet de traité de M. l'Amiral Baudin, le 20 novembre.

On soumet à la décision d'une tierce Puissance les questions ci-après :

1°. Si le Mexique est en droit de réclamer la restitution des navires de guerre mexicains cap-

turés subséquemment à la reddition de la forteresse d'Ulloa.

2°. Si les navires mexicains séquestrés pendant le blocus, et postérieurement capturés par les Français à la suite de la déclaration de guerre, sont loyalement acquis aux capteurs.

3°. S'il y a lieu d'allouer les indemnités que réclameraient d'une part les Français qui ont éprouvé des dommages par suite du décret d'expulsion, et de l'autre, les Mexicains qui ont eu à souffrir les conséquences des hostilités postérieures au 26 novembre.

Ainsi, ce n'est pas seulement le réglement, c'est le principe même de l'indemnité qui est l'objet de l'arbitrage.

Le traité ne fait point mention des 200,000 piastres d'abord réclamées pour les frais de l'expédition, et que M. l'Amiral Baudin, lors de la reprise des négociations, manifestait l'intention de faire appliquer comme indemnité aux Français frappés par le décret d'expulsion. On vient de voir que cette indemnité est l'un des objets soumis à une puissance arbitre.

On n'y lit rien non plus de relatif à la destitution des fonctionnaires mexicains.

Mais nous devons nous empresser d'annoncer que, par une note en date du 8 mars, veille de la signature du traité, les plénipotentiaires mexicains ont déclaré que leur Gouvernement persistait dans les sentimens qui avaient dicté l'article 1^er^ du projet du 26 novembre, par lequel il s'engageait à décider conformément à la justice et aux lois de la République, sur les demandes du Gouvernement fran-

çais relatives à la destitution de ces fonctionnaires.

Si nous envisageons le traité sous le rapport des droits et des avantages qui seraient accordés et garantis à l'avenir aux citoyens des deux États, nous devons faire remarquer d'abord que M. l'Amiral Baudin n'avait pas reproduit dans son dernier projet de traité, en date du 20 novembre, les articles qui tendaient à faire consacrer d'une manière explicite les droits reconnus par les anciennes transactions dont la jouissance aurait été le plus fréquemment troublée. Il y avait suppléé en stipulant que les déclarations de 1827, et principalement les articles 7, 9 et 11, régiraient provisoirement les relations entre la France et le Mexique, et seraient la base nécessaire du traité à intervenir.

A ces dispositions du projet du 20 novembre le traité du 9 mars a substitué celles de l'article 3, ainsi conçues :

« En attendant que les deux parties contractantes puissent conclure un traité de commerce et de navigation qui règle d'une manière définitive, et à l'avantage réciproque de la France et du Mexique, leurs relations à venir, les agens diplomatiques et consulaires, les citoyens de toute classe, les navires et marchandises de chacun des deux pays, continueront de jouir dans l'autre des franchises, priviléges et immunités quelconques, qui sont ou qui seraient accordés par les traités, ou par l'usage, à la nation la plus favorisée, et ce gratuitement, si la concession est gratuite, ou

avec les mêmes compensations si elle est conditionnelle. »

Toutes les garanties de l'avenir doivent donc se trouver dans cet article et dans celui sous le même numéro de la convention du même jour, où il est stipulé que le Gouvernement mexicain n'apportera aucune entrave à l'acquittement régulier des créances françaises qu'il a déjà reconnues.

La commission de la Chambre des Députés, qui est entrée sur la question du Mexique dans des développemens étendus, exprime l'opinion que, dans cet article, le traité embrasse implicitement « tous les engagemens exigés pour l'exemption d'emprunts forcés, pour la liberté entière et absolue du commerce. Pour les franchises, priviléges et immunités qui sont ou qui seront accordés par les traités ou par l'usage à la nation la plus favorisée.

« Tout, ajoute la commission, est compris dans cette clause, même le commerce de détail, cause principale et première de si longues querelles. »

Votre commission, Messieurs, est heureuse de partager cette conviction.

Nous continuerons maintenant l'examen des autres dispositions du projet de loi.

Il suffit d'énoncer sommairement la destination des crédits compris dans les tableaux formant le complément de ceux qui se rattachent à l'exercice 1838.

Le premier comprend les crédits ouverts par

ordonnances royales, pour le paiement de créances appartenant à des exercices périmés, mais se trouvant dans ces cas exceptionnels que la loi a dû prévoir pour ne léser aucun intérêt privé légitime. Ces crédits montent ensemble à 244,540 fr. 22 cent.

Le projet soumis à la Chambre des Députés comprenait en outre un crédit de 16,500 fr. pour solde de travaux de fortifications remontant à 1832. La Chambre a rejeté la dépense, quoique déjà acquittée.

Le Ministre ne reproduit pas la demande du crédit, se réservant d'ailleurs de provoquer à ce sujet une disposition spéciale. Nous n'avons donc pas à entrer dans l'examen des motifs qui ont déterminé le vote de l'autre Chambre.

Mais nous pensons, comme sa commission des crédits supplémentaires, qu'il y a lieu d'examiner si la loi du 10 mai 1838 ne présente pas une lacune dans ses dispositions littérales, et s'il est dans son esprit que des créances dont le solde ne pourrait avoir lieu qu'en vertu d'un crédit législatif, tant que l'exercice auquel elles appartiennent se trouve dans la période quinquennale, puissent l'être sur des crédits ouverts, par ordonnances royales, lorsque cet exercice est périmé.

Les deux tableaux suivans ont pour objet des annulations de crédits; les annulations sur 1837 portant sur les 1,487,000 fr. affectés aux monumens de la Capitale et les 1,200,000 fr. de la Chambre des Pairs : elles se trouveront compensées par le vote de sommes équivalentes et pour

les mêmes services aux crédits extraordinaires de 1838.

Sur les 650,000 fr. d'annulations de crédits ouverts à l'exercice 1838, 600,000 fr. seulement sont une atténuation réelle des charges de cet exercice, les 50,000 fr. affectés à la construction de la flèche de l'église Saint-Denis étant compensés par la réassignation à l'exercice 1837 d'un somme égale en vertu d'une disposition de la loi du 10 mai dernier.

Le dernier tableau comprend les crédits supplémentaires aux services spéciaux rattachés pour ordre au budget de 1838. 714,477 fr. concernent la Légion d'honneur; 449,000 fr. ont couvert l'excédant des dépenses d'exploitation de l'Imprimerie royale, excédant qui n'est qu'une sorte d'avance toujours couverte, et souvent avec bénéfice, par les produits de cette exploitation.

Exercice 1839.

Ainsi que nous l'avons fait observer, ce sont des crédits extraordinaires et spéciaux qui sont réclamés pour 1839; il ne s'y joint aucune demande de crédits supplémentaires.

Les crédits se répartissent entre les deux ministères de la marine et des finances.

A l'exception de 24,175 fr. destinés à couvrir les dépenses de l'inspection extraordinaire des douanes aux Antilles, la totalité des crédits a pour objet de pourvoir aux nécessités urgentes nées du désastre de la Martinique.

Les déplorables détails en sont présens à votre esprit, Messieurs; dans la seule ville du Fort-Royal, 400 maisons ont été renversées, plus de 500 personnes tuées ou blessées sous leurs décombres. Le tremblement de terre s'est fait sentir avec plus ou moins d'intensité sur toutes les parties de la colonie, dont 15 millions à peine pourraient réparer les pertes.

Aux produits des souscriptions qu'une vive sympathie pour ses malheurs a provoquées de toutes parts, le Gouvernement s'est empressé d'ajouter un secours de 800,000 fr.

Sans doute, Messieurs, vous approuverez sa sollicitude, et, comme la Chambre des Députés, vous régulariserez le crédit.

Mais la Martinique n'a pas besoin seulement qu'on soulage les malheurs privés, il faut venir au secours de son administration. Le fléau qui l'a frappée a tari en partie les sources du revenu colonial, et un déficit de près de moitié est prévu pour 1839.

La Chambre des Députés a réduit à 800,000 fr. la subvention de 900,000 fr. proposée par le Gouvernement; une ressource dont la colonie peut disposer momentanément balancera le surplus du déficit. C'est à titre de secours que le crédit a été voté. Le nom de subvention a une signification toute spéciale dans la langue financière des colonies : l'usage en demeurera restreint à ces suppléments aux ressources ordinaires accordés à quelques unes d'elles sur le fonds de l'Inde.

Les établissemens du Gouvernement ont subi

les effets du tremblement de terre comme les propriétés privées. Leur réédification ne pouvait être différée, et le gouverneur en a fait étudier les projets sans délai. Il a pourvu aussi, et par voie d'urgence, aux réparations des principales batteries de la rade. Un premier crédit de 500,000 fr. est demandé pour ces dépenses, dont l'ensemble paraît devoir s'élever à 1,500,000 fr.

Le ministère des finances est compris pour 637,588 fr. 38 c. dans les crédits extraordinaires de 1839, dont 436,248 fr. 45 c. pour le rachat des malles-postes. Cette dépense était prévue au moment de la rédaction du budget, puisque l'époque du rachat était celle de l'expiration du bail. Mais le chiffre de cette dépense ne pouvait être déterminé par une expertise contradictoire entre l'administration et l'adjudicataire qu'au 1er janvier 1839.

La dépense de 150,000 fr. pour le renfort du service des douanes à la frontière des Pyrénées est nécessitée par l'état de guerre qui désole l'intérieur de la péninsule espagnole. Cette dépense est temporaire par conséquent, et pour qu'elle ne se confonde pas avec celle du service ordinaire des douanes, le Gouvernement et les Chambres se sont accordés à en faire chaque année l'objet d'un vote en dehors du budget.

Un crédit extraordinaire spécial de 5,194 f. 04 c. pour des créances appartenant aux exercices périmés, et un autre crédit de 424,399 fr. 64 c. pour des créances en augmentation des restes à payer arrêtés par les lois de réglemens des exercices clos,

complètent le tableau des charges nouvelles que le projet de loi imputera à l'exercice 1839.

Les dépenses que ces crédits sont destinés à couvrir sont du nombre de celles dont le paiement éventuel est réservé par les dispositions de nos lois concernant les exercices périmés et les exercices clos.

Nous terminerons ce rapport par de courtes observations sur les dispositions du projet de loi, autres que celles qui consacrent l'ouverture des supplémens de crédits reconnus nécessaires pour 1838 et 1839.

Le crédit d'inscription des pensions militaires, ouvert pour ordre au ministère de la guerre par la loi du 14 juillet 1838, avait été omis sur les tableaux annexés à cette loi. Il y est rétabli par l'article 10 de la loi qui vous est soumise.

La faculté d'émettre des bons royaux a été limitée par nos dernières lois de finances à 150 millions.

L'accumulation des réserves de l'amortissement, et la faculté donnée à la caisse des dépôts et consignations de placer au Trésor les fonds provenant des caisses d'épargne, pour lesquels elle n'aurait pas trouvé d'emploi, ont rendu la limite trop étroite pour 1838 et surtout pour 1839.

Elle est étendue à 156 millions pour le premier de ces exercices, et à 206 millions pour le second. Tel est l'objet de l'article 11.

Les articles 12 et 13 ont été ajoutés par la Chambre des Députés, et consentis par le Gouvernement.

Nous ne pouvons que donner notre adhésion aux motifs qui les ont dictés. Le premier fait rentrer la liquidation des pensions de l'Académie royale de musique dans le droit commun.

Le second, ayant pour but de prévenir l'accroissement de cette nature de dépense, détermine qu'à l'avenir les nouvelles demandes de pensions ne seront admises, à l'exception de celles formées par des veuves, que dans la proportion des extinctions.

Votre commission, Messieurs, vous propose l'adoption de ces articles du projet de loi, comme de ceux qui ont pour objet l'ouverture des crédits demandés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 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 la mer.

MESSIEURS,

Tout le monde veut des chemins de fer en France. Il y a en faveur de ces nouveaux moyens de transport un de ces sentimens instinctifs dont le triomphe est certain, une de ces volontés puissantes devant laquelle s'abaissent ou viennent échouer les résistances individuelles. Nous regardons ce premier fait comme en dehors et au-dessus de toute discussion. Une invention semblable à celle de la vapeur, une fois entrée dans le domaine de l'homme, n'en sort plus sans avoir produit tous les résultats qu'on peut en attendre.

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BONDY, le comte DARU, le comte HEUDELET, le comte DE LA VILLEGONTIER, le duc DE MASSA, le baron NEIGRE, le vicomte SIMÉON.

Un second point nous paraît également acquis à la discussion, c'est que l'action libre et individuelle de l'industrie privée est appelée, simultanément avec l'action de l'État, à exécuter les grandes lignes de chemins de fer. Nous avons, pendant cinq années, agité, débattu cette grande et difficile question; après bien des incertitudes, des hésitations, des fluctuations dans l'opinion du Gouvernement et des Chambres, il est temps de la considérer comme définitivement résolue. Les pouvoirs publics perdent trop de leur influence et de leur autorité morale à revenir sans cesse sur leurs pas, à faire et défaire continuellement leurs œuvres, et à montrer cette instabilité d'opinion qui semble accuser de leur part imprévoyance ou légèreté. C'est donc aujourd'hui, pour nous, un second fait en dehors de toute contestation, que l'intervention, dans une certaine mesure, de l'industrie privée pour l'exécution des grandes lignes de chemins de fer.

Reste à savoir à quelles conditions et sous quelles réserves son concours est réalisable et possible. En décidant que nous réclamerions son assistance, nous avons pris par cela même l'engagement implicite de lui faire des conditions d'existence, telles qu'elle pût se soutenir et prospérer. Il y aurait quelque chose de trop puéril et de trop contradictoire à vouloir à la fois mettre en jeu son action, et à la placer dans l'impossibilité d'agir; à vouloir le principe et à rejeter la conséquence.

Les faits qui viennent de s'accomplir depuis un

an ont leur importance pour la solution du problème que nous sommes tenus maintenant de poursuivre. Il est bon de les recueillir, de les étudier, afin que le passé profite à l'avenir, et que les leçons d'une expérience chèrement acquise ne soient pas entièrement perdues.

L'année dernière, à pareille époque, l'entraînement des esprits était général. Les projets d'exécution de chemins de fer se succédaient les uns aux autres et trouvaient partout faveur et crédit. Les concessions étaient demandées, sollicitées avec instance ; des compagnies se formaient de tous côtés ; les capitaux semblaient affluer à la Bourse. On eût dit que nous allions atteindre tout d'un coup, par l'effet magique des chemins de fer, au développement industriel que cinquante ans de persévérance et d'efforts ont enfanté en Angleterre. Quelques mois s'étaient à peine écoulés, que ces brillantes espérances, ces prévisions trompeuses tombaient devant la réalité. Par un retour brusque et soudain de l'opinion publique, si commun dans notre pays où tout est affaire d'imagination et d'engouement plutôt que de raison et de calcul, les capitaux, de confians et d'empressés qu'ils étaient, se montrèrent tout d'un coup circonspects et prudens; ils se retirèrent des entreprises industrielles; une baisse inattendue affecta les actions des compagnies de chemins de fer, aucune ne fut épargnée. Le découragement public les enveloppa dans une même réprobation, sans distinction de celles qui reposaient sur une spéculation solide ou vaine; la perturbation fut

générale; elle réagit sur toutes les valeurs, et cette crise ne fut pas seulement un fait momentané, transitoire, elle dure encore.

Quelle en a été la cause? A quel principe doit-on faire remonter ces tristes et déplorables conséquences? La réponse à cette question se rattache, Messieurs, et se lie de la manière la plus étroite au projet de loi dont nous devons entretenir la Chambre.

Il y a long-temps que les sociétés industrielles ou commerciales existent dans notre pays. Bornées jusques ici dans leur sphère d'action, appliquées à d'autres buts qu'à la création de travaux publics, mais enfin, coustituées, organisées, elles existent depuis long-temps.

Quelle a été leur histoire? On peut la résumer en un mot : des pertes; et quelle en est la cause? Toujours le désir de réaliser de trop prompts bénéfices, toujours cette légèreté de notre caractère national, qui nous pousse, les yeux fermés, dans la direction suivie par la foule; le manque de prévoyance, enfin, et de ténacité. Examinons, suivons dans leurs différentes phases ces entreprises qui naissent, meurent et renaissent si promptement autour de nous. Qu'arrive-t-il? Les hommes les plus ardens, les plus téméraires, s'y jettent les premiers, sans bien en calculer toutes les chances, sans chercher à se rendre bien compte des difficultés qui les attendent. Ils succombent et se ruinent. D'autres leur succèdent, éprouvent le même sort, jusqu'à ce que de plus habiles ou de plus heureux, éclairés par les fautes et les dé-

sastres de leurs prédécesseurs, trouvent, après ces malheurs successifs, quelques chances favorables suivies de profits. Alors il peut se faire que de grandes fortunes s'élèvent, et que la séduction de ces gains, précédés de tant de pertes si vite oubliées, entraîne de nouveau les spéculateurs. Telle est l'histoire déplorable, mais vraie, de l'industrie française. Ces choses se passent continuellement sous nos yeux, et l'on s'étonne que les placemens industriels soient frappés de défaveur! qu'intimidée par l'expérience du passé, l'épargne de la classe moyenne, au lieu de concourir au développement des travaux publics, mieux avisée, s'éloigne de ces chances aventureuses, et cherche ailleurs un emploi moins productif, mais plus certain! il faudrait s'étonner du résultat contraire.

Les hommes qui se sont mis l'an dernier à la tête des premières compagnies de chemins de fer, n'ignoraient certes pas, dans la haute position financière où ils se trouvaient placés, les difficultés que le passé leur léguait comme héritage. Ils ont pu croire un moment que l'exécution des nouveaux moyens de transport, dont l'avenir s'ouvrait si brillant en apparence, relèverait la confiance détruite, et produirait une révolution heureuse dans les esprits; tout semblait concourir pour le leur faire espérer. Ce fut une erreur; l'événement ne tarda pas à le leur démontrer, et à prouver avec la dernière évidence que, dans l'état actuel des choses, pour l'organisation financière des entreprises de grands travaux publics, l'industrie privée, abandonnée à ses propres efforts, était à peu près impuissante.

Dès les premiers jours, un indice certain vint le leur révéler : les capitaux qui se présentèrent ne furent pas ceux de l'épargne, ce furent ceux de la spéculation. Dès lors il fut évident que, l'heure de l'enthousiasme passée, les souscripteurs qui s'étaient engagés pour des sommes supérieures à leurs ressources, dans l'espoir d'une hausse prochaine, obligés de vendre leurs actions aux époques des versemens, les rapportant en foule sur le marché, déprécieraient les cours, éloigneraient les acheteurs, et produiraient une réaction inévitable. C'est en effet ce qui a eu lieu.

A l'action de cette cause, qui n'est pas chose nouvelle, et que l'on avait pu prévoir, vinrent se joindre des circonstances accidentelles, en dehors de toutes prévisions. Est-il besoin de rappeler la situation déplorable dans laquelle se sont trouvés tous les intérêts il y a six mois? La crise commerciale commençant par la faillite de la banque belge, se développant de plus en plus par la dissolution de la Chambre des Députés, et par les embarras intérieurs de notre situation politique; les faillites se succédant les unes aux autres; partout le malaise, l'inquiétude, en haut, en bas de l'échelle sociale; les souffrances du jour s'augmentant de celles du lendemain. Ce souvenir est encore présent à tous les esprits.

Alors, on examina avec plus de sang-froid les conditions faites aux compagnies : on n'y avait pas songé d'abord, les imaginations ne calculent pas; on s'en émut plus tard. On supputa les éventualités de l'avenir, les dépenses exorbitantes des che-

mins de fer déjà exécutés, la proportion incertaine de leurs produits; et il arriva, ce qui arrive toujours dans les affaires hasardeuses qui donnent prise à la spéculation, c'est que ces mêmes chances qui paraissaient si heureuses, qui avaient excité tant d'enthousiasme, nourri tant d'espérances, semblèrent pleines d'incertitude, de dangers; elles contribuèrent à augmenter encore le découragement général.

Il est certain que les compagnies se trouvaient placées, par la position qu'on leur avait faite, dans une condition de discrédit presque inévitable. Les Chambres trouvant l'intérêt privé souple et flexible, avaient largement usé, il faut en convenir, du droit de stipuler, au nom de l'intérêt public, les clauses les plus onéreuses; et par là, sans le vouloir, contrairement même à leur volonté, elles avaient préparé les faits qui se sont réalisés depuis. Les capitaux, moins faciles que les concessionnaires, n'ont pas accepté les conditions du contrat; libres de se porter là où des chances de gains les appellent, ils se sont retirés, protestant ainsi par leur abandon contre les lois de concession que nous avions faites.

Aujourd'hui on parle de reviser les cahiers des charges, d'adoucir leurs clauses. Cela suffira-t-il pour ranimer la confiance, pour rétablir le crédit?

Messieurs, nous ne le pensons pas. Cette révision est rationnelle, elle est juste, elle est indispensable; exécutée conjointement avec d'autres mesures, elle peut donner de bons résultats; mais seule elle serait, à notre avis, impuissante.

C'est dans les capitaux que siége la cause du

mal, c'est en agissant sur les capitaux qu'il faut y remédier.

Pour arriver à ce but, deux choses nous semblent nécessaires :

Premièrement, que des rapports sincères et réciproques de confiance s'établissent entre les grands pouvoirs de l'État et les représentans de l'esprit d'association. Partant de haut, ces sentimens de bienveillance feront peu à peu ressentir leur salutaire influence jusqu'au dernier échelon de la société.

Secondement, que le Gouvernement intervienne par un appui non seulement moral, mais matériel.

Quelques mots sur ces deux points :

C'est une chose nouvelle dans notre pays que l'existence de compagnies au capital de 80, de 100 millions, se consacrant à l'exécution de grands travaux publics ; mais ce qui est chez nous une tendance encore timide, est un fait déjà consommé dans d'autres pays. Si donc nous voulons savoir à quelles conditions peut naître et se développer cette force, cette organisation industrielle, voyons ce qui se passe là où elle existe et prospère. Étudions, non la lettre, mais l'esprit des lois, à l'abri desquelles elle s'est constituée. Nous verrons que partout l'industrie, faible à sa naissance, faisant d'abord des pas mal assurés, n'a grandi que sous l'influence protectrice des différens Gouvernemens qui l'ont accueillie.

En Angleterre, les Chambres font tout pour seconder les compagnies ; non seulement elles leur donnent une grande latitude d'action, non seulement elles se gardent de les entourer des conditions

et des pénalités écrasantes prises en défiance de l'intérêt privé, mais des bills d'amendement (c'est ainsi qu'on les appelle) ayant pour but d'autoriser des accroissemens de capitaux, des emprunts, des émissions d'actions, des rectifications de tracés, des suppressions ou des additions d'embranchemens, sont présentés chaque année au vote du parlement anglais. Soixante-six bills de cette nature ont été adoptés dans les quatre dernières sessions (1).

Aussi l'Angleterre a eu ses momens de crise, mais ils n'ont pas duré; la confiance s'est un moment ébranlée, mais elle a immédiatement pris le dessus; et ce qui le prouve, c'est le cours actuel des actions des principales lignes de chemins de fer.

La prime est de 20 pour cent pour le chemin de fer de Londres à Bristol;

De 36 pour cent pour celui de Manchester à Leeds;

De 50 pour cent pour celui de Chester à Berkenhead;

De 91 pour cent pour celui de Londres à Birmingham;

	Bills nouveaux	Anciens amendés.
(1) En 1836, sur cinquante-neuf pétitions pour des bills de rails-routes, trente-cinq ont été adoptés, savoir.....	31	4
En 1837.....	15	24
1838.....	2	16
1839.....	5	26
	53	70

De 100 pour cent pour celui de Liverpool à Manchester;

De 104 pour cent pour celui de grande jonction;

De 150 pour cent pour celui de Darlington à Stockton.

La Prusse s'est trouvée dans une position analogue à la nôtre quand les premières sociétés industrielles s'y sont formées. Ouvrez ses lois de concession, vous y verrez de toutes parts des dispositions bienveillantes en faveur des compagnies. Le Gouvernement les exempte de tous droits pour leurs contrats, de tous impôts, pendant un temps limité, après l'exécution des travaux; il les laisse maîtresses de leurs tracés, ne stipule aucune pénalité, aucune déchéance, abrége les formalités des lois d'expropriation, etc. En Amérique, en Autriche, il en est de même. Le principe de haute protection se retrouve partout. En France nous ne le retrouvons nulle part. Nos cahiers des charges consacrent l'impôt, l'amende, la confiscation: aussi partout on construit des chemins de fer; chez nous, on en vote et on n'en construit pas. Je ne demande certes point que l'on importe de toute pièce dans notre pays des institutions, des lois faites pour des pays différens du nôtre; chaque peuple a son caractère; le mode de protection doit varier avec les conditions propres à chaque société. Mais ce qui ne peut ni ne doit varier, c'est le principe lui-même. Nous ne craignons pas de le dire, si les hommes qui se sont placés à la tête du mouvement industriel qui s'opère en France ne rencontrent

dans le public qu'indifférence et dédain, s'ils ne trouvent dans les Chambres qu'un esprit de défiance et de découragement, quels que soient leur persévérance et leurs efforts, ils succomberont; les impossibilités pour eux naîtront à grands pas, et ces grands travaux qui devaient tourner au profit de la société tout entière ne s'achèveront point.

Votre commission, Messieurs, n'avait pas à se préoccuper de la question de savoir dans quelle forme et de quelle manière l'État devra intervenir. La solution de ce problème est remise à d'autres temps. Alors comme aujourd'hui nous nous trouverons sans doute en présence de deux systèmes, de deux opinions opposées, les uns, infatués de la puissance chimérique qu'ils attribuent à l'esprit d'association, voulant tout faire par lui, rien que par lui; les autres regardant son intervention uniquement comme un moyen d'agiotage, et voulant la proscrire au nom de la morale publique indignée. La vérité n'est pas dans ces limites extrêmes; vous ne pouvez vous y tromper, Messieurs, vous qui savez combien il faut se défier, dans la pratique, des systèmes exclusifs et absolus. Ce qui reste aujourd'hui démontré, c'est que si l'on veut un certain développement de l'industrie privée en France, il faut appuyer son crédit défaillant sur le crédit de l'État; il faut placer un intermédiaire entre les capitaux individuels rendus défians et ceux chargés de les faire valoir. Cet intermédiaire ne saurait être autre que le Gouvernement. Il n'est pas de notabilité financière, quelle qu'elle soit, dont la présence dans une

entreprise puisse être considérée aujourd'hui par le public comme une garantie suffisante contre les chances incertaines d'un avenir éloigné. Cette disposition universelle des esprits résulte et de l'expérience du passé, et des raisons qui sont propres aux chemins de fer eux-mêmes, entreprises périlleuses, dont les produits incertains se font toujours long-temps attendre; et enfin, pourquoi ne le dirions-nous pas? de la position politique de notre pays. Quand, dans une société comme la nôtre, bouleversée par cinquante ans de révolution, on demande à des industriels de se hasarder dans des affaires de longue haleine, qui doivent durer sept, huit, dix ans, et qui, pour donner de bons résultats, ont besoin d'ordre, de paix, de tout ce qui relève et soutient le crédit, il est impossible qu'ils ne jettent pas avec inquiétude leurs regards en arrière. Ils y voient que toutes choses sont remises sans cesse en question, que rien n'est stable autour de nous, que les crises politiques ont toujours de terribles retentissemens sur les affaires, et ils s'effraient à bon droit de cette sécurité douteuse du présent, continuellement menacée dans l'avenir.

Pour toutes ces causes, l'intervention de la puissance publique nous paraît impérieusement nécessaire. Le rôle du Gouvernement n'est pas, quoi qu'on en dise, de laisser faire autour de lui, de rester en quelque sorte spectateur passif et indifférent du développement progressif de la société : ce serait s'abdiquer lui-même. Il faut qu'il presse le mouvement qui s'opère, qu'il abrége l'œuvre lente

du temps. Créditer l'industrie, régulariser son action, la protéger en la contrôlant, la surveiller sans que le libre usage de ses forces puisse rien y perdre; c'est là son devoir : mais qu'il ne l'oublie pas! l'association a besoin dans ses mouvemens d'un libre essor; elle ne peut marcher sous la contrainte et la discipline. Il y a une mesure de protection, de solidarité, de garantie à introduire, qui ne compromette pas l'indépendance sociétaire. Ce sera le problème à résoudre dans la prochaine session.

Qu'il nous soit permis de recommander aussi à l'examen du Gouvernement, en même temps que les questions qui se rattachent à l'organisation financière des compagnies, celles qui concernent l'exécution même des travaux. Les rapports avec l'Administration entraînent, dans l'état actuel des choses, des délais, des complications telles que, pour des opérations dont le succès dépend surtout de la rapidité, il y a là une cause certaine de pertes considérables. Vous le comprendrez, Messieurs, quand vous saurez que les renvois de main en main dans les différens degrés de la hiérarchie administrative exigent six mois, avant que le moindre projet ait parcouru le cercle des formalités nécessaires, et reçu l'approbation des autorités compétentes. L'expérience prouve également que la loi d'expropriation laisse à désirer. Il y a sans doute un principe salutaire inscrit dans cette loi; elle a été une des conquêtes de l'industrie; mais les dépôts des plans, les arrêtés des préfets, les envois aux communes, les

affiches, les commissions d'enquête, les convocations de jurys, toutes ces formalités espacées à de longs intervalles, blessent par leur lenteur l'active impatience de l'industrie privée.

En résumé, Messieurs, on ne peut renoncer aux chemins de fer, ce serait une honte et un dommage pour notre pays.

On ne peut les exécuter exclusivement par l'État, ce serait une trop lourde charge pour le Trésor.

On ne peut obtenir le concours des compagnies que par l'intervention du Gouvernement.

Cette intervention doit avoir un double but :

1°. Ranimer la confiance éteinte, rappeler les capitaux qui s'éloignent;

2°. En cours d'exécution, abréger les lenteurs des formes administratives et de la loi d'expropriation.

Il eût été à désirer que les Chambres pussent aborder dans le cours de cette session, et résoudre par des mesures définitives, ces grands et difficiles problèmes. Chambres, Ministres, compagnies, tout le monde y eût gagné; car tout le monde sent le besoin de faire cesser, le plus tôt possible, la situation précaire où les affaires se trouvent. Mais à une époque aussi avancée de la session, avec un ministère qui venait à peine de se former, il n'était pas possible d'exiger l'accomplissement d'une si grande tâche. Il fallait se résigner à adopter des dispositions provisoires, à prolonger d'une manière telle quelle l'existence incertaine des compagnies, en leur montrant des dispositions secourables, et surtout en leur faisant

entrevoir un meilleur avenir. C'était tout ce que l'on pouvait faire, c'est ce qu'a tenté M. le Ministre des travaux publics en présentant, le 10 juin dernier, à la Chambre des Députés, le projet de loi dont nous avons à vous rendre compte.

L'histoire de la compagnie du chemin de fer de Paris au Havre, est comprise dans les faits généraux que nous avons eu l'honneur de retracer devant vous. Née sous les auspices les plus favorables, elle n'a pas tardé à se ressentir de la crise dont toutes les affaires ont été frappées.

Dès ce moment, elle conçut, elle dut concevoir de grandes inquiétudes; elle hésita, suspendit ses travaux jusqu'à la réunion des Chambres. Quels ont été ses motifs? C'est là, Messieurs, ce qu'il est de notre devoir de vous exposer.

Vous savez tous que la loi du 6 juillet 1838 a concédé à MM. Lebobe, Chouquet et compagnie l'exécution, à leurs frais, risques et périls, du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers. Le capital social avait été fixé à 90 millions : son insuffisance fut bientôt reconnue et constatée.

Les entreprises de travaux publics exigent deux espèces de devis préparatoires, des avant-projets et des études définitives. Les avant-projets avaient été rédigés par M. Defontaine, ingénieur divisionnaire des ponts et chaussées par ordre du Gouvernement. La dépense y était évaluée, non compris le matériel d'exploitation, à 80,183,914 fr. Les études définitives rédigées par des ingénieurs

de la compagnie ont amené à des résultats différens.

Dans un mémoire adressé au Ministre le 3 avril 1839, le coût de la dépense totale était évalué à 157,846,691 fr.

En estimant les terrassemens moins chers, on arrivait au chiffre de 146,152,746 fr.

En adoucissant quelques unes des clauses du cahier des charges, les pentes, les courbes, les traversées des routes, on atteignait le chiffre de 123,300,000 fr.

Enfin, en ne faisant le chemin qu'avec une seule voie, en relevant la pente entre Bolbec et le Havre jusqu'à 0,09, les devis ne montaient plus qu'à 108,180,000.

Le capital social était donc insuffisant dans la proportion de 18 millions au moins et de 68 millions au plus.

Commencer avec un déficit ainsi constaté un travail qui présentait tant d'autres et d'immenses éventualités, c'était évidemment, pour les administrateurs de la compagnie, engager au plus haut degré leur responsabilité. Courir au-devant de ce déficit, sans savoir ni quand ni comment on le comblerait, sans même savoir quelle serait son étendue, c'était s'exposer, de la part des actionnaires, à de justes et sévères reproches d'imprévoyance et de légèreté. Il y avait là, personne ne peut le contester, une première et légitime cause d'inquiétude.

Mais, a-t-on dit, comment cette insuffisance du capital social ne s'est-elle pas révélée plus tôt?

comment se jette-t-on dans des entreprises de 90 millions sans vérifier les bases mêmes sur lesquelles une pareille spéculation est assise? Cela est vrai, Messieurs ; la compagnie n'aurait dû accepter les devis de l'administration que sous bénéfice d'inventaire ; mais, si elle ne l'a pas fait, si elle ne les a pas examinés, contrôlés, c'est qu'elle ne l'a pas pu.

Rappelez-vous comment les faits se sont passés l'an dernier, et dans quelle circonstance la loi de concession du 6 juillet 1838 est intervenue. La Chambre des Députés venait de rejeter les projets de lois relatifs à l'exécution des chemins de fer par l'État. Le Gouvernement ne voulant pas que la session restât stérile, se conformant d'ailleurs au vœu exprimé par les Chambres, fit un appel à l'industrie privée. On était aux derniers jours de la législature. Les compagnies n'avaient certes ni le temps, ni la possibilité de rédiger des plans, des devis nouveaux ; il suffira, pour le démontrer, de dire que les études définitives ont coûté 500,000 fr. et ont exigé un travail de près d'un an. Que pouvaient-elles donc faire, et qu'ont-elles fait? Elles ont débattu, examiné les conditions de leurs cahiers des charges ; elles se sont constituées, elles ont ouvert des listes de souscriptions. A-t-on le droit de leur reprocher de ne pas avoir fait davantage? Non, évidemment. Le seul tort de la compagnie du Havre a été trop de confiance dans les calculs de l'administration. L'expérience devait l'avertir, qu'en présence d'un devis de 80 millions, auquel il fallait ajouter 6 ou 8 millions pour le matériel d'exploitation, se constituer au capital de 90 mil-

lions, c'était évidemment faire une part trop faible aux erreurs et aux inexactitudes.

Le fonds social reconnu insuffisant, restait à savoir s'il serait ou non possible de le réaliser? Les versemens s'exécuteraient-ils avec régularité, quand la panique jetait une si grande perturbation sur la place? Le doute était permis. Ce fut là une seconde et pénible cause de désappointement.

Le capital de 90 millions avait été représenté par 90,000 actions de 1,000 fr. chacune, et les termes de paiement échelonnés de la manière suivante :

Immédiatement.	100 fr.
Au 10 octobre 1838.	100
Au 10 décembre 1838.	50
Total.	250 fr.

Soit 25 pour cent du capital souscrit.

Le montant des versemens à réaliser aurait donc dû s'élever le 10 décembre dernier à 22,500,000 fr.

Cependant il résulte des pièces qui nous ont été produites, que plus de six mois après l'échéance, le 14 juin 1839, le total des paiemens effectués ne s'élevait qu'à. 14,692,250

et que par suite les recouvremens en retard étaient de. . . . . 7,807,750 fr.

De là de nouvelles inquiétudes. Les fonds étaient souscrits, mais on avait dès le principe quelque peine à les réaliser. Sans doute on aurait pu faire rentrer ces 7,807,750 fr. Les statuts donnent le droit de

vendre les actions des retardataires au profit de la compagnie, et d'assurer ainsi les paiemens arriérés ; la question n'était donc pas là. Mais l'avenir, quel serait-il? les difficultés qui se manifestaient déjà ne s'aggraveraient-elles pas avec le temps? Pour qu'il y ait vente, il faut qu'il y ait acheteurs, et l'on ne peut contester que, lorsque les retardataires forment la plus grande partie des souscripteurs, l'efficacité de ce moyen ne devienne tout-à-fait illusoire. Il y a plus : quand même on aurait pu se flatter de trouver toujours, grâce à la baisse des cours, placement sur la place, les administrateurs ne devaient-ils pas, dans la position où ils se trouvaient, se demander s'ils pouvaient opérer ainsi leurs recouvremens sur des monceaux d'actionnaires immolés au hasard de la spéculation et du jeu; sacrifier ceux-là même qui avaient confié entre leurs mains le fruit de leur travail, leurs épargnes péniblement acquises. Évidemment quand les événemens et les malheurs des temps amènent de pareils résultats, on peut reculer sans honte. Mieux vaut suspendre toute opération dès le début, avant que les dépenses aient compromis d'une manière notable les fonds déjà versés, et solder son erreur par une perte réalisée, que de l'aggraver sciemment par l'hésitation ou l'entêtement d'une position déjà mauvaise. L'industrie des chemins de fer ferait payer trop chèrement ses bienfaits à notre pays, si elle devait entraîner après elle de si effrayantes déperditions de capitaux et le long affaissement du crédit privé qui en serait l'inévitable conséquence.

Ainsi, Messieurs, deux faits expliquent manifestement à nos yeux la conduite de la compagnie du Havre. 1°. L'impuissance de réaliser les capitaux souscrits; 2°. l'insuffisance de ces capitaux, accusée par l'excédant des devis nouveaux sur les devis primitifs. Ces faits sont-ils imputables à la compagnie elle-même? Nullement. Quant au premier, nous l'avons démontré au commencement de ce rapport : le discrédit date de loin, il vient de causes qui lui sont tout-à-fait étrangères. Quant au second, nous n'hésitons pas à le dire, les plans ne pouvaient pas être vérifiés; il y avait impossibilité matérielle, impossibilité de temps; les différences du simple au double ne se prévoient pas, elles dépassent les limites des erreurs ordinaires.

L'existence simultanée de ces deux faits nous oblige donc à reconnaître, en nous plaçant au point de vue des administrateurs, que la prudente réserve de leur conduite leur était dictée par l'intérêt bien entendu de leurs actionnaires. Nous n'avons donc pas le droit de les en blâmer; nous ne prétendons pas les en louer non plus. Les Chambres doivent, en effet, dans la répartition du blâme et de l'éloge, considérer les choses d'un point de vue plus élevé que l'intérêt privé. Ce qui leur importe, c'est que les engagemens contractés avec elles soient pris au sérieux, c'est que les travaux utiles au pays s'exécutent, c'est que, par des lenteurs perpétuelles, nous ne nous laissions pas dépasser dans la carrière par nos voisins. Elles peuvent regretter le triste spectacle d'une liquidation prochaine, le malheureux ef-

fet produit toujours par l'exemple d'une société puissante entrant en dissolution ; elles peuvent désirer que les entrepreneurs de chemins de fer commandent la confiance publique par celle qu'ils manifesteront en eux-mêmes, et opposent à la mobile réaction des esprits persévérance et courage. Mais elles ne peuvent témoigner que des vœux, des regrets, des désirs ; elles ne sont pas fondées à aller plus loin ; car si elles formulaient des reproches, on pourrait les retourner en partie contre elles-mêmes. Notre conviction, Messieurs, est, en effet, que vous n'eussiez pas vu cette déplorable suspension des travaux, cet ajournement à une époque incertaine des espérances conçues, cette perte irréparable du temps, si la compagnie du Havre avait pu compter à l'avance sur les dispositions bienveillantes des pouvoirs de l'État, si elle avait pu se reposer avec confiance sur eux du soin d'améliorer peu à peu sa position, et de lui donner, lorsque le besoin s'en ferait sentir, l'aide qui lui manquait. Mais on a douté du Gouvernement et des Chambres, parce que le doute était permis. Voilà quelles tristes conséquences entraînent ces sentimens étroits de suspicion permanente, manifestés trop souvent au sein de la législature par les opinions exclusives et absolues. Trop souvent on a traité l'industrie non comme un auxiliaire puissant dont il fallait se ménager le concours, mais comme un ennemi qu'on devait surveiller : et l'industrie est devenue défiante, pusillanime.

Nous avons donc eu notre part dans les fautes commises ; ne l'oublions pas, et tâchons de nous en

souvenir pour réparer le mal que nous avons nous-mêmes en partie causé. Montrons-nous bienveillans, secourables dans l'occasion, et les travaux s'exécuteront; paraître rigoureux, imposer aux compagnies des pertes inutiles, lorsque les circonstances et les événemens qui ont amené ces désastres ne sont pas de leur fait, les obliger à marcher à tout prix, à consentir à signer en quelque sorte elles-mêmes leur propre ruine, ce serait détruire l'esprit d'association; et qu'on le sache bien, il ne se relèverait pas de long-temps.

On a adressé à MM. les administrateurs de la compagnie du Havre un autre reproche dont ils ont tenu à se disculper : on les a accusés d'avoir trempé dans de coupables manœuvres de bourse; leur probité et leur bonne foi auraient dû sans doute les mettre à l'abri d'une pareille inculpation. Ils ont produit devant votre commission la preuve qu'elle n'était pas méritée. En effet les 90,000 actions de la compagnie avaient été réparties de la manière suivante :

20,000 distribuées entre les membres de l'administration.
20,000 entre différens banquiers de la Capitale.
50,000 entre 4,000 actionnaires, ce qui fait une moyenne de 12 actions pour chacun.

90,000 total des actions.

Les 20,000 actions des administrateurs et directeurs sont restées attachées à la souche; elles n'ont donc pas pu être négociées, et l'on

n'est pas fondé à dire qu'il a été spéculé sur leur valeur. Messieurs, cette accusation d'agiotage retentit souvent, et sous toutes les formes, devant les Chambres. Il est certain que, pendant la première effervescence produite par la propagation des chemins de fer, on a vu le scandale d'actions achetées pour être vendues, d'entreprises vantées pour surprendre la niaiserie des uns, l'empressement confus, l'engouement momentané des autres, enfin toutes les mauvaises passions qui naissent de la cupidité exploiter tour à tour le vaste champ qui s'ouvrait devant elles. Mais qu'en conclure? Toutes les fois que l'esprit industriel et commercial s'agrandit, est-ce que les chances de fraude, de charlatanisme, de supercherie ne se multiplient pas également? Est-ce que des dangers du même genre ne se sont pas manifestés au début de tous les moyens nouveaux de transaction qu'amène le développement successif de la richesse sociale? N'a-t-on pas abusé des billets à ordre, des effets de commerce, du papier monnaie? On abuse de tout; et cependant les bienfaits de ces inventions modernes ne dépassent-ils pas, en définitive, de beaucoup leurs inconvéniens?

Cherchons, si on le veut, un ensemble de garanties qui laisse toute liberté pour le bien, qui apporte toutes entraves au mal, nous y consentons de grand cœur; ce sera rendre service, non seulement à la morale, mais à l'industrie elle-même, car elle n'a pas de plus mortel ennemi que cette fureur du jeu et des fortunes rapides. Mais s'il n'y a d'autres remèdes que la publicité contre les coupables,

et l'amélioration progressive des mœurs, finissons-en avec cette objection usée des dangers de l'agiotage, et, pour guérir le mal que l'on peut craindre, ne tuons pas l'esprit d'association déjà trop malade.

La compagnie du Havre, forcée de reconnaître son impuissance, s'est adressée au Gouvernement. Elle lui a soumis, le 3 avril 1839, un mémoire distribué aux Chambres, et dans lequel se trouvaient énumérées les nouvelles conditions d'existence qui lui paraissaient nécessaires et suffisantes pour l'achèvement de son œuvre; nous n'entrerons pas, Messieurs, dans l'examen des clauses de ce projet de contrat, elles vous sont connues. Vous savez que les questions les plus graves, les plus délicates, la garantie d'un minimum d'intérêt, le fractionnement de la ligne, les augmentations de tarifs, etc., s'y trouvaient engagés; vous savez aussi les causes qui n'ont pas permis d'appeler la discussion sur ce terrain dans le cours de cette session.

Il fallait, faute de mieux, se résoudre à prendre un des deux partis suivans :

Ou prononcer la déchéance immédiate,

Ou trouver un expédient à l'aide duquel la compagnie pût se mettre provisoirement au travail, l'avenir étant réservé.

Auquel des deux systèmes devait-on donner la préférence?

La Chambre des Députés a choisi le premier, le Gouvernement avait proposé le second.

Avant de les examiner l'un et l'autre, voyons quels étaient, aux termes de la loi et du cahier des

charges, les droits de la compagnie et ceux de l'État.

Les art. 30 et 31 du cahier des charges formulent une triple déchéance. La première encourue le 6 juillet 1839, si la compagnie ne s'est pas mise en demeure de commencer ses travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés à cette époque; la deuxième se réalisant en 1844, si les travaux commencés ne sont pas poussés avec une activité telle qu'ils soient alors parvenue à la moitié de leur achèvement; la troisième en 1846, s'ils ne sont pas terminés. La pénalité est la perte du cautionnement dans tous les cas, et en outre la confiscation des travaux dans les deux dernières hypothèses.

La seule question qui puisse être soulevée ici, est celle de savoir si la compagnie a rempli l'engagement résultant de l'article 30, si elle a ou non entrepris son œuvre.

Il a été fourni à votre commission un état d'où résulte qu'au 14 juin 1839, les dépenses faites s'élevaient à 1,924,411 fr., savoir :

Achats de terrain.	882,568 fr. 96 c.
Locomotives.	577,604 90
Travaux à Saint-Denis. . . .	23,839 10
Dépenses d'administration. .	440,398 14
Total.	1,924,411 fr. 10 c.

L'année s'est écoulée; il résulte de ce tableau que des acquisitions de terrain ont été faites, des travaux en bien petit nombre, puisqu'ils s'élèvent seulement à la somme de 23,839 fr., mais enfin que

des travaux ont été entrepris. Donc la compagnie n'a pas encouru la déchéance, elle peut légalement rester maîtresse de sa concession jusqu'en 1844, sans que l'État ait aucun recours, aucune action contre elle, au risque seulement de perdre son cautionnement. Elle le peut d'autant mieux que les retards ne viennent pas tous de son fait. Elle a déposé ses plans il y a environ six mois. L'administration, mise en demeure de leur donner son approbation, ne l'a pas fait; d'où il résulte que les administrateurs se trouvaient alors dans l'obligation, ou d'entreprendre leurs travaux sans que toutes les formalités fussent remplies, ce qui engageait gravement leur responsabilité, ou d'attendre. Cette observation, nous devions la consigner ici, car elle est, si nous ne nous trompons, entièrement à leur décharge.

Ainsi point de déchéance encourue, 14 millions en caisse, 2 millions environ dépensés. Telle était la situation de la compagnie.

Si elle ne marchait pas, ce n'était donc pas faute d'argent, c'était faute de confiance. Craignant de ne pouvoir terminer ses travaux avec les 90 millions souscrits, menacée d'une expropriation, sinon probable, au moins possible, dans le cas où, après les avoir commencés, elle s'arrêterait, elle ne voulait pas s'exposer aux chances d'un pareil avenir.

M. le Ministre des travaux publics l'a senti : il a proposé à la compagnie de concentrer toutes ses ressources sur la portion de la ligne comprise entre Paris et Pontoise, et d'être libre de s'arrêter à ce point, sans encourir aucune peine, si elle le

jugeait à propos, l'État se réservant d'ailleurs le droit de rachat.

Voilà quel était tout le système de la loi.

Il est permis de regretter que ces sages dispositions n'aient pas obtenu l'approbation de la Chambre des Députés. Peut-être ne les eût-on pas repoussées, si l'on s'était fait une idée plus juste de la valeur du temps dans l'exécution des travaux publics. On a dit que la remise à la session prochaine n'était qu'un retard de quelques mois; on se trompe : l'année 1840 s'écoulera probablement tout entière sans que l'on se soit mis à l'œuvre. Une société industrielle ne s'improvise pas. Les opérations nécessaires à sa formation, à la réunion de ses capitaux sont lentes, laborieuses; et quand même ces dispositions préliminaires seraient promptement remplies et suivraient immédiatement le vote des deux Chambres, ne faudra-t-il pas que les études des ingénieurs soient refaites, soumises de nouveau à l'approbation de l'administration des ponts et chaussées, que les terrains soient une seconde fois achetés avant que l'on remue une seule pelletée de terre? Ne sait-on pas que les travaux d'une campagne sont perdus lorsque les approvisionnemens de matériaux, les marchés à passer avec les entrepreneurs ne se font pas de bonne heure pendant la mauvaise saison? Ce n'est pas un retard de six mois, c'est un retard de près de deux ans que nous devons craindre. On avait une machine toute montée, prête à fonctionner, des études faites, des terrains acquis; tout cela dans quelques jours n'existera plus; nous le regrettons vivement.

Si l'on veut savoir ce que vaut le temps, que l'on jette les yeux sur les nations qui nous entourent. On marche autour de nous. La Belgique, à peine sortie d'une crise révolutionnaire, continue hardiment ses grands travaux; la Hollande, effrayée de cette concurrence, la combat par les mêmes armes. Sans parler des 180 lieues de railways achevées en Angleterre, des 300 lieues achevées en Amérique, l'Allemagne fait effort pour cimenter son unité nouvelle à l'aide des nouveaux moyens de transport. La Prusse, l'Autriche et jusqu'à la Russie suivent son exemple. Tout s'ébranle, tout s'agite. Les nations civilisées s'emparent à l'envi de cette admirable découverte. Nous seuls semblons nous endormir dans nos souvenirs de gloire, et n'avoir d'énergie que pour nos luttes intestines.

Autant, si ce n'est plus que les autres nations, nous devrions cependant songer à donner du travail aux mains inactives, à ouvrir des ateliers, à occuper l'inquiète population de nos villes : c'est là un intérêt public devant lequel s'abaissent et s'effacent à nos yeux les objections bien secondaires des adversaires de la loi.

Néanmoins, ces dispositions ayant été rejetées, il ne restait plus qu'un seul parti à prendre, la résiliation pure et simple du contrat, l'annulation des engagemens réciproques, la liquidation du passé, afin que le Gouvernement ne fût pas condamné pendant cinq années d'impuissance.

Nous avons dit qu'on n'avait pas le droit, aux termes du contrat, de confisquer le cautionne-

ment; nous irons plus loin, nous ajouterons que quand même la compagnie aurait encouru, ce qui n'est pas, la pénalité de l'art. 30, quand même nous aurions la loi pour nous, nous ne devrions pas, en cette occasion, user de ses rigueurs. D'abord, parce que la confiscation ne remédierait à rien, ne rendrait pas les capitaux plus confians, tant s'en faut, ni le fonds social moins insuffisant; ensuite, et surtout parce que ce serait une peine injuste. La compagnie a montré une prudence que l'on a taxée de timidité et de faiblesse, soit : il est facile à ceux qui se trouvent en dehors des chances redoutables de pareilles entreprises, de ne pas en apprécier toute l'étendue. La compagnie a eu des torts de légèreté, d'imprévoyance, elle a cédé à l'entraînement général; soit : mais on n'a pas le droit de l'en punir seule; car, il faut le reconnaître, tout le monde a subi l'influence d'un premier moment d'exaltation, tout le monde a eu sa part dans les erreurs commises : le Gouvernement, en présentant des devis dont les inexactitudes dépassent toutes les limites permises; les Chambres, en croyant trop aveuglément à la puissance des capitaux, à l'élévation des bénéfices des compagnies, et en leur imposant des conditions qui ne se retrouvent dans aucune loi de concession d'aucun pays du monde; les compagnies, en acceptant ces conditions, libres qu'elles étaient de les refuser ou de les admettre.

Que l'expérience acquise profite au moins à tout le monde; nous étions dans une mauvaise voie, hâtons-nous d'en sortir. Le contrat du che-

min de fer de Paris au Havre va être résilié; les conventions rapportées d'un commun accord, vont être anéanties. Le champ sera bientôt libre à de nouvelles sociétés, rien ne leur fera plus obstacle ; tâchons qu'elles soient constituées de manière à ne pas naître et mourir dans l'intervalle de deux sessions. N'entassons pas ruines sur ruines, et rappelons-nous ces dernières paroles de l'exposé des motifs du projet de loi : « Cherchons le moyen de substituer à une rivalité stérile entre l'État et l'industrie privée un puissant concours de toutes les forces et de toutes les intelligences du pays. »

Nous vous proposons, bien qu'à regret, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1839.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. Gautier, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à autoriser un prêt de 5 millions, pour terminer les travaux du Chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

Messieurs,

Deux grandes entreprises ayant le même but, sont autorisées par une même loi, soumises aux mêmes conditions, adjugées le même jour, constituées avec le même capital; elles rencontrent les mêmes mécomptes : une d'elles les surmonte, et suppléant par les ressources du crédit à l'insuffisance du fonds qu'elle s'est constitué, elle arrive à une exécution complète; l'autre, arrêtée par cet obstacle à un peu plus de la moitié de sa marche,

* Cette commission était composée de MM. Aubernon, le comte de Caffarelli, le comte Daru, le vicomte Dode, Gautier, le baron de Saint-Didier, le comte Philippe de Ségur.

demande à l'État de lui fournir, à titre de prêt, les moyens de l'achever. Est-il équitable, est-il de l'intérêt public que cette demande lui soit accordée?

Telles sont les questions, déjà jugées affirmativement par le Gouvernement et par la Chambre élective, que le projet de loi dont nous avons à vous rendre compte soumet à votre décision.

La première ne saurait vous arrêter long-temps. Car l'équité ne peut être blessée d'une mesure qui aura pour résultat de replacer les deux compagnies sur le pied d'égalité qui a été la pensée première de leur fondation; elle le serait au contraire si, en sacrifiant l'une, on attribuait à l'autre des avantages sur lesquels elle n'a pas dû compter.

La compagnie de la rive droite ne peut donc légitimement opposer aucun obstacle à ce qu'il soit prêté à celle de la rive gauche un appui dont elle-même n'a pas eu besoin. La disposition de l'article 9, commune à toutes deux, qui autorise le Gouvernement à souscrire à la modification des tarifs, paraît d'ailleurs concilier leurs intérêts, et il ne reste à examiner que le point de savoir si le public, intéressé aussi à la solution de cette partie de la question, ne sera pas lésé par l'augmentation des tarifs.

Aucun doute ne s'est élevé à cet égard, Messieurs, dans l'esprit de votre commission. Indépendamment de ce que le prix des places avait été réglé, par les deux cahiers des charges, à un taux de beaucoup inférieur à ceux qui sont exigés sur les chemins de fer de la Belgique et de l'Angleterre,

votre commission pense unanimement que c'est pousser à une exagération peut-être nuisible le soin, si louable d'ailleurs, de l'intérêt des citoyens, que de poser à l'avance dans la loi, par les conditions de la concession, des limites à l'élévation du prix du transport. L'intérêt même des entrepreneurs est à cet égard la meilleure et la plus sûre de toutes les garanties. Un prix trop élevé éloigne les transports et force le public à sacrifier, à l'économie de leurs frais, leur promptitude et les autres avantages particuliers à cette nature de communications. La multiplicité des transports étant un élément de succès plus sûr et plus fécond que l'élévation de leur prix, l'intérêt de ces entreprises est de ne pas mettre obstacle à l'accroissement de l'un par le renchérissement de l'autre, et la concurrence est à cet égard un modérateur tellement efficace, que l'on peut avec une pleine confiance s'en remettre à elle, et à elle seule, du soin de prévenir toute élévation abusive des tarifs. Votre commission est donc persuadée, Messieurs, qu'en principe, imposer législativement des tarifs aux chemins de fer, est une de ces réglementations toujours inutiles au public et quelquefois nuisibles à l'industrie, auxquelles conduit peut-être encore trop souvent chez nous une sollicitude excessive, et que, dans le cas particulier dont il s'agit, la concurrence de deux chemins de fer ayant la même destination, ajoutée à celle des autres moyens de communication, est une garantie pleinement suffisante contre tout abus qui pourrait être fait de la faculté, concédée aux deux compa-

gnies, d'élever, sous l'approbation du Gouvernement, les tarifs de leurs transports.

La question d'équité étant ainsi résolue, nous pouvons maintenant attirer toute votre attention sur la question d'utilité.

Avant même que l'exposé des motifs n'en eût mis sous vos yeux les détails, vous connaissiez déjà, par la notoriété publique, la situation de la compagnie de la rive gauche. Le Gouvernement n'évaluait les frais de l'exécution qu'à 3,700,000 f.; il n'exigeait pour l'une et l'autre ligne qu'un capital de 4 millions; l'expérience n'avait pas fait connaître encore alors ce que coûtent en effet les chemins de fer aux environs de Paris; la compagnie était donc, il faut le reconnaître, autorisée à penser, comme celle de la rive droite, qu'un capital réalisé de 8 millions subviendrait surabondamment à toutes les dépenses auxquelles pouvait donner lieu l'exécution de son entreprise. Mais l'insuffisance de l'évaluation du prix des terrains à acquérir, écueil rarement évité, le renchérissement que, pour les deux entreprises, a produit dans le prix des matériaux et des salaires la simultanéité de l'exécution de leurs travaux, enfin l'extrême promptitude que l'une et l'autre, aussi stimulées par la concurrence, se sont efforcées d'imprimer à l'accomplissement de leur œuvre, ont pour toutes deux élevé le chiffre des dépenses dont la nécessité s'est par degrés révélée, à près du double du capital qu'elles s'étaient constitué. La compagnie de la rive droite a réussi à suppléer, par un emprunt, au déficit de ce capital. Mais celle

de la rive gauche, qui n'a tenté de recourir à ce moyen qu'au mois de novembre dernier, c'est-à-dire à une époque où un discrédit fâcheux succédant, par une réaction naturelle, à l'enthousiasme exagéré qu'elles avaient d'abord excité, s'attachait à toutes les entreprises de cette nature, échoua complétement dans l'appel qu'elle fit au crédit, et s'est trouvée même dans l'impossibilité de réaliser les 2 millions de sa réserve. Après avoir dépensé 6 millions en travaux, et au delà de 2 millions en matériel, après avoir excédé de 150,000 f. le fonds social, après avoir contracté pour 1,500,000 fr. d'engagemens dont quelques uns viennent à échéance, la compagnie de la rive gauche s'est vue réduite à suspendre ses travaux, et à reconnaître l'impossibilité absolue où elle était de les continuer si elle n'obtenait l'appui de l'État. Elle s'est alors adressée au Gouvernement pour réclamer le prêt d'une somme de 5 millions que, d'après des évaluations assises sur le prix de revient des travaux déjà exécutés, et à l'aide des 2 millions de réserve dont ce secours lui assurera la possibilité de réaliser la valeur, elle a reconnus suffisans pour l'achèvement complet de son entreprise.

Vous avez à juger, Messieurs, la validité des motifs qui ont déterminé le Gouvernement et la Chambre des Députés à donner leur consentement à cette proposition. Votre commission a unanimement pensé qu'ils étaient de la dernière évidence.

Avec les 6 millions déjà dépensés, des travaux immenses, des constructions colossales ont été

exécutés ,des citoyens ont été dépossédés, et leurs propriétés divisées, bouleversées, ici par de profondes tranchées, là par d'énormes remblais, ailleurs par un viaduc colossal ; les profits du voisinage d'un chemin de fer sont entrés, pour la plupart d'entre eux, dans l'appréciation des indemnités qu'ils ont reçues; les habitans des quartiers de Paris situés sur la rive gauche, ceux des communes que le chemin de fer traverse ou avoisine, vivent depuis trois ans dans l'espérance de voir ce grand travail s'achever promptement, et ont déjà agi, disposé, contracté en conséquence. Que fallait-il faire? déposséder la compagnie et chercher de nouveaux adjudicataires? Mais après la ruine des premiers et le refus de concours de l'État, qui eût osé se charger de la continuation de l'entreprise, et braver le discrédit qui s'y attachait? Abandonner les travaux? Mais « lorsqu'il im-
« porte de rassurer l'esprit d'association et de
« soutenir ses premiers essais dans l'exécution des
« travaux publics, on lui aurait donné pour en-
« couragement le spectacle funeste de quatre
« lieues de ruines monumentales, d'une suite de
« propriétés bouleversées, de nombreuses popu-
« lations trompées dans leur attente, d'une com-
« pagnie puissante écrasée sous son œuvre, et
« peut-être, en définitive, aurait-il fallu employer
« à détruire de vastes constructions une partie
« des fonds refusés à leur achèvement (1). » Messieurs, votre commission n'hésite pas à vous le

(1) Exposé des motifs, p. 7.

déclarer, c'eût été un coup terrible porté à l'exécution des chemins de fer en France ; c'eût été une humiliation pour le pays; et dans l'alternative inévitable où était le Gouvernement ou de se résigner à une solution si désastreuse, ou de tendre une main secourable à l'entreprise, ce qu'il a fait et qu'il vient vous demander de sanctionner, était le seul parti qu'il eût à prendre.

Toutefois, Messieurs, le Gouvernement eut dû, sans doute, y regarder à deux fois avant de l'adopter, si le système des avances à titre de prêt aux entreprises de travaux publics lui eût paru susceptible d'entraîner des conséquences préjudiciables à l'intérêt de l'État, et si les sûretés offertes par la compagnie de la rive gauche n'eussent pas suffisamment garanti le remboursement.

Votre commission a examiné attentivement ces deux faces de la question.

Sans entrer ici dans une discussion approfondie du meilleur mode de concours, de la part de l'État, aux entreprises particulières des travaux publics, votre commission pense, Messieurs, que le prêt, pourvu que le remboursement en soit garanti, est une manière de procéder de beaucoup préférable et à la subvention et à la garantie d'intérêt. La subvention, arbitraire de sa nature, et dépourvue, en pareille matière, de bases certaines sur lesquelles on puisse asseoir une fixation équitable et exacte de sa quotité, expose l'État au danger de donner, aux dépens des contribuables, une prime, un don gratuit aux entrepreneurs. Elle peut facilement devenir par-là immorale et injuste ; elle

prête au soupçon; il ne faut pas, sans doute, la condamner absolument; mais nous pensons que ce n'est que rarement et par exception qu'elle peut être employée. La garantie d'intérêt présente, à un moindre degré sans doute, les mêmes inconvéniens; elle a de plus celui d'affaiblir le ressort puissant de la nécessité, et d'énerver l'industrie qui, comptant sur un minimum d'intérêts qui ne peut lui échapper, se relâche nécessairement dans les efforts qu'elle eût faits sans lui pour parvenir au revenu le plus élevé possible; enfin, il pourrait arriver aussi qu'elle la corrompît; car ce mode se prête facilement à des abus. Le prêt, au contraire, usité en Angleterre, où il a amené d'heureux résultats, est exempt de ces inconvéniens; pourvu, nous le répétons, que le remboursement en soit garanti, il n'expose en rien les deniers de l'État; il ne lui impose même aucun sacrifice quand l'intérêt en est stipulé à un taux qui ne soit pas inférieur à celui que l'État paie lui-même de sa dette; enfin, il laisse à l'industrie tout son ressort comme toute sa liberté. Nous n'avons donc vu dans l'examen de cette théorie rien qui ne fût favorable à la proposition que vous fait le Gouvernement, proposition qui n'est même pas nouvelle, puisque déjà il y a eu un exemple d'un prêt de 6 millions consenti aux entrepreneurs d'un chemin de fer.

Les garanties du remboursement ne nous ont paru pouvoir laisser, Messieurs, aucun doute dans vos esprits: la valeur des terrains acquis, des travaux exécutés, du matériel dont l'entreprise

est déjà munie, y sont affectés, et ces choses ont coûté près de 10 millions; les 5 millions prêtés ne peuvent être employés qu'à l'achèvement des travaux; ce sera donc une valeur créée au prix d'un déboursé de 15 millions qui sera pour l'État le gage d'un prêt de 5 millions. Mais pour que cette valeur demeure une garantie suffisante, il fallait s'assurer que le chemin de fer serait achevé et qu'on parviendrait à en tirer le revenu nécessaire au service des intérêts et au remboursement successif de l'emprunt. C'est ce que M. le Ministre des travaux publics n'a pas négligé d'exiger; c'est à quoi aussi la compagnie s'est empressée de pourvoir. Pendant le cours de l'examen du projet par la Chambre des Députés, il a été souscrit, par sept personnes notoirement solvables, un engagement par lequel elles s'obligent, chacune dans une proportion déterminée, à faire l'avance, en cas d'insuffisance des 15 millions, des fonds nécessaires à l'achèvement du chemin. Voilà donc, Messieurs, une garantie certaine du complément et du maintien de la valeur du gage assigné à la créance. Mais indépendamment même de cette garantie, des motifs, auxquels on pourrait donner le nom de preuves, assurent qu'avec les 5 millions du prêt et les 2 millions de la réserve que, sous caution et à peine de déchéance, la compagnie s'est engagée à réaliser, elle arrivera facilement à l'achèvement du chemin.

L'art. 8 accorde à la compagnie la faculté de ne faire commencer le chemin qu'à la barrière du Maine, et cette faculté, dont elle reconnaîtra

sans doute, quoi qu'il arrive, l'utilité de profiter, attendu que c'est, selon nous, un préjugé de croire que les chemins de fer ont quelque chose à gagner à pénétrer dans l'intérieur des villes, cette faculté, disons-nous, produira pour elle une économie considérable.

Une commission d'ingénieurs, désignée par M. le Ministre des travaux publics, s'est livrée à l'évaluation des dépenses à faire pour l'achèvement du chemin, en prenant pour base les dépenses déjà faites, et elle a reconnu qu'une somme de 7 millions était plus que suffisante pour atteindre ce résultat.

Affranchie, aujourd'hui que le chemin de la rive droite est terminé, du renchérissement que la concurrence produit inévitablement dans le prix des matériaux et des salaires, la compagnie de la rive gauche trouvera la possibilité de faire exécuter les travaux à faire à des prix inférieurs à ceux qu'ont coûté les travaux déjà faits, et, si nous sommes bien informés, des marchés d'exécution lui ont déjà été proposés à des conditions plus économiques.

Il n'est donc pas douteux, Messieurs, que la valeur du gage offert pour sûreté de la créance ne soit pleinement garantie.

Nous n'entrerons point ici dans l'évaluation des produits dont cette ligne, une fois exécutée, pourra être susceptible. Les bases de cette évaluation sont encore trop incertaines, et nous craindrions, si nous vous faisions part des probabilités qui nous sont apparues, d'être soupçonnés de

nous être laissés entraîner trop facilement à des illusions. Nous vous dirons seulement, Messieurs, que nous avons foi dans l'avenir des chemins de fer, et que ce qui nous paraît solliciter en leur faveur la protection assidue du Gouvernement, c'est bien moins le revenu matériel qu'on en peut espérer pour ceux qui les entreprennent, que le développement qu'ils doivent nécessairement produire dans toutes les industries, et la prospérité qu'ils répandent sur toute la ligne de leur parcours. En relisant les discussions qui ont eu lieu dans les Chambres en 1836, à l'époque où furent rendues les lois qui ont autorisé la construction des deux chemins de fer de Paris à Versailles, nous avons retrouvé partout la pensée que ces deux lignes étaient destinées à devenir un jour l'une et l'autre la tête de quelques unes des grandes lignes que le progrès des arts, de l'industrie et de la richesse publique doivent nous faire espérer de voir un jour féconder notre vaste territoire. Les réserves nécessaires ont été faites à cet égard par l'art. 45 des deux cahiers des charges. Il nous a semblé, Messieurs, que si, comme nous le croyons probable, les grandes lignes se réalisent successivement par le seul procédé que puisse avouer aujourd'hui la prudence, celui de la concession successive de sections de ligne entreprises par l'intérêt privé et s'ajustant les unes aux autres, les deux chemins de Paris à Versailles pouvaient, indépendamment des prolongemens en divers sens auxquels chacun d'eux serait spécialement propre, trouver un avenir commun et peu

éloigné dans la création successive d'une ligne qui se dirigerait vers l'Ouest, et que de cette continuation, également utile à tous les deux, et qui assurerait leur succès, pourrait naître entre eux une réunion que la sagesse eût peut-être indiquée même dans le parcours de Paris à Versailles.

Quoi qu'il en soit de ces espérances, Messieurs, nous vous dirons, en terminant, que la seule adoption par la Chambre des Députés du projet sur lequel vous avez aujourd'hui à statuer, a fait renaître la confiance dans les entreprises de chemins de fer, en provoquant une hausse sur les actions de plusieurs de celles qui sont en voie d'exécution. Pour ne parler que des actions de la rive gauche, elles ont haussé de plus de 200 fr., et par conséquent, une valeur perdue de plus de trois millions a été, par ce seul fait, restituée à leurs propriétaires. En vous conseillant, Messieurs, l'adoption du projet, nous croyons pouvoir vous donner l'assurance que cette impression favorable s'étendra à toutes les opérations de ce genre, et ce sera, non sans doute le plus utile, mais le plus immédiat de tous les avantages qui résulteront de votre assentiment.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 2 millions destiné à suppléer à l'insuffisance du fonds de dégrèvement pendant l'année 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 des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Un crédit extraordinaire de 2 millions (2,000,000), destiné à suppléer à l'insuffisance du produit du

CHAMBRE DES PAIRS BIBLIOTHÈQUE

centime de non-valeurs ajouté au principal des contributions foncière, personnelle et mobilière, est ouvert au Ministre des finances sur l'exercice 1839, afin de pourvoir aux remises et modérations que nécessiteront, pendant cet exercice, les pertes de revenus imposables occasionnées par les orages, grêles et autres sinistres.

ART. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi au moyen des ressources accordées par la loi du 14 juillet 1838, pour les besoins de l'exercice 1839.

FAIT au Palais de Saint-Cloud, le 23 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé H. PASSY.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Vous connaissez les pertes considérables occasionnées par les orages qui ont éclaté dans plusieurs de nos départemens.

Les dégrèvemens qu'il est juste et nécessaire d'accorder ne pouvant être couverts par le fonds de non-valeurs ordinaire, nous avons demandé un crédit extraordinaire de deux millions pour fournir aux remises et modérations qu'il est impossible de refuser à cette multitude de propriétaires et de cultivateurs dont les revenus sont entièrement perdus. La Chambre élective a déjà accueilli notre proposition, et nous venons vous apporter le projet de loi qu'elle a adopté dans sa séance du 10 de ce mois.

ESSIONS
103.
1839.
SSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un échange d'immeubles entre l'État et la ville de Besançon ;

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 des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

L'échange de propriétés immobilières conclu sans soulte ni retour, entre l'État et la ville de Besançon, est approuvé, sous les conditions stipu-

lées dans le contrat administratif qui en a été passé le 1^er^ février 1839.

FAIT au palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé H. PASSY.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous charge de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui vient d'être adopté par la Chambre des Députés. Il s'agit de la sanction d'un échange de propriétés immobilières conclu entre l'État et la ville de Besançon.

En demandant le rétablissement, dans cette ville, d'une école et d'un arsenal de construction d'artillerie, le conseil municipal avait offert, depuis long-temps, une subvention de 500,000 fr., et de plus tout l'emplacement nécessaire, sous la seule condition que la ville recevrait en échange la propriété de l'arsenal actuel.

Le Gouvernement accueillit ces propositions, et la subvention en numéraire fut acceptée d'abord par une ordonnance royale du 30 janvier 1831; mais ce ne fut qu'après l'accomplissement de toutes les formalités d'usage qu'une nouvelle ordonnance du 30 décembre 1839 autorisa la passation du contrat d'échange des immeubles.

D'après l'expertise contradictoire à laquelle il

a été procédé en 1838, la valeur totale des divers terrains et bâtimens communaux cédés à l'État s'élève à..... 127,000 fr.

Celle des terrains et bâtimens domaniaux, à..... 78,000

Différence..... 49,000 fr.

Cette différence profitera encore à l'État, attendu que la ville consent à ce que l'échange ait lieu sans soulte ni retour, ne se réservant que le droit d'obtenir gratuitement, pour les réunir à la voie publique, les parties du terrain domanial que pourrait laisser vacantes, du côté de cette voie, le reculement des constructions qui doivent être élevées sur l'emplacement de la prison militaire.

Vous apprécierez sans doute, comme nous, la convenance et l'utilité d'un échange conclu sur des bases aussi avantageuses.

Nous allons vous donner lecture du projet de loi.

SESSIONS
N° 104.
1839.
re SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du Budget des dépenses pour l'exercice 1840;

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 des finances, que nous chargeons, ainsi que les commissaires déjà désignés, d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits sont ouverts jusqu'à concurrence d'un milliard quatre-vingt-dix-neuf millions neuf

cent treize mille quatre cent quatre-vingt-sept francs (1,099,913,487), pour les dépenses de l'exercice 1840, conformément à l'état A ci-annexé, applicables, savoir :

A la dette publique (1re partie du budget).....	325,500,164 fr.
Aux dotations (2e partie).....	16,735,420
Aux services généraux des ministères (3e partie)	573,612,988
Au frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus directs et indirects (4e partie).....	124,701,485
Aux remboursemens et restitutions à faire sur les produits desdits impôts, aux non-valeurs et aux primes à l'exportation (5e partie).....	59,363,430
TOTAL GÉNÉRAL....	1,099,913,487 fr.

Des crédits montant à la somme de vingt millions six cent quarante-six mille six cent quatre-vingt-douze francs (20,646,692 fr.), sont également ouverts pour l'exercice 1840, aux services spéciaux portés pour ordre au budget, conformément à l'état B ci-annexé.

ART. 2.

Un crédit spécial de quarante-cinq millions de francs (45,000,000 fr.) est ouvert au Ministre des travaux publics, pour être employé sur l'exercice 1840, aux travaux publics extraordinaires, conformément aux allocations fixées pour chaque chapitre dans l'état C annexé à la présente loi.

ART. 3.

Il sera pourvu au paiement des dépenses mentionnées dans les articles 1 et 2 de la présente loi, et dans les tableaux y annexés, par les voies et moyens de l'exercice 1840.

ART. 4.

Il sera rendu un compte spécial et distinct de l'emploi de chacun des crédits ouverts au titre des chapitres XVIII, XIX, et à chacun des paragraphes du chapitre XXIII *bis* de la deuxième section du budget du ministère de la guerre, pour travaux extraordinaires, civils et militaires, à exécuter en 1840, sur divers points des possessions françaises du nord de l'Afrique. Ces crédits ne pourront recevoir aucune autre affectation.

ART. 5.

Il est ouvert au Ministre de la guerre un crédit de un million cinquante mille francs (1,050,000 f.), pour l'inscription au Trésor public des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1840.

ART. 6.

La faculté d'ouvrir, par ordonnance du Roi, des crédits supplémentaires, accordée par l'article 3 de la loi du 24 avril 1833, pour subvenir à l'insuffisance dûment justifiée d'un service porté au budget, n'est applicable qu'aux dépenses concernant un service voté, et dont la nomenclature suit :

Ministère de la Justice et des Cultes.

Frais de justice criminelle;

Indemnités pour frais d'établissement des évêques, des archevêques et des cardinaux;

Frais de bulles d'information;

Traitemens et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial.

Ministère des Affaires étrangères.

Frais d'établissement des agens politiques et consulaires;

Frais de voyage et de courriers;

Missions extraordinaires.

Ministère de l'Instruction publique.

Traitemens éventuels des professeurs des facultés;

Frais de concours dans les facultés;

Prix de l'Institut et de l'Académie royale de médecine.

Ministère de l'Intérieur.

Dépenses départementales.

Ministère du Commerce et de l'Agriculture.

Encouragemens aux pêches maritimes.

Ministère des Travaux publics.

Travaux sur les produits spéciaux.

Ministère de la Guerre.

Frais de procédure des conseils de guerre et de révision;

Achats des fourrages de la gendarmerie;

Achats de grains et de rations toutes manutentionnées;

Achats de liquides;

Achats de fourrages;

Nouvelle solde de non-activité (*loi du* 19 *mai* 1834).

Service des poudres et salpêtres.

Ministère de la Marine et des Colonies.

Frais de procédure des tribunaux maritimes;

Achats généraux de denrées et d'objets relatifs à la composition des rations.

Ministère des Finances.

Dette publique (dette perpétuelle et amortissement);

Intérêts, primes et amortissemens des emprunts pour ponts et canaux;

Intérêts de la dette flottante;

Intérêts de la dette viagère;

Intérêts de cautionnemens;

Pensions (chapitres X, XI, XII, XIII, XIV, XV et XVI);

Frais judiciaires de poursuites et d'instances, et condamnations prononcées contre le Trésor public;

Frais de trésorerie;

Frais de perception, dans les départemens, des contributions directes et des taxes perçues en vertu de rôles;

Remises pour la perception, dans les départemens, des droits d'enregistrement;

Contributions des bâtimens et des domaines de l'État et des biens sequestrés;

Frais d'estimation, d'affiche et de vente de mobilier et de domaines de l'État;

Dépenses relatives aux épaves, déshérences et biens vacans;

Achat de papier pour passe-ports et permis de ports d'armes;

Achat de papier à timbrer, frais d'emballage et de transport;

Avances recouvrables et frais judiciaires;

Portion contributive de l'État dans la réparation des chemins vicinaux;

Remises pour la perception des contributions indirectes dans les départemens;

Achat de papier filigrané pour les cartes à jouer;

Contribution foncière des bacs, canaux et francs-bords;

Service des poudres à feu;

Achats de tabacs et frais de transport;

Primes pour saisies de tabacs et arrestations de colporteurs;

Remises des directeurs des bureaux de postes aux lettres;

Achat de lettres venant de l'étranger;

Remises sur le produit des places dans les paquebots et malles-postes;

Droits de tonnage et de pilotage des paquebots employés au transport des dépêches;

Réparations et frais de combustible des mêmes paquebots;

Transport des dépêches par entreprises;

Remboursemens, restitutions, non-valeurs, primes et escomptes;

Travaux d'abattage et de façon des coupes et bois à exploiter par économie.

ART. 7.

Les crédits ordinaires alloués, pour souscriptions, dans les budgets des divers ministères, ne pourront, dans aucun cas, être engagés pour plus des deux tiers de leur chiffre total, en souscriptions à des ouvrages dont la publication embrasse plusieurs années.

ART. 8.

Il sera établi, au 31 décembre de chaque année et par chaque ministère, un état de l'emploi, fait pendant l'année, des fonds consacrés :

1°. A l'impression et à la gravure des livres et ouvrages publiés aux frais du Gouvernement;

2°. Aux souscriptions pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts.

Cet état contiendra :

A l'égard des ouvrages imprimés ou gravés aux frais du Gouvernement, la liste de ces ouvrages, le nom des auteurs ou éditeurs, l'évaluation de la dépense totale, le montant de la dépense de l'année.

A l'égard des ouvrages auxquels le Gouvernement aura souscrit, leur titre, le nom de l'auteur ou éditeur, le nombre des exemplaires achetés, le prix total de chacun d'eux, les époques de paiemens pour ceux qui doivent embrasser plusieurs

années, et les sommes acquittées pendant l'année.

Cet état contiendra, en outre, à l'égard de tous les ouvrages, la liste nominative des bibliothèques et établissemens publics nationaux ou étrangers auxquels ils auront été distribués, et celle des distributions individuelles qui pourraient avoir été faites en vertu de la loi du 23 mai 1834.

Cet état sera distribué aux Chambres en même temps que la situation provisoire de l'exercice courant; il remplacera la liste prescrite par l'article 10 de la loi du 31 janvier 1833, lequel est abrogé.

ART. 9.

L'obligation imposée aux débitans de tabac de fournir un cautionnement en numéraire, est abrogée.

Les cautionnemens de cette origine actuellement existans au Trésor, seront remboursés à partir du 1er janvier 1840.

Les cautionnemens qui ne seraient pas réclamés ou dont le remboursement n'aurait pas eu lieu par quelque cause que ce fût, à la clôture de l'exercice de 1840, seront versés à la caisse des dépôts et consignations.

FAIT au palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé H. PASSY.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons, par l'ordre du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les dépenses de l'exercice 1840, tel qu'il a été adopté par la Chambre des Députés; nous nous référerons aux motifs et développemens produits à l'appui des deux propositions de loi, qui vous ont, dans leur temps, été distribuées (1); et nous signalerons seulement à votre attention les diverses modifications qu'ont éprouvées les demandes du Gouvernement.

Les crédits demandés s'élevaient, d'après le premier projet de budget à.	1,094,473,777 fr.
Ils ont été accrus :	
par le budget rectificatif que nous avons présenté le 1er juin dernier, de.	4,843,855
et par la subvention votée en faveur de la ville de Paris, pour l'accroissement de la garde municipale, de.	1,487,396
Le montant s'en est ainsi trouvé porté à.	1,100,805,028 fr.

(1) Proposition primitive du 22 janvier 1839.
Proposition modificative, du 1er juin suivant.
N° 104.

Report. . . . . . 1,100,805,028 fr.

La discussion des différens services, et quelques faits nouveaux, ont eu pour résultat des retranchemens sur les crédits, montant à 2,341,741 fr.; des supplémens d'allocations pour 1,450,200 fr., et finalement une réduction, sur les dépenses prévues, de. 891,541

Le projet de loi qui vous est soumis, les fixe en conséquence à 1,099,913,487 fr.

Nous joignons à cet exposé un tableau général qui énonce les motifs des différences entre les propositions du Gouvernement, et les votes de la Chambre élective. Nous nous bornerons donc à les résumer sommairement.

Voici d'abord quels sont les retranchemens opérés, que nous avons classés suivant leurs causes principales :

1°. Rejet, réduction ou ajournement, des augmentations de traitemens ou d'allocations demandées en faveur de divers fonctionnaires de l'ordre civil et militaire, savoir :

Traitemens du conseil d'Etat.	80,000	
Traitemens et préciput de la cour des comptes. . .	105,000	
Traitement de l'ambassadeur de Naples.	15,000	
Traitemens des recteurs des académies et des professeurs des colléges royaux.	77,000	517,500 fr.
Indemnités de représentation des maréchaux de camp et chefs de corps.	89,000	
Traitemens de trois contrôleurs au change des monnaies.	1,500	
Traitemens et frais de service des receveurs généraux et particuliers des finances.	150,000	

2°. Rejet de créations proposées pour l'amélioration de divers services.

Rétablissement des secrétaires généraux de préfectures.	186,200	
Ouverture de nouveaux cours dans les colléges royaux, service des bibliothèques, et encouragemens aux colléges communaux.	134,650	362,282 fr.
Rétablissement de la 20e di-		

A reporter. . . . . 879,782 fr.

Report.		379,782 fr.
vision militaire. . . .	30,032	
Nomination d'un emploi de directeur des travaux de conservation et d'aménagement des forêts de l'État.	11,400	
3°. Ajournement de constructions nouvelles, proposées :		
Pour les archives du ministère des affaires étrangères.	329,000	389,000 fr.
Pour un amphithéâtre d'anatomie à l'école royale des Beaux-Arts, ci. . .	60,000	
4°. Réduction à 800,000 fr. du secours extraordinaire de 900,000 fr., proposé en faveur de la colonie de la Martinique, pour couvrir le déficit éventuel de son budget de 1840.		100,000
5°. Réduction à moitié du crédit demandé pour la conduite et l'entretien des nouvelles malles-postes, dont la construction a été autorisée en 1839, mais dont la mise en activité ne pourra avoir lieu avant le 1er juillet 1840.		787,759
6°. Autres réductions, pour divers motifs, sur les budgets des ministères.		185,200
TOTAL des retranchemens.		2,341,741 fr.

A l'égard des augmentations, elles portent seulement sur cinq chapitres.

1°. La Chambre des Députés a accru le budget particulier de ses dépenses de 1,020 fr.

2°. Le crédit pour les souscriptions aux ouvrages scientifiques et littéraires a été élevé de 180,000 à 200,000 fr., d'après la considération que l'allocation proposée se trouvait déjà presque absorbée par les engagemens antérieurs.

3°. Le Ministre de l'intérieur, après avoir constaté par le relevé des budgets départementaux votés sous le régime de la loi du 10 mai 1838, qu'il existait une insuffisance de plus de 1,400,000 f. sur les ressources affectées aux dépenses ordinaires et obligatoires, avait demandé que, pour 1840, la partie du fonds commun destinée à y subvenir fût augmentée de 4 dixièmes de centimes, produisant une somme de 758,360 fr.; il avait en même temps proposé d'accroître la portion de ce fonds attribuée aux dépenses facultatives d'utilité locale, de un dixième de centime, formant 189,590 fr. Ces deux additions élevaient les crédits pour dépenses départementales d'une somme de 947,950 fr. que l'on devait obtenir au moyen d'un demi-centime additionnel au principal des contributions foncière et mobilière.

La commission de la Chambre des Députés n'a pas pensé que le premier supplément d'allocation pourvût assez largement aux besoins des services ordinaires des départemens, et elle l'a porté à 6 dixièmes de centime représentant une

somme de..... 1,137,540 fr.

Quant à l'accroissement de subvention que l'on proposait d'accorder sur le fonds commun pour les ouvrages d'art et les constructions neuves, il a été maintenu à un dixième de centime, ci..... 189,590

Et la Chambre a par suite voté, sur les deux chapitres des dépenses départementales, une augmentation de..... 1,327,130 fr.

au lieu de celle qui était proposée seulement pour..... 947,950 fr.

Excédant d'allocation.... 379,180 fr.

La Chambre élective a en même temps rejeté la proposition de demander à l'impôt direct, sous forme de centimes additionnels spéciaux, le supplément de dotation que réclament les dépenses ordinaires et facultatives des départemens; elle a jugé préférable d'agir par voie de prélèvement sur les centimes additionnels généraux sans affectation spéciale, et elle les a réduits de 7 dixièmes de cent., dont 3 dixièmes ont été ajoutés aux 8 centimes 2 dixièmes pour dépenses ordinaires, et 4 dixièmes aux 5 centimes pour le fonds commun.

L'effet de ce changement a été de diminuer les fonds généraux du budget, et conséquemment l'excédant de recette qu'il présentait, de l'allocation totale de 1,327,130 fr., tandis que, d'après le projet du Gouvernement, la balance du budget

n'était pas altérée par l'augmentation proposée en faveur du service départemental.

4°. Des réclamations présentées en faveur d'anciens officiers réformés et tombés depuis dans l'indigence, ont déterminé la Chambre des Députés à élever de 50,000 fr. le fonds de 500,000 fr. que renfermait le budget pour subvenir à ces infortunes par des secours temporaires.

5°. Enfin le crédit de 3 millions demandé pour encouragement aux pêches maritimes, a été augmenté d'un million, afin de mettre l'allocation plus en rapport avec la dépense réelle, qui, depuis plusieurs années, excède constamment d'une somme considérable les prévisions du budget. Ce changement n'est au surplus qu'une rectification purement d'ordre : il n'en résultera aucun accroissement dans la dépense, puisque les primes à la pêche sont réglées par un tarif légal qui n'a pas éprouvé de changement.

Ces différentes augmentations se résument donc ainsi :

Sur le budget de la Chambre des Députés.....	1,020 fr.
Sur les souscriptions du ministère de l'instruction publique....	20,000
Sur les dépenses ordinaires des départemens.....	379,180
Sur les secours aux anciens officiers.....	50,000
A reporter.....	450,200 fr.

Report.	450,200 fr.
Sur les encouragemens aux pêches maritimes.	1,000,000
	1,450,200 fr.

D'autres changemens opérés dans les tableaux du projet de budget ne portent que sur la division ou l'intitulé des chapitres, ou consistent dans de simples viremens de crédits qui n'influent pas sur le montant de la dépense. Le résumé général, que nous joignons à cet exposé, fait ressortir distinctement ces sortes de modifications et en indique les motifs. Nous signalerons seulement à votre attention, comme une mesure d'ordre d'une importance véritable, celle qui retranche du chapitre des dépenses secrètes de police générale une somme de 307,510 francs, et la répartit, par des supplémens d'allocation, ou au moyen de nouveaux chapitres, entre les services analogues du ministère de l'intérieur, auxquels certaines dépenses pouvaient être rattachées sans inconvénient.

Les services spéciaux, portés pour ordre au budget, ont éprouvé une réduction de 30,000 francs qui concerne le budget de la caisse des Invalides de la marine. Ce budget comprenait, pour la première fois, un chapitre spécial de dépense crédité de 30,000 francs, pour le versement que l'on se proposait de faire aux caisses coloniales, par analogie avec ce qui a lieu à l'égard du Trésor public, de la moitié de la retenue de 3 pour cent que perçoit la caisse des Invalides de la marine sur les dé-

penses du matériel imputées aux fonds coloniaux. Mais la Chambre des Députés a pensé que cette innovation devait être ajournée jusqu'à ce que les questions générales, qui se sont élevées au sujet de la retenue exercée sur toutes les dépenses du matériel de la marine, aient été mûrement examinées et résolues.

Enfin, un retranchement de 6,648,000 francs a été également prononcé sur le budget extraordinaire des travaux publics; les allocations proposées pour 1840 ont été ramenées de 51,648,000 francs à 45 millions. Le Gouvernement n'a pas pensé que cette diminution, dont il a lui-même réparti le chiffre entre les différens travaux en cours d'exécution, fût de nature à en arrêter la marche et les progrès. On peut admettre, en effet, que l'allocation de 45 millions suffira au besoin de l'année 1840, en considérant qu'elle s'accroîtra d'une part du restant de crédits reportés des exercices antérieurs, et de l'autre des nouveaux crédits accordés dans cette session par des lois spéciales.

Il nous reste, Messieurs, à faire mention de quelques additions qui ont été faites au texte du projet de loi.

La spécialité déjà établie, pour l'emploi des crédits affectés aux travaux extraordinaires exécutés en Afrique, a été encore resserrée pour 1840, par l'application qui en a été faite à chacun des paragraphes du chapitre XXIII (*bis*) du budget de la guerre, comprenant les desséchemens, les routes, le môle et le lazaret d'Alger; l'article 4 du projet de loi a été modifié en conséquence.

La Chambre des Députés a rétabli dans le corps de l'article 6, la nomenclature des services votés auxquels il peut être pourvu par des crédits supplémentaires, énumération assez longue, que par ce motif, on avait jugé préférable de transporter dans un tableau annexé à la loi. La nomenclature elle-même a été augmentée du chapitre intitulé : *Travaux d'abattage et de façon des coupes de bois à exploiter par économie*, dont la dépense, nécessairement éventuelle, ne devait pas être fixée invariablement; mais, d'un autre côté, on a retiré des services votés, les *traitemens et frais de service des receveurs-généraux et particuliers des finances*. Cette dépense qui, d'après son principe et son caractère, avait toujours été considérée comme susceptible de s'accroître ou de se restreindre dans la proportion des recettes dont elle assure l'exactitude et la fidélité, se trouve aujourd'hui frappée de fixité, ce qui nécessitera souvent le remaniement des tarifs en vigueur; c'est, en réalité, une aggravation à la réduction de 150,000 f. qui a été opérée sur l'allocation demandée par le Gouvernement pour un service aussi important que difficile, dont la bonne exécution intéresse, à un si haut degré, le bien-être de tous les autres services de l'Etat.

Trois articles additionnels ont aussi été introduits dans le projet de loi, sur la proposition de la commission de la Chambre des Députés ou par voie d'amendement.

L'un, sous le n° 7, dispose que le crédit alloué pour souscriptions dans les divers ministères ne

pourra désormais être engagé pour plus des deux tiers de son chiffre total en souscriptions à des publications qui embrassent plusieurs années.

L'article 8 contient plusieurs prescriptions nouvelles relativement au mode et aux époques de publication du compte spécial à rendre, par chaque ministère, de l'emploi des fonds consacrés tant aux livres et ouvrages publiés aux frais du Gouvernement, qu'aux souscriptions pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts.

Enfin l'article 9 abroge l'obligation imposée aux débitans de tabac de fournir un cautionnement, et prescrit le remboursement, à partir du 1^er^ janvier 1840, de ceux de cette origine qui existeront au Trésor. Il ordonne en outre le versement à la caisse des dépôts et consignations de ceux de ces cautionnemens qui n'auraient pas été restitués à la clôture de l'exercice 1840, à défaut de réclamation, ou par toute autre cause.

Cette disposition a été concertée avec le Gouvernement et elle ne peut avoir qu'un utile effet. Il suffira, Messieurs, pour vous en convaincre, de rappeler que ces cautionnemens, qui grèvent le Trésor, de l'intérêt à 4 pour cent, d'un capital de plus de 8 millions, ne sont nullement nécessaires pour la garantie de la vente des tabacs dont le prix est payé comptant aux manufactures royales, et qu'ils ne constituent réellement qu'un fonds d'emprunt dont il y a tout avantage à dégager le Trésor public et le service de la dette inscrite, obligée de tenir, pour cet objet, des comptes ouverts à plus de 28,000 titulaires.

Nous vous apporterons sous peu de jours, Messieurs, la loi sur les voies et moyens de 1840. Nous pourrons alors établir la situation probable de l'exercice par le rapprochement des prévisions de recette et de dépense qui vous auront été soumises.

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

Les Tableaux seront incessamment distribués.

ÉTAT A.

BUDGET GÉNÉRAL des Dépenses pour l'exercice 1840.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.		
	1°. Dette consolidée et amortissement.		
1	Rentes 5 pour $\frac{0}{0}$		147,119,749 f.
2	Rentes 4 $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$		1,026,600
3	Rentes 4 pour $\frac{0}{0}$		11,978,766
4	Rentes 3 pour $\frac{0}{0}$		35,791,786
5	Fonds d'amortissement :		
	Dotation annuelle	44,616,463 f.	44,616,463
	Rentes appartenant à la caisse d'amortissement comprises dans les crédits ci-dessus (par approximation)	30,500,000	
	Montant du fonds d'amortissement.	75,116,463	
	TOTAL pour la dette consolidée et l'amortissement.		240,533,364
	2°. Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.		
6	Intérêts, primes et amortissement des emprunts spéciaux contractés pour ponts, canaux et travaux divers		10,683,300
7	Intérêts de capitaux de cautionnemens		9,000,000
8	Intérêts de la dette flottante du Trésor		9,000,000
	TOTAL pour les intérêts de capitaux remboursables à divers titres		28,683,300
	3°. Dette viagère.		
9	Rentes viagères		3,727,000
10	Pensions de la Pairie, des veuves de Pairs et d'anciens Sénateurs		880,000
11	——— civiles. (*Décret du 13 septembre 1806.*)		1,461,500
12	——— à titre de récompenses nationales		560,000
13	——— aux vainqueurs de la Bastille		15,000
14	——— militaires		43,700,000
15	——— ecclésiastiques		1,850,000
16	——— de donataires dépossédés		1,360,000
17	——— accordées sur la caisse de vétérance de l'ancienne Liste civile. (*Loi du 29 juin 1835.*)		600,000
18	Subvention aux fonds de retraite des finances; pensions et indemnités temporaires		1,730,000
19	Secours aux pensionnaires de l'ancienne Liste civile		400,000
	TOTAL pour la dette viagère		56,283,500

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite de la Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.	
	RÉCAPITULATION DE LA Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.	
	1°. Dette consolidée et amortissement	240,533,364 f
	2°. Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.	28,683,300
	3°. Dette viagère	56,283,500
	TOTAL de la Ire Partie	325,500,164
	IIe PARTIE. — DOTATIONS.	
20	Liste civile	14,000,000
21	Chambre des Pairs	720,000
22	Chambre des Députés	696,920
23	Légion-d'honneur (supplément à sa dotation)	1,318,500
	TOTAL de la IIe Partie	16,735,420
	IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.	
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
	Ire PARTIE. — DÉPENSES DE LA JUSTICE.	
1	Administration centrale (*Personnel*)	417,800
2	Administration centrale (*Matériel*)	107,000
3	Conseil d'Etat (*Personnel*)	514,200
4	Conseil d'Etat (*Matériel*)	17,000
5	Cour de Cassation	970,500
6	Cours royales	4,232,600
7	Cours d'assises	154,400
8	Tribunaux de première instance	6,215,495
9	Tribunaux de commerce	179,900
10	Tribunaux de police	62,400
11	Justices de paix	3,106,130
12	Frais de justice criminelle et des statistiques civile et criminelle et du conseil d'Etat	4,030,000
13	Pensions. — Fonds de subvention à la caisse des retraites du ministère de la justice	200,000
14	Dépenses diverses. — Secours temporaires à d'anciens magistrats et employés, etc	45,000
15	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
	TOTAL de la Ire Partie	20,252,425

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	II^e PARTIE. — DÉPENSES DES CULTES.		
	Administration centrale.		
1	Personnel des bureaux des cultes.....	171,500 f.	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux des cultes.....	27,000	219,559 f
3	Subvention au fonds des retraites des employés des cultes.....	21,059	
	Culte catholique.		
4	Traitemens et dépenses concernant les cardinaux, archevêques et évêques.	1,027,000	
5	Traitemens et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial.	28,270,000	
6	Chapitre royal de Saint-Denis.....	112,000	
7	Bourses des séminaires.....	1,000,000	
8	Secours à des ecclésiastiques et à d'anciennes religieuses.....	1,070,000	
9	Dépenses du service intérieur des édifices diocésains.....	445,000	34,491,300
10	Acquisitions, constructions et entretien des édifices diocésains.....	1,600,000	
11	Secours pour acquisitions ou travaux concernant les églises et presbytères.	800,000	
12	Secours à divers établissemens ecclésiastiques.....	162,300	
13	Dépenses accidentelles.....	5,000	
	Cultes non catholiques.		
14	Dépenses du personnel des cultes protestans.	843,000	
15	Dépenses du matériel des cultes protestans.	100,000	
16	Frais d'administration du directoire général de la confession d'Augsbourg.....	16,000	1,049,000
17	Dépenses du culte israélite.....	90,000	
18	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL de la II^e Partie.....		35,759,859
	RÉCAPITULATION.		
	I^re PARTIE. Dépenses de la justice.....		20,252,425
	II^e PARTIE. Dépenses des cultes.....		35,769 859
	TOTAL		56,012,284

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.		
	Administration centrale.		
1	Personnel	527,122 f.	676,122 f
2	Matériel	149,000	
	Traitemens des agens du service extérieur.		
3	Traitemens des agens politiques et consulaires	4,316,300	4,346,300
4	Traitemens des agens en inactivité	30,000	
	Dépenses variables.		
5	Frais d'établissement	300,000	
6	Frais de voyage et de courriers	600,000	
7	Frais de service	762,000	
8	Présens diplomatiques	50,000	
9	Indemnités et secours	52,500	
10	Dépenses secrètes	650,000	2,521,578
11	Missions extraordinaires et dépenses imprévues	100,000	
12	Indemnités temporaires accordées en exécution de l'art. 4 de la loi du 1er mai 1822	7,078	
	Service extraordinaire.		
13	Indemnités aux incendiés de Péra		60,000
14	Dépenses des exercices clos		Mémoire.
	TOTAL		7,604,000
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
	Administration centrale.		
1	Personnel	406,000	521,600
2	Matériel	115,600	
	Université.		
3	Conseil royal, inspecteurs généraux de l'Université	208,000	
4	Services généraux de l'Université	296,700	
5	Services spéciaux des ressorts académiques	1,033,900	
	A reporter		521,600

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
	Report.....		521,600f.
6	Instruction supérieure. — Facultés.....	2,481,380 f.	
7	Instruction secondaire.—Colléges royaux.	1,914,000	
8	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.)	1,600,000	11,790,980
9	*Idem.* (Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels votés par les conseils généraux.).....	3,957,000	
10	*Idem.* (Dépenses imputables sur la portion des 5 centimes facultatifs spéciaux votés par les conseils généraux.).....	100,000	
11	Écoles normales primaires. (Dépenses imputables sur des ressources spéciales.)	200,000	
	Établissemens scientifiques et littéraires.		
12	Institut.....	562,000	
13	Collége de France.....	144,044	
14	Muséum d'histoire naturelle.....	480,450	
15	Bureau des longitudes.....	121,760	
16	Bibliothèque royale.....	381,000	
17	Service des bibliothèques publiques.....	167,223	
18	Établissemens divers.....	117,600	
19	Souscriptions... Crédit ordinaire.. 50,000f. Crédit extraordinaire pour l'acquittement des souscriptions antérieures au 1er juin 1839..... 150,000	200,000	2,567,877
20	Encouragemens et secours aux savans et hommes de lettres.....	243,800	
21	Recueil et publications des Documens inédits relatifs à l'Histoire nationale...	150,000	
22	Subvention aux fonds de retraite.....		280,000
23	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		15,160,457

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Administration centrale.		
1	Traitement du Ministre, et personnel de l'administration centrale.....	776,200 f.	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux.	195,000	1,057,200f.
3	Archives du Royaume.....	86,000	
	Services généraux.		
4	Dépenses secrètes et ordinaires de police générale.....	957,990	
5	Dépenses du personnel des lignes télégraphiques.....	858,078	
6	Dépenses du matériel des lignes télégraphiques.....	153,206	
7	Dépenses du service extraordinaire des lignes télégraphiques.....	96,800	2,298,960
8	Dépenses générales du personnel des gardes nationales.....	132,000	
9	Dépenses générales du matériel des gardes nationales.....	26,000	
10	Subvention aux caisses de retraite de l'administration centrale et du Conservatoire de musique.....	74,886	
	Beaux-Arts.		
11	Établissemens des beaux-arts.....	437,500	
12	Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics.....	400,000	
13	Conservation d'anciens monumens historiques.....	400,000	
14	Encouragemens et souscriptions.....	311,000	3,076,700
15	Indemnités ou secours à des artistes, auteurs dramatiques, compositeurs, et à leurs veuves.....	197,700	
16	Subventions aux théâtres royaux.....	1,134,500	
17	Subvention à la caisse des pensions de l'Académie royale de musique.....	196,000	
	Secours généraux.		
18	Secours aux établissemens généraux de bienfaisance.....	501,000	
	A reporter.....		6,432,860

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		6,432,860f.
19	Secours généraux aux bureaux de charité, institutions de bienfaisance et autres.....	320,000 f.	
19 *b.*	Secours à des personnes dans l'indigence, et qui ont des droits à la bienveillance du Gouvernement.....	200,000	
20	Subventions aux compagnies pour exécution, par voie de concession de péage, de travaux de ponts sur les chemins communaux.....	400,000	4,183,000
21	Secours aux sociétés de charité maternelle.....	120,000	
22	Secours aux étrangers réfugiés en France.....	2,350,000	
23	Secours aux condamnés politiques....	270,000	
24	Secours aux orphelins et aux combattans de juillet et de juin.....	22,000	
	Services départementaux à la charge des fonds généraux de l'État.		
25	Traitemens et indemnités aux fonctionnaires administratifs des départemens.	3,044,409	
25 *b.*	Traitemens et indemnités des commissaires de police.....	86,610	
26	Abonnemens pour frais d'administration des préfectures et des sous-préfectures.	4,690,300	
27	Inspections administratives des services départementaux.....	120,000	
28	Dépenses ordinaires des maisons centrales de force et de correction.....	3,600,000	12,711,310
29	Transport des condamnés aux travaux forcés, indemnités de leur séjour temporaire dans les prisons, reprises d'évadés, frais de rapatriement, etc....	610,000	
30	Bâtimens des cours royales.....	460,000	
31	Grosses réparations des maisons centrales de force et de correction.....	100,000	
	A reporter.....		23,327,170

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
	Report.....			23,327,170f
	Dépenses départementales imputables sur ressources spéciales.			
	DÉPENSES ORDINAIRES.			
32	Dépenses ordinaires sur centimes additionnels concédés aux départemens..... 8 c. $\frac{5}{10}$	16,115,150f.		
	Dépenses sur fonds commun réparti par ordonnances royales.. 4 c. $\frac{9}{10}$	9,289,910	25,425,060 f.	
	Dépenses sur produits éventuels ordinaires (sauf réglement définitif).....	20,000		
	DÉPENSES FACULTATIVES.			
	Dépenses facultatives d'utilité départementale (maximum 5 cent.)....	9,400,000		
33	Dépenses sur fonds commun à répartir en secours par le réglement des budgets départementaux..... $\frac{1}{10}$	947,950	10,747,950	
	Dépenses sur produits éventuels facultatifs et sur subventions communales et particulières pour travaux de route (sauf réglement définitif).....	400,000		
	DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.			66,558,010
34	Dépenses sur le produit de centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales (sauf réglem.).	11,620,000		
	Dépenses sur fonds d'emprunts autorisés par des lois particulières (sauf réglement).....	4,200,000	15,820,000	
	A reporter.....			89,885,180

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
	Report.....			89,885,180f
	DÉPENSES SPÉCIALES.			
35	Dépenses des chemins vicinaux sur centimes additionnels spéciaux (maximum 5 cent.)....	8,465,000 f.		
	Dépenses sur subventions communales et souscriptions particulières (sauf réglement).....	6,080,000		
	Dépenses sur produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838, et versés dans les caisses départementales pour y conserver leur affectation spéciale....	20,000	14,565,000 f.	
36	Dépenses des exercices clos.....			Mémoire.
	TOTAL.....			89,885,180
	MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'AGRICULTURE.			
	Administration centrale.			
1	Traitement du Ministre, et personnel de l'administration centrale.....	465,300		
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux.....	102,000		579,468
3	Subvention à la caisse des retraites de l'administration centrale.....	12,168		
	Agriculture et haras.			
4	Écoles vétérinaires et bergeries.....	625,000		
5	Encouragemens à l'agriculture.....	800,000		3,425,000
6	Haras, dépôts d'étalons, primes, achats d'étalons.....	2,000,000		
	Manufactures, commerce intérieur et extérieur.			
7	Conservat. et écoles des arts et métiers.	788,000		
8	Encouragemens aux manufactures et au commerce, publication des brevets d'invention, travaux statistiques...	200,000		5,688,000
9	Encouragemens aux pêches maritimes.	4,000,000		
10	Poids et mesures.....	700,000		
	A reporter.....			9,692,468

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'AGRICULTURE.		
	Report.....		9,692,468 f
	Établissemens thermaux et sanitaires.		
11	Établissemens thermaux, lazarets et service sanitaire.		244,500
	Secours.		
12	Secours aux colons.....	880,000 f.	
13	Secours spéciaux pour pertes résultant d'incendie, de grêle, inondations ou autres cas fortuits.	1,895,900	2,775,900
14	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL		12,712,868
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Administration centrale.		
1	Traitement du Ministre, et personnel de l'administration centrale.....	475,400	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux.....	65,000	540,400
	Ponts et Chaussées et Mines.		
3	Personnel du corps des ponts et chaussées.....	2,837,500	
4	Personnel des officiers et maîtres de ports du service maritime et des inspecteurs de la navigation.....	180,000	
5	Personnel des conducteurs embrigadés.	1,050,000	
6	Personnel du corps des mines, enseignement, écoles.	492,400	
7	Matériel des mines (Services divers)..	140,000	
8	Subvention à la caisse des retraites des ponts et chaussées et des mines.....	355,000	48,402,900
9	Routes royales et ponts.....	26,395,000	
10	Navigation intérieure (Rivières, quais et bacs).....	7,260,000	
11	—— (Canaux).....	4,030,000	
12	Ports maritimes et services divers.....	5,057,000	
13	Chemins de fer.....	50,000	
14	Frais généraux du service des départemens et secours.....	56,000	
15	Subventions aux compagnies pour travaux par voie de concession de péage.	500,000	
	A reporter.....		48,943,300

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Report.....		48,943,300f
	Bâtimens civils et monumens publics.		
16	Entretien des bâtimens et édifices publics d'intérêt général à Paris.....	465,000 f.	
17	Constructions et grosses réparations d'intérêt général à Paris.....	625,000	3,710,000
18	Achèvement d'édifices publics. (Loi du 18 juillet 1838).....	2,620,000	
19	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		52,653,300
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	1re SECTION. — *Divisions territoriales de l'intérieur.*		
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....		1,345,100
2	Administration centrale. (*Matériel.*).....		237,750
3	Frais généraux d'impressions.....		180,000
4	Etats-majors.....		14,672,611
5	Gendarmerie.....		17,085,077
5 *b.*	Subvention de la ville de Paris pour accroissement de la garde municipale.....		1,487,396
6	Recrutement.....		474,750
7	Justice militaire.....		176,750
8	Solde et abonnemens payables comme la solde..... Vivres et chauffage..... Hôpitaux..... Service de marche.....		112,293,201
9	Habillement et campement.....		10,109,481
10	Lits militaires.....		4,533,601
11	Transports généraux.....		832,750
12	Remonte générale.....		3,119,984
13	Harnachement.....		204,500
14	Fourrages.....		17,954,433
15	Solde de non-activité.....		955,325
16	Dépenses temporaires.....		2,484,292
16 *b.*	Subvention aux fonds de retraite des employés.....		548,400
17	Depôt de la guerre et nouvelle carte de France.....		377,000
18	Matériel de l'artillerie.....		5,761,550
18 *b.*	Poudres et salpêtres (*Personnel*).....		407,619
18 *t.*	Poudres et salpêtres (*Matériel*).....		2,262,841
	A reporter.....		197,504,431

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	Report.....	197,504,431f.
19	Matériel du génie.....	10,134,000
20	Ecoles militaires.....	1,563,210
21	Invalides de la guerre.....	2,612,120
25	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL de la Ire section.....	212,213,761
	IIe SECTION. — *Possessions françaises dans le nord de l'Afrique.*	
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....	66,000
2	Administration centrale. (*Matériel.*).....	6,000
3	Frais généraux d'impressions.....	10,000
3 *b.*	Gouvernement d'Afrique.....	396,000
4	États-majors.....	893,925
5	Gendarmerie.....	675,360
7	Justice militaire.....	72,069
8	Solde et abonnemens payables comme la solde..... / Vivres et chauffage..... / Hôpitaux..... / Service de marche.....	17,643,429
9	Habillement et campement.....	2,094,885
10	Lits militaires.....	397,002
11	Transports généraux.....	189,315
12	Remonte générale.....	315,270
13	Harnachement.....	43,000
14	Fourrages.....	4,186,454
17	Dépôt de la guerre et nouvelle carte de France.....	4,000
18	Matériel de l'artillerie.....	350,000
19	Matériel du génie.....	2,756,000
22	Services militaires irréguliers en Afrique.....	1,945,000
23	Services civils en Afrique.....	1,355,000
23 *b.*	Travaux publics extraordinaires. — Desséchemens..... 300,000 f. / Routes..... 500,000 / Prolongation du môle d'Alger et travaux maritimes à Stora et à Philippeville..... 900,000 / Lazaret d'Alger..... 100,000	1,800,000
24	Dépenses accidentelles et secrètes.....	250,000
	TOTAL de la IIe section.....	35,487,709

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	RÉCAPITULATION.		
	Ire SECTION. — Divisions territoriales de l'intérieur.		212,213,761 f
	IIe SECTION. — Possessions françaises dans le nord de l'Afrique		35,487,709
	TOTAL GÉNÉRAL		247,701,470
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	Service central.		
1	Administration centrale. (*Personnel.*)	688,500 f.	892,500
2	Administration centrale. (*Matériel.*)	204,000	
	Service général.		
3	Officiers militaires et civils	6,711,200	
4	Maistrance, gardiennage et surveillance	1,367,600	
5	Solde et entretien des équipages et des troupes	16,630,000	
6	Hôpitaux	998,000	
7	Vivres	8,526,900	
8	Travaux du matériel naval. (*Ports.*)	18,001,500	
9	Travaux du matériel naval. (*Établissemens hors des ports.*)	1,100,000	
10	Travaux de l'artillerie. (*Ports.*)	1,262,000	60,381,700
11	Travaux de l'artillerie. (*Établissemens hors des ports.*)	500,000	
12	Travaux hydrauliques et bâtimens civils	4,454,200	
13	Affrétemens et transports par mer	93,000	
14	Chiourmes	222,800	
15	Frais généraux d'impressions et achats de livres	170,000	
16	Matériel des services d'administration des ports et objets divers	344,500	
	Service scientifique.		
17	Sciences et arts maritimes. (*Personnel.*)	418,400	755,400
18	Sciences et arts maritimes. (*Matériel.*)	337,000	
19	Dépenses temporaires		66,200
	A reporter		62,095,800

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	Report.....		62,095,800 f
	Service colonial.		
20	Colonies. — Services militaires.....	6,990,000 f.	
21	Colonies. — Services accessoires.....	2,130,000	9,920,000
21 *b.*	Secours à la colonie de la Martinique pour couvrir, s'il y a lieu, le déficit de son budget de 1840.....	800,000	
22	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		72,015,800
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	Cour des comptes.		
24	Personnel.....	1,084,200	1,151,500
25	Matériel et dépenses diverses.....	67,300	
	Administration centrale des finances.		
26	Personnel.....	5,500,600	6,432,600
27	Matériel.....	637,400	
28	Dépenses diverses.....	294,600	
	Monnaies et médailles (Service des établissemens monétaires).		
29	Personnel.....	152,000	242,529
30	Matériel et dépenses diverses.....	90,529	
	Cadastre.		
31	Fonds commun.....	1,000,000	3,300,000
	Dépenses à la charge du produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux de département.	2,300,000	
	A reporter.....		11,126,629

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DES FINANCES.		
	Report.....		11,126,629f.
	Service de trésorerie.		
32	Frais de trésorerie.....	2,680,000 f.	
33	Traitemens et frais de service des receveurs généraux et particuliers des finances.....	5,081,000	8,741,000
34	Traitemens et frais de service des payeurs.....	980,000	
35	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		19,867,629
	RÉCAPITULATION DE LA IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.		
	Ministère de la justice et des cultes. { Dépenses de la justice.....		20,252,425
	Dépenses des cultes.....		35,759,859
	Ministère des affaires étrangères.....		7,604,000
	Ministère de l'instruction publique.....		15,160,457
	Ministère de l'intérieur.....		89,885,180
	Ministère du commerce et de l'agriculture.....		12,712,868
	Ministère des travaux publics.....		52,653,300
	Ministère de la guerre. { Ire SECTION. — Divisions territoriales de l'intérieur... 212,213,761		247,701,470
	IIe SECTION. — Possessions françaises dans le nord de l'Afrique..... 35,487,709		
	Ministère de la marine et des colonies.....		72,015,800
	Ministère des finances.....		19,867,629
	TOTAL de la IIIe Partie.....		573,612,988
	IVe PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES IMPÔTS ET REVENUS PUBLICS.		
	CONTRIBUTIONS DIRECTES ET TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES (*Service administratif et de perception dans les départemens.*)		
36	Personnel.....	2,014,800	
37	Matériel et dépenses diverses.....	1,755,500	
38	Frais de perception. { Remises des percepteurs. 10,735,400 f.		14,785,700
	Frais de premier avertissement..... 280,000	11,015,400	
	A reporter.....		14,785,700

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite de la IVe PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, ETC.			
	Report.....			14,785,700f.
	ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départemens.*)			
	ENREGISTREMENT ET DOMAINES.			
39	Personnel.....	8,822,800 f.		
40	Matériel.....	384,500	9,948,600 f.	
41	Dépenses diverses.....	741,300		
	TIMBRE.			10,849,550
42	Personnel.....	379,750		
43	Matériel.....	521,200	900,950	
	FORÊTS (*Service administratif et de surveillance dans les départemens*).			
44	Personnel.....		3,168,700	
45	Matériel.....		973,000	4,721,200
46	Dépenses diverses.....		579,500	
	DOUANES (*Service administratif et de perception dans les départemens*).			
47	Personnel.....		22,978,450	
48	Matériel.....		505,300	24,370,800
49	Dépenses diverses.....		887,050	
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES ET POUDRES A FEU (*Service administratif et de perception dans les départemens*).			
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			
50	Personnel.....	18,503,300		
51	Matériel.....	580,100	20,905,400	
52	Dépenses diverses.....	1,822,000		
				23,172,800
	POUDRES A FEU.			
53	Personnel.....	51,000	2,267,400	
54	Matériel.....	2,216,400		
	TABACS (*Exploitation*).			
55	Personnel.....		950,000	
56	Matériel.....		21,454,000	22,690,891
57	Dépenses diverses.....		286,891	
	POSTES (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départemens*).			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
58	Personnel.....		8,475,300	
59	Matériel.....		636,050	10,393,750
60	Dépenses diverses.....		1,282,400	
	A reporter.....			110,984,691

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite de la IV^e^ PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, ETC.		
	Report.....		110,984,691 f
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.		
61	Personnel.....	2,221,956 f. 50 c.	
62	Matériel.....	8,082,711 50	13,577,783
63	Dépenses diverses.....	3,273,115 »	
64	Salines et mines de sel de l'Est.....		139,011
	TOTAL de la IV^e^ Partie....		124,701,485
	V^e^ PARTIE. — REMBOURSEMENS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS ET PRIMES.		
65	Restitutions et non-valeurs sur les contributions directes et sur les autres taxes perçues en vertu de rôles.		38,860,430
66	Remboursemens sur produits indirects et divers....		2,366,000
67	Répartitions des produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.....		1,000,000
68	Répartitions de produits d'amendes, saisies et confiscations attribuées à divers.....		3,307,000
69	Primes à l'exportation de marchandises.....		11,500,000
70	Escompte sur le droit de consommation des sels et sur les droits de douanes.....		2,200,000
71	Escompte sur le droit de fabrication du sucre indigène.....		130,000
	TOTAL de la V^e^ Partie.....		59,363,430

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES.

I^re^ PARTIE. — Dette publique.....	325,500,164 f.
II^e^ PARTIE. — Dotations.....	16,735,420
III^e^ PARTIE. — Services généraux des Ministères.....	573,612,988
IV^e^ PARTIE. — Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	124,701,485
V^e^ PARTIE. — Remboursemens et restitutions, non-valeurs et primes.....	59,363,430
TOTAL GÉNÉRAL des Dépenses de l'exercice 1840...	1,099,913,487 f.

(État B.) TABLEAU *des crédits ouverts sur l'exercice* 1840, *aux services spéciaux portés pour ordre au Budget.*

MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
Ministère de la justice et des cultes { Légion d'honneur.	8,358,198 f.
Ministère de la justice et des cultes { Imprimerie royale.	2,418,000
Ministère des affaires étrangères..... Chancelleries consulaires...	250,000
Ministère de la marine et des colonies. Caisse des Invalides.	8,270,000
Ministère des finances..... Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494
TOTAL.....	20,646,692 f.

(État C.) TABLEAU *des crédits ouverts pour l'exercice* 1840, *sur le Budget extraordinaire des travaux publics.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CHAPITRES spéciaux.	NATURE DES TRAVAUX.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
1	Routes royales classées avant le 1er Janvier 1837.	12,200,000 f.
2	Routes royales classées depuis le 1er Janvier 1837.	424,000
3	Routes royales et ports maritimes de la Corse..	1,500,000
6	Amélioration des rivières.....	13,471,700
9	Amélioration des ports maritimes.....	5,404,300
10	Chemins de fer.....	2,000,000
11	Établissemens de nouveaux canaux.....	10,000,000
	TOTAL.....	45,000,000 f.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 300,000 francs pour la reconstruction de la salle Favart;

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

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 22 juillet 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 PREMIER.

Le Ministre de l'intérieur est autorisé à mettre en adjudication, avec publicité et concurrence, la

reconstruction de la salle Favart pour y établir l'Opéra-Comique, sous les conditions et les clauses du cahier de charges annexé à la présente loi.

Le rabais portera sur la durée de la jouissance à concéder à l'adjudicataire.

ART. 2.

A l'expiration du terme fixé par l'adjudication, la salle reconstruite et ses dépendances feront retour à l'État.

ART. 3.

L'adjudicataire pourra employer les matériaux provenant de l'ancienne salle.

Il recevra en outre une somme de 300,000 fr., égale à l'indemnité versée au Trésor par la Compagnie d'assurance du Phénix, pour le sinistre de l'ancienne salle, et qui demeure définitivement acquise à l'État.

Cette somme sera payée à l'adjudicataire après la réception des travaux.

ART. 4.

Pour subvenir à la dépense énoncée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1840, un crédit extraordinaire de 300,000 francs.

ART. 5.

L'autorisation donnée par la présente loi, cessera de plein droit, si, dans les trois mois, à partir

de sa promulgation, l'adjudication définitive des travaux n'a pas eu lieu.

FAIT au Palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé T. DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations a déjà reçu l'assentiment de la Chambre des Députés. Il a pour objet de faire disparaître les ruines qui attristent, depuis plus de dix-huit mois, un de nos plus riches boulevards, et de relever une salle nécessaire pour l'exploitation d'un de nos premiers théâtres.

La salle Favart n'est pas la seule qui ait péri en 1838. Celle du Vaudeville a été aussi détruite par l'incendie, et ses propriétaires, ne pouvant la faire reconstruire sur son ancien emplacement, ont loué la salle de la Bourse pour le 1er mai prochain. Nous avons donc à pourvoir, non seulement à l'établissement de l'Opéra Italien, mais encore à celui de l'Opéra-Comique.

Avant les deux sinistres que nous venons de rappeler, il n'était venu à la pensée de personne que la salle Favart fût inutile. Ce n'est pas aujourd'hui, lorsqu'un autre théâtre a été détruit, qu'on pourrait contester la nécessité de la faire reconstruire. Les terrains sur lesquels peuvent

être élevés des théâtres deviennent de plus en plus rares, et leur prix s'augmente de jour en jour. Nous ne devons donc pas abandonner le terrain Favart; il serait difficile d'en trouver un plus approprié à une exploitation théâtrale.

Valait-il mieux le destiner à l'Opéra Italien qu'à l'Opéra-Comique? Nous avons pensé, avec la commission spéciale des théâtres royaux, avec les auteurs et les compositeurs dramatiques, avec les membres de la section de musique de l'Académie des Beaux-Arts, qui s'étaient, depuis plus d'un an, prononcés unanimement sur cette question, nous avons pensé qu'il était préférable d'affecter l'emplacement de Favart à l'Opéra-Comique. La raison en est simple: ce spectacle, qu'il est si difficile de faire prospérer, et qui ne pourrait exister sans une subvention considérable, a plus besoin des avantages d'une situation favorable que l'Opéra Italien. Il ne peut y avoir de doutes à cet égard. L'Opéra Italien est arrivé à ce point de succès qu'il peut se passer de subvention; sa clientelle lui est tellement attachée qu'elle l'a suivi jusqu'à l'Odéon; et puisqu'il a cet asile provisoire, il n'y avait pas de raison pour lui consacrer le seul terrain dont nous passions disposer, tandis que l'Opéra-Comique était exposé à manquer de salle.

Ici, Messieurs, nous devons vous entretenir d'une réclamation des propriétaires de la salle Ventadour, réclamation qui sera sans doute produite devant vous comme elle l'a été devant la Chambre des Députés, et que vous jugerez certainement comme elle a déjà été jugée.

Vous savez que la salle Ventadour, bâtie aux frais de la Liste civile du Roi Charles X, fut vendue au sieur Boursault, qui la revendit à une société d'actionnaires.

Est-il vrai qu'il existe un acte de l'autorité qui attache le privilége de l'Opéra-Comique à la salle Ventadour? Les actionnaires de ce théâtre l'ont prétendu; ils se sont trompés. Il n'existe aucun acte de cette nature émané du ministère de l'intérieur, qui seul peut donner des priviléges de théâtre. M. de Martignac, en accordant au sieur Ducis un privilége de trente ans, n'a créé qu'un droit personnel, qui a conservé ce caractère dans les mains des successeurs du premier directeur, jusqu'à ce qu'enfin il ait péri à la suite de plusieurs clôtures et de plusieurs mises en demeure successives. Cette question a été expressément décidée par une ordonnance souveraine rendue en conseil d'État.

Est-il vrai, comme les propriétaires de Ventadour l'ont ensuite prétendu, qu'une des conditions de la vente faite par l'ancienne Liste civile au sieur Boursault ait inféodé le privilége de l'Opéra-Comique à leur théâtre? Cela est inadmissible, Messieurs. L'ancienne Liste civile n'a pas pu faire un acte semblable. Elle aurait pris cet engagement, qu'il serait complétement nul. En 1837, la Chambre des Députés a passé à l'ordre du jour sur une pétition qui reproduisait cette prétention. Au reste, les propriétaires de Ventadour, assistés de leurs avocats, ont eux-mêmes reconnu, devant la commission de la Chambre des Députés, qu'elle était sans fondement, et ils ont fini par solliciter l'ex-

ploitation de l'Opéra-Comique dans leur salle, à titre de faveur, et comme condescendance pour des intérêts privés.

Mais avant de nous préoccuper d'intérêts privés, nous devons songer, Messieurs, à l'intérêt public et à l'intérêt de l'art.

La loi que nous vous demandons, en nous autorisant à rétablir la salle Favart, aura l'avantage de nous affranchir du monopole d'une société dont les exigences pourraient ruiner de nouveau l'Opéra-Comique, ou peser gravement sur le Trésor public en vous forçant d'augmenter la subvention. Il ne serait pas sage de mettre un théâtre royal subventionné à la discrétion de propriétaires sur lesquels l'État n'aurait aucune action, et qui pourraient imposer des conditions onéreuses le jour où ils verraient leur salle délivrée de toute concurrence.

Il nous reste, Messieurs, à analyser les principales dispositions du projet de loi, et à vous donner des explications sur le petit nombre d'objections dont il a été l'objet.

Malgré les avantages qu'il y aurait peut-être, sous le rapport de l'art, à faire reconstruire la salle Favart aux frais du Trésor public, il nous a semblé préférable de mettre cette reconstruction à la charge d'un entrepreneur, en lui imposant l'obligation de rendre le théâtre tout construit à l'État, après un certain nombre d'années de jouissance fixé par une adjudication. Ainsi, le projet de loi n'impose aucune charge aux contribuables. Il ne crée ni faveur, ni privilége pour personne.

Avant l'incendie, l'État cédait un terrain et une salle sans en tirer aucun loyer. La salle ayant été détruite, il cède encore ce qui lui reste, le terrain pour un temps limité; mais il retrouvera, sans aucune dépense, la salle qu'il a perdue, et il réparera son désastre sans aucun sacrifice. Il y a donc dans notre opération bénéfice évident.

Nous avions à choisir entre deux places pour la reconstruction.

Fallait-il conserver le périmètre de l'ancienne salle et se borner à restaurer l'intérieur en lui donnant des dispositions nouvelles?

Ou renoncer à l'ancien périmètre, comprendre dans le nouveau la maison en façade sur le boulevard et faire ainsi une salle entièrement neuve au dehors comme au dedans?

Ce dernier parti avait sans doute plus d'éclat et de grandeur; mais le monument à construire aurait exigé plus de deux ans de travaux, et il nous faut un théâtre pour le 1er mai prochain; mais il aurait coûté 3 millions au moins, que la spéculation n'aurait certainement pas fournis. Quelle entreprise de théâtre pourrait payer l'intérêt d'un pareil capital à titre de loyer? et les Chambres auraient-elles voté cette somme comme dépense publique?

L'autre parti, plus modeste, a l'avantage de nous donner ce dont nous avons besoin, une salle de théâtre, et il nous la donne pour l'époque à laquelle elle nous est nécessaire. Ajoutez que telle est la configuration du terrain, que la salle restaurée sera tout aussi commode et tout aussi vaste

qu'eût pu l'être la salle monumentale. D'ailleurs nous n'aurions peut-être rien gagné sous le rapport de l'art.

La dépense de la restauration s'élèvera déjà assez haut. Les calculs des hommes de l'art la portent à 1,500,000 francs environ. Pour supporter cette charge, il faudrait avoir la certitude d'un revenu annuel de 100,000 fr., loyer trop élevé pour un théâtre comme l'Opéra-Comique. C'est pourquoi, afin de rendre l'adjudication possible, nous avons cherché à soulager l'entreprise en concédant à l'adjudicataire, 1°. les matériaux échappés au sinistre, et évalués à 37,000 fr.; 2°. la somme de 300,000 fr. égale au capital assuré qui a été versé au Trésor public. N'est-il pas juste que ce qui reste de l'ancienne salle serve à reconstruire la nouvelle? C'est d'ailleurs un moyen de rapprocher le terme où le théâtre Favart fera retour à l'État.

C'est aussi pour faciliter l'adjudication et exciter la concurrence, que nous avons attaché, comme une annexe à la salle Favart, le bâtiment de la rue de Louvois, qui sert de magasin de décorations. Ce sera une grande facilité et une grande économie pour l'entreprise. L'adjudicataire en tiendra compte en souscrivant son rabais, aussi bien que l'Administration en fixant le maximum de la durée de jouissance.

Pendant les cinq premières années de la jouissance, le loyer sera fixé à 70,000 fr. L'adjudicataire ne trouvera probablement pas dans ce loyer un intérêt et un amortissement suffisans. Mais la balance se rétablira plus tard, à l'aide d'un loyer

plus élevé, tel que le fixeront des arbitres, et s'il est besoin, grâce à une jouissance plus longue. Mais aujourd'hui, et pendant ces cinq premières années, nous ne pouvions pas imposer une charge plus forte au directeur actuel. Dans le calcul de la subvention, son traité ne compte le loyer que pour 40,000 fr. L'élever à 70,000 fr., n'est-ce pas lui faire payer assez cher l'avantage d'une salle plus vaste et mieux située ?

Il est à remarquer que l'État ne garantit en aucune manière le loyer de 70,000 fr. pour la durée de la concession. Le projet de loi dit seulement que le concessionnaire ne pourra pas être tenu de livrer son théâtre pour un loyer moindre, mais il ne dit pas que si le genre de l'opéra-comique vient à périr durant l'emphytéose, ou si, pour une cause quelconque, la salle est vacante, l'État devra assurer un loyer à l'adjudicataire. Cette garantie n'existe en aucune façon ; nous l'avons déjà déclaré devant l'autre Chambre, et nous confirmons cette déclaration devant vous. Le projet ne garantit même pas, comme on a paru le craindre, qu'après l'expiration du privilége actuel, il n'y aura, à Paris, qu'un seul théâtre d'opéra-comique. Il n'y a qu'un engagement envers l'adjudicataire, celui de maintenir l'Opéra-Comique dans la salle Favart jusqu'à la fin de l'emphytéose, s'il existe jusque-là. Il n'y a rien de plus.

Il serait trop long, Messieurs, d'entrer dans l'examen de tous les détails du cahier des charges. Chaque article en a été étudié avec soin et par nous et par la commission de la Chambre des Députés,

à laquelle nous devons plusieurs améliorations. Vous reconnaîtrez, nous osons l'espérer, que notre projet contient toutes les dispositions nécessaires pour garantir la bonne exécution des travaux mis à la charge de l'adjudicataire, la conservation et l'entretien des bâtimens et du mobilier durant sa jouissance, la remise en bon état de la salle et de ses dépendances, ainsi que du matériel. Il nous semble qu'aucune précaution n'a été omise dans l'intérêt de l'État, de l'art et de la sûreté publique.

Y a-t-il nécessité de reconstruire la salle Favart? Convient-il de la destiner à l'Opéra-Comique? Le mode adopté pour procéder à la reconstruction est-il le mieux choisi? Enfin le plan promet-il de nous donner le théâtre dont nous avons besoin? Ces questions, déjà résolues favorablement, vous avez à les résoudre de nouveau, Messieurs. Il nous reste à vous rappeler combien il importe que vous hâtiez votre décision, afin d'assurer la bonne exécution des travaux, et pour ne compromettre aucun des intérêts nombreux que le projet de loi est destiné à satisfaire.

CAHIER DES CHARGES.

ARTICLE PREMIER.

L'adjudicataire s'engage à reconstruire un théâtre à ses frais, sur l'emplacement de l'ancienne salle Favart, et à le faire garnir des équipes, du matériel en décorations, accessoires et meubles nécessaires à l'exploitation de l'Opéra-Comique.

ART. 2.

Les plans et devis seront approuvés par le Ministre des travaux publics, avant la mise en adjudication.

ART. 3.

Les travaux auront lieu sous la surveillance d'un architecte délégué par le Ministre des travaux publics, et l'adjudicataire sera garant de la bonne exécution, ainsi que de la bonne qualité des matériaux.

Toute contestation qui pourra s'élever soit sur l'exécution des travaux, soit sur l'interprétation du devis descriptif, sera jugée en dernier ressort par trois arbitres nommés à cet effet par le Ministre des travaux publics.

ART. 4.

Les plans et devis qui devront être annexés au présent cahier des charges, seront seulement indicatifs des travaux à exécuter. L'Administration n'entend nullement garantir que les dépenses prévues ne seront pas excédées. Ce cas échéant, aucune indemnité ne sera due à l'adjudicataire.

ART. 5.

Tous les travaux, sans exception, devront être terminés au premier avril 1840, sous peine, par l'adjudicataire, de

payer, à titre d'indemnité, une somme de 1,000 fr., par chaque jour de retard, au directeur actuel de l'Opéra-Comique.

ART. 6.

La réception des travaux sera faite par trois experts nommés par le Ministre des travaux publics, qui évalueront contradictoirement la dépense faite par l'adjudicataire, dresseront, en double expédition, un état descriptif des lieux, et un inventaire estimatif du matériel et du mobilier.

ART. 7.

Les frais d'arbitrage, d'expertises, de réception de travaux, d'état de lieux et d'inventaires, seront à la charge de l'adjudicataire.

ART. 8.

L'adjudicataire ne pourra, après la réception des travaux et pendant toute la durée de sa jouissance, faire opérer aucun changement dans les dispositions et la décoration du théâtre, sans l'autorisation du Ministre de l'intérieur.

ART. 9.

A partir du 1er mai 1840, l'adjudicataire jouira, pendant le nombre d'années qui sera fixé par l'adjudication, du théâtre par lui reconstruit et de ses dépendances, et à partir du 1er octobre 1840, du bâtiment de la rue de Louvois qui sert aujourd'hui de magasin de décorations et d'atelier de peinture.

Les constructions qui existent encore sur le terrain Favart, et les matériaux provenant de l'ancienne salle, lesquels ont été évalués à une somme de 37,072 fr. 49 c., appartiendront à l'adjudicataire. Néanmoins il ne pourra maintenir ou employer dans les constructions nouvelles que ce qui sera de nature à ne pas nuire à leur solidité.

ART. 10.

Une somme de 300,000 fr. représentant l'indemnité reçue par le Trésor pour le sinistre de l'ancienne salle, sera allouée à l'adjudicataire. Toutefois, il ne pourra la toucher qu'après la réception des travaux.

ART. 11.

L'adjudicataire devra louer la salle reconstruite avec ses dépendances au directeur actuel de l'Opéra-Comique, pendant les cinq années que doit encore courir son privilége à partir du 1er mai 1840 jusqu'au 30 avril 1845, et la mettre à sa disposition le 1er avril 1840, entièrement reconstruite, décorée et garnie des équipes, du matériel et du mobilier nécessaire, le tout conformément aux devis, moyennant un loyer annuel fixé à l'avance à la somme de 70,000 fr., toutes charges comprises.

Le magasin de la rue de Louvois fait partie de cette location.

ART. 12.

A partir du 1er mai 1840 jusqu'à l'expiration de l'emphytéose, le privilége du théâtre royal de l'Opéra-Comique ne pourra être exploité que dans la salle Favart.

Les directeurs qui seront nommés par le Ministre de l'intérieur, après l'expiration de la concession dont jouit le directeur actuel, paieront à l'adjudicataire ou à ses ayant-cause, un loyer qui sera réglé par trois arbitres nommés par le Ministre de l'intérieur, mais qui ne pourra, dans aucun cas, être au-dessous de 70,000 fr.

Dans cette location seront compris le magasin de la rue de Louvois, ainsi que le matériel et le mobilier inventoriés conformément à l'article 6. Pour garantir la conservation de ce matériel et de ce mobilier, dont l'adjudicataire restera responsable, il pourra être exigé des locataires un cautionnement qui sera fixé par le Ministre de l'intérieur, si les parties ne peuvent s'arranger à l'amiable.

ART. 13.

L'adjudicataire s'engage à supporter tous les droits réels, toutes les charges et servitudes qui peuvent grever la salle Favart et le magasin de la rue de Louvois ; et il sera personnellement responsable de toutes celles qu'il pourrait laisser créer sur lesdits immeubles.

ART. 14.

Pendant la durée de sa jouissance, l'adjudicataire ou ses ayant-droit seront tenus :

1°. Au paiement de toutes les contributions publiques et aux charges locales particulières aux théâtres.

2°. A toutes les dépenses de garde, de surveillance, de réparations et d'entretien.

ART. 15.

L'adjudicataire sera tenu de faire assurer le théâtre et ses dépendances pour la somme la plus élevée à laquelle peuvent ou pourront être assurées les salles de théâtre de Paris, soit par les Compagnies françaises, soit par les Compagnies étrangères. Il sera personnellement responsable jusqu'à concurrence du capital assuré.

L'assurance devra être continuée sans interruption, jusqu'à l'expiration de l'emphytéose. Justification sera faite au ministère de l'intérieur du paiement de la prime, chaque année et d'avance.

ART. 16.

En cas d'incendie du théâtre, l'adjudicataire aura droit de le faire reconstruire ou de renoncer à la jouissance.

S'il y renonce, ce qui sera constaté soit par sa déclaration, soit par une mise en demeure restée sans effet durant un mois, l'État rentrera dans la jouissance du terrain Favart et du magasin de la rue de Louvois. Le capital assuré et les matériaux lui appartiendront.

Si l'adjudicataire veut faire reconstruire, il devra préala-

blement provoquer une estimation contradictoire de la dépense nécessaire pour réparer le sinistre.

Si cette dépense ne doit pas excéder le capital assuré, la durée de la jouissance ne sera pas prolongée.

Dans le cas contraire, l'adjudicataire aura droit à une prolongation de jouissance proportionnée à la dépense qui excédera le capital assuré. Cette prolongation sera fixée par le Ministre de l'intérieur, sauf recours au conseil d'État.

On prendra pour base de la proportion à établir, d'une part, l'évaluation des dépenses de première construction exigée par l'article 6, et, d'autre part, la durée totale de la concession soumissionnée au rabais.

L'adjudicataire n'aura droit à aucune prolongation si l'incendie a lieu durant le dernier quart de la durée de sa jouissance ; mais s'il veut faire reconstruire, il jouira de son droit pendant le temps qui restera à courir.

Un second sinistre ne donnerait pas lieu à une seconde prolongation de jouissance.

ART. 17.

Le bâtiment de la rue de Louvois sera assuré par une police spéciale aux frais de l'adjudicataire, qui devra pareillement justifier de cette assurance et du paiement annuel de la prime. En cas d'incendie, quelle qu'en soit l'époque, il sera tenu de faire reconstruire ledit bâtiment à ses frais. Le capital assuré lui appartiendra, mais il ne pourra en toucher le montant qu'après la reconstruction.

ART. 18.

Toutes les polices d'assurance prescrites par les articles 15 et 17, seront faites au nom et au profit de l'Etat.

ART. 19.

A la fin de l'emphytéose, l'adjudicataire ou ses ayant-droit seront tenus de remettre à l'Administration le théâtre de la salle Favart, ses dépendances et le bâtiment de la rue

de Louvois en bon état de réparation, conformément à l'état des lieux qui sera dressé contradictoirement lors de la réception des travaux, selon l'art. 6.

Les embellissemens et les améliorations de toute nature opérés dans lesdits immeubles par l'adjudicataire ou ses ayant-droit, appartiendront à l'Etat, sans qu'il ait à payer aucune indemnité.

L'adjudicataire ou ses ayant-droit remettront pareillement en bon état tout le matériel et le mobilier du théâtre, que l'art. 1er impose l'obligation de créer, conformément à l'inventaire estimatif prescrit par l'article 6.

ART. 20.

L'adjudicataire pourra céder tout ou partie de ses droits; mais s'il veut former une société, le mode de la société en commandite par actions lui est formellement interdit.

ART. 21.

Un inspecteur de la salle et du matériel, et deux gardiens nommés par le Ministre de l'intérieur, resteront attachés au théâtre et au magasin de la rue de Louvois.

ART. 22.

Nul ne sera admis à se porter adjudicataire, s'il ne justifie du dépôt préalable à la caisse des consignations d'une somme de 200,000 fr. en espèces, ou en inscriptions de rentes sur l'Etat, à titre de cautionnement.

Le dépôt de l'adjudicataire ne lui sera restitué qu'après la réception des travaux.

ART. 23.

Une indemnité qui sera fixée par le Ministre des travaux publics, sera due par l'adjudicataire à l'auteur des plans et devis qui auront servi de base à l'adjudication dans le cas où il ne serait pas chargé de l'exécution des travaux.

ART. 24.

L'adjudication ne sera définitive qu'autant qu'elle aura été approuvée par le Ministre de l'intérieur.

ART. 25.

Si l'adjudicataire ne fait pas commencer les travaux dans le délai d'un mois, à partir de l'adjudication, ou s'il les laisse inachevés, son cautionnement et les constructions faites, quel que soit le degré de leur avancement, appartiendront à l'Etat, qui aura le droit de procéder à une nouvelle adjudication, après une seule mise en demeure restée sans effet durant quinze jours.

En ce cas, l'adjudicataire sera passible de tous dommages-intérêts au profit de qui de droit.

ART. 26.

La présente concession ne sera soumise, lors de l'enregistrement, qu'à un droit fixe d'un franc.

IMPRESSIONS
N° 106.
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJETS DE LOI

QUI autorisent les départemens de l'Ardèche et des Ardennes à s'imposer extraordinairement;

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

1er PROJET. (Ardèche.)

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, déjà adopté par la Chambre des Députés, 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.

Le département de l'Ardèche est autorisé, conformément à la délibération prise par son conseil

général, le 27 août 1838, à s'imposer extraordinairement, pendant deux années, à partir de 1841, un centime additionnel aux quatre contributions directes, pour le produit en être affecté aux frais de construction des bâtimens d'une école normale primaire, à Privas.

Donné au Palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé T. Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Le conseil général de l'Ardèche, dans sa dernière session, a demandé que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant deux années, à partir de 1841, un centime additionnel aux quatre contributions directes, pour pourvoir aux frais de construction des bâtimens d'une école normale primaire à Privas.

Cette école est établie dans une maison particulière qui, par suite du développement donné à l'instruction primaire, est devenue insuffisante pour les besoins de ce service.

Le conseil général avait reconnu, depuis plu-

sieurs années, la nécessité de transférer cette école dans un autre bâtiment; mais les travaux des routes départementales absorbant la plus grande partie des ressources du département, il lui eût été impossible d'allouer, aux budgets annuels, des fonds suffisans pour procurer à cette école un établissement stable, soit au moyen d'une construction nouvelle, soit par voie d'acquisition. Cependant, comme cet état de choses ne pouvait être maintenu plus long-temps sans nuire essentiellement aux intérêts du service de l'instruction primaire, le conseil général a dû aviser aux moyens d'établir plus convenablement l'école normale; il a, en conséquence, décidé, à sa dernière session, qu'il serait construit des bâtimens spécialement destinés au service de cette école, et, pour pourvoir à la dépense qui résultera de cette nouvelle construction, il a voté la continuation, pendant deux ans, d'une imposition extraordinaire d'un centime additionnel autorisée par une loi du 22 juillet 1837, pour la reconstruction du Palais de Justice et des prisons de Largentière, qui doit cesser à la fin de l'exercice 1840.

Le conseil général, considérant que cet établissement, bien que départemental, intéresse aussi la ville de Privas, avait cru devoir mettre à son vote la condition que cette ville fournirait l'emplacement de l'école et du jardin, qui en est une dépendance obligée, et qu'elle s'engagerait à payer toutes les sommes qui, indépendamment du produit de l'imposition votée, et du secours qui serait accordé sur les fonds du ministère de l'instruction publi-

que, pourraient être indispensables pour compléter les bâtimens à construire et les garnir du mobilier nécessaire.

Cette double condition a été acceptée par le conseil municipal de Privas, et il a été reconnu que les ressources du budget de cette ville lui permettraient de remplir ses engagemens à cet égard.

Le projet des constructions à faire a été rédigé dans des vues de simplicité et d'économie qui doivent faire présumer que la ville de Privas n'aura à supporter, pour toute dépense, que les frais d'acquisition des terrains nécessaires au périmètre de l'édifice.

Quant au département, il n'aurait pu pourvoir à la construction de cette école, devenue si urgente, au moyen de ses ressources ordinaires, et l'imposition votée à cet effet n'augmentera point ses charges actuelles, puisqu'elle n'est que la continuation d'une même imposition extraordinaire, qui ne doit cesser qu'en 1840.

D'après ces motifs nous venons, Messieurs, soumettre à vos délibérations le projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, qui a pour objet d'autoriser l'imposition extraordinaire votée par le conseil général de l'Ardèche. Nous espérons qu'il obtiendra aussi votre approbation.

2e PROJET. (Ardennes.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département des Ardennes est autorisé, conformément à la demande exprimée par son conseil général, dans sa délibération du 31 août 1838, à s'imposer extraordinairement un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant les années 1840, 1841, 1842, pour le produit être affecté aux dépenses ordinaires et extraordinaires de l'instruction primaire.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous présenter un projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés, qui a pour objet d'autoriser une imposition extraordinaire, votée par le conseil général des Ardennes, pour pourvoir à l'agrandissement de l'école normale primaire de Charleville.

On a reconnu que cet établissement, destiné à former des instituteurs capables, ne remplissait pas ce but, parce que les jeunes gens qui y avaient achevé leurs études, en sortaient sans avoir été exercés à l'enseignement.

La commission de surveillance de cette école a pensé que pour remédier à cet inconvénient, il y avait lieu de prolonger d'une année la durée des cours de l'école, en consacrant cette dernière année à des cours d'application propres à donner aux élèves-maîtres l'instruction pratique qui leur a manqué jusqu'à présent.

La prolongation des études, entraînant l'augmentation du personnel de l'école, et, par suite, la nécessité de l'agrandissement des bâtimens, le conseil général du département s'est empressé de s'associer à la généreuse pensée de la commission de surveillance, en votant les ressources nécessaires à sa réalisation.

Il a adopté, dans sa dernière session, un projet de nouvelles constructions évaluées à 39,000 fr. qui seront annexées aux bâtimens actuels de l'école normale primaire de Charleville, et qui permettront de compléter les divers services de cette école.

Comme cette somme n'aurait pu être acquittée avec les fonds du budget facultatif, ce conseil a voté, en même temps, une imposition extraordinaire d'un centime additionnel au principal des quatre contributions directes de trois années. Le produit de cette imposition, qui s'élèvera en totalité à 59,600 fr., couvrira, et au delà, la dépense des constructions projetées; mais, d'un autre côté, le produit des deux centimes ordinaires spéciaux établis en exécution de la loi du 28 juin 1833 était insuffisant, et il le sera bien davantage par suite de l'augmentation du personnel de l'école

de Charleville; le conseil général a donc consacré l'excédant du produit de l'imposition extraordinaire, joint à une somme de 10,000 fr. accordée au département, à titre de secours, par le Ministre de l'instruction publique, à pourvoir à l'insuffisance bien constatée du produit des deux centimes spéciaux votés annuellement pour l'instruction primaire.

D'après cet exposé, vous ne refuserez pas, Messieurs, votre approbation au projet de loi que nous soumettons à vos délibérations, et qui doit assurer le développement de l'instruction primaire dans le département des Ardennes.

IMPRESSIONS
N° 107.
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

PROJET DE LOI

QUI autorise la ville de Marseille à contracter un emprunt ;

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

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 20 juillet 1839, 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 Marseille (Bouches-du-Rhône) est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, ou directement de la caisse des dépôts

et consignations, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour cent, la somme de dix millions, pour être affectée à la construction du canal dit de Marseille, qui doit apporter dans cette ville l'eau de la Durance, conformément à la concession qui lui en a été faite par la loi du 4 juillet 1838.

Le remboursement dudit emprunt aura lieu, au plus tard, dans un délai de vingt années, après l'achèvement du canal et au moyen des excédans de recettes, tant ordinaires qu'extraordinaires, de la ville de Marseille.

Donné au Palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé T. Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Une loi du 4 juillet 1838 accorde à la ville de Marseille l'autorisation de dériver de la Durance $5^{m}75^{c.}$ cubes d'eau par seconde. Pour mettre la ville en possession de la concession faite par l'État, le conseil municipal a adopté le projet d'un canal dont la dépense doit s'élever à 10 millions. Ce projet, après avoir été examiné par le conseil général des ponts et chaussées, a été approuvé par l'autorité compétente; mais il ne pourrait être exécuté au moyen des ressources ordinaires du budget communal. Aussi un emprunt d'une somme équivalente au devis a été voté.

Les conditions de cet emprunt sont conformes à celles des emprunts déjà autorisés dans d'autres localités. Le service des intérêts est assuré par le produit d'une augmentation sur les droits d'octroi, qui est déjà autorisée, et qui sert à payer les études et les travaux préparatoires.

Le remboursement de l'emprunt est fondé

principalement sur le produit des concessions d'eau que la ville se propose d'accorder à des particuliers, aussitôt après la confection du canal, et qui lui permettront de se libérer facilement en vingt ans.

La nécessité de l'emprunt n'est pas douteuse; l'utilité et l'urgence du projet qui procurera à la ville de Marseille, et aux populations qui l'entourent, l'eau qui manque sur ce territoire, ont encore moins besoin d'être démontrées. Nous espérons que vous voudrez bien donner votre approbation au projet de loi ci-joint qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 juillet courant, et que le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

6 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des changemens de circonscriptions territoriales;

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

1er PROJET,

Tendant *à distraire la section de Saint-Roch de la commune de Levignac-le-Haut* (*Aveyron*), *pour la réunir à la commune de Decazeville.*

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 20 juillet 1839, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La section de Saint-Roch est distraite de la commune de Levignac-le-Haut, canton d'Aubin, arrondissement de Villefranche, département de l'Aveyron, et réunie à la commune de Decazeville, même canton. En conséquence, la limite entre les deux communes est fixée dans la direction indiquée au plan ci-annexé par la rivière du Lot, du point A au point B.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

ART. 2.

Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

DONNÉ au Palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé T. DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La commune de Decazeville, dans le département de l'Aveyron, prend chaque jour, grâce aux

établissemens industriels qu'elle renferme, un développement qu'il convient de favoriser, en lui attribuant un territoire moins restreint.

A cet effet, on a projeté de lui réunir la section de Saint-Roch, qu'administre actuellement la commune de Levignac-le-Haut, même département.

Cette section, qui est séparée de son chef-lieu par la rivière du Lot, est contiguë au territoire de Decazeville, et les deux cent cinquante habitans qui en forment la population ont des relations habituelles avec cette municipalité.

L'instruction complète et régulière que ce projet a subie en a fait reconnaître tous les avantages. Comme l'opposition du conseil municipal de Levignac-le-Haut ne permet pas de le mettre à exécution sans une mesure législative, le Roi nous a chargé, Messieurs, de vous présenter le projet de loi suivant déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 juillet.

2e PROJET,

TENDANT *à changer la limite des cantons de Ruines et de Chaudesaigues, entre les communes de Faverolles et de Sarrus, département du Cantal.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La commune de Mallet, canton de Chaudesaigues, arrondissement de Saint-Flour, département

du Cantal, est supprimée et réunie, savoir : la portion cotée B sur le plan ci-annexé, à la commune de Faverolles, canton de Ruines, arrondissement de Saint-Flour, et la portion cotée A, à la commune de Sarrus, canton de Chaudesaigues, même arrondissement. En conséquence, la rivière de Bex servira de limite aux communes de Faverolles et de Sarrus.

ART. 2.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui seraient respectivement acquis.

Les autres conditions de la réunion prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les autorités administratives du département du Cantal ont proposé de supprimer la commune de Mallet, qui ne compte que cent quatre-vingt-neuf habitans, et de réunir les deux sections qui la composent, l'une à la commune de Faverolles, canton de Ruines, l'autre à la commune de Sarrus, canton de Chaudesaigues. Par ce partage, entièrement favorable aux habitans de la commune de Mallet, on obtiendra une délimitation entièrement régulière, puisque la limite de Sarrus et de

Faverolles sera fixée désormais par la rivière de Bex.

Ce changement de circonscription cantonnale, approuvé par toutes les autorités judiciaires, exigeant le concours du pouvoir législatif, le Roi nous a chargé, Messieurs, de soumettre à vos délibérations le projet de loi suivant, qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 juillet.

3e PROJET,

TENDANT *à réunir aux communes d'Aumont et de Javols des terrains dépendant de la commune de Rimeize* (*Lozère*).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

L'enclave circonscrite par un liséré jaune, sur le plan annexé à la présente loi, est distraite de la commune de Rimeize, canton de Saint-Chély, arrondissement de Marvejols, département de la Lozère, et réunie, savoir : le polygone coté F, à la commune d'Aumont, et le polygone coté H, à la commune de Javols, toutes deux canton d'Aumont, même arrondissement. La limite entre les communes d'Aumont et de Javols est, en conséquence, fixée dans la direction indiquée par la ligne rose du même plan.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des

droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

D'après les ordres du Roi, nous venons soumettre à vos délibérations un projet de rectification cadastrale qui concerne les communes de Javols, Aumont et Rimeize, département de la Lozère.

Il s'agit de distraire de cette dernière commune un terrain de 13 hectares, qui forme entre les communes d'Aumont et de Javols une enclave dont les réglemens exigent la suppression.

Cette rectification est sans importance pour les communes dont il s'agit : toutefois, elle n'en exige pas moins le concours du pouvoir législatif, car les communes sur lesquelles on doit l'opérer dépendent de deux cantons différens.

La Chambre des Députés a déjà donné son approbation au projet de loi dont il s'agit dans sa séance du 20 juillet.

Voici, Messieurs, le texte de ce projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la limite des cantons de Ligny et de Saint-Florentin sur le territoire des communes de Ligny et de Vergigny, département de l'Yonne.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre la commune de Ligny, chef-lieu du canton de ce nom, arrondissement d'Auxerre, département de l'Yonne, et la commune de Vergigny, canton de Saint-Florentin, même département, est fixée dans la direction indiquée par un liséré bleu sur le plan annexé à la présente loi. En conséquence, la portion du territoire du hameau de Lordonnois, située entre cette ligne et l'ancienne limite, est distraite de la commune de Vergigny et réunie à celle de Ligny.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

ART. 2.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous venons, d'après les ordres du Roi, vous présenter un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 20 juillet, et qui a pour but de rectifier la circonscription des cantons de Ligny et de Saint-Florentin, département de l'Yonne, entre les communes de Ligny et de Vergigny.

Par cette rectification, le hameau de Lordonnois, qui dépend actuellement de ces deux communes, et par conséquent de deux cantons différens, sera placé entièrement sous l'administration et dans la juridiction de la municipalité et de la justice de paix de Ligny.

Nous espérons, Messieurs, que vous ne refuserez pas votre assentiment au projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous faire connaître le texte.

5e PROJET,

TENDANT *à distraire de la commune de Pennes (Lot-et-Garonne) la section de Trentel pour l'ériger en commune.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les sections de Trentel, de Ladignac et de La-

val, sont distraites de la commune de Pennes, arrondissement de Villeneuve, département de Lot-et-Garonne, et érigées en communes distinctes, dont le chef-lieu est fixé à Trentel.

En conséquence, la limite entre la commune de Pennes et la commune de Trentel est fixée conformément au tracé de la ligne jaune du plan annexé à la présente loi.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui seraient respectivement acquis.

ART. 2.

Les conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'étendue du territoire et la population de la commune de Pennes, département de Lot-et-Garonne, ont engagé les autorités administratives de ce département à proposer de distraire de cette commune les sections de Trentel et de Laval, dont on formerait une nouvelle municipalité qui aurait son chef-lieu placé dans le village de Trentel.

Ce projet de circonscription territoriale n'a rencontré d'opposition qu'au sein du conseil municipal de Pennes, et ses objections portent moins sur

le fond de l'opération que sur les diverses combinaisons qui ont été proposées pour composer le territoire de la nouvelle commune.

Toutefois, l'administration supérieure a pensé que le vote du conseil municipal était de nature à faire recourir à l'intervention du pouvoir législatif.

La Chambre des Députés ayant déjà voté dans sa séance du 20 juillet le projet de loi qui tend à diviser la commune de Pennes, le Roi nous a chargé, Messieurs, de le soumettre également à votre approbation.

6e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons d'Horps et de Courtrain, sur le territoire des communes de Charchigné et de Chevaigné* (*Mayenne*).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La limite entre les communes de Charchigné, canton de Horps, arrondissement de Mayenne, département de la Mayenne, et la commune de Chevaigné, canton de Courtrain, même arrondissement, est fixée dans la direction indiquée par un liséré bleu sur le plan annexé à la présente loi. En conséquence, la portion de territoire lavée en bleu et désignée par la lettre A, est distraite de la commune de Charchigné et réunie à celle

de Chevaigné, et celles lavées en jaune et désignées par les lettres B, C, D, E, sont distraites de la commune de Chevaigné et réunies à celle de Charchigné.

Ces dispositions auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui pourraient être respectivement acquis.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Chambre des Députés, dans sa séance du 20 juillet, a approuvé, et nous venons soumettre à vos délibérations une proposition qui tend à rectifier la limite des cantons de Horps et de Courtrain, département de la Mayenne, entre les communes de Charchigné et de Chevaigné.

Ce projet de délimitation remonte déjà à 1832. Les retards que son exécution a éprouvés et qui ont arrêté les travaux du cadastre sont dus uniquement à la difficulté d'accorder les prétentions des deux communes. Nous ne doutons pas que vous ne reconnaissiez que les divers échanges de terrains proposés par les autorités administratives de la Mayenne satisfont à toutes les convenances.

Je vais avoir l'honneur de vous faire connaître le texte de ce projet de loi.

PRESSIONS
N° 109.
—
1839.
e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron MORTIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise le département du Rhône à s'imposer extraordinairement.

MESSIEURS,

La Chambre des Députés a adopté et le Gouvernement soumet à vos délibérations un projet de loi qui autorise le département du Rhône, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1838, à contracter un emprunt de 500,000 fr., dont le produit est destiné à l'achèvement d'un Palais de Justice à Lyon.

Ce palais doit réunir, dans une même enceinte, la cour d'assises, le tribunal de première instance et les maisons d'arrêt et de justice.

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUX, le marquis DE CRILLON, le duc DE LA FORCE, le marquis DE MATHAN, le baron MORTIER, le vicomte DE SÉGUR-LAMOIGNON, le baron VOIROL.

Les travaux de cet édifice, commencés en 1834, furent continués avec activité en 1835 et 1836. Ils se ralentirent en 1837 et 1838. Alors on fut obligé d'établir de nouveaux devis, les dépenses déjà effectuées ayant démontré l'insuffisance des premières prévisions. La totalité des dépenses aujourd'hui reconnues indispensables pour terminer le monument, s'élève à 5 millions, sur lesquels le département, pour son contingent, doit encore payer 583,144 fr. 10 c., ainsi qu'il résulte de l'exposé des motifs du projet de loi du Gouvernement.

Le conseil général ne pouvant, sur les ressources de son budget ordinaire, faire face à une dépense aussi considérable, et se fondant sur la nécessité de ne point interrompre des travaux utiles, a voté un emprunt de 500,000 fr., remboursable au moyen d'une imposition extraordinaire d'un centime et un tiers, qui sera prélevée, jusqu'à l'extinction de sa dette, sur les quatre contributions directes du département, à dater de 1842.

C'est à cette époque que cesseront d'être perçus les 4 centimes additionnels, déjà autorisés par une loi du 30 juin 1835 sur les contributions foncière et mobilière pour les travaux des routes départementales. Par cet arrangement, le département du Rhône n'éprouvera pas d'augmentation sensible dans ses charges.

Toutes les formalités que les lois prescrivent en matière d'emprunt sont observées, Messieurs, dans le projet de loi qui vous est présenté. Cet emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, et l'intérêt

ne pourra excéder 5 pour cent. Cependant, et cette disposition est favorable au département, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré, pour cet emprunt, avec la caisse des dépôts et consignations à un taux qui ne dépassera pas $4\frac{1}{2}$ pour cent.

D'après les considérations qui précèdent, votre commission, Messieurs, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi qui assure au département du Rhône et à la ville de Lyon la possession d'un Palais de Justice en rapport avec leur richesse et leur importance.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GAUTIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise la Compagnie du Chemin de fer de Bordeaux à la Teste à proposer des modifications au tracé général de ce chemin.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, dont la construction, autorisée par une loi du 17 juillet 1837, a été adjugée le 25 octobre suivant moyennant la concession, pendant 34 ans 8 mois et 23 jours, d'un péage fixé par le cahier des charges, a rencontré dans son exécution des difficultés que le projet de loi dont nous avons à vous rendre compte a pour objet de lever.

Le cahier des charges n'autorisait le concessionnaire à proposer des modifications au plan primitif

* Cette commission était composée de MM. AUBERNON, le comte DE CAFFARELLI, le comte DARU, le vicomte DODE, GAUTIER, le baron DE SAINT-DIDIER, le comte PHILIPPE DE SÉGUR.

qu'à condition de ne pas s'écarter du tracé général, et de ne pas excéder le maximum de pente indiqué par l'article 2.

Mais les nivellemens avaient été inexactement faits, et leur vérification a fait reconnaître que ces deux conditions étaient incompatibles.

En effet, ces nivellemens ne donnaient, entre le point de départ à Bordeaux et le plateau des Landes, qu'une différence de niveau de 33 m. 21 c., tandis qu'elle est en effet de 43 m. 90 c.

Pour ne pas dépasser le maximum de pente marqué par le cahier des charges, il eût donc fallu ou élever à son point de départ à Bordeaux le chemin de fer à 10 m. 31 c. au-dessus du sol, ou creuser, sur un prolongement de plusieurs lieues, une profonde tranchée dans le plateau des Landes.

Indépendamment de ce qu'après une erreur si grave reconnue dans le nivellement, il y eût eu d'injuste à condamner les concessionnaires à des travaux si considérables et si dispendieux; indépendamment de ce qu'il y eût eu de déraisonnable à renoncer à l'horizontalité à peu près complète que, sur une étendue de plus de 50,000$^{m.}$, présente presque uniformément le parcours, il est évident, d'une part, que l'élévation du chemin à son point de départ de Bordeaux, à plus de 10 m. au-dessus du sol, l'eût rendu, sinon inaccessible, du moins d'un usage fort incommode au public; d'autre part, qu'ouvrir dans le plateau des Landes une longue et profonde tranchée, c'eût été creuser un canal par lequel fussent accourues, dans les marais qui entourent Bordeaux, et dont il y a lieu de

s'étonner que le desséchement n'ait pas encore été entrepris, toutes les eaux que retient en hiver, à la surface de l'immense plaine des Landes, la couche de tuf ferrugineux qu'on y trouve partout à quelques centimètres de profondeur. M. le Ministre des travaux publics est si convaincu de la force de ces obstacles, qu'il va jusqu'à vous déclarer, dans l'exposé des motifs, que le tracé imposé par la loi est inexécutable.

Un moyen très simple et très facile se présentait de se soustraire à ces inconvéniens.

Le tracé primitif du chemin se dirigeait, au nord de la route départementale de Bordeaux à la Teste, par le vallon dans lequel coule le ruisseau le Peugne, et à travers les marais de l'Archevêché.

Mais entre ce vallon et celui que parcourt un autre ruisseau venant aussi des Landes, et nommé l'Aubourde, il existe une crête dont la faible élévation marque néanmoins la séparation des deux versans.

En dirigeant le chemin de fer au sud et à peu de distance de la route départementale, de manière à le maintenir, à son approche de Bordeaux, sur le sommet de ce faîte, on lui conserve son horizontalité, on échappe à l'un et à l'autre des inconvéniens autrement inévitables que nous venons d'indiquer, et on épargne aux concessionnaires une dépense assez considérable pour que, si on ne les en affranchissait pas, l'exécution du chemin devînt impossible.

La différence générale entre les deux tracés est d'ailleurs peu sensible; tous deux courent à peu de

distance, l'un au nord, l'autre au sud de la route départementale; l'éloignement qui existe entre les deux points où l'un et l'autre viendraient aboutir à la ville de Bordeaux, est peu considérable; le point de départ du nouveau tracé est tout aussi central que celui du tracé primitif; il a même sur lui l'avantage évident de se mieux raccorder avec le fleuve, avec le pont, avec les routes de Bayonne et de Toulouse, avec les quartiers où réside le commerce des productions des Landes. Enfin, le conseil général des ponts et chaussées déclare que le nouveau tracé proposé par les concessionnaires est bien préférable à l'ancien, et que l'administration doit lui accorder son assentiment.

Néanmoins, Messieurs, des intérêts privés se sont élevés contre ce changement, et quoique leurs réclamations n'aient pas été directement adressées à la Chambre des Pairs, le devoir de votre commission n'en est pas moins de vous en rendre compte.

Les propriétaires de la rue et du quartier où aboutissait le tracé primitif se plaignent de se voir enlever, par le tracé nouveau, l'accroissement de valeurs qui eût été, pour leurs maisons, le résultat de l'exécution du premier. Mais s'ils perdent, en effet, cet accroissement de valeur, les propriétaires du quartier où aboutit le nouveau tracé le gagnent, et comme un plan provisoire et non encore vérifié, basé sur une erreur matérielle, et reconnu en définitive inexécutable, ne saurait constituer, au profit des premiers, un engagement de la part de l'État, et par-là un droit quelconque, la puissance

législative demeure donc pleinement maîtresse de donner au chemin de fer la direction qu'elle juge la plus utile à l'intérêt général, devant lequel disparaissent toutes les considérations d'intérêt privé.

Le nouveau tracé se dirige à travers des propriétés rurales, dont les possesseurs réclament contre le sacrifice qu'il leur impose de terrains cultivés. L'un d'eux surtout, propriétaire d'un vignoble connu par la valeur qu'à juste titre les consommateurs attachent à ses produits, se plaint avec vivacité du dommage que lui fera éprouver l'établissement du chemin de fer, soit par l'obligation où il sera de lui abandonner 92 ares de son vignoble, soit par le tort que pourront faire à la qualité de ses produits un tel voisinage, et la tranchée qu'il faudra pratiquer. Sans rechercher, Messieurs, ce qu'il serait peut-être facile de découvrir d'exagéré ou de chimérique dans ces appréhensions, nous nous bornons à dire que ce sont là des considérations à faire valoir, si les propriétaires ne s'arrangent pas à l'amiable avec les concessionnaires, devant le jury d'expropriation, mais qui, du moment où vous aurez reconnu que l'intérêt public exige l'adoption du nouveau tracé, ne peuvent être d'aucun poids devant vous.

Votre commission vous propose donc, Messieurs, l'adoption de l'article unique du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 111.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi qui modifie le Cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1838, portant concession du Chemin de fer de Paris à Orléans.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons à vous soumettre l'examen d'un projet de loi qui, rédigé dans le dessein déclaré de ranimer la confiance en faveur d'une grande association, commence par détruire la condition comminatoire qui faisait la garantie de son existence aux yeux du public.

Il ne s'agit donc pas ici, comme à l'égard de beaucoup d'autres projets de loi qui reposent sur des principes évidens pour tout le monde, d'adopter sans autre examen, et de voter sans discussion, pour donner à la Chambre élective une marque de juste confiance, et fournir au Gouvernement des moyens certains d'ajouter au bien-être du pays.

* Cette commission était composée de MM. le vicomte D'ABANCOURT, le baron DUPIN, GAUTIER, le baron DE GÉRANDO, le comte DE HAM, le comte HARISPE, DE LA PINSONNIÈRE.

Il est au contraire indispensable d'approfondir sans précipitation et de juger avec maturité l'une des positions les plus délicates où d'immenses intérêts aient pu se trouver entraînés par une confiance aveugle, excessive, et qu'en premier lieu partagèrent, avec les capitalistes, presque tous les hommes publics; confiance remplacée, bientôt après, par un découragement sans mesure, et non moins déraisonnable que l'illusion première, si promptement évanouie.

Depuis 1830, une de ces innovations qui changent la face de l'industrie fixe l'attention des peuples civilisés. Dans le pays le plus familier avec les merveilles de l'esprit d'association, en Angleterre, une compagnie s'était formée pour entreprendre ce qu'on n'avait point tenté jusqu'alors, un chemin de fer sur lequel on transporterait des marchandises et surtout des voyageurs, avec une vitesse qui pût égaler celle des voitures accélérées sur les chemins ordinaires, et rivaliser à la fois contre la navigation pour ainsi dire parallèle d'une rivière et d'un canal.

L'expérience fut tentée. On ouvrit un concours entre les mécaniciens les plus habiles, afin d'obtenir une vitesse qu'on espérait voir portée à 5 lieues par heure. Dès le début, et comme expérience, en profitant de l'invention d'un ingénieur français (1),

(1) M. Séguin aîné, importateur du système et constructeur en France d'une foule de ponts suspendus; auteur du traité récent *de l'Influence des Chemins de fer, et de l'Art de les tracer et de les construire.*

les Anglais triplèrent cette vitesse; plus tard, et par voie d'épreuve, ils ont parcouru dans la même unité de temps jusqu'à 25 lieues. A partir de cette époque, 5 et 6 lieues par heure ne semblèrent plus qu'une vitesse de roulage; huit lieues devinrent la vitesse ordinaire du commun des voyageurs; enfin 12 lieues par heure sont la vitesse effective des malles-postes, servies à part aujourd'hui sur quelques chemins principaux d'Angleterre.

Au récit de ces prodiges de locomotion, qui donnaient à l'homme une puissance nouvelle, au commerce une vitesse inespérée, tous les peuples civilisés voulurent s'approprier des entreprises qui s'emparaient comme de force des imaginations les plus rebelles. Les États-Unis s'avancèrent à pas de géant dans cette carrière; la Belgique entreprit des travaux modestes, économiques, combinés avec prudence et poursuivis avec persévérance; l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, la Suède, la Russie même, virent des associations se former sur leur territoire afin d'y construire des chemins de fer.

En France, l'industrie particulière a fait de grands et nombreux efforts pour avancer dans cette voie. Mais elle a trouvé des obstacles qui n'arrêtèrent pas l'essor des associations d'Angleterre et des États-Unis.

Conditions comparées de succès des chemins de fer en France et chez les grandes nations rivales.

Aux États-Unis, le pays avait peu de grandes routes empierrées dont la circulation pût faire

concurrence avec les chemins de fer. Là, d'ailleurs, comme dans la Grande-Bretagne, la circulation sur les routes ordinaires était grevée par des péages suffisans pour rembourser la construction primitive et payer l'entretien de ces mêmes routes.

Mais, en France, les routes royales, les routes départementales et jusqu'aux moindres chemins, construits, entretenus aux frais des contribuables, sont affranchis de tout péage; ce qui permet aux transports opérés sur ce genre de voies publiques, d'être effectués *au plus bas prix apparent*.

Si nous exceptons un petit nombre de localités voisines de nos mines de houille, le combustible nécessaire aux locomotives est partout, en France, beaucoup plus coûteux qu'en Angleterre : même différence de prix à l'égard du fer, de la fonte et de l'acier.

Par conséquent, toutes choses égales d'ailleurs, l'établissement des chemins de fer présentait des conditions incomparablement plus difficiles et des bénéfices moins grands, en France, que chez les deux nations qui prenaient sur nous l'avance.

A ces difficultés inhérentes à la nature des choses, il en est, et de plus graves encore, qui tiennent à la nature des institutions. Chez nos rivaux en industrie, il n'existe pas de corporation officielle chargée d'exécuter, ou tout au moins de contrôler les travaux publics. Entre les concessionnaires et les habitans pour l'avantage de qui ces travaux sont entrepris, il ne peut s'élever aucun autre pouvoir que le législateur, lequel règle en première

instance et revise au besoin les conditions du contrat.

En France, il faut ajouter une quatrième partie intéressée, qui s'offre à la fois sous forme d'administration bureaucratique et de corporation savante; qui sait faire par elle-même les travaux publics; qui regarde en principe la totalité comme sa juste part, et toute concession comme un empiétement sur son domaine; qui, jalouse de faire, et de faire le plus possible, reste juge des propositions présentées par des associations qui se permettent de naître, reste arbitre des plans que ces compagnies doivent conquérir ou subir, et des charges qu'on peut leur imposer d'avance; qui, plus tard, garde le contrôle de l'exécution même; enfin, qui peut poursuivre la lutte avec l'industrie privée jusqu'au dernier instant d'exécution des travaux, avant la permission accordée, c'est le mot, accordée par ce quatrième pouvoir, aux citoyens, d'entrer en jouissance de ces travaux.

Nous ne craignons pas de le dire : en présence de semblables obstacles, les Américains et les Anglais, loin d'égaler les efforts courageux et persévérans des Français, auraient, dès le premier abord, refusé de tenter des entreprises où leur génie commercial se serait à chaque instant vu régenté, comprimé, paralysé par ce luxe d'entraves (1).

Dans cette lutte acharnée qui se renouvelle à toute heure et sur tous les points du territoire,

(1) On en verra plus bas la preuve relativement au chemin de Paris à Orléans.

lorsqu'il s'agit d'exécuter des ponts, des canaux, des chemins de fer, par une industrie que rien n'a pu rebuter jusques à ces derniers temps, qui croyez-vous qu'on réprouve et qu'on déprécie? C'est l'industrie nationale....

Comment se fait-il que les hommes qui peuvent le plus contribuer, par la supériorité de leur esprit, la solidité de leur jugement et la fermeté de leur caractère, à faire triompher l'esprit d'association en France, soient les premiers à le traiter avec une sévérité qui, selon nous, semble dépasser les bornes de la stricte impartialité?

Écoutons l'habile rapporteur du projet de loi rédigé d'abord sur les mêmes bases que celui dont nous avons à rendre compte. Après s'être demandé ce qu'est l'histoire des sociétés industrielles en France, notre très honorable collègue, M. le comte Daru, se répond à lui-même au sujet de cette histoire :

« On peut la résumer en un mot : des pertes; et quelle en est la cause? *Toujours* le désir de réaliser de trop prompts bénéfices; *toujours* cette *légèreté de notre caractère national* qui nous pousse les yeux fermés dans la direction suivie par la foule; le manque de prévoyance, enfin, et de ténacité (1). »

Qu'au siècle du Régent et de Louis XV on eût

(1) Voici la fin de ce passage remarquable, et, selon nous, empreint au moins d'exagération pour beaucoup d'associations :

« Suivons dans leurs différentes phases ces entreprises qui naissent, meurent et renaissent si promptement autour de nous. Qu'arrive-t-il? Les hommes les plus ardens, les plus

accusé le peuple français d'être léger, frivole, inconstant, on aurait eu raison seulement à l'égard des classes supérieures; car la partie laborieuse de notre population n'a jamais cessé d'être tenace et patiente, opiniâtre au labeur et persévérante à l'épargne; elle a mis 800 ans pour gagner, à la sueur de son front, son pain, son aisance et sa liberté. Aujourd'hui, ces vertus n'appartiennent plus seulement à la classe inférieure; elles sont la force et l'honneur des classes moyennes; elles gagnent, heureuse contagion, jusques aux classes supérieures. Si j'avais à caractériser la dernière partie de cette révolution morale, je citerais ces jeunes hommes qui, possesseurs d'un nom glorieux, d'une for-

---

téméraires, s'y jettent les premiers sans bien en calculer toutes les chances, sans chercher à se rendre bien compte des difficultés qui les attendent. Ils succombent et se ruinent; d'autres leur succèdent, éprouvent le même sort, jusqu'à ce que de plus habiles ou de plus heureux, éclairés par les fautes et les désastres de leurs prédécesseurs, trouvent après ces malheurs successifs quelques chances favorables et quelques profits. Alors il se peut faire que de grandes fortunes s'élèvent, et que la séduction de ces gains, précédés de tant de pertes si vite oubliées, entraîne de nouveaux spéculateurs. Telle est l'histoire déplorable, mais vraie, de l'industrie française.

« Ces choses se passent sous nos yeux, ajoute notre très honorable collègue, et l'on s'étonne que les placemens industriels soient frappés de défaveur; qu'intimidée par l'expérience du passé, l'épargne de la classe moyenne, au lieu de concourir au développement des travaux publics, mieux avisée, s'éloigne de ces chances aventureuses, et cherche ailleurs un emploi moins productif, mais certain. Il faudrait s'étonner du résultat contraire. »

tune large et sûre, d'une part inamovible dans le pouvoir souverain, travaillent comme leur illustre père, l'homme que Napoléon avouait avec étonnement n'avoir jamais pu faire reculer devant l'ouvrage et la fatigue, pas plus que devant le péril ! C'est donc en dehors du caractère national, je le déclare avec l'orgueil patriotique d'une conviction profonde, c'est ailleurs qu'il faut chercher le remède aux pertes que nous déplorons à l'égard des travaux publics. C'est dans le triste enchaînement de difficultés, de lenteurs, d'entraves et de conditions mauvaises imposées de force aux associations, qu'on trouvera les causes d'insuccès de celles qui sont conduites par les hommes les plus habiles et qui, pourtant, ne prospèrent pas.

Voyez, en particulier, jusqu'où peut conduire le système d'imposer aux compagnies industrielles conditions sur conditions onéreuses, sous couleur d'utilité générale, au sujet des chemins de fer. L'Administration, frappée du double avantage qu'offrait chez nos rivaux l'abaissement du prix des transports et l'augmentation des vitesses de parcours, ne sut pas se rendre compte que, ce double avantage, il nous était impossible de l'obtenir au même point. Elle voulut user de son autorité pour prescrire aux associations qui construiraient des chemins de fer d'atteindre au moins un degré donné de vitesse, et par conséquent de faire un degré correspondant de dépense, sans pouvoir jamais dépasser un maximum de recettes, par l'abaissement systématique des péages. Elle a poussé son amour du bien public jusques à compromettre l'existence de plusieurs compagnies riches et con-

sidérables. C'est pour échapper à ce danger, aujourd'hui reconnu par le Gouvernement même, que la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans obtient actuellement un projet de loi renfermant de nouvelles conditions qui ne soient plus désastreuses.

Déjà, Messieurs les Pairs, pour sauver une association très digne d'intérêt, celle du chemin de fer entre Lyon et Saint-Étienne, il a fallu revenir sur des conditions qui, loin de permettre un modique bénéfice, garantissaient, au contraire, l'excès de la dépense sur la recette. On avait le triste spectacle d'une voie publique ouverte au milieu des mines de houille, payant le combustible au plus bas prix possible, ayant à faire une plus grande masse de transports qu'aucun chemin de Belgique, d'Angleterre et des États-Unis, et réduite à l'impossibilité de recouvrer ses simples frais; tant le tarif était puissamment combiné pour sa ruine. A ce mal venait s'adjoindre celui qui résultait des interprétations exagérées ou fausses d'un cahier des charges mal et vaguement rédigé, dans une première époque de complète inexpérience. L'entreprise se débattait au milieu de ces graves difficultés. Il a fallu venir à son secours en ramenant à la vérité, comme à la justice, l'interprétation du contrat. Ce premier remède a porté des fruits salutaires, mais insuffisans. La compagnie de Saint-Étienne à Lyon, comme beaucoup d'autres, a besoin pour prospérer d'obtenir une modification générale des conditions trop onéreuses contre lesquelles elle lutte avec tant de courage et de persévérance.

Nous avons à déplorer que des compagnies, qui

s'étaient formées sur plusieurs points importans du Royaume, aient été forcées l'année dernière de renoncer aux chemins de fer qu'elles voulaient exécuter, parce qu'on n'a pas voulu leur accorder des conditions supportables.

Malgré ces nombreux mécomptes, malgré le retrait de plusieurs associations, la Chambre sera surprise en voyant combien il en reste encore; les unes ayant achevé leurs travaux, les autres les poursuivant avec activité.

TABLEAUX DES CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS OU CONCÉDÉS EN FRANCE.

Chemins exécutés.

NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
	mètres.	
Chemin de Saint-Étienne à Andrezieux	22,000	La circulation y est établie.
Chemin de St-Etienne à Lyon	58,000	*Idem.*
Chemin d'Andrezieux à Roanne	67,000	*Idem.*
Chemin d'Epinac au canal de Bourgogne	28,000	*Idem.*
Chemin de Nimes à Beaucaire	24,000	*Idem.*
Chemin de Montbrison à Montrond	15,500	*Idem.*
Chemin de Paris à St-Germain	18,400	*Idem.*
Chemin de St-Vaast à Denain	8,900	*Idem.*
Chemin de Cette à Montpellier	27,000	*Idem.*
Chemin de Paris à Versailles (rive droite)	18,345	Circulation non encore autorisée.
Chemin de Mulhouse à Thann	19,660	Même observat.
Chemin du Creusot au canal du Centre	10,000	Même observat.
Chemin de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches	8,155	Même observat.
	324,960 m. ou 81 lieues.	

Chemins de fer en cours d'exécution.

NOMS DES CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.
Chemin de Paris à Versailles (rive gauche)....	18,630 m.
Chemin de Nîmes à Alais.....	46,319
Chemin d'Alais à la Grand'Combe.....	18,000
Chemin d'Epinac au canal du Centre.....	24,031
Chemin de Bordeaux à la Teste	51,000
Chemin d'Abscon à Denain	5,940
Chemin de Strasbourg à Bâle.....	140,000
Chemin de Montet-aux-Moines à l'Allier.....	25,000
Chemin de Paris à Orléans et Corbeil.....	120,000
	448,920 m. ou 112 lieues.

En définitive, aujourd'hui, malgré tous les obstacles dont nous n'avons rappelé qu'un petit nombre, treize associations ont achevé les chemins de fer qu'elles avaient entrepris, et neuf autres continuent courageusement leurs travaux. Les premières offrent au commerce français 81 lieues de chemin de fer actuellement disponibles; les dernières travaillent sur un développement de 112 lieues qu'elles auront finies en trois années. Sur ces vingt-deux entreprises, qui représentent un capital bien supérieur à 200 millions, trois compagnies (1) seulement ont recours à l'intervention législative, pour triompher dès à présent de leur

(1) Les Compagnies des chemins de fer de Paris à Orléans, de Paris à Versailles, rive gauche, et de Bordeaux à la Teste.

position particulière; les autres, nous le répétons, attendent avec résignation la loi générale qui va permettre à l'Administration de revenir sur les conditions trop rigoureuses qu'elle avait forcé l'industrie nationale à subir.

Si nous étendions nos regards, au sujet des divers travaux publics, sur l'ensemble des compagnies sérieuses qui subsistent aujourd'hui malgré tous les obstacles, nous verrions que cette industrie nationale qu'on taxe, avec un tel rigorisme, de légèreté, de versatilité, d'impuissance et d'abandon de ses propres entreprises, compte cependant : pour les canaux et les rivières, vingt compagnies; pour les chemins de fer, nous venons de le voir, vingt-deux compagnies; pour les bateaux à vapeur, trente compagnies, et pour les ponts suspendus ou fixes, soixante et dix-sept : en tout, *cent quarante-neuf* compagnies, qui portent l'activité, le bien-être et la prospérité dans presque toutes les parties du Royaume. La France est, à coup sûr, la seule contrée du monde où d'aussi grands résultats, loin d'être un objet d'admiration, n'obtiennent que dénigrement et dédain.

En présence de pareils faits, nous ne pouvons partager une opinion industrieusement propagée : c'est que les simples citoyens, malgré leurs efforts collectifs, sont incapables de conduire à bien les grandes entreprises d'utilité nationale.

Concurrence du Gouvernement avec les Compagnies.

Jusques à ces derniers temps, l'Administration n'avait point pensé qu'elle dût entreprendre, pour le compte de l'État, aucun chemin de fer. Mais, lorsque les imaginations furent frappées de bénéfices présumés, qui semblaient rivaliser avec les féeries des Mille et Une Nuits, le Gouvernement, séduit par l'illusion générale, étendit vers ce champ nouveau son amour des travaux publics. A travers cent millions demandés pour parfaire quelques monumens, quelques routes et quelques canaux, il introduisit officieusement 500,000 fr., pour épargner, prétendait-on, à l'industrie particulière, l'embarras et les déboursés d'études spéciales. Avec 500,000 fr. employés économiquement, on pouvait étudier à fond 5 ou 600 lieues de chemins de fer, pour connaître au juste les dépenses de toute nature qu'entraîne ce genre de travaux, si nouveau, si délicat et si compliqué. On étendit ses vues beaucoup plus loin; on préféra tout embrasser; on imagina des tracés d'une étendue totale de 1,250 lieues. On finit par proposer à la Chambre des Députés l'entreprise complète, et sérieuse, d'un pareil développement de chemins en fer, dont la dépense ne devait pas, assurait-on d'après devis à justes prix, dépasser 908 millions: lesquels seraient imputés sur le fonds hypothétique, appelé *fonds des travaux publics*.

908 millions d'évaluations primitives équivalent,

en langue des travaux publics, à 2 milliards définitifs ; plus aux crédits supplémentaires, qui complètent ordinairement les comptes qui n'ont été qu'une fois définitifs (1).

La Chambre des Députés fut épouvantée par ce nouveau cadre de dépenses qui s'ajoutait aux 100 millions des monumens, aux 80 millions des lacunes de routes, aux cinquantaines de millions obtenus ou réclamés pour les travaux des ports, pour ceux des canaux, pour ceux des rivières, etc.

Elle rejeta le système de faire exécuter par l'État l'ensemble menaçant des grands chemins de fer, désirés ou non par le commerce, et fit appel aux compagnies. Deux associations conclurent en un clin d'œil avec l'Administration, pour aller, la première, de Paris à la mer; la seconde, de Paris à Orléans. Cette seconde est le sujet de la loi dont nous avons à vous rendre compte.

Concession spéciale du Chemin de fer de Paris à Orléans. — Tableau des opérations commencées.

La compagnie qui s'offrit pour cette entreprise reçut des mains de l'Administration le devis et le plan extraits des 500,000 fr. d'études opérées pour toute la France. Ce devis portait les dépenses à 20 millions. Les hommes pleins d'expérience qui

(1) Voyez la dépense des canaux, qui n'en est encore qu'à son quatrième ou cinquième compte définitif.

devaient administrer pour l'association, en conclurent, sur-le-champ, que les travaux ne devraient pas coûter moins de 40 millions. Ils ont soumissionné pour 40 millions de francs.

Aussitôt après la concession obtenue, ils ont fait choix des ingénieurs les plus habiles parmi les hommes qui réunissent l'expérience à la théorie, et la jeunesse à la maturité, dans les corps si distingués des ponts et chaussées et du génie maritime (1).

Les ingénieurs de la compagnie ont fait à nouveau le tracé d'exécution, les plans et les devis. Ils ont trouvé qu'en conservant le seul embranchement de Corbeil, et qu'en renonçant à l'embranchement puéril d'Arpajon, ainsi qu'à l'embranchement ruineux de Pithiviers, on atteindrait, mais on ne dépasserait pas 40 millions.

La compagnie d'Orléans à Paris n'a donc à se plaindre d'aucun mécompte sur les dépenses; elle avait calculé d'après le double de l'évaluation primitive; l'expérience la justifie. Elle doit puiser dans ce fait confiance en elle-même, et non pas désappointement.

Les administrateurs, avec une activité qui n'appartient qu'à l'esprit d'association, se sont occupés d'acquérir tous les terrains nécessaires à leur pre-

(1) M. Jullien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, constructeur du pont-aquéduc du Guettain, au croisement de l'Allier et du canal latéral à la Loire; et M. Clarke, officier du génie maritime, employé pendant plusieurs années à l'étude, sur les lieux, des machines de l'Angleterre.

mière année de travaux. Ils y sont parvenus avant même qu'ils aient pu conduire à terme les simples formalités qui seraient nécessaires pour exproprier au besoin les propriétaires déraisonnables dans *quatre* communes, sur *quinze* de celles qu'ils auront traversées en douze mois d'entreprise.

Dans ces quinze communes, les ingénieurs ont trouvé quatorze parcs à franchir; ils touchent presqu'à la fin des négociations avec le dernier tiers des propriétaires les plus récalcitrans et les plus puissans auxquels appartiennent ces possessions de luxe.

Déjà, Messieurs les Pairs, au 19 juillet 1839 la compagnie a dépensé, en solde réel, ou par engagemens d'après des actes publics, ou par voie de marchés ..... 12,600,000 fr.

Au 31 juillet ses déboursés effectifs auront été de 7,970,000

et les engagemens restant à solder seront de..... 4,630,000 fr.

Cette dépense comprend la presque totalité des terrains nécessaires, 1°. pour développer l'établissement central ou tête de chemin, avec ses dépôts, ses ateliers, ses magasins à Paris, auprès du pont d'Austerlitz; 2°. pour exécuter le chemin depuis ce pont jusqu'à Corbeil, etc. (1)

---

(1) La spécification des dépenses démontre la multiplicité des efforts et la marche bien combinée des opérations.

1°. Frais généraux du premier établissement de l'admi-

Dès à présent une partie du fer des rails est sur place entre Paris et Corbeil ; les terrassemens sont faits en grande partie ; quinze locomotives commandées aux plus habiles fabricans d'Angleterre arrivent déjà ; d'autres commandées en Alsace, à notre meilleur constructeur (1), seront aussi sous peu

nistration	113,341	fr. 62 c.
2°. Personnel des travaux pour la première année	94,646	80
3°. Études, levées de plans, tracés, nivellemens	36,693	11
4°. Acquisitions de terrains	1,323,913	52
5°. Travaux de terrassemens (marchés à forfaits)	1,000,000	»
6°. Ouvrages d'art : maçonnerie	600,000	»
——— charpente	200,000	»
7°. Achat de rails	1,550,400	»
— de chairs ou supports	448,140	»
— de chevillettes	56,745	»
— de bois de traverses sans les rails	2,675,000	»
8°. Locomotives anglaises	750,000	»
Locomotives françaises	246,000	»
Wagons, tenders, etc	300,000	»
9°. Construction des ateliers	300,000	»
Clôtures et barrières	100,000	»
10°. Cautionnement de la compagnie	2,000,000	»
Total des dépenses contractées (18 mai 1839)	11,794,880	fr. 05 c.
Sommes payées (18 mai 1839)	6,331,379	fr. 26 c.

(1) M. Stehelin de Bitchwiller, auquel le Jury Central pour l'exposition de l'industrie vient d'accorder la médaille d'or, en récompense de ses excellentes locomotives.

confectionnées. Au printemps de 1840, cette première partie du chemin, dans une longueur de huit lieues, sera livrée à la circulation.

Voilà, Messieurs les Pairs, un déploiement d'activité qu'on n'a surpassé, ni seulement égalé dans aucune entreprise du même genre : tout est acquis, tout est préparé pour le premier quart du chemin et pour les ateliers centraux; des bois, achetés au prix de 1,600,000 fr., suffiront au reste de la ligne jusques à Orléans.

Il était indispensable de présenter à vos yeux cet ensemble de faits, avant de vous parler des embarras qui menacent la marche ultérieure d'une association dont les chefs réunissent la capacité, l'activité, le courage et l'expérience; qualités indispensables au succès, et qui commanderaient la plus entière confiance, à toute époque où la fatalité des circonstances n'en aurait pas à d'autres titres ébranlé toutes les racines.

Comment un tel fait a-t-il pu se produire? Voilà la question qu'avant tout il nous importe de résoudre.

Embarras financiers des Chemins de fer; explication des causes.

Une illusion générale a semblé s'emparer des esprits dans ces dernières années, et surtout depuis 1836, en faveur de toute espèce de sociétés formées par actions. Afin de montrer sur quel excès de confiance on a pu compter pour exploiter la crédulité publique, nous rapporterons ici le tableau

des valeurs d'actions mises en commandite depuis 1835 jusqu'à 1838.

Progrès des sociétés en commandite, par actions, déclarées au tribunal de commerce de Paris.

ANNÉES.	NOMBRE des Sociétés.	NOMBRE des actions.	VALEUR TOTALE des actions.
1835	106	47,676	44,958,600 fr.
1836	216	372,078	156,865,000
1837	288	595,919	338,629,000
1838 (2 1ers mois)	69	219,212	118,022,000

Telle était au commencement de 1838 la fièvre des mises en actions, que pour les seules commandites on constituait par jour au moins une société, 3,650 actions, et 2,000,000 de valeurs tant réelles que fictives (1).

A l'époque où cette folie atteignait son plus haut degré, le Gouvernement proposait et la Chambre des Députés rejetait, avec sagesse, le pro-

(1) On peut voir, par un rapport plein d'intérêt de M. Legentil, à la Chambre des Députés (sur le projet de loi relatif aux sociétés en commandite et anonymes), que l'émission excessive de semblables actions, fâcheuse sans doute, ne portait cependant pas atteinte à beaucoup de sociétés solidement constituées, conduites avec talent et sagesse, prospères dans leurs revenus, et qui méritaient, à tous égards, la protection du législateur. Mais, pour le moment, la confiance était profondément altérée par un certain nombre de sociétés imprudentes ou frauduleuses.

jet concernant 1,250 lieues de chemins de fer à construire par l'Administration.

Quatre jours seulement après ce rejet, le Ministre du commerce et des travaux publics avait changé de système, ouvert des négociations avec deux grandes associations, préparé les bases de deux concessions, fait rédiger les cahiers des charges et les projets de lois nouvelles, pour concéder à deux compagnies :

1°. Le chemin de fer de Paris à la mer, en constituant un capital de 90,000,000 pour des travaux évalués à 80,000,000 ;

2°. Le chemin de fer de Paris à Orléans, en constituant un capital de 40,000,000 pour des travaux évalués primitivement à 20,000,000.

En faisant ces deux concessions, le Gouvernement avait la persuasion singulière qu'il abandonnait des bénéfices immenses. Dans son amour du bien public, dans son zèle vigilant pour l'intérêt des citoyens, il s'était fait en conséquence un devoir de multiplier les moyens de réduire ces bénéfices, de ressaisir à toute époque la jouissance des chemins, et d'en redevenir le propriétaire infaillible au bout de 70 ans, par expiration pure et simple de la concession déclarée temporaire.

La Chambre des Députés, préoccupée, comme le public et le Gouvernement, des richesses incommensurables dont les deux entreprises allaient devenir la source, a cru devoir renchérir encore sur l'exigence des charges qui pouvaient prévenir le danger d'une semblable fortune. Elle a rendu plus

onéreux plusieurs articles du tarif, dans la proportion de quinze, vingt, et jusqu'à *trente* pour cent; elle a presque doublé le poids gratuit des bagages accordé à chaque voyageur; elle a, pour le chemin de Paris à Orléans, voté des embranchemens dont quelques uns ne pourraient évidemment pas payer l'intérêt du capital qu'exigerait leur exécution. Nous citerons surtout l'embranchement de Pithiviers, d'un développement de quatre lieues, impérieusement exigé pour aller chercher le chef-lieu d'un arrondissement électoral qui fournit par jour 10 voyageurs à l'aller et 10 au retour, lesquels arriveraient très suffisamment à la ligne principale avec un simple omnibus opérant sur un chemin de grande vicinalité. On exigeait 2,000,000 de travaux pour subvenir à ce besoin misérable.

Relativement aux dispositions qui sont communes aux deux grands chemins de fer concédés l'année dernière, les clauses exorbitantes du cahier des charges ont été résumées et présentées à la Chambre des Pairs sous leur véritable jour, dans un rapport qui tendait à dissiper les folles illusions dont chacun se berçait alors.

Nous croyons devoir citer ici l'énumération faite dans le rapport que nous indiquons (1) :

---

(1) Rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à la mer, présenté, le 3 juillet 1838, à la Chambre des Pairs, par le baron Charles Dupin.

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.... la faculté d'exécuter un chemin de fer ; 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 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 ca-

pitaux 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 (1).

« 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-cinq 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,

---

(1) Et de *quatre cent mille francs* pour le chemin de fer de Paris à Orléans.

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 revisera 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 reviser le tarif ne pouvant être faite que par une loi, devait être dans la loi, non dans le cahier des 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 commerciales, 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 deviendrait plus nécessaire encore si l'expé-

rience portait le Gouvernement à donner des tarifs plus 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 inscrits 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'entre-

prise 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.

« 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. »

Il était nécessaire de présenter cet extrait, afin de montrer que la Chambre des Pairs, plus clairvoyante, ou du moins plus heureuse dans les prévisions dues à son expérience, avait signalé les dangers que pouvaient encourir les parties intéressées, et l'avenir si précieux des travaux publics confiés à l'industrie des citoyens.

A peine, la loi votée, la compagnie du chemin d'Orléans à Paris eut-elle fait connaître aux capitalistes anglais les charges dont nous venons de rappeler la série, qu'ils reculèrent épouvantés.

Ils avaient témoigné le plus vif désir de prendre part à l'entreprise ; ils y renoncèrent tous sur-le-champ, et déclarèrent qu'à de telles conditions aucun chemin de fer ne se fût exécuté dans leur pays.

En France, il fallut un peu, mais très peu plus de temps pour que la réalité se montrât dans tout son jour, et dissipât les folles illusions répandues sur les entreprises des chemins de fer, quelles que fussent les charges de la concession. Quoi qu'il en soit, aussitôt que l'agiotage eut cessé d'y voir la source d'un fol enrichissement, sans examiner s'il restait l'espoir fondé d'un succès légitime et suffisant, obtenu comme tous les biens durables de la terre, par l'activité, l'intelligence et l'économie, la spéculation déçue s'est indignée d'avoir à demander des bénéfices au travail, au lieu d'avoir à les emprunter au jeu. Une foule de conceptions, enfantées par l'ineptie ou la mauvaise foi, et produites sous forme de commandites ou de sociétés anonymes, venant à tomber tour à tour, l'effroi s'empara des possesseurs de fonds; ils cessèrent de les apporter même aux associations les plus sages et les mieux dirigées, dès qu'elles firent appel aux capitaux par voie d'actions collectives.

Au milieu de cette immense perturbation, nous sommes heureux de pouvoir dire que la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Paris a pris les moyens les plus sages pour écarter de ses opérations toute influence d'agiotage. Elle a fait aux propriétaires, sur toute la ligne de son tracé, une large part des actions primitives. Elle a marché droit à son but. Elle a continué ses études, passé

ses marchés, acheté des terrains, fait venir ses approvisionnemens, érigé ses ateliers, et poussé ses terrassemens avec l'ensemble et l'activité que nous avons déjà signalés dans ce rapport.

Tandis qu'elle opérait ainsi, le bruit se répandait que la plus grande des deux associations constituées en juillet 1838, abandonnait son entreprise; on ne la voyait point se mettre à l'œuvre ni commencer ses terrassemens. Aux yeux du vulgaire, la compagnie qui présente la plus grande richesse nominale, doit être la plus productive; et si celle-là semble renoncer avant même d'avoir commencé, qu'en doit conclure la foule, dans ses idées aussi communes que son langage? c'est qu'en fait de chemins de fer, le meilleur même ne vaut rien. Cette opinion funeste rejaillit sur l'autre entreprise, qui s'était mise à l'œuvre avec résolution et talent. Voilà comment la méfiance gagna les détenteurs d'actions du chemin d'Orléans à Paris; les offres de vente devenant supérieures à la demande, les actions baissèrent; elles perdirent environ 8 pour cent du prix d'émission.

Situation actuelle de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans. Demandes faites pour y remédier.

Au mois de mars 1839, les actionnaires avaient déjà versé....	10,000,000 fr.
Les paiemens effectués sur le terme de mars, au lieu des 4 millions obligatoires, n'ont produit que.....	610,000 fr.

Les administrateurs du chemin d'Orléans à Paris n'avaient pas attendu cette époque pour réclamer, auprès du Gouvernement, des mesures équitables et généreuses, propres à faire cesser de fausses alarmes, et surtout à placer la compagnie dans une meilleure situation, par quelques adoucissemens indispensables dans les charges que nous avons signalées comme excessives et désastreuses.

Dès le 23 décembre 1838, ils avaient présenté, sous forme de lettre au Ministre du commerce et des travaux publics, un mémoire très étendu qui contenait l'exposé de leurs demandes, et des raisons qui justifiaient leurs propositions.

Voici le texte des demandes adressées à cette époque au ministère :

1°. Garantie d'un minimum d'intérêt de *trois* pour cent, et d'un amortissement de *un* pour cent, pendant *quarante-six ans*.

Autorisation de payer aux actionnaires, pendant la durée des travaux, quatre pour cent d'intérêt sur les fonds versés.

2°. Élévation du maximum des pentes à cinq millimètres par mètre.

3°. Suppression des embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon.

4°. Elévation suffisante du maximum des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises.

5°. Suppression de la clause qui limite à dix pour cent les bénéfices de la compagnie.

6°. Suppression de plusieurs articles de la con-

vention additionnelle, et modifications diverses au cahier des charges.

Le 6 janvier 1839, à l'appui du mémoire qui contenait ces demandes, les administrateurs de la compagnie du chemin d'Orléans à Paris adressèrent une réclamation spéciale et pressante à M. le Président du conseil.

Des demandes correspondantes étaient, vers la même époque, présentées au Gouvernement par la compagnie du chemin de fer de Paris à la mer.

Vous savez, Messieurs les Pairs, quelle était alors la situation critique du ministère, qui penchait un peu vers sa retraite spontanée; mais qui, bientôt après, préféra d'en appeler aux chances des élections générales.

Les demandes des compagnies restèrent sans réponse; le ministère du 15 avril fut remplacé par un autre, qui se déclara transitoire dès sa naissance.

Quelques amis du bien public auraient souhaité qu'en dehors de tout ce mouvement politique, les hommes les plus capables par leur expérience et leurs lumières générales ou spéciales, dans les deux Chambres et le Conseil d'État, fussent appelés à traiter les questions d'utilité publique soulevées par les compagnies de chemins de fer. La publication du résultat des travaux d'une telle commission aurait éclairé le Gouvernement et les citoyens; l'opinion des citoyens, au lieu d'errer en aveugle, aurait connu la vérité; les Chambres, convo-

quées ensuite, auraient trouvé des bases certaines pour leurs délibérations. Voilà comment on aurait pu, dès le printemps de 1839, remédier à la situation fâcheuse de deux associations dont le succès ou la chute peuvent avoir une si grande influence sur l'avenir de l'industrie nationale.

Cette pensée, qui parut un moment acceptable à l'Administration, fut repoussée l'instant d'après; on laissa perdre des jours qui tous étaient précieux, au milieu de la crise commerciale qu'exploitaient à l'envi les ennemis du Gouvernement.

Moyens accordés par le Gouvernement dans le projet de loi.

Examinons quels remèdes sont proposés aujourd'hui dans le projet de loi.

Une première disposition ne rend plus obligatoire à la compagnie que l'achèvement du chemin de fer entre Paris et Corbeil, sur un parcours d'à peu près huit lieues.

Une seconde disposition laisse à la compagnie, jusqu'à la fin de 1840, la faculté d'abandonner le reste de son entreprise, sans perdre son cautionnement.

Par une troisième disposition, si la compagnie fait un tel abandon, l'État se réserve la faculté du rachat, à prix coûtant, pour les engagemens utilement contractés sur la ligne délaissée.

Enfin, quelque parti qui soit adopté par les concessionnaires, un dernier article de la loi proposée réserve à l'Administration supérieure la

faculté de modifier le cahier des charges, sur la demande de la compagnie, afin 1°. de changer les conditions de tracé, de pentes, de courbure, de croisement par d'autres voies, etc.; 2°. d'accorder l'amélioration provisoire des conditions qui paraîtront devoir être changées dans les tarifs que contient le cahier des charges.

Au lieu de ce dernier article si vague, qui met sans défense l'Administration aux prises avec l'intérêt particulier, tout en réservant pleine faculté d'arbitraire au pouvoir administratif, nous eussions infiniment préféré que la loi même, sans retard et sans subterfuge, eût stipulé positivement : 1°. celles des conditions du cahier des charges qu'on abandonnera comme vexatoires ou superflues; 2°. celles qu'on adoucira comme trop rigoureuses, en statuant jusqu'à quel point on modérera ces dispositions.

Alors on aurait pu se dispenser de la faculté bizarre, et dangereuse comme exemple, accordée à la compagnie, de renoncer à sa ligne principale ; moyen imaginé pour lui faciliter d'exécuter en entier son entreprise !....

Nous aurions long-temps hésité, Messieurs les Pairs, à vous proposer de voter l'abandon d'un contrat passé par des hommes que n'a pas dû surprendre l'insuffisance des devis du Gouvernement, puisqu'ils en ont doublé sagement l'évaluation, pour arriver à la vérité. Nous ne voudrions pas autoriser le public à penser qu'on peut impunément traiter avec l'État, en comptant pour rien la garantie solennelle du législateur et les conditions

de cette garantie; déposer un cautionnement qui répond de la bonne foi des contractans, et retirer ensuite ce même gage, parce que les opérations préliminaires n'auraient pas réalisé des bénéfices illicites qu'on n'aurait jamais dû faire.

Mais telle n'est pas la situation des choses à l'égard de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Paris. C'est une complication d'événemens publics et privés, indépendante des prévisions et supérieure à la prudence de cette compagnie, qui n'a pas permis le placement réel d'une partie considérable de ses actions.

Loin d'être abattue par le découragement qui croissait de toutes parts autour d'elle, cette association s'est roidie contre les difficultés; elle a poursuivi ses travaux avec l'énergie et la rapidité que nous avons justement caractérisées.

En accordant à cette compagnie la faculté de résilier ses engagemens pour la ligne principale entre Orléans et Juvisy, c'est dans l'espoir que cette facilité même fera reprendre confiance à tant de citoyens intéressés au succès d'une entreprise importante, et qui présente, en si grand nombre, des élémens de réussite.

De toutes les villes bâties sur la Loire, Orléans est la plus proche de Paris. Le système de navigation artificielle qui touche à sa fin, et qui rattache l'Yonne, le Rhin, la Saône et le Rhône à la Loire, rend plus fructueux encore un chemin de fer établi sur la ligne de plus courte distance entre ce dernier fleuve et la Seine.

Aujourd'hui les canaux d'Orléans et de Briare ont

atteint le maximum des transports qu'ils peuvent opérer ; la quantité des eaux qu'on peut amener aux biefs de partage impose cette limite. Ainsi tous les accroissemens futurs du commerce entre la Loire et la Seine, à la hauteur d'Orléans, appartiendront nécessairement à la voie de terre.

Aujourd'hui les transports par cette voie, entre Orléans et Paris, sont énormes en toute saison : ils s'accroissent encore dans les temps de gelée, d'inondation, de sécheresse, de chômage, lorsque les rivières ou les canaux interrompent leur navigation.

Le nombre des voyageurs par les voitures publiques, sur les divers points de la ligne entre Orléans et Paris, surpasse 300,000 âmes : on peut juger par-là du chiffre qu'on atteindra, quand le chemin de fer quadruplera la vitesse du voyage sans augmenter et même en diminuant la dépense du parcours.

Par l'exécution du chemin de fer de Paris à Orléans, on abrége considérablement la durée des voyages entre Paris et Lyon : trente-six heures suffiront au service des transports ordinaires qu'on ferait, en payant moins cher qu'aujourd'hui par la diligence.

Chemin de fer.	de Paris à Orléans.	28 l. ½	65 —
	de Roanne à Lyon.	36 ½	
Parcours des chemins de fer.....			8 h.
Parcours d'Orléans à Briare (diligence).....			6
De Briare à Roanne par le transport accéléré suivant le système des canaux d'Écosse sur le canal latéral à la Loire (60 lieues).....			22
Temps total du voyage de Paris à Lyon.....			36 h.

De Givors, où l'on établirait la correspondance des bateaux à vapeur, on descendrait à Arles en huit heures. En cinquante-deux heures, on pourrait arriver de Paris à Marseille, sans autres constructions nouvelles que le chemin de fer entre Orléans et Paris.

Il est impossible qu'en présence de pareils faits, en obtenant la faculté d'exhausser convenablement les tarifs et de proportionner l'échelle des prix à l'inégalité des fortunes, la compagnie actuelle se dessaisisse de la partie de la concession qui lui présente les plus belles chances, entre toutes celles que la France peut offrir.

Elle n'aurait plus en sa possession que la ligne exiguë de Paris à Corbeil, laquelle serait appauvrie d'une partie considérable de ses recettes, si l'on n'exécutait pas à Juvisy l'embranchement sur cette ligne du chemin de fer entre Orléans et Paris.

Dans le cas extraordinaire où cette compagnie résilierait cette dernière partie de son entreprise, *résiliation qu'elle nous a déclaré solennellement ne pas vouloir faire*, elle serait bientôt remplacée par une autre association, qui jugerait plus sainement cette magnifique entreprise, et voudrait arriver directement à Paris, sans se mettre en rien dans la dépendance du petit chemin de Paris à Corbeil.

Laissons donc les actionnaires de la compagnie actuelle, parmi lesquels figurent en assez grand nombre des capitalistes et des propriétaires d'Orléans, laissons-les débattre librement entre eux s'ils veulent persévérer dans leur association ou s'ils préfèrent l'anéantir.

Dans ce dernier cas, il ne resterait qu'une société possédant les huit lieues de Paris à Corbeil.

Dès à présent une demande est formée par d'autres personnes, pour prolonger de huit lieues cette ligne entre Corbeil, Melun et Fontainebleau. Cette direction même sera plus tard prolongée par Auxerre vers la Bourgogne, ou par Briare vers le Bourbonnais, si la ville d'Orléans ne redouble pas d'efforts afin de prendre rang sur les grandes directions des chemins de fer ; chemins que l'industrie saura se procurer, par degrés rapides, depuis Paris jusqu'aux frontières du Royaume.

La ville d'Orléans, si digne encore d'un vif intérêt, semble, depuis un demi-siècle, dormir sur les souvenirs de son antique prospérité. Confiante dans l'avantage de sa situation commerciale, elle a pensé qu'il suffisait que la nature semblât avoir tout fait en sa faveur. D'autres cités, moins heureusement situées, mais plus actives, l'ont dépassée de beaucoup en industrie. Aujourd'hui, nous ne connaissons plus d'autre moyen efficace de lui rendre l'activité, que le chemin de fer, pour la conservation duquel ses habitans ne sauraient faire d'efforts trop grands et trop multipliés.

Conclusions de la Commission : double but de son travail.

Si nous concluons en proposant d'adopter, sans améliorations, le projet de loi relatif au chemin de fer d'Orléans à Paris, nous avons besoin de rappeler à Messieurs les Pairs que, vu l'état avancé de

la session, aucun amendement, quelqu'utile qu'il fût, ne pourrait plus être voté par l'autre Chambre. Telle est la raison pour laquelle nous n'avons pas essayé, dès à présent, de satisfaire, par des conditions expresses, aux justes demandes que pouvait et que devait faire une association digne à tous égards d'un très haut intérêt.

Le vote même de la loi proposée, fait dans la Chambre des Députés, par une imposante majorité, qui, nous l'espérons, ne sera pas moindre dans la Chambre des Pairs, devra donner confiance à la compagnie. Les concessionnaires verront par-là quel esprit de bienveillance et d'équité règne à leur égard au sein des pouvoirs législatifs. Ce même esprit les favorisera dans la session prochaine, lorsqu'il faudra confirmer les dispositions que le Gouvernement aura jugées propres à rendre indubitable, aux yeux du public, un succès qui, dès à présent, est certain aux yeux des hommes qu'une longue expérience autorise à prononcer sur de semblables matières.

Si le suffrage unanime de votre commission peut concourir en quelque chose à de pareils résultats, nous sommes heureux de pouvoir l'offrir au nom du bien public, en vous proposant d'adopter, sans amendemens, le projet de loi qui concerne le chemin de fer de Paris à Orléans.

Nous avons eu pour autre but utile, dans notre rapport, de démontrer au Gouvernement la nécessité impérieuse d'arriver à ce résultat, que les formes administratives et l'intervention d'un corps officiel, inventeur de plans, juge de projets et con-

trôleur d'exécution, dans les travaux qu'entreprend l'industrie pour son compte, soient mises en harmonie avec l'esprit de nos lois et le progrès de nos mœurs, avec le degré d'indépendance que comporte, en faveur des citoyens et de leur fortune, notre constitution fondée sur le droit et la liberté, avec le développement rapide de nos arts, avec la célérité qu'exige le succès des grandes associations; enfin avec les justes facilités que des compagnies respectables ont droit de réclamer pour parvenir aux meilleurs résultats, sans s'épuiser en efforts dont le moindre mal est la perte d'un temps et d'une confiance irrécouvrables.

PROJET DE LOI

Que la commission propose d'adopter sans amendemens.

ARTICLE PREMIER.

Le cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1838, portant concession, au profit des sieurs Casimir Leconte et compagnie, d'un chemin de fer de Paris à Orléans, par Étampes, est modifié ainsi qu'il suit :

ART. 2.

La compagnie concessionnaire continuera d'être tenue de poursuivre et terminer les travaux nécessaires à la confection du chemin concédé dans la partie comprise entre Paris et Juvisy, et de l'embranchement sur Corbeil.

ART. 3.

La compagnie pourra renoncer, jusqu'au 1er janvier 1841, à la concession pour toute la partie du chemin de fer au delà de Juvisy.

Elle sera, si elle use de ce droit, relevée de toute déchéance, et la portion de son cautionnement correspondante au surplus du chemin lui sera rendue.

ART. 4.

En ce cas, l'État aura la faculté de racheter la partie du chemin qui aura été confectionnée, en remboursant aux concessionnaires leurs dépenses utiles, et en se mettant à leur lieu et place pour les engagemens qu'ils ont utilement contractés jusqu'au 18 mai 1839, sur la ligne de Juvisy à Orléans. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'État et la compagnie sur la fixation de la somme à rembourser, seront jugées conformément à l'article 53 du cahier des charges.

ART. 5.

En cours d'exécution, la compagnie pourra proposer toutes les modifications qu'elle jugera utiles au tracé général du chemin et à sa largeur, au maximum des pentes et au minimum des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales ou départementales, enfin à la pente des routes

royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité supérieure. L'Administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que la compagnie pourrait demander aux tarifs réglés par le cahier des charges.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la concession d'une pension de 1,375 francs en faveur d'un matelot au service de S. M. Britannique ;

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 des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Une pension de treize cent soixante-quinze francs est accordée au sieur Matheus Harper, matelot, à bord du steamer de guerre *la Médée*, ap-

partenant à S. M. Britannique, lequel a eu la cuisse fracassée, et a subi l'amputation, par suite de l'accident arrivé lors de la rencontre de ce steamer avec le brick français *le Griffon*.

ART. 2.

Cette pension, dont la jouissance courra à dater du 11 avril 1839, sera inscrite au Trésor public sur le registre des pensions civiles.

FAIT au palais de Saint-Cloud, le 24 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé H. PASSY.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Vous connaissez l'accident de mer survenu, dans la soirée du 11 avril dernier, à la hauteur de Santiago de Cuba. Le brick de l'État *le Griffon*, parti de Brest pour la Vera-Cruz, vit un gros navire, dont l'approche rapide l'engagea à se mettre sur ses gardes.

Bientôt le bâtiment, reconnu pour un steamer, doubla le sillage du *Griffon*, et arrivant sur l'arrière de son travers, le héla pour savoir qui il était, d'où il venait, et quelle était sa destination. A ces questions en furent opposées de semblables : les réponses se croisèrent, et tout ce qu'on put entendre à bord du *Griffon*, fut que le steamer était de guerre, anglais de nation, et se nommait *l'Amélie* ou *la Médée*. Les deux bâtimens se séparèrent, et *le Griffon* continua sa route; mais à peine quinze minutes s'étaient écoulées, qu'il revit le même steamer naviguant dans ses eaux et le gagnant de vitesse. A l'aspect d'une manœuvre si inattendue, le capitaine du *Griffon* héla de nouveau le bâtiment qui lui était devenu suspect, et l'avertit

qu'il tirerait sur lui s'il continuait à le serrer. Soit que le bruit des roues ou de la mer eût empêché la voix de porter, soit que le temps sombre n'eût pas permis à *la Médée* de juger les distances, l'abordage eut lieu, et *le Griffon* se trouva croché sur l'arrière des porte-haubans de misaine.

Le capitaine alors ordonna de tirer un coup de canon ; mais à cet ordre mal compris, cinq pièces firent feu en même temps, et *la Médée* ne tarda pas à culer. *Le Griffon* dégagé, mit en panne, mais au moment où il allait envoyer un officier demander les motifs de la manœuvre du steamer, on aperçut un canot qui s'approchait.

Un officier anglais se présenta, et déclara que le commodore Douglas était sur *la Médée*, et n'avait voulu accoster que pour donner au commandant du *Griffon* des nouvelles du Mexique et de l'amiral Baudin. Le capitaine Ollivier s'empressa alors de se rendre, accompagné de M. Doret, chef d'état-major de l'amiral Baudin, à bord de *la Médée*, et de part et d'autre eurent lieu les explications les plus satisfaisantes. *La Médée* avait cherché à arrondir pour élonger *le Griffon*; mais le bâtiment n'obéissant pas assez vite au gouvernail, l'abordage s'en était suivi. *Le Griffon*, de son côté, ignorait que la paix fût conclue avec le Mexique, et il avait craint que le steamer ne fût sous pavillon ennemi, et cherchât à le surprendre et à l'enlever.

Vous le voyez, Messieurs, aucun tort ne saurait être attribué au capitaine du *Griffon*. Il n'y a eu de sa part qu'une de ces méprises fréquentes à

la mer, et que favorisaient à la fois les mouvemens de *la Médée* et l'obscurité de la nuit. Lord Minto, premier lord de l'amirauté, s'est hâté de le déclarer dans le sein du Parlement anglais, et d'ailleurs, les explications des deux commandans, en présence du commodore Douglas, ont pleinement satisfait à l'honneur des deux pavillons.

Mais il nous reste, Messieurs, à accomplir un acte d'équité. Un des matelots de *la Médée* a eu la cuisse fracassée par un boulet; il a fallu l'amputer, et c'est à la France à étendre sur lui sa protection, en lui assurant les avantages qu'il pouvait attendre de la continuation de ses services militaires.

En pareil cas, les nations civilisées accordent d'ordinaire aux marins étrangers, victimes d'accidens dus au fait direct ou indirect de leurs bâtimens de guerre, des pensions dont le chiffre monte à deux fois celui des tarifs de l'État auquel appartiennent ces mêmes marins. Ainsi a agi la Sardaigne à l'égard d'un matelot français blessé en prenant part au feu d'une salve d'artillerie dans le port de Gênes; ainsi, par un acte du 28 juin 1834, le Congrès de Washington a alloué aux matelots du *Suffren* atteints par le feu du salut de la frégate américaine *les États-Unis*, ou à leurs parens, des pensions viagères et des indemnités qui s'élèvent au double de celles que la France aurait eu à leur concéder. C'est cet exemple que nous vous proposons de suivre. Ici nous n'obéissons pas seulement à l'impulsion d'un de ces sentimens de courtoisie, dont la manifestation contribue toujours à resserrer les liens qui rapprochent

les nations amies, mais aussi à des règles de justice et d'humanité qui, comme le disait le Président des États-Unis, doivent être consultées dans ces sortes de réparations. Et, en effet, si l'homme de mer mutilé dans un combat, peut trouver dans le souvenir glorieux du fait d'armes auquel il a pris part la consolation du malheur qui a enchaîné son activité et brisé sa carrière, il n'en est pas de même de celui que met hors de service un accident inutile aux intérêts et à la grandeur de son pays.

Telles sont les considérations, Messieurs, qui nous ont déterminé à vous proposer de concéder au sieur Matheus Harper une pension viagère de 1,375 fr. D'après la classe à laquelle il appartient et la nature de la blessure qu'il a reçue, sa retraite aurait été liquidée en Angleterre sur le pied de 687 fr. 50 c. C'est le double que nous réclamons en sa faveur, et nous ne doutons pas que, comme la Chambre des Députés, vous reconnaîtrez la convenance d'une telle allocation. En fait d'acte de justice, de bienveillance et de libéralité, la France entend ne rester en arrière d'aucun autre pays.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

QUI ouvre au Ministre des finances des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les Exercices 1838 et 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 des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires, exercice 1839.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits montant ensemble à quatre cent vingt-quatre mille cinq cent quatre-vingt-neuf

francs soixante-dix-sept centimes (424,589 fr. 77 c.), sont ouverts au Ministre des finances, par supplément au budget de l'exercice 1839, pour les services dont le détail suit,

Savoir :

ADMINISTRATION CENTRALE DES FINANCES.

CHAPITRE 24. — *Matériel.*

ART. 2. — Impressions. . . . 78,000 fr. » c.

CHAPITRE 32. — *Dépenses des exercices clos.* 26,589 77

FORÊTS.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE SURVEILLANCE DANS LES DÉPARTEMENS.

CHAPITRE 42. — *Personnel.*

ART. 1er. — Traitemens. . . 25,000 »

CHAPITRE 43. — *Matériel.*

ART. 3. — Travaux d'abattage et de façonnage des bois à exploiter par économie. . . . 170,000 »

POSTES.

SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION.

CHAPITRE 57. — *Matériel.*

ART. 1er. — Entretien du mo-

A reporter. . . . . 299,589 fr. 77 c.

Report.	299,589 fr.	77 c.
bilier et réparations des bâtimens.	46,000	»

TRANSPORT DES DÉPÊCHES.

CHAPITRE 60. — *Matériel.*

ART. 2. — Transport en paquebots.	75,000	»

CHAPITRE 61. — *Dépenses diverses.*

ART. 2. — Transport en paquebots (échange de monnaies étrangères).	4,000	»
Total égal. . . .	424,589 fr.	77 c.

TITRE II.

Crédits extraordinaires, exercice 1839.

ART. 2.

Des crédits extraordinaires montant à quinze cent quarante-un mille sept cent vingt-sept francs soixante-deux centimes (1,541,727 fr. 62 c.), sont ouverts au Ministre des finances, et applicables, dans les proportions déterminées ci-après, aux dépenses de l'exercice 1839, dont suit l'énon-

Savoir :

1°. Au rachat des malles-postes affectées aux

routes de deuxième section. .	100,000 fr.	« c.
2°. A la construction de malles-postes à deux places de voyageurs (routes de 1re section; 1re division).	63,000	»
3°. A la construction de malles pour de nouvelles lignes à desservir en poste à partir du 1er juillet 1840. . .	352,000	»
4°. Au paiement de créances françaises sur les États-Unis de l'Amérique du Nord. . . .	996,727	62
5°. Aux dépenses de la Cour des Pairs.	30,000	»
Total égal. . . .	1,541,727 f.	62 c.

ART. 3.

Il est accordé sur les ressources de l'exercice 1839, pour le paiement de créances des exercices périmés, un crédit extraordinaire spécial de la somme de 433 fr. 56 c., suivant le tableau ci-annexé.

TITRE III.

Crédit extraordinaire, exercice 1838.

ART. 4.

Un crédit extraordinaire de 230,000 francs est ouvert au Ministre des finances sur l'exercice 1838, et affecté aux frais d'abattage et de façon-

nage des bois qui ont été exploités pour le compte de l'État, par voie d'économie.

TITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 5.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 20 juillet 1837, pour les dépenses de l'exercice 1838, et par celle du 14 juillet 1838, pour les besoins de l'exercice 1839.

FAIT au Palais de Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des finances,

Signé H. PASSY.

CRÉDITS *extraordinaires spéciaux accordés pour les créances des exercices périmés.*

EXERCICE 1839.

DÉSIGNATION DES CRÉANCES.		MONTANT DE CRÉANCES.			MOTIFS
Par services.	Par articles.	Par article.	Par service.	Par exercice.	Pour lesquels les créances ne sont pas passibles de la déchéance.
EXERCICE 1829.					
Enregistrement et domaines.	Frais de poursuites et d'instances.	fr. c. 104 03	fr. c. 104 03	fr. c. 104 03	Le non paiement provient du fait de l'Administration.
EXERCICE 1830.					
Id.	*Id.*	303 33	303 33	303 33	*Id.*
EXERCICE 1831.					
Id.	*Id.*	21 15	21 15	21 15	*Id.*
EXERCICE 1832.					
Id.	*Id.*	5 05	5 05	5 05	*Id.*
	TOTAL..	433 56	433 56	433 56	

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous vous apportons un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés ; il tend à l'ouverture de crédits supplémentaires et de crédits extraordinaires sur les exercices 1838 et 1839.

L'expérience a démontré qu'après la présentation du budget d'un exercice, il se manifeste des besoins qui ne pouvaient être prévus ou évalués lors de sa préparation, et auxquels il importe cependant de pourvoir. Cette considération a déterminé la Chambre élective à voter les crédits dont nous soumettons la demande à votre examen. Elle a reconnu qu'ils sont principalement applicables à des dépenses productives, ou à des dépenses légalement obligatoires. Nous avons la confiance que vous en jugerez également l'allocation nécessaire.

Nous allons entrer dans les détails relatifs à chacun d'eux.

(EXERCICE 1839.)

TITRE Ier.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES.

Administration centrale des finances.

CHAP. 24. — Matériel.

Art. 2. *Impressions.*

La dépense des impressions annuelles, que le budget avait évaluée à 207,000 fr. seulement, ne

s'élèvera pas à moins de 230,000 fr. par l'effet de l'extension qu'ont dû recevoir divers documens destinés aux Chambres législatives. L'augmentation de 23,000 fr. qui en résulte, jointe à diverses dépenses accidentelles et, entre autres, à celle de 38,000 fr. pour la nouvelle édition de l'Instruction générale sur la comptabilité des receveurs des finances et des percepteurs receveurs municipaux, élève à 78,000 fr. le supplément de crédit présumé nécessaire, et dont nous demandons l'allocation.

CHAP. 2. — Dépenses d'exercices clos.

Diverses dépenses de 1835, 1836 et 1837, ont été réclamées depuis la clôture de ces exercices. Un crédit de 26,589 fr. 77 c. est nécessaire pour y faire face. Nous en demandons l'ouverture, conformément à l'art. 9 de la loi du 23 mai 1834.

FORÊTS.

Service administratif et de surveillance dans les départemens.

CHAP. 42. — Personnel.

Art. 1^er^. *Traitemens.*

Une somme de 25,000 fr. forme la moitié, pour le dernier semestre 1839, du fonds annuel de 50,000 fr. qu'il est devenu indispensable d'affecter à l'augmentation du personnel pour diverses parties du sol forestier.

Cette ressource permettra de pourvoir sans délai à des nécessités pressantes; de préserver de dé-

vastations les bois de la Corse, et de procéder à des opérations d'estimation pour des parties de ces bois qui pourront être prochainement l'objet d'adjudications ; de pourvoir à la garde et à l'administration de forêts de pins plantées dans les dunes de la Gironde et des Landes, propriété dont le Trésor tire déjà un produit de quelque importance ; de restituer à leurs cantonnemens ordinaires des agens qu'il a fallu en distraire momentanément pour les employer sur les points dépourvus de forces régulières ou suffisantes ; d'organiser enfin plusieurs brigades auxiliaires et mobiles, en état de contenir de nombreux délinquans lorsqu'ils se coalisent et qu'ils concertent des entreprises audacieuses.

Le crédit supplémentaire de 25,000 fr. que nous vous proposons d'ouvrir, serait réparti ainsi qu'il suit :

Service de la Corse.....	10,000 fr.
Dunes de Gascogne.....	6,500
Brigades auxiliaires.....	7,500
Surveillance de forêts rentrées dans le domaine de l'État.....	1,000
Somme égale.....	25,000 fr.

CHAP. 43. — Matériel.

Art. 3. *Travaux d'abattage et de façonnage de bois à exploiter par économie.*

L'exploitation, aux frais du Trésor public, des bois qui ne peuvent rester sur pied, a lieu pour soustraire l'État aux conséquences des coalitions de

marchands de bois. Diverses autres causes, puisées dans son intérêt, déterminent aussi dans ce cas l'Administration à procéder directement à des exploitations. Les dépenses qu'elles exigent sont dès lors tellement éventuelles, qu'elles peuvent excéder de beaucoup l'évaluation qu'en présente le budget. Pour 1839, un crédit de 100,000 fr. seulement a été ouvert pour faire face aux opérations que devra entreprendre l'Administration ; l'expérience des faits propres à 1838, dont il sera question à la fin du présent exposé, donne lieu de croire qu'un supplément de 170,000 fr. sera nécessaire pour 1839. Il ne s'agit, au reste, que d'une avance à faire par le Trésor public : le prix des bois exploités sera en effet augmenté des frais d'abattage et de façonnage que l'État aura payés.

POSTES.

Service administratif, de perception et d'exploitation.

CHAP. 57. — Matériel.

Entretien du mobilier et des bâtimens.

L'abaissement de la chaussée de la rue J.-J.-Rousseau, exécuté par la ville de Paris, vient d'augmenter la différence de niveau déjà dangereuse qui existait entre le sol de la rue et celui de la cour de l'horloge de l'hôtel des Postes. Cette opération exige des travaux considérables dans cette cour et au pourtour; la dépense qui en résultera et divers autres travaux d'entretien pour le mobi-

lier et les bâtimens, ajournés faute de moyens de les exécuter pendant les années dernières, motivent la demande d'un supplément de crédit de 46,000 fr. pour 1839.

Transport des dépêches.

CHAP. 40. — Matériel.

Art. 2. *Transports en paquebots.*

La distribution intérieure des paquebots de la Méditerranée avait le grave inconvénient de laisser les passagers occupant les places de troisième classe exposés à l'intempérie des saisons. Au moyen d'un prélèvement de 15,000 fr. sur le crédit affecté aux réparations prévues, l'Administration a fait exécuter, au commencement de 1839, un changement à l'aménagement de l'Eurotas; par l'effet de cette opération, les passagers n'éprouvent plus d'incommodités sur ce paquebot, et le nombre des voyageurs a augmenté d'une manière sensible. Il importe donc d'étendre à tous les paquebots successivement une amélioration dont le succès est éprouvé. Elle aurait lieu sur cinq d'entre eux en 1839, à l'aide d'un crédit de 75,000 fr. que nous demandons pour le chapitre 40 du budget.

CHAP. 41. — Dépenses diverses.

Art. 2. *Transports en paquebots.*

Lors de la préparation du budget de 1839, il n'existait point de base d'évaluation pour les frais de la conversion des monnaies étrangères contre

des espèces de France, à obtenir par les directeurs des postes placés dans les diverses stations des paquebots; aucun crédit n'a été ouvert pour couvrir ces frais : ils en exigent un de 4,000 fr.

TITRE II.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES.

Dépenses d'exercices périmés.

Un crédit de 433 fr. 56 c. est nécessaire pour faire droit à des réclamations de créances non frappées de déchéance sur les exercices 1829 à 1832. L'état annexé au projet de loi présente le détail de ces créances auxquelles sont applicables les dispositions de la loi du 10 mai 1838.

Rachat des malles-postes affectées aux routes de deuxième section.

Aux termes du cahier des charges d'une adjudication passée le 31 juillet 1828 pour le loyer, l'entretien et le renouvellement des malles-postes pendant dix années, à compter du 1er janvier suivant, et d'après une convention postérieure, la reprise par l'État de 58 malles affectées aux routes de deuxième section, a été fixée au 1er octobre 1839. Le prix du rachat pourra occasionner une dépense évaluée à 100,000 fr., et pour laquelle il est nécessaire d'ouvrir un crédit extraordinaire.

Construction de Malles à deux places de Voyageurs.

Dix-huit malles, dont la dépense est évaluée à 63,000 fr., restaient à confectionner, au 1er janvier 1839, sur le nombre total des nouvelles malles pour lesquelles le budget de 1838 avait ouvert un crédit de 600,000 fr., qui n'a été employé qu'en partie; 78,000 fr. restés disponibles sur ce crédit, et dont l'annulation aura lieu lors du réglement du budget de 1838 compensent, et au delà, le crédit de 63,000 fr. que nous vous proposons d'ouvrir sur 1839.

Construction de Malles pour les nouvelles lignes à desservir en poste, à partir de 1840.

Les malles destinées aux nouvelles lignes de poste à desservir en 1840, suivant le projet de budget de cet exercice déjà voté par la Chambre élective, sont au nombre de quatre-vingt-huit. Les frais de confection de ces voitures sont évalués à 352,000 fr. Nous demandons ce crédit extraordinaire sur 1839, parce que c'est pendant l'exercice courant que doit avoir lieu l'adjudication de la fourniture nécessaire aux nouveaux services à exécuter l'année prochaine.

Créances françaises sur les États-Unis de l'Amérique du nord.

En exécution de la loi du 14 juin 1835, relative

au traité conclu, le 4 juillet 1831, entre la France et les États-Unis, le Trésor public a prélevé sur la somme qu'il avait à payer celle de 1,500,000 fr. dans l'intérêt des Français créanciers du Gouvernement de l'Union; mais la distribution aux ayant-droit de ce qui leur revient dans la somme prélevée est néanmoins, et aux termes de ladite loi, subordonnée à l'ouverture d'un crédit au Ministre des finances. Cette dernière disposition motive notre demande d'une somme de 996,727 fr. 62 c., à laquelle s'élève le montant, en principal et intérêts, du solde des créances qu'il y a lieu d'éteindre.

Réunie à une somme de 332,242 fr. 54 c. déjà distribuée au moyen de crédits précédemment ouverts, l'allocation de 996,727 fr. 62 c. complétera un total de 1,328,970 fr. 16 c.

Cour des Pairs.

La formation de la Chambre des Pairs en Cour de justice, par suite des événemens des 12 et 13 mai dernier, occasionne des frais extraordinaires et imprévus; ils ont été évalués à une somme de 30,000 fr., pour laquelle l'ouverture d'un crédit est nécessaire.

TITRE III.

(EXERCICE 1838.)

Crédit extraordinaire

Travaux d'abattage et de façonnage de bois exploités par économie

Il nous reste à vous demander, pour l'exercice 1838, un crédit extraordinaire de 230,000 fr., applicable aux frais de l'exploitation, pour le compte de l'État, des bois invendus lors des adjudications.

C'est à partir de 1839 seulement qu'un crédit affecté aux frais de cette nature a été compris au budget; les bois exploités pendant l'année dernière devaient être adjugés, avec l'obligation pour les acheteurs de payer les frais d'abattage et de façonnage; mais les travaux n'ayant été achevés que vers la fin de l'année, et l'exercice 1839 s'étant ouvert avant que les adjudications eussent pu avoir lieu, il a semblé qu'en présence d'un budget dans lequel un crédit affecté aux frais d'exploitation venait de prendre place pour la première fois, il ne convenait pas de prélever les frais de 1838 sur le produit de ventes qui n'auraient lieu qu'en 1839. L'intégralité de ce produit entrera donc dans les caisses du Trésor public; ainsi se trouvera compensée la dépense de 230,000 fr., qui fait l'objet du dernier article du projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

SESSIONS
N° 114.
1839.
SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux réparations de la cathédrale de Chartres;

Avec l'Exposé des motifs par M. le Garde des sceaux, Ministre de la justice et des cultes.

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, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Garde des sceaux Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Le crédit de 750,000 fr. ouvert sur l'exercice 1838, par la loi du 18 juillet 1837, pour réparation de la cathédrale de Chartres, est réduit d'une somme de deux cent trente-neuf mille sept cent

seize francs un centime (239,716 fr. 01 c.) et demeure fixé à celle de cinq cent dix mille deux cent quatre-vingt-trois fr. quatre-vingt-dix-neuf cent. (510,283 fr. 99 c.)

ART. 2.

Un crédit de deux cent trente-neuf mille sept cent seize francs un centime (239,716 fr. 01 c.), somme égale à celle qui est annulée sur l'exercice 1838, est ouvert à notre Ministre secrétaire d'Etat de la justice et des cultes sur l'exercice 1839, pour les réparations de la cathédrale de Chartres.

La valeur des matériaux provenant des démolitions de la cathédrale est attribuée aux travaux de restauration.

Ceux qui n'auront pas été réemployés en nature seront vendus par les préposés des domaines, et le produit en sera versé au Trésor public.

Il est ouvert au Ministre des cultes un crédit égal à la recette qui aura été encaissée par le Trésor.

ART. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 14 juillet 1838 pour les besoins de l'exercice 1839.

FAIT à Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Garde des sceaux Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé TESTE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 18 juillet 1837 avait affecté un crédit de 750,000 fr. à l'achèvement des travaux de la cathédrale de Chartres. L'Administration se croyait en mesure, au moyen de ce crédit, de terminer, dans le cours de 1838, la réparation du désastre éprouvé par cet édifice en 1836. Il n'a pu en être ainsi pour les causes que je vais avoir l'honneur de vous exposer.

Vous connaissez, Messieurs, les raisons qui ont engagé le Gouvernement à préférer le métal au bois pour la reconstruction des combles de la cathédrale de Chartres. Trop d'exemples l'avaient averti des dangers que courent sans cesse les monumens recouverts d'une charpente ordinaire, surtout lorsque les siècles en desséchant les bois accroissent leur combustibilité; un des plus beaux monumens de l'architecture chrétienne du moyen âge vient encore d'être réduit en cendres par suite d'une simple imprudence, dans un pays voisin. Souhaitons que de nouvelles catastrophes ne viennent point nous affliger. L'Administration va du moins

redoubler de zèle et de précautions pour les prévenir autant qu'il est possible.

L'emploi d'une charpente métallique pour la cathédrale de Chartres, et le parti pris d'éviter absolument l'introduction du bois dans la construction des combles, ne permettaient plus de rétablir la couverture en plomb, malgré la quantité considérable de celui qu'on avait recueilli de l'incendie; le cuivre seul paraissait devoir être employé. Cependant, d'après des avis qui lui furent donnés, et des offres qui lui furent adressées, mon prédécesseur pensa que si le zinc réunissait, comme on le lui assurait, à des avantages égaux de convenance et de durée, ceux d'une économie notable, il y aurait lieu de le préférer.

L'avis de l'Académie des sciences fut affirmatif, et c'est sous le mérite et l'influence de cet avis, communiqué à la Chambre des Députés au moment même où elle votait la loi du 18 juillet 1837, qu'une réduction de 150,000 fr. fut opérée par elle, avec l'adhésion du Ministre, sur le montant du crédit qui avait été primitivement demandé. Le projet de cette loi fut porté dans ces termes à la Chambre des Pairs.

Mais depuis, de nouveaux incidens surgirent. D'une part, le Ministre acquit la certitude que l'un des résultats des efforts et de la surveillance continuelle de l'Administration serait, contre toute prévision, une réduction assez notable sur le montant des projets approuvés : de l'autre part, des propositions lui furent faites par des entrepreneurs connus, pour l'exécution des couvertures en cuivre à

des prix extrêmement inférieurs aux évaluations de l'architecte ; il crut entrevoir la possibilité, dès lors, de doter la cathédrale de Chartres d'une couverture de cuivre, sans dépasser la limite du crédit qui lui était ouvert.

La prudence ne lui permettait pas cependant de prendre ces espérances pour des certitudes complètes ; il fallait donc attendre, pour savoir au juste à quoi s'en tenir relativement aux ressources dont on pourrait réellement disposer, que les travaux, qui étaient en cours d'exécution, fussent assez avancés pour détruire la possibilité d'aucun mécompte sérieux ; ce n'est qu'au commencement de cette année que l'Administration a pu être complétement édifiée à cet égard. Il s'ensuit que le crédit alloué par la loi du 18 juillet 1837, n'a pu être employé que jusqu'à concurrence de 510,283 fr. 99 cent., et qu'il reste conséquemment à faire report de la différence de 239,716 fr. 01 cent. sur l'exercice 1839.

Cette somme comprend, pour achèvement des entreprises autorisées. . . . . 65,202 fr. 58 c.

Il reste donc disponible, pour la couverture, l'ange qui doit surmonter le sommet de la croupe, les honoraires de l'architecte et quelques cas imprévus. 174,513 43

Somme égale. . . . . 239,716 fr. 01 c.

Les 174,513 fr. 43 c. ne suffiront pas, malgré tous les efforts, pour la dépense d'une couverture

de cuivre. Avant d'entretenir la Chambre des moyens de pourvoir au déficit, je dois lui rendre compte des motifs qui m'ont déterminé, ainsi que la Chambre des Députés, à donner la préférence au cuivre sur tout autre métal, nonobstant l'excédant de dépense qui doit en résulter.

Quatre métaux ont été mis en concurrence :

Le cuivre,
Le bronze,
Le zinc,
Le fer galvanisé.

Le devis de l'architecte, pour l'emploi du cuivre, s'élevait à 308,220 fr. 17 c. C'est ce devis qui a été soumis à votre commission en 1837. Les soumissions que j'ai entre les mains, et dont j'ai déjà eu l'honneur de parler à la Chambre, ne s'élèvent qu'à 190,800 fr. (honoraires de l'architecte non compris). Comme cette soumission est à forfait et ne peut conséquemment donner chance d'aucune augmentation, c'est ce chiffre de 190,800 fr. qui doit seul fixer l'attention de la Chambre.

Les devis pour l'exécution de la couverture en zinc à feuilles ou tables cannelées, le seul système que la commission spéciale des travaux de la cathédrale de Chartres et le conseil des bâtimens civils aient jugé admissible, malgré de graves inconvéniens, s'élèvent à 100,591 fr. 09 c.

Il n'a pas été présenté de devis pour le bronze; mais la comparaison des détails produits par l'entrepreneur breveté avec ceux des devis dressés pour le cuivre, donne la certitude que la dépense

serait fort supérieure; les hommes de l'art craignent d'ailleurs que l'excès de rigidité de ce métal composé ne l'expose à des déchirures partout où les assemblages exigeront qu'on lui fasse faire des plis.

Enfin, un aperçu fourni par l'entreprise du fer galvanisé (également brevetée) n'élève la dépense qu'à une somme de 41,912 fr. 96 c.

S'il ne s'agissait que de faire une dépense au plus bas prix possible, nul doute que le fer galvanisé ne dût obtenir d'emblée la préférence : le zinc viendrait immédiatement après, et le cuivre ne se présenterait qu'en troisième ligne.

Mais la considération de l'infériorité du prix n'est pas la seule qui doive préoccuper les Chambres et l'Administration, quand il s'agit de la restauration d'un monument, et surtout d'un monument de premier ordre comme la cathédrale de Chartres.

Je ne saurais mieux faire que de mettre ici sous les yeux de la Chambre des Pairs les motifs que j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre des Députés, et qui ont déterminé son vote.

« Le zinc et le fer galvanisé, qui n'est autre chose qu'une feuille de tôle revêtue d'une espèce d'étamage de zinc, sont encore d'un emploi fort récent, surtout le dernier. Le zinc, sauf certaines conditions, est promptement attaqué par l'oxidation. On prendra, sans aucun doute, s'il est employé pour la couverture de la cathédrale de Chartres, toutes les précautions que la théorie ou

l'expérience peut indiquer pour parer à cet inconvénient.

« L'Académie royale des sciences s'exprime ainsi qu'il suit (Rapport adopté dans sa séance du 19 juin 1837) sur ces deux modes de couverture :

« M. Sorel, auteur de plusieurs appareils fort « ingénieux, a imaginé récemment un nouveau « procédé d'étamage de la tôle, qui paraît com- « muniquer à celle-ci la propriété de résister « complétement à l'oxidation, même sous l'in- « fluence d'agens plus actifs que l'air et l'humi- « dité. Nous regrettons que les épreuves aux- « quelles cet alliage a été soumis n'aient pas « une date assez ancienne pour justifier son emploi « sur un monument public.

« .... La promptitude avec laquelle la surface « du zinc, bien décapée, s'oxide au contact de « l'air humide, et surtout de l'eau aérée, porte- « rait à croire que les couvertures de zinc laminé « seraient, en très peu de temps, rongées et mises « hors de service par le progrès de cette oxidation « spontanée. Mais une expérience de plus de « vingt-cinq ans a montré que, lorsque la super- « ficie s'est oxidée jusqu'à une profondeur insen- « sible, la même couche d'oxide, fortement adhé- « rente au métal sous-jacent, fait l'office d'un « vernis préservateur qui s'oppose aux progrès de « l'altération. A partir de ce moment le zinc résiste « aux actions atmosphériques comme un métal « beaucoup moins oxidable.

« Sous le rapport de l'altérabilité spontanée, le « zinc ne serait donc pas moins propre que le

« cuivre à la couverture des édifices, et s'il ne « présente pas d'inconvéniens sous d'autres rap- « ports, il doit être préféré aujourd'hui, parce « que son emploi est moins dispendieux. »

Tel a été l'avis de l'Académie des sciences, avis auquel cependant n'ont pas adhéré plusieurs membres de cet illustre corps, et beaucoup d'architectes habiles hésitent à partager une confiance qui n'est fondée que sur des expériences encore trop peu nombreuses et d'une date trop récente pour faire loi absolue, dans les cas où il s'agit non seulement d'édifices publics, mais de monumens destinés à traverser les siècles. C'est au temps seul qu'il peut appartenir de mettre d'accord la théorie et la pratique, qui dément si souvent ses savans calculs.

Je n'ai pas besoin de dire que ces observations s'étendent au fer galvanisé, système d'un emploi bien plus récent encore, et sur lequel l'Académie a évité de se prononcer par ce motif; il est vrai que deux années se sont écoulées depuis, il est vrai aussi que l'inventeur s'est expressément engagé à garantir à sa couverture une durée égale à celle d'une couverture de cuivre. Vous apprécierez, Messieurs, les conséquences qu'on peut tirer d'une pratique qui ne remonte pas à plus de trois ans, et la valeur d'une garantie que la loi ne fixe pas au delà de dix années, qu'il ne serait possible, peut-être, à une société industrielle d'étendre plus loin par un contrat spécial, quand on voit le cuivre traverser cinq ou six siècles sans éprouver aucune altération.

J'ajouterai à ces considérations la nécessité, pro-

clamée hautement aujourd'hui par les artistes et par tous les hommes qui s'occupent de la conservation des anciens monumens, de respecter leur ancienne physionomie, le caractère qui leur a été donné par leurs auteurs, et de le transmettre aux siècles qui nous succéderont; c'est manquer essentiellement à ces conditions que de dénaturer les matériaux de la construction primitive; c'est empreindre les vieux édifices d'un vernis moderne, qui n'est pas moins insolite aux yeux de l'amateur éclairé que l'altération de la forme même. Si l'Administration a été obligée de s'écarter de ce principe pour la construction du comble, il est important du moins qu'elle s'y renferme toutes les fois qu'il n'y a pas impossibilité absolue; et ni le Gouvernement, ni la Chambre des Députés, n'ont considéré comme une impossibilité l'excédant de dépense qu'entraînera la préférence donnée au cuivre sur le fer galvanisé et même sur le zinc.

La Chambre a déjà vu que d'après les soumissions déposées la couverture de cuivre coûtera, toute posée.	190,800 fr.	c.
Le rétablissement de l'ange qui surmontait la croupe de l'abside, est évalué.	6,470	»
Le piédestal de cet ange, les honoraires de l'architecte, et les cas imprévus, exigeront un crédit de.	21,043	33
TOTAL *à reporter*. . . .	218,313 fr.	33 c.

Report.	218,313	33
Achèvement des autres travaux en cours d'exécution. .	65,202	68
Montant des dépenses restant à faire.	283,516	01
La somme à reporter de 1838 sur 1839, n'étant que de.	239,716	01
Il y aurait insuffisance de. .	43,800	»

Le Gouvernement a proposé d'y pourvoir au moyen de l'autorisation qui lui serait donnée, d'appliquer aux dépenses une somme égale au produit de la vente des vieux plombs et autres matériaux provenant de l'incendie, qui ne seraient point utilisés dans les travaux. Les plombs qui resteront sans emploi sont évalués, d'après un double travail de vérification, devoir produire une somme de. . . . . 41,588 fr. »

Les autres matériaux, qui se composent de quelques vieux fers et de quelques pierres, produiront, par approximation. . . . . 2,243 »

TOTAL. . . . . 43,831 fr. »

Cette proposition a été adoptée par la Chambre des Députés.

J'ai l'honneur, en conséquence, de soumettre à la Chambre des Pairs, conformément aux ordres du Roi, le projet de loi ci-joint, voté par la Cham-

bre des Députés, ayant pour objet le report sur l'exercice 1839, d'un crédit de 259,716 fr. 01 c. demeuré sans emploi sur celui de 750,000 fr. ouvert par la loi du 18 juillet 1837, pour dépenses de la cathédrale de Chartres en 1838 ; la limitation du crédit afférent à ce dernier exercice à la somme de 510,283 fr. 99 c.; enfin l'ouverture d'un crédit nouveau égal au produit de la vente des vieux matériaux provenant de l'incendie de ladite cathédrale, qui n'auront pas été réemployés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

Portant demande d'un supplément de crédit au budget des Cultes, pour l'exercice 1839;

Avec l'Exposé des motifs par M. le Garde des sceaux, Ministre de la justice et des cultes.

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, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Le crédit de 432,800 fr. porté au chapitre Ier du budget des dépenses du ministère de la justice,

sur l'exercice 1839, est réduit d'une somme de 7,500 fr.

ART. 2.

Un supplément de crédit de 7,500 fr. est ouvert sur l'exercice 1839, au chapitre Ier du budget du ministère des cultes, pour le traitement d'un directeur de l'administration des cultes pendant le second semestre de l'année courante.

ART. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 14 juillet 1838, pour les besoins de l'exercice 1839.

FAIT à Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE,

Par le Roi :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé TESTE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 23 juillet dernier, et qui a pour objet une réduction du crédit ouvert au chapitre Ier du budget du ministère de la justice sur l'exercice 1839, et l'ouverture d'un supplément de crédit au chapitre Ier du budget des cultes sur le même exercice. La Chambre voudra bien remarquer que nous ne lui proposons pas une augmentation de dépenses, mais une répartition nouvelle des fonds précédemment alloués.

Vers la fin de 1836, on attacha au ministère de la justice et des cultes un sous-secrétaire d'Etat dont les attributions s'étendaient à l'un et à l'autre département. Il nous a semblé qu'il était plus utile de séparer ce qui avait été réuni; de conserver un secrétaire-général au ministère de la justice, et de créer une direction des cultes. Toutes les affaires ecclésiastiques se trouveront ainsi concentrées entre les mains d'un fonctionnaire qui pourra se vouer exclusivement à leur examen : la direction de cette

partie du service en recevra nécessairement plus d'ensemble, plus de force et plus d'unité.

Cette création n'est pas pour le Trésor public une charge nouvelle. La nomination d'un secrétaire-général au ministère de la justice laisse disponible une somme de 15,000 francs sur les 30,000 francs affectés au traitement du sous-secrétaire d'Etat : il suffit de reporter cet excédant au budget du ministère des cultes. Ce revirement de crédits se trouve naturellement opéré, pour l'exercice 1840, par le projet de loi de finances portant règlement du budget des dépenses, et actuellement soumis aux délibérations de la Chambre; mais il est nécessaire qu'une loi spéciale applique la même disposition au second semestre de l'exercice courant. Scrupuleux observateurs des règles de finances, nous n'avons pas pensé pouvoir, en présence des Chambres, rien détacher du budget du ministère de la justice, pour le reporter au budget du ministère des cultes, et nous avons, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi suivant.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

Qui autorise le département de la Vienne à contracter un emprunt;

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

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, déjà adopté par la Chambre des Députés, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Le département de la Vienne est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1838, à emprunter une

somme de quinze cent mille francs (1,500,000 fr.), pour l'établissement des huit nouvelles routes départementales à classer et l'achèvement des routes déjà classées.

L'emprunt aura lieu par portions successives déterminées annuellement par le conseil général. Il sera passé avec publicité et concurrence, à un maximum d'intérêt de quatre et demi pour cent. Néanmoins, le préfet est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne pourra excéder la limite ci-dessus indiquée.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt :

1°. Par la prorogation jusqu'au 31 décembre 1860 de l'imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels au principal de la contribution foncière, déjà établie par les lois des 28 juin 1833 et 9 juillet 1836 ;

2°. Et par une imposition extraordinaire de trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, à partir du 1er janvier 1840 jusqu'au 31 décembre 1860.

Fait au Palais de Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé J. Dufaure.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les routes anciennement classées dans le département de la Vienne ne sont pas encore terminées : l'emprunt de un million qui avait été affecté à leur achèvement, et dont le remboursement s'opère au moyen d'une imposition de cinq centimes sur la contribution foncière, est épuisé : 53,000 fr. seraient nécessaires pour les mettre à l'état d'entretien.

D'un autre côté le classement de huit nouvelles routes départementales, voté par le conseil général du département, va être prononcé; toutes les formalités sont remplies et rien n'arrête plus l'Administration. Le développement total des nouvelles routes est de 301,000 mètres, et la dépense de leur construction doit s'élever à 1,725,000 fr.

Le conseil général a recherché le meilleur moyen de procurer promptement aux populations du département les bienfaits de ces nouvelle voies de communication, sans toutefois aggraver trop lourdement la charge des impôts.

Déjà deux lois, des 24 avril 1837 et 4 avril 1838, avaient autorisé le département de la Vienne

à s'imposer extraordinairement, sur chacune de ces années, trois centimes additionnels aux quatre contributions directes; destiné à commencer les travaux des nouvelles routes, le produit de ces impositions n'est pas encore dépensé ; mais il serait loin de suffire, et le conseil général a demandé l'autorisation d'emprunter par portions successives, et en dix années, une somme de 1,500,000 fr. Sur cette somme 53,000 fr. seront affectés à l'achèvement des anciennes routes. Ce nouvel emprunt doit se confondre avec le premier emprunt d'un million, qui, bien qu'épuisé, n'est encore remboursé qu'en partie. L'un et l'autre s'amortiront, en commençant par le premier, d'abord au moyen des cinq centimes extraordinaires sur la contribution foncière déjà autorisés et qui seront prorogés jusqu'au 31 décembre 1860, ensuite avec le produit de trois centimes extraordinaires sur les quatre contributions directes à percevoir depuis le 1er janvier 1840 jusqu'au 31 décembre 1860.

Si nous n'aggravons pas les charges des contribuables, il est vrai, Messieurs, que nous engageons pour vingt ans les ressources du département; mais nous rapprochons le terme des travaux; dix années suffiront pour les achever, et l'avenir peut bien supporter une partie des charges dont il recueillera de si grands avantages.

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi, déjà voté par la Chambre des Députés, que nous avons l'honneur de vous soumettre.

IMPRESSIONS
N° 117.
1839.
1re SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

TENDANT à autoriser les Compagnies des chemins de fer concédés, à proposer des modifications au tracé général de ces chemins;

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

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, déjà adopté par la Chambre des Députés, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour, sont autorisées à proposer des modifications au tracé général de ces chemins et à leur largeur, au maximum des

pentes, au minimum du rayon des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable, et le consentement formel de l'autorité compétente.

L'Administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que les compagnies pourraient demander aux tarifs réglés par les cahiers de charges.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé J. Dufaure.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans les divers projets que le Gouvernement vous a présentés au sujet des chemins de fer d'Orléans, de Versailles et de la Teste, il vous a demandé l'autorisation d'accorder aux compagnies concessionnaires certaines modifications à leurs cahiers de charges. Les motifs qui nous ont engagé à vous faire cette demande, s'appliquent également aux autres entreprises de chemins de fer déjà concédées, et nous avons dû généraliser en leur faveur une mesure salutaire.

Lorsqu'il s'agit d'une industrie nouvelle, il peut y avoir de graves inconvéniens à soumettre à l'avance tout ce qu'elle a d'inconnu à la règle invariable d'une loi. Il faut suivre pendant quelque temps les premières expériences de la pratique, et c'est à l'Administration de les recueillir, plutôt qu'à la loi de les deviner.

Une certaine rigueur avait d'ailleurs présidé à la fixation des différentes charges imposées aux entreprises des chemins de fer ; trop d'exigence, au nom de l'intérêt public, risquait de le compromettre en décourageant l'intérêt privé. Nous arri-

verons, par de prudentes épreuves, à déterminer la juste mesure qui doit à la fois satisfaire l'utilité générale, et laisser aux compagnies la latitude dont elles peuvent avoir besoin pour combiner leurs avantages particuliers avec l'avantage de tous.

Tels sont, Messieurs, les motifs pour lesquels nous vous demandons l'autorisation de modifier, suivant les circonstances, soit le tracé général des chemins, soit le maximum des pentes, le minimum du rayon des courbes et les conditions diverses des travaux d'art; soit enfin les limites des tarifs pour le transport des voyageurs ou des marchandises. De ces mesures, les unes seront définitives, les autres ne seront que provisoires; mais, dans un cas ni dans l'autre, nous n'oublierons la circonspection qui doit nous guider dans ces tentatives de réforme; à une sévérité peut-être excessive, nous nous garderons de faire succéder un excès de facilité qui pourrait devenir aussi préjudiciable, et nous n'avons pas besoin d'ajouter que, restreint aux entreprises qui existent aujourd'hui, le projet actuel n'engage en rien le Gouvernement pour les entreprises ultérieures.

Voici, Messieurs, les termes du projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 850,000 fr. pour les armemens extraordinaires de la marine en 1838;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de la marine et des colonies.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Le projet de loi dont la teneur suit, et que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 22 juillet 1839, sera porté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État de la marine et des colonies, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au département de la marine, au Titre de l'exercice 1838, et sur les ressources de

cet exercice, un crédit extraordinaire de 850,000 francs pour acquitter les dépenses restant dues par suite des armemens dirigés contre le Mexique et contre Buénos-Ayres.

Ce crédit sera réparti de la manière suivante :

Chapitre IV, solde et entretien des corps organisés à terre, et des équipages embarqués	700,000 fr.
Chapitre X, affrétemens et transports par mer.	150,000
Ensemble.	850,000 fr.

FAIT au château de Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

L'Amiral Pair de France, Ministre de la marine et des colonies,

Signé DUPERRÉ.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de vous apporter un projet de loi tendant à faire ouvrir au département de la marine et des colonies un nouveau crédit extraordinaire de 850,000 fr. sur l'exercice 1838.

La nécessité de ce crédit résulte de plusieurs causes.

Il avait été déduit sur la solde des équipages, au budget de 1838, une somme de 500,000 fr. représentant les vacances qui pouvaient survenir à bord des bâtimens de la flotte.

Une autre retenue de 108 fr. par homme avait été exercée sur la solde à titre de dépenses d'habillement, et l'on a employé les fonds de cette retenue à approvisionner les magasins.

Ces prévisions ne se sont pas réalisées ; la nécessité de maintenir au complet les équipages des bâtimens employés au Mexique et à la Plata, ont augmenté le personnel de la flotte, et donné lieu à une dépense de 400,000 fr. en sus des crédits déjà votés.

D'un autre côté, les marins abondamment pourvus d'effets d'habillement, ayant eu peu de

remplacemens à réclamer, les retenues à exercer sur leur solde se sont trouvées inférieures à celles prévues par le budget; ce qui a occasionné une nouvelle dépense de 308,000 fr.; ces deux causes réunies, portent à 708,000 fr. la demande applicable au chapitre IV.

Enfin, des affrétemens ont été conclus au Mexique pour les divers services de l'escadre. Les traites émises pour acquitter cette dépense, qui n'avait pas été suffisamment évaluée, s'élèvent à la somme de 150,000 fr., pour laquelle il est nécessaire de demander un nouveau crédit imputable sur le chapitre X, affrétemens et transports par mer.

Nous joignons au présent exposé le projet de loi qui en est l'objet.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

PROJET DE LOI

QUI autorise le département de la Charente-Inférieure à s'imposer extraordinairement;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Notre conseil d'État entendu,

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit 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.

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

son conseil général dans sa session de 1838, à s'imposer extraordinairement un centime par franc sur les quatre contributions directes, pendant les années 1840, 1841 et 1842, pour en affecter le produit à la dépense d'acquisition et de travaux pour l'agrandissement de l'asile des aliénés de Lafond.

Donné au Palais de Saint-Cloud, le 25 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé T. Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Charente-Inférieure a créé un vaste asile d'aliénés, à Lafond près La Rochelle; mais cet établissement, quoiqu'il ait reçu, depuis quelques années, des améliorations remarquables, n'est pas encore suffisamment vaste pour un service auquel la loi du 30 juin 1838 donne, chaque jour, une extension plus considérable. Et il faut, d'ailleurs, apporter quelques modifications dans ses distributions intérieures, afin d'établir, entre les malades, les classifications et les divisions réclamées par les besoins du service de santé, et par la nécessité d'assurer le bon ordre, indispensable surtout dans un établissement de ce genre.

Le conseil général de la Charente-Inférieure a pris cet état de choses en considération, et, dans sa session de 1838, il a voté une imposition extraordinaire d'un centime par franc sur les quatre contributions directes, pendant trois ans, afin de pourvoir à la dépense des acquisitions et des travaux nécessaires pour l'agrandissement de l'asile.

Les plans et devis des travaux projetés ont été,

de la part du conseil des bâtimens civils, l'objet d'un avis favorable ; et je les approuverai définitivement, lorsque l'autorisation de l'imposition proposée aura donné les moyens d'y pourvoir. Toutefois, cette imposition ne produira que la moitié environ des 200,000 fr., auxquels ces dépenses sont évaluées : mais le conseil général, que les fortes charges du département ont empêché d'y pourvoir entièrement, cette fois s'occupera, dans ses prochaines sessions, de compléter les moyens de solder cette utile dépense. Les ressources prévues suffiront d'ailleurs pour solder les acquisitions, et commencer des travaux que l'on ne saurait retarder sans nuire essentiellement à un service indispensable.

Vous remarquerez facilement, Messieurs, combien le vote du conseil général de la Charente-Inférieure rentre dans le vœu de la loi du 30 juin 1838, qui appelle les établissemens d'aliénés à prendre un grand développement ; il paraît donc devoir, à ce titre, être sanctionné par les Chambres législatives. Déjà la Chambre des Députés a, en effet, adopté, dans sa séance du 20 juillet courant, le projet de loi suivant, qui lui avait été présenté, et que le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE CAMBACÉRÈS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 8 millions pour l'achèvement des Canaux.

MESSIEURS,

L'attention de la Chambre a déjà tant de fois été appelée sur la grande entreprise des canaux, que nous craindrions d'abuser de ses momens, si, à l'occasion du projet de loi dont elle a renvoyé l'examen à une commission qui a bien voulu me choisir pour son rapporteur, nous venions traiter avec quelque développement une question sur laquelle nous ne pourrions d'ailleurs que répéter ce qui a été précédemment dit dans l'une et l'autre

* Cette commission était composée de MM. DE CAMBACÉRÈS, le duc DE CARAMAN, le marquis DE CHANALEILLES, le comte CHOLET, le baron DUVAL, le vicomte DE JESSAINT, ODIER.

enceintes législatives. Il serait aujourd'hui sans objet de revenir sur les graves erreurs commises lors de l'évaluation primitive des travaux auxquels devait donner lieu cette immense opération, puisque les conséquences onéreuses de ces erreurs sont au nombre des faits accomplis qu'il faut savoir accepter. Nous n'oserions même pas nous flatter de retirer quelque utilité de cette recherche nouvelle des causes qui ont produit un résultat si peu en harmonie avec les prévisions des gens de l'art, car on ne profite guère, dans notre pays, des enseignemens de l'expérience en pareille matière. Ne sommes-nous pas en effet témoins et victimes de la perturbation jetée dans les entreprises des chemins de fer, principalement par suite de l'appréciation erronée des dépenses de leur établissement, alors que le souvenir récent de ce qui était arrivé à l'égard des canaux, aurait dû nous préserver du renouvellement de mécomptes semblables? Mais sans vouloir rentrer dans la discussion du passé de cette dernière affaire, nous ne saurions nous abstenir de rappeler au moins, en peu de mots, les progrès qu'elle a faits jusqu'à ce jour, afin de préciser le point où elle est parvenue, et de motiver par là même les conclusions favorables que nous sommes chargé de présenter relativement au projet de loi qui a pour but d'en hâter la conclusion définitive.

Les diverses lois du 5 août 1821 et celle du 14 août 1822, ont autorisé l'ouverture ou l'achèvement des treize lignes navigables pour lesquelles un nouveau crédit de 8 millions est demandé.

Ces lignes navigables sont :
Le canal du Rhône au Rhin.
— de la Somme.
— des Ardennes.
La rivière d'Isle.
Le canal d'Ille-et-Rance.
— du Blavet.
— d'Arles à Bouc.
La rivière d'Oise.
Le canal de Bourgogne.
— de Nantes à Brest.
— du Nivernais.
— du Berry.
— latéral à la Loire.

Le canal du Rhône au Rhin, destiné à réunir les bassins de ces deux fleuves, et entrepris en 1784 pour la partie comprise entre Dôle et la Saône, fut décrété par l'Assemblée nationale quant à l'ouverture de la ligne entière, dont le développement est de 348,900 mètres, ou 87 lieues un quart, depuis Saint-Jean-de-Losne jusque dans l'Ill près de Strasbourg, avec embranchement de Mulhausen sur Huningue et Bâle. Les travaux commencés en 1800 furent continués avec plus ou moins d'activité jusqu'à l'année 1821. La dépense s'en élevait alors à 11,021,305 fr. Il lui a été consacré, en 1821, un emprunt de 10 millions fr. On y a dépensé, en outre, sur les fonds du Trésor, jusqu'au 31 décembre 1833, une somme de 4,767,888 fr., et sur ceux accordés par la loi du 27 juin 1833, 2,411,525 fr. Ce canal est livré au commerce, et les droits de

navigation y sont perçus dans toute son étendue depuis 1834.

Le canal de la Somme, qui a pour but d'établir par la vallée de cette rivière une communication de Paris à la mer, s'embranche près de Saint-Simon, sur le canal Crozat, et débouche sous les murs de Saint-Valery. Commencé en 1770 entre Saint-Simon et Ham, les travaux en furent continués à diverses reprises jusqu'en 1820. Les dépenses effectuées à cette époque montaient à 3,560,285 fr. La loi de 1821 a affecté, pour son achèvement, un emprunt de 6,600,000 fr. Il a été appliqué, en sus, à cette destination, sur les fonds du Trésor, jusqu'à la fin de 1833, 1,960, 610 fr.; et sur le crédit alloué par la loi de juin 1833, 1,017,863 fr. Le canal de la Somme, dont la longueur totale est de 155,600 mètres ou à peu près 39 lieues, est ouvert à la navigation sur toute sa ligne.

Le canal des Ardennes réunit les vallées de l'Aisne et de la Meuse, en partant de Bouchery pour aboutir à Semuy; il se prolonge de ce point, d'un côté jusqu'à Neufchâtel et de l'autre jusqu'à Vouziers. Son développement total est de 105,725 mètres ou de 26 lieues 1 quart. Entrepris en vertu de la loi du 5 août 1821, ce canal est aujourd'hui complétement terminé. Il avait été primitivement consacré à son exécution un capital de 8 millions, qui s'est accru d'une somme de 3,726,693 fr. dépensée sur les fonds du Trésor jusqu'en 1833, et d'une autre somme de 2,413,845 fr. prélevée sur les fonds créés par la loi de juin 1833. Enfin un dernier appoint de 27,881 fr., a été appliqué à ce travail sur le crédit alloué par la loi du 12 juillet 1837.

La rivière d'Isle, de Périgueux à Libourne, dans un parcours d'une longueur de 144,969 mètres, ou de 36 lieues 1 quart, était d'une navigation fort difficile et même dangereuse à certaines époques de l'année. On avait senti depuis long-temps le besoin de l'améliorer; et de 1768 à 1775 plusieurs barrages avec écluses et digues latérales furent construits, mais il ne restait presque plus rien de ces travaux qui n'avaient point été entretenus, lorsqu'ils ont été repris en 1822; ils sont achevés. La loi d'août 1821 en avait évalué le montant à 2,500,000 fr.; il a été dépensé, en outre, jusqu'à la fin de 1833, sur les fonds du Trésor, 1,474,719 fr.; sur ceux accordés par la loi de juin 1833, 1,232,229 fr., et sur ceux créés par la loi de juillet 1837, 97,350 fr.

Le canal d'Ille-et-Rance ouvre, à travers la Bretagne, une communication navigable entre la Manche et l'Océan, et réunit les ports de Saint-Malo, Nantes et Brest, par sa jonction avec le canal entre ces deux dernières villes en descendant le cours de la Vilaine. Sa longueur est de 84,797 mètres ou de 21 lieues un quart. Projeté en 1783, il ne fut cependant commencé qu'en 1804; il est actuellement livré au commerce. Les travaux, avant 1822, avaient absorbé une somme de 6 millions; sur le crédit de 36 millions affecté par la loi du 14 août 1822 aux canaux de Bretagne, il a été réservé, pour celui d'Ille-et-Rance, une somme de 6,947,000 fr.; on a de plus consacré à cette entreprise, sur les fonds du Trésor jusqu'en 1833, 1,963,103 fr.; sur ceux de la loi de juin 1833,

1,095,190 fr.; et sur ceux de la loi de juillet 1837, 20,706 fr.

Le canal de Blavet est un embranchement vers la mer, d'une étendue de 59,500 mètres ou de 15 lieues, du canal de Nantes à Brest. Il est ouvert à la navigation. Les frais faits pour sa construction, antérieurement à 1822, montaient à 3,413,306 fr.; ceux faits en vertu de l'emprunt de 1822 se sont élevés à 1,327,200 fr.; on a dépensé, en outre, en 1833, sur les fonds du Trésor, 61,000 fr.; sur le crédit accordé par la loi de juin 1833, 522,925 fr., et sur celui de la loi de juillet 1837, 26,533 fr.

Le canal d'Arles à Bouc, destiné à affranchir le commerce des obstacles et des dangers qu'il rencontrait en descendant le Rhône jusqu'à son embouchure, présente un développement de 47,338 mètres, ou de 12 lieues. Sa mise en activité sur toute la ligne remonte au mois de juin 1834. Commencés en 1802, les travaux de ce canal avaient coûté, jusqu'en 1813, époque de leur interruption, une somme de 3,667,345 fr. Ils furent repris en vertu de la loi de 1822, qui autorisa à cet effet un emprunt de 5,500,000 fr. Il a été de plus dépensé, sur les fonds du Trésor, 1,668,600 fr.; sur ceux de la loi de juin 1833, 460,795 fr.; et sur ceux de la loi de juillet 1837, 36,702 fr.

Le perfectionnement de la navigation de l'Oise, depuis le canal Manicamp jusqu'à la Seine, a été opéré, conformément aux projets arrêtés par l'Administration, par suite de la convention passée avec M. Sartoris, et approuvée par la loi du 5 août

1821. Un emprunt de 3,000,000 fr. fut ouvert pour accomplir ce travail, qui n'a été fini qu'à l'aide d'un supplément de 1,528,997 fr. fourni sur les fonds du Trésor jusqu'au 31 décembre 1833, et d'une seconde allocation de 1,066,962 fr. sur ceux créés par la loi du 27 juin.

Le canal de Bourgogne réunit le bassin de la Seine avec celui du Rhône, en partant de Saint-Jean-de-Losne, sur la Saône, pour arriver à la Roche-sur-Yonne. Sa longueur est de 242,044 mètres, ou de 60 lieues et demie. Ce grand travail entrepris en 1775, interrompu en 1793, continué en 1808, est aujourd'hui complétement achevé; néanmoins il faut y faire encore quelques dépenses, qui ont pour objet la consolidation des barrages de plusieurs réservoirs, le solde des indemnités de terrains et d'usines, la construction de maisons éclusières. Les sommes employées jusqu'en 1820 s'élevaient à 15,663,464 fr.; la loi du 14 août 1822 destina à son achèvement un capital de 25 millions, auquel on a postérieurement ajouté, sur les fonds du Trésor, 5,650,028 fr.; sur ceux de la loi de juin, 7,357,126 fr.; et enfin sur les fonds de la loi de juillet 1837, 578,153 fr.

Le canal de Nantes à Brest, dont l'utilité sera surtout appréciée en temps de guerre, a pour principal objet d'assurer l'approvisionnement du plus important de nos arsenaux maritimes. Il traverse les départemens de la Loire-Inférieure, du Morbihan, des Côtes-du-Nord et du Finistère, sur une longueur de 374,000 mètres, ou de 93 lieues et demie. Les travaux commencés vers l'année 1806,

n'avaient coûté, jusqu'en 1822, que la faible somme de 1,500,000 fr. Sur l'emprunt de 36 millions créé par la loi du 14 août de la même année, réserve fut faite au profit du canal de Nantes à Brest d'une somme de 28,625,800 fr.; il est devenu nécessaire de lui consacrer, en outre, sur les fonds du Trésor, 7,163,824 fr.; sur ceux accordés par la loi de juin 1833, 7,622,513 fr.; et sur les fonds de la loi de juillet, 335,806 fr. Tous ces crédits ont permis de mener à fin ce canal; mais il reste à exécuter quelques ouvrages qui ne sont pas sans importance, et à liquider des indemnités diverses.

Le canal du Nivernais, qui réunit l'Yonne à la Loire, commence à Auxerre et se termine à Decise, après un parcours de 176,181 mètres, ou de 44 lieues. Son origine remonte à 1784; les travaux, abandonnés en 1791, furent repris en 1807, et suspendus de nouveau en 1813. Les dépenses faites jusqu'alors montaient à environ 5,500,000 fr. Un emprunt de 8,000,000 fr. fut affecté à son achèvement par une loi d'août 1821; on a dépensé en sus, jusqu'à la fin de 1833, sur les fonds du Trésor, 7,189,599 fr.; sur ceux de la loi de juin, 7,355,700 fr.; et sur ceux de la loi de juillet, 1,550,000 fr. Malgré ces allocations, dont le chiffre est si élevé comparativement à celui de l'évaluation primitive, le canal n'est point terminé. Il y a, entre autres travaux encore indispensables, à opérer la limitation du bief de partage, et à pourvoir à son alimentation par une rigole de prise d'eau de l'Yonne, qui n'aura pas moins de 26,000 mètres de développement.

Le canal du Berry, dont l'étendue est de 320,000 mètres ou de quatre-vingts lieues, se compose de trois branches, réunies au bassin de Font-Blisse, près de Rhimbé, et qui se dirigent : La première, par Sancoins, vers le canal latéral à la Loire; la seconde sur la Loire, à l'amont de Tours, par Bourges; la troisième vers Montluçon sur le Cher, par Saint-Amand. Il fut entrepris en 1808, et, jusqu'en 1822, on y avait dépensé 2,667,572 fr. La loi du 14 août lui assura un emprunt de 12,000,000 fr.; le Trésor a fourni de plus une somme de 1,200,012 fr., à laquelle il faut ajouter celle de 2,875,993 fr. prélevée sur les fonds de la loi de juin 1833, ainsi que celle de 660,000 fr. prise sur ceux de 1837. Plusieurs parties de ce canal sont achevées et livrées au public; mais il exige encore de grands travaux, notamment l'achèvement du bief de partage; le perfectionnement de la navigation du Cher depuis Saint-Aignan jusqu'à Tours; la création de nouvelles ressources alimentaires pour le bief de partage, par l'établissement, dans la partie supérieure des vallées de l'Auron et de la Marmande, de deux réservoirs devant contenir ensemble sept à huit millions de mètres cubes d'eau; l'étanchement de la cunette du canal et la consolidation de ses levées sur plusieurs points. Il y a aussi à régler des indemnités.

Le canal latéral à la Loire, qui part de Bigoin et se rend dans le canal de Briare, après avoir traversé deux fois la Loire, d'abord sur un pont-aqueduc et ensuite dans le lit même du fleuve, après avoir également franchi l'Allier au moyen

d'un pont-aqueduc, après s'être rencontré avec le canal du centre, ainsi qu'avec une branche de celui du Berry, offre un développement de 198,000 mètres ou de quarante-neuf lieues et demie. Il doit son origine à la loi d'août 1822 qui l'a doté d'un emprunt de 12,000,000 fr. A cette somme reconnue bientôt insuffisante, on a ajouté, sur les fonds du Trésor, 7,227,086 fr.; sur ceux de 1833, 8,567,334 fr.; et sur ceux de 1837, 1,191,521 fr. On peut le considérer comme terminé, quoiqu'il reste à entreprendre quelques travaux d'une certaine importance.

Il résulte, Messieurs, des détails dans lesquels nous venons d'entrer que, sans tenir compte des dépenses antérieures aux lois d'emprunts, dépenses qui montent à 53,000,000 fr., et dont l'abandon a été fait aux compagnies avec lesquelles l'État a contracté, il a été employé, jusqu'à ce jour, à l'exécution de ces treize canaux et rivières :

1°. La totalité des sommes provenant des emprunts.....	128,600,000 fr.
2°. Sur les fonds du Trésor, après l'épuisement des emprunts, jusqu'au 31 décembre 1833....	44,682,959
3°. Sur les fonds consacrés par la loi du 27 juin 1833, à des travaux publics.....	44,000,000
4°. Sur le crédit de 6,600,000 fr. ouvert par la loi du 12 juillet 1837.....	4,524,652
Ensemble....	221,807,611 fr.

Mais les états dressés par les ingénieurs portent la dépense faite et à faire pour l'achèvement des travaux, en y comprenant l'entretien, jusqu'à la fin de 1837, des ouvrages terminés, à 235,717,313 fr.

Il y a donc à pourvoir à une différence de. 13,909,702

réduite par la défalcation des. . . 2,075,348

restant disponibles sur le crédit alloué en juillet 1837, à . . . . 11,834,354 fr.

ou, en nombre rond, à. . . . . 12,000,000 fr.

C'est afin de combler cette différence, que la demande d'une somme égale avait été présentée par le Gouvernement. La commission de la Chambre des Députés, chargée d'examiner cette proposition, a remarqué que parmi ces treize canaux et rivières, il en était huit qui ne réclamaient de nouveaux crédits, évalués en totalité à 749,067 fr., que pour solde de travaux d'entretien et de perfectionnement, ainsi que pour le paiement des retenues de garantie. Elle a pensé qu'on pouvait les regarder comme terminés; et il lui a paru convenable d'établir législativement cette situation, par leur admission au rang des ouvrages à l'état d'entretien. En conséquence, il leur a été affecté un crédit spécial et définitif d'un million, dont l'excédant, s'il y en a, viendra en accroissement au crédit réservé aux canaux inachevés. Relativement à ceux-ci, qui sont au nombre de cinq, savoir : les canaux de Bourgogne, de Nantes à Brest, du Nivernais, du Berry, et le canal latéral à la Loire, la même commission s'est promptement aperçue que les travaux pro-

jetés ne seraient point les seuls encore nécessaires pour assurer leur complet achèvement ; que, parmi ces travaux, plusieurs n'étaient point suffisamment étudiés, notamment ceux relatifs à la limitation du bief de partage du canal du Nivernais, et ceux concernant l'alimentation du bief de partage du canal du Berry ; il lui a été dès lors démontré que le crédit réclamé pour mettre la dernière main à cette vaste entreprise, fournirait seulement les moyens d'avancer vers ce but si désirable, sans permettre de l'atteindre; et, se refusant à consacrer une prétention en contradiction avec les renseignemens même fournis par l'Administration, elle s'est contentée d'accorder les fonds qui lui ont paru être suffisans pour la continuation des travaux pendant le présent exercice. C'est par ces motifs, qu'au lieu des 12 millions demandés, elle n'en a alloué que huit, dont un recevra la destination que nous venons d'expliquer, et dont les sept autres seront applicables aux canaux inachevés. Toutefois, en adoptant cette détermination, cette commission, et la Chambre des Députés après elle, ont admis en principe la nécessité de l'ouverture ultérieure d'un crédit qui devra être demandé dans le cours de la prochaine session, afin de solder définitivement les dépenses de la construction des canaux compris dans les lois de 1821 et 1822, dépenses dont le montant total pourra être irrévocablement fixé, d'ici là, avec une entière certitude.

Telle est, Messieurs, l'économie du projet de loi adopté par la Chambre des Députés et accepté par le Gouvernement, auquel nous vous proposons de donner votre sanction.

La Chambre aura donc à s'occuper de nouveau de cette affaire l'année prochaine. Mais ses méditations devront porter, à cette époque, beaucoup moins sur le chiffre du solde qui sera réclamé pour la dernière fois, que sur les questions auxquelles donnera naissance l'achèvement général des canaux, à savoir : la détermination du mode à suivre pour leur administration et leur entretien, et surtout la fixation ultérieure des tarifs ; questions à la fois graves et délicates, puisque de leur décision dépendront l'avenir d'une entreprise destinée à féconder presque toutes les parties de notre territoire, ainsi que la somme des avantages qui en découleront, et que, pour les traiter, il faudra obtenir le concours de nombreux et puissans intérêts particuliers. Toutefois, espérons que la difficulté de ce grand problème n'en retardera pas trop la solution, et que le pays sera enfin appelé à recueillir tous les fruits des énormes sacrifices qu'il s'est imposés.

SESSIONS
N° 121.
—
1839.
SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise le département de la Gironde à s'imposer extraordinairement.

MESSIEURS,

Aux termes de la loi du 10 mai 1838, les départemens sont chargés de pourvoir aux frais de construction, réparations et entretien des édifices départementaux; le département de la Gironde, que dans la précédente séance vous avez autorisé à contracter un emprunt de 1,400,000 f. pour ses routes départementales, vous demande aujourd'hui l'autorisation de contracter un autre emprunt de 264,000 fr., applicable à des travaux d'édifices départementaux et qui serait rembour-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE CAMBIS D'ORSAN, le marquis DE CORDOUE, le comte DARU, le vice-amiral comte JACOB, le vicomte DE JESSAINT, le baron DE REINACH, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

sable en vingt années. Je n'ai à vous entretenir, Messieurs, que de ce second emprunt, et d'abord je vous dirai que la commission ne peut trop blâmer la précipitation mise par le conseil général à exprimer son vote, avant d'avoir pu ni approfondir le mérite des projets, ni contrôler l'évaluation des dépenses. Ce vote de 264,000 fr. a eu lieu dans la session de 1838, et ce n'est que neuf mois après, en mai 1839, que sur la provocation de Monsieur le Ministre de l'intérieur, Monsieur le Préfet a fait rédiger les avant-projets et estimations sommaires des dépenses dont voici l'extrait.

Hôtel de sous-préfecture de l'Esparre. . . .	23,892 fr.
Tribunal de 1re instance de Blaye.	55,000
Hôtel de sous-préfecture de Blaye.	11,000
Hôtel de sous-préfecture de Bazas.	36,397
Maison d'arrêt de Bazas.	35,114
Hôtel de sous-préfecture de Libourne. . . .	14,885
Tribunal civil et maison d'arrêt de Libourne.	12,200
Sous-préfecture, prétoire et caserne de la gendarmerie de la Réolle.	15,000
Achat de bâtimens à Libourne, à Blaye et à l'Esparre.	71,500
TOTAL	274,788 fr.

Il est à croire que l'auteur de ces évaluations sommaires et tardives aura fait tous ses efforts pour se renfermer dans les limites du vote exprimé par le conseil général; et cependant il l'a excédé de 10,788 fr., y compris les honoraires de l'architecte et l'acquisition à faire de plusieurs maisons particulières. On prétend, il est vrai, que

l'excédant de dépenses sera couvert par le rabais des adjudications; mais comment peut-on savoir si les prix sont susceptibles de rabais, lorsqu'on ne connaît encore ni le bordereau des prix ni leurs élémens? est-il certain que les propriétaires des maisons à acquérir consentiront à les céder, de gré à gré, au prix de l'estimation? S'ils élèvent des prétentions exagérées, il faudra recourir à la voie de l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique : il n'y a donc aucune certitude de l'exactitude de cette partie notable des dépenses; enfin le conseil général du département a joint à son vote la sage condition de mettre les travaux en adjudication : mais il n'y a encore que des avant-projets tellement sommaires qu'ils ne peuvent servir de base à des adjudications. Ne sait-on pas d'ailleurs que les projets définitifs, lors même qu'ils ont été parfaitement étudiés, peuvent donner naissance à de fortes augmentations de dépenses motivées sur des circonstances imprévues ou sur des améliorations qui plus tard auront été reconnues indispensables? Nous observerons en outre que ces projets auraient dû être préalablement soumis à l'approbation du Ministre ou du moins à celle du préfet : aucune de ces formalités n'a été remplie.

Nous savons que l'approbation ministérielle n'est pas nécessaire, lorsqu'il s'agit de dépenses qui n'excèdent pas les sommes déterminées par les lois sur les attributions départementales et communales. Toutefois la commission chargée de l'examen de cette affaire, dans la Chambre des Députés, s'est demandé si, lorsqu'il s'agit d'un en-

semble de travaux et d'une masse de projets pour lesquels il faut recourir à des impôts extraordinaires ou à de forts emprunts, il ne serait pas utile d'exiger tous les documens qui peuvent éclairer le législateur dans l'intérêt public et dans celui des contribuables.

Votre commission, Messieurs, ne met nullement en doute l'utilité départementale des constructions neuves et des autres travaux projetés dans plusieurs communes de la Gironde ; mais n'y avait-il pas une juste convenance à consulter les autorités locales sur le choix des emplacemens, sur le degré d'importance des édifices, et sur leur appropriation aux divers services pour lesquels ils seront entrepris? Enfin elle ne peut trop regretter que l'on ait omis une des plus importantes précautions généralement observées en pareil cas : le conseil d'État n'a pas été entendu sur la comparaison des charges et des ressources du pays.

Messieurs, si dans cet état de choses vous reconnaissez avec votre commission que l'instruction de l'affaire n'a été ni régulière, ni complète, peut-être serez-vous disposés à vous prononcer pour le rejet du projet de loi. On objectera sans doute qu'il s'agit de travaux d'une utilité reconnue. On fera valoir les considérations d'urgence. Mais on peut répondre que lors même que vous consentiriez à l'emprunt, il serait impossible d'en faire l'emploi immédiat; en effet, il faudra beaucoup de temps pour rédiger les projets définitifs et en obtenir l'approbation. Les réglemens de prix des propriétés à acquérir exigeront probablement de

longues formalités, si l'on ne veut pas céder aveuglément aux exigences des propriétaires. Enfin, l'on ne connaît que très imparfaitement le montant des dépenses qui doivent fixer la quotité de l'emprunt; ainsi, dans l'hypothèse la plus favorable, au lieu de voter les fonds nécessaires pour solder les travaux projetés, vous n'ouvrirez réellement qu'un crédit à imputer sur des dépenses inconnues. Tout demeurera incertain, l'évaluation des dépenses, la quotité exacte de l'emprunt, la durée du temps nécessaire pour son amortissement, et avant tout l'étendue des charges qui pèseront sur les contribuables.

Votre commission, Messieurs, a été si inquiète d'un tel avenir, qu'elle a été d'abord tentée de vous proposer d'ajourner à la prochaine session l'approbation de l'emprunt qui vous est soumis, et de laisser ainsi au Gouvernement un délai suffisant pour faire compléter l'instruction de l'affaire par les autorités locales; mais elle a considéré que déjà les deux Chambres ont, trop facilement peut-être, accédé à des demandes d'emprunt qui, sans offrir autant d'irrégularités, n'étaient cependant pas entièrement exemptes de reproches. Elle a craint que le département de la Gironde, se fondant sur l'ignorance des formes à observer, n'invoquât en sa faveur de nombreux précédens; et dans l'espoir que de si fâcheux exemples ne se reproduiront plus, si, par de sages instructions, le ministère veut bien tracer aux préfets la marche qu'ils auront à suivre désormais, sous peine de voir rejeter les demandes des conseils généraux des départe-

mens, la majorité de la commission a l'honneur de vous proposer, mais sans tirer à conséquence, l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A L'AMÉLIORATION DES PORTS;

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

LOUIS PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS que le projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 23 juillet 1839, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, et par M. Legrand, sous-secrétaire d'État, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de deux millions quatre cent mille francs (2,400,000 fr.) est affectée à la construction d'une écluse de chasse, et au prolongement des jetées de Calais.

ART. 2.

Une somme de un million deux cent mille francs (1 million 200,000 fr.), est affectée à la construction de quais en maçonnerie au port de Boulogne.

ART. 3.

Une somme de deux millions trois cent mille francs (2,300,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au port de Dieppe.

ART. 4.

Une somme de six millions (6,000,000 fr.) est affectée à l'élargissement du bassin Vauban, et à la construction d'un bassin à flot dans la retenue de la Floride, au port du Havre.

ART. 5.

Une somme de un million trois cent quinze mille francs (1,315,000 fr.) est affectée à la construction de quais au port de Rouen.

ART. 6.

Une somme de trois cent mille francs (300,000 f.) est affectée à la reconstruction des quais du port de commerce de Brest.

ART. 7.

Une somme de quatre millions (4,000,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au port de Redon et à la jonction de ce port avec les canaux de Bretagne.

ART. 8.

Une somme de neuf cent cinquante mille francs (950,000 fr.) est affectée à la construction d'une jetée au port du Croisic.

ART. 9.

Une somme de six cent soixante mille francs (660,000 fr.) est affectée à la construction de quais au port de Nantes.

ART. 10.

Une somme de trois millions (3,000,000 fr.) est affectée au perfectionnement du port de La Rochelle.

ART. 11.

Une somme de cinq cent trente-cinq mille francs (535,000 fr.) est affectée à l'établissement de perrés et d'appontemens au port de commerce de Rochefort.

ART. 12.

Une somme de trois cent mille fr. (300,000 fr.) est affectée à la construction d'une écluse de chasse au port du Château (île d'Oléron).

ART. 13.

Une somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) est affectée à l'exécution des travaux de défense de la rade de Verdon.

ART. 14.

Une somme de sept millions (7,000,000 fr.) est

affectée aux travaux d'amélioration et d'agrandissement du port de Cette.

ART. 15.

Une somme de sept millions deux cent mille francs (7,200,000 fr.) est affectée à la construction et à l'élargissement des quais, ainsi qu'à l'approfondissement du port de Marseille.

ART. 16.

Une somme de deux cent mille fr. (200,000 fr.) est affectée à la construction d'un môle et d'une cale de radoub au port d'Ajaccio.

ART. 17.

Une somme de huit cent mille fr. (800,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un môle au port de l'Ile-Rousse (Corse).

ART. 18.

Sur les allocations déterminées par les articles précédens et s'élevant ensemble à la somme de quarante millions six cent soixante mille francs (40,660,000 fr.), il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice de 1839, un crédit de deux millions sept cent cinquante mille francs, (2,750,000 fr.), et sur l'exercice de 1840, de dix millions six cent cinquante mille francs (10,650,000 fr.)

Ces crédits seront répartis de la manière suivante :

EXERCICE 1839.

Calais	100,000 fr.
Boulogne	100,000
Dieppe	100,000
Le Havre	600,000
Rouen	100,000
Brest	50,000
Redon	100,000
Le Croisic	100,000
Nantes	100,000
La Rochelle	100,000
Rochefort	100,000
Oléron	50,000
Verdon	200,000
Cette	200,000
Marseille	600,000
Ajaccio	50,000
Ile-Rousse	100,000
Total	2,750,000 fr.

EXERCICE 1840.

Calais	650,000 fr.
Boulogne	300,000
Dieppe	500,000
Le Havre	1,200,000
Rouen	300,000
Brest	200,000
Redon	800,000
Le Croisic	250,000
Nantes	300,000
La Rochelle	500,000
Rochefort	250,000
Oléron	200,000
A reporter	5,450,000 fr.

Report	5,450,000 fr.
Verdon	800,000
Cette	1,000,000
Marseille	3,000,000
Ajaccio	100,000
Ile-Rousse	300,000
TOTAL	10,650,000 fr.

ART. 19.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen du fonds extraordinaire créé pour les travaux publics par la loi du 17 mai 1837.

FAIT au Palais des Tuileries, le 27 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé J. DUFAURE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Depuis quelques années le pays a fait d'immenses efforts pour multiplier sur son territoire les communications de tout genre.

Les Chambres législatives ont accordé des crédits considérables pour l'achèvement des routes royales.

Les départemens n'ont pas craint de s'imposer des sacrifices inconnus jusqu'à ce jour pour compléter le réseau des communications qui sont plus spécialement à leur charge : ils ont uni leurs ressources à celles des communes et des particuliers pour ouvrir, dans tous les sens, les voies secondaires qui vont chercher les denrées jusque sur le lieu même de la production.

D'autre part, des lois successives ont ouvert des crédits importans pour le perfectionnement des rivières et pour conduire à leur terme les travaux de canalisation entrepris à des époques plus ou moins éloignées.

Enfin, l'industrie privée est aussi entrée dans

cette carrière d'améliorations. Grâce à son intervention active, une foule de ponts ont été jetés sur des torrens et des rivières dont le passage offrait mille dangers. Ce n'est qu'avec plus de timidité sans doute qu'elle a dirigé ses capitaux vers les voies navigables et les chemins de fer; mais chaque jour affermira sa marche, et bientôt, nous l'espérons du moins, elle ne craindra plus d'aborder des spéculations où l'intérêt public s'alliera utilement à l'intérêt privé.

Tous ces travaux, Messieurs, auront pour résultat de mettre en rapport les différentes parties du Royaume, de lier le Nord de la France avec le Midi, l'Est avec l'Ouest, de faciliter les échanges entre tous les marchés intérieurs, et de faire en quelque sorte de ces marchés, par le nivellement du prix des denrées, un seul marché national.

Mais, Messieurs, la France n'est pas seulement une Puissance continentale, et les soins de son commerce intérieur ne doivent pas seuls occuper sa pensée. La France, par sa position géographique, peut aspirer à être la voie de transit entre les deux mers : les intérêts de sa richesse, de sa grandeur et de sa puissance lui commandent d'entretenir des rapports actifs avec les pays qui sont séparés d'elle par des mers.

Ces besoins ne peuvent être satisfaits que par l'amélioration des ports que la nature a distribués sur le développement de nos côtes, et dont souvent elle a, elle-même, commencé les travaux. Les ports sont le lien nécessaire de voies inté-

rieures de communication avec la mer : ils sont le rendez-vous et le lieu d'échange des denrées et des produits que notre agriculture et notre industrie envoient chez les nations étrangères, ou qu'elles en reçoivent à leur tour.

Il serait superflu d'ailleurs d'insister sur cette pensée, si vraie et déjà si souvent exprimée, que la marine marchande est la pépinière féconde de la marine militaire; que sans marine marchande la marine militaire ne trouverait pas au jour du danger les ressources dont elle a besoin, et qu'ainsi les plus hautes considérations politiques et commerciales se réunissent pour appeler toute l'attention du Gouvernement et des Chambres sur l'état de notre navigation maritime, et sur tout ce qui peut en favoriser le développement.

Depuis long-temps, Messieurs, la question des ports occupe l'Administration. Déjà même plusieurs lois ont été rendues pour le perfectionnement de quelques uns d'entre eux; mais, avant de vous soumettre de nouvelles propositions, nous avons pensé qu'il était bon, qu'il était nécessaire de jeter un regard d'ensemble sur cette partie du service public, d'en calculer l'étendue, d'en apprécier les besoins, et de faire connaître la mesure des sacrifices qu'elle pourrait imposer au pays. Tel est l'objet de la Statistique des Ports qui vous a été distribuée.

Nous n'essaierons pas de vous présenter ici l'analyse de ce travail qui n'est pas sans quelque importance; vous l'avez sous les yeux : vous y avez

vu que le perfectionnement de nos ports de commerce exigerait, indépendamment des crédits déjà votés, une somme de 141 millions, mais que les travaux sont loin d'avoir tous le même caractère d'urgence; qu'une partie peut être ajournée sans inconvénient; qu'une autre partie pourra s'exécuter successivement à l'aide du budget ordinaire; qu'enfin, pour entreprendre et réaliser les principaux ouvrages que réclame notre commerce maritime, il ne faudra recourir à des crédits spéciaux que jusqu'à concurrence d'un capital qui n'excédera pas 90 à 100 millions, et dont l'emploi, d'ailleurs, n'exigera pas moins de dix à douze ans.

Un tel effort, Messieurs, est loin d'être au-dessus des forces de la France. Nous ne devons donc pas hésiter à le tenter, et c'est dans cette vue que nous venons présenter à vos délibérations un projet de loi qui a déjà obtenu la sanction de la Chambre des Députés.

Ce projet ne comprend encore que dix-sept ports; mais vous voudrez bien remarquer que ceux dont le perfectionnement peut le plus influer sur la prospérité de notre commerce, y figurent pour des sommes importantes.

A mesure que les études de l'administration seront terminées, et qu'elles auront subi l'épreuve de toutes les formalités par lesquelles elles doivent passer, nous nous empresserons, Messieurs, de vous en soumettre les résultats.

Permettez-nous maintenant d'entrer dans quelques détails sur chacun des ports auxquels s'applique le projet de loi pour lequel nous réclamons avec confiance votre assentiment.

Port de Calais.

La loi du 19 juillet 1837 a créé, pour le port de Calais, un crédit de 1,955,000 f., auquel doivent s'ajouter les contributions du département et de la ville, montant ensemble à 245,000 fr. A l'aide de ces allocations, on a entrepris l'exécution d'un bassin à flot, dont les travaux se poursuivent en ce moment.

Mais ces travaux ne sont qu'une partie d'un système général d'amélioration, et deux ouvrages importans restent encore à entreprendre pour compléter ce système : ce sont, d'une part, l'écluse de chasse avec les portions de digues et de quais qui en dépendent; de l'autre, le prolongement des jetées qui limitent le chenal sur ses deux rives. Ces nouveaux ouvrages sont indispensables pour combattre les ensablemens qui encombrent sans cesse l'entrée du port.

L'écluse de chasse sera placée sur la rive gauche du port, entre le fort Risban et les quatre estacades de quarantaine; le bassin de retenue sera formé sur les terrains bas situés en arrière des Dunes, à l'ouest de la ville. L'écluse présentera trois passages : celui du milieu aura 10 mètres de largeur, et les deux autres 4 mètres; le passage central, destiné à donner accès aux bâtimens, et à fonctionner en même temps comme écluse de chasse, sera défendu par un système de portes d'Ebe et de flot; les deux passages latéraux, exclusivement réservés aux chasses, auront des portes spéciales

pour cette destination, et en même temps des portes d'Ebe qui pourront au besoin remplacer les premières.

Le prolongement des jetées est nécessaire pour diriger le courant des chasses et pour prévenir les déviations continuelles du chenal, que les vents poussent tantôt vers l'est, et tantôt vers l'ouest. On pourrait, à la rigueur, atteindre ce but avec de simples jetées basses; mais à mer haute, lorsqu'elles seraient couvertes d'eau, elles deviendraient de véritables écueils, qui, dans les gros temps, exposeraient les navires à de grands dangers. Aussi, MM. les ingénieurs proposent, pour les nouvelles jetées, un système composé d'une digue submersible surmontée d'une estacade à claire-voie en charpente.

La dépense de ces travaux est fixée à la somme de 2,700,000 fr.

Le département s'est engagé à y concourir pour . . . . . 175,000 f.

La ville de Calais pour. 180,000

TOTAL. . . . . 355,000 f.

Il reste donc à demander au Trésor une somme de 2,345,000 fr., ou en nombre rond 2,400,000 fr.

Port de Boulogne.

Le port de Boulogne, qui doit son existence aux travaux ordonnés par Napoléon, est devenu, par les derniers ouvrages que l'on a exécutés pour modifier son entrée, l'un des meilleurs ports de la

Manche. On s'occupe en ce moment de creuser l'arrière-port, mais d'autres améliorations sont encore désirées : la plus urgente consiste dans la reconstruction en maçonnerie des quais de charpente, à mesure que leur état de vétusté rend leur démolition nécessaire.

Nous vous proposons aujourd'hui de renouveler dans ce système les quais qui bordent la ville, et d'établir, en outre, un quai neuf de 222 mètres de longueur, pour remplacer une estacade à claire-voie qui réunit les quais actuels avec la jetée de la rive droite. Cette estacade était autrefois utile pour calmer la lame lorsque l'ancienne bouche du port existait; mais aujourd'hui elle ne peut plus remplir cette destination et elle peut, avec un grand avantage, être remplacée par un quai. Cet emplacement sera d'une grande utilité pour les paquebots à vapeur dont le nombre s'accroît tous les jours.

La dépense des travaux est évaluée à la somme de 1,200,000 fr.

Port de Dieppe.

En 1787 le plan d'une nouvelle entrée pour le port de Dieppe avait été adopté par le Gouvernement : les travaux reçurent même à cette époque un commencement d'exécution, mais bientôt après ils furent suspendus, sans que cependant il fût décidé qu'on renoncerait à cette nouvelle entrée. Ce n'est qu'en 1837 qu'une loi a ouvert un crédit

de 1,600,000 fr. pour améliorer le chenal du port de Dieppe. La réalisation des anciens plans aurait exigé des démolitions considérables et des dépenses énormes; c'est donc dans des vues d'économie, et aussi dans le désir d'obtenir des résultats plus prompts, qu'on s'est enfin arrêté au projet de perfectionner l'entrée actuelle du port de Dieppe, et à la disposer de manière à empêcher le galet de pénétrer dans l'intérieur du chenal. Les travaux qui s'exécutent en ce moment atteindront le but qu'on s'était proposé, mais l'extrémité du port vers la mer se trouve située à une grande distance de l'écluse de chasse, et à une plus grande encore du bassin à flot.

Il devient donc nécessaire, d'une part, d'augmenter l'action des chasses, de l'autre d'établir, au moyen d'un barrage dans l'arrière-port, un nouveau bassin que les bâtimens pourront atteindre dans une seule marée sans craindre d'échouer en route. En plaçant le barrage à la pointe de la presqu'île du Pollet, le nouveau bassin à flot ne se trouvera plus qu'à 1,000 mètres de l'entrée du chenal, tandis qu'il en est aujourd'hui à plus de 1,400 mètres.

Le busc de l'écluse sera établi à 8 mètres au-dessous du niveau des plus grandes marées d'équinoxe; sa largeur sera déterminée de manière à donner passage aux bateaux à vapeur des plus grandes dimensions. La fermeture aura lieu au moyen de portes d'èbe; mais on disposera les bajoyers de manière à pouvoir y appliquer aussi des

portes de flot, dont la construction sera provisoirement ajournée.

Un aqueduc, pratiqué derrière l'un des bajoyers, ajoutera, par son débit, à la masse d'eau qui pourrait s'échapper par les ventelles des portes de l'écluse.

La création d'un nouveau bassin rendra d'ailleurs indispensable l'exécution d'un autre système de travaux qui augmentera encore les ressources dont on dispose pour les chasses. La rivière d'Arques se jette aujourd'hui dans l'arrière-port, par une écluse à clapets qui empêche les eaux de la mer de pénétrer dans la vallée, et qui, à mer basse, donne issue à celles de la rivière. Ce moyen d'écoulement ne pourra plus être conservé lorsqu'une partie de cet arrière-port aura été transformée en bassin à flot; il faudra changer le débouché de la rivière, pour la faire tomber dans l'avant-port. Les ingénieurs qui ont étudié cette question ont proposé deux projets entre lesquels le choix de l'Administration n'est pas encore arrêté; de nouvelles études ont été demandées; mais, quel que soit le parti que l'on adopte, il aura toujours pour résultat de créer un réservoir où les eaux de la rivière d'Arques s'accumuleront pendant les marées, sans que cependant leur niveau s'élève au-dessus des hautes mers de morte-eau. Cette dernière condition sera très favorable aux prairies comprises entre Dieppe et Arques.

A l'extrémité du nouveau canal, on construira une écluse munie de portes de garde, pour em-

pêcher l'accès de la mer, et de portes tournantes pour donner des chasses dans l'avant-port.

Ainsi, les deux bassins à flot et la nouvelle retenue de la rivière d'Arques, deviendront pour l'écluse de chasse actuelle de puissans auxiliaires, qui permettront ou de doubler, pendant les premiers momens, l'énergie des chasses actuelles, ou de prolonger pendant deux heures leur action, qui aujourd'hui ne conserve que pendant une heure une efficacité réelle. Cette combinaison concourra, avec les travaux que l'on exécute aux jetées, à produire l'important résultat de l'amélioration du chenal.

Outre ces ouvrages principaux, un aqueduc devra être construit pour conduire dans l'avant-port, à l'aval de la nouvelle écluse, les eaux de la ville, qui sont maintenant recueillies et amenées dans l'arrière-port, par un égout situé sur le prolongement de la rue d'Écosse.

La dépense de ces travaux est évaluée à la somme de 2,500,000 fr. Le conseil municipal de Dieppe s'est engagé à y contribuer pour 100,000 fr., et la chambre de commerce pour une somme égale. Le Trésor n'aura donc à fournir qu'un crédit de 2,300,000 fr.

Port du Hâvre.

Le port et la ville du Havre ont été considérablement agrandis par suite d'un projet approuvé en 1787, et dont l'exécution vient d'être achevée. Mais le commerce et la population ont pris dans cette ville de tels accroissemens dans ces dernières

années, que les travaux à peine terminés sont déjà insuffisans; les nouveaux bassins sont encombrés de navires, et une foule de constructions s'élèvent hors de l'enceinte du Havre.

Ce développement remarquable de prospérité a depuis long-temps attiré l'attention du Gouvernement; dès l'année 1836 une commission supérieure a été formée par les Ministres des travaux publics, de la marine, et des finances, pour éclairer l'Administration sur les moyens d'assurer à la fois l'agrandissement du port et celui de la ville.

Cette commission a rempli son mandat: plusieurs projets lui avaient été soumis, mais aucun d'eux n'ayant obtenu son approbation, elle a présenté elle-même, vers le commencement de l'année 1838, un plan d'ensemble, qui a été soumis, avec tous les projets antérieurs, aux enquêtes prescrites par la loi du 7 juillet 1833.

L'enquête a donné lieu aux plus vifs débats; un grand nombre de projets nouveaux ont surgi dans le cours de cette instruction, et la commission d'enquête a fini par composer elle-même un nouveau plan, qui diffère de ceux qui l'avaient précédé.

Cette multiplicité de projets, la diversité des opinions, la gravité des intérêts engagés dans la question, et la nécessité de mettre d'accord les départemens de la guerre, de la marine et des travaux publics, qui n'ont pu jusqu'à présent se réunir dans une pensée commune, ne permettent pas d'adopter encore une solution définitive. Mais

au milieu de tous ces débats, dans ce conflit d'idées opposées les unes aux autres, deux points ont été mis hors de toute contestation : l'urgence de créer deux nouveaux bassins, l'un pour les bâtimens à voiles, l'autre pour les bateaux à vapeur, a été universellement reconnue, et il est possible d'assigner à ces bassins des emplacemens qui ne contrarieront aucun des plans qui pourront être adoptés plus tard, quand il s'agira d'arrêter définitivement les moyens d'agrandir la ville et le port.

Le bassin des bâtimens à voiles serait obtenu au moyen du canal Vauban, qu'on élargirait sur une partie de son développement, en le bordant de murs de quais. Le bassin des bâtimens à vapeur serait placé dans la retenue de la Floride, dont on retrancherait une partie à l'aide d'un barrage qui n'empêcherait pas la tranche d'eau supérieure de concourir à l'effet des chasses.

Ainsi l'on voit que, pour l'un comme pour l'autre de ces deux établissemens, on profiterait de travaux déjà exécutés; et il suffira même de dépenses relativement assez faibles pour que ces travaux puissent remplir les conditions nouvelles auxquelles ils auraient à satisfaire.

La largeur du canal Vauban sera portée à 100 mètres ; les murs de quais auront un développement de 1,485 mètres, et leur largeur sera réglée à 33 mètres; ces quais ne devant pas être exposés aux effets de la lame, leurs paremens pourront être construits en briques dures et non

en pierres de taille; les fondations reposeront sur le galet, par l'intermédiaire d'un massif de béton.

On construira deux amorces d'écluses : l'une, dans le quai de l'Est, pour mettre le bassin en communication avec le canal Vauban; l'autre, dans le quai du Sud, pour donner plus tard entrée, s'il y a lieu, dans le bassin central, projeté par la commission supérieure. Par ces dispositions, les bâtimens à voiles qui encombrent les bassins actuels, où ils viennent se ranger sur un triple rang et attendre pendant deux et même trois semaines leur tour de déchargement, trouveront un nouvel espace pour aborder, et des quais spacieux pour y déposer leurs marchandises ou recevoir des cargaisons.

Le bassin destiné aux bâtimens à vapeur est peut-être d'une nécessité plus urgente. La navigation à la vapeur vient d'entrer dans une voie nouvelle; depuis que l'industrie a pu réussir dans les tentatives auxquelles elle s'est livrée pour appliquer ce moteur aux communications transatlantiques, notre commerce ne peut plus hésiter un instant à suivre l'exemple qui lui est donné. Le Havre surtout, dont les relations avec les États-Unis sont si multipliées, ne saurait trop se hâter d'établir une ligne de paquebots à vapeur pour soutenir la concurrence avec les ports de l'Angleterre.

L'établissement projeté dans la Floride pour recevoir les bâtimens à vapeur ne sera que pro-

visoire; mais le temps est précieux, nous venons de le dire, la voie est ouverte : l'Angleterre y précipite ses pas, et nous ne pouvons rester en arrière sans compromettre les intérêts les plus graves.

La Floride, destinée à tenir en réserve les eaux nécessaires à l'alimentation des écluses de chasse, est un bassin tout fait, dont il sera facile d'augmenter la profondeur et de rendre l'entrée accessible aux grands bateaux à vapeur. Il n'y aura pas d'expropriations à faire; tous les ouvrages pourront être terminés en deux campagnes.

La nouvelle écluse aura 21 mètres de largeur; le niveau de son busc sera fixé à 1 mètre au-dessous du busc de la Barre, pour que les grands bateaux à vapeur ne risquent pas de toucher, lorsqu'on fera baisser les eaux pour les chasses.

La partie de la Floride destinée à former le bassin des bateaux à vapeur, sera séparée du reste de la retenue par un barrage, qui maintiendra dans ce bassin la profondeur d'eau nécessaire, tout en permettant, comme nous l'avons déjà dit, d'employer utilement, pour les chasses, la tranche d'eau qui peut agir efficacement sur les alluvions déposées dans le chenal.

La dépense à faire pour les travaux du bassin Vauban est estimée à 4 millions; celle du bassin de la Floride, à 1,600,000 fr.; l'ensemble des allocations demandées pour le port du Havre s'élèverait ainsi à 5,600,000 fr., nous avons cru devoir porter ce chiffre à 6 millions.

Port de Rouen.

Le commerce a pris depuis quelques années un grand accroissement dans le port de Rouen, et, malgré l'extension que des travaux successifs ont donnée aux quais de ce port, il n'est pas rare d'y voir aujourd'hui les navires amarrés sur trois ou quatre rangs, subir de fâcheux retards dans leurs expéditions, et rester exposés aux dangers des débâcles ou des crues de la rivière.

Pour remédier à ce fâcheux état de choses, et pour satisfaire aux besoins toujours croissans du commerce et de la navigation, nous proposons de construire, sur les deux rives, de nouveaux murs de quais dont la nécessité a été reconnue et constatée dans les enquêtes, et qui seront principalement situés sous le faubourg de Saint-Sever, et le mont Riboudet.

Le port de Rouen est séparé en deux parties par le pont de pierre. La première appartient plus spécialement à la navigation fluviale ; la seconde à la navigation maritime. Les travaux dont nous avions conçu la pensée s'appliquaient à l'une comme à l'autre de ces deux divisions du port.

La Chambre des Députés a pensé qu'il serait plus régulier d'imputer sur le fonds affecté à la navigation de la Seine les dépenses des travaux situés dans la partie fluviale. Elle a retranché, en conséquence, la portion du crédit demandé afférente à ces travaux. Nous avons pensé, Messieurs,

que nous pouvions sans inconvénient consentir à cette disposition.

Le crédit relatif au port de Rouen a été, en conséquence, fixé à 1,315,000 fr.

Ce crédit ne sera pas seulement affecté à la construction de nouveaux quais. Nous proposons d'en employer une portion à l'enlèvement des débris de l'ancien pont de pierre qui forment écueil pour la navigation, à l'exécution de quelques dragages, enfin à la pose des poteaux de garde et des pieux d'amarrage.

La ville de Rouen doit concourir à ces travaux pour la somme de 435,000 fr., et la dépense s'en élèvera ainsi à 1,750,000 fr.

Port de Brest.

Le port de commerce de Brest occupe les deux rives du chenal, attenant, l'une à la ville même de Brest, l'autre au quartier de Recouvrance. Des cales établies le long de ces quais facilitent le débarquement des marchandises et le service des bateaux de passage qui entretiennent une communication active entre Brest et Recouvrance ; mais ces cales sont trop multipliées, et privent le commerce d'un développement de quais qui lui serait nécessaire pour le stationnement des navires. Elles manquent d'ailleurs de largeur, et ne sont pas assez prolongées vers la laisse de basse mer. Les terre-pleins des quais sont trop étroits pour les opérations de commerce, et les murs de quais for-

ment, par l'état de dégradation dans lequel ils se trouvent, un contraste choquant avec ceux du port militaire.

Enfin, les chantiers de radoub sont établis au pied de ces murs, dans une position telle, que la mer, lorsqu'elle est agitée par les vents du sud-ouest, ne permet pas aux navires d'y séjourner sans danger.

L'état de ce port exige donc des travaux d'amélioration. Un projet a été rédigé dans ce but; il aura pour résultat le redressement et la reconstruction des quais sur des alignemens plus réguliers et une meilleure distribution des cales.

La dépense est évaluée à 300,000 fr.

Port de Redon.

Le port de Redon, qui, pendant les guerres de l'Empire, a rendu au commerce d'immenses services, comme port de refuge, aurait dû acquérir en temps de paix une grande importance, surtout depuis que l'achèvement des canaux de Bretagne est venu lui offrir de nouveaux et de nombreux débouchés, en le mettant en communication avec les ports de Nantes, Saint-Malo, Brest et Lorient. Mais son état actuel présente de graves inconvéniens qui ont arrêté ses progrès. L'accumulation progressive des vases ne laisse dans ce port qu'un chenal étroit et peu profond; les murs de quais menacent ruine et ne peuvent suffire aux besoins du commerce; enfin le port, qui est situé sur la

Vilaine, ne communique avec la partie supérieure de cette rivière qu'au moment des pleines mers de vive eau.

Plusieurs projets ont été successivement étudiés, pour améliorer l'état de ce port; en lui assurant une profondeur convenable, il fallait éviter de porter atteinte aux vastes marais situés dans les vallées de l'Oust et de la Vilaine, et d'occasionner aucun changement au régime actuel de ces deux rivières, où le jeu alternatif des marées est nécessaire pour prévenir les envasemens.

Les dispositions adoptées consistent d'abord à supprimer le barrage actuel, qui ferme le port vers l'amont, et qui présente l'inconvénient de ne permettre la communication entre les bassins inférieur et supérieur que pendant les marées de vives eaux, en même temps qu'il est une des causes des dépôts vaseux qui encombrent le port. Il sera remplacé par un nouveau barrage construit en aval du port actuel, qui retiendra les eaux à la même hauteur : ce barrage sera mobile et submersible; il établira une communication permanente entre le port de Redon et la partie canalisée de la Vilaine; son radier, placé à la profondeur du chenal, offrira, à marée basse, un mouillage de 3 mètres 50 centimètres; les navires de tout tonnage, jusques et y compris ceux de 500 tonneaux, auront accès dans le port, au moyen d'une écluse à sas munie de portes d'èbe et de flot, à la suite de laquelle sera ouvert un nouveau chenal, pour rejoindre la Vilaine, à l'aval de Redon. On

agrandira le port, à la fois vers l'amont et vers l'aval, de manière à offrir au commerce un développement de 8 à 900 mètres de murs de quais.

On établira des chasses, pour enlever les vases, d'abord en ouvrant, au moyen d'un barrage mobile, un écoulement de fond aux eaux supérieures, ensuite, au moyen d'un aqueduc qui sera établi dans le corps des maçonneries des nouveaux murs de quais qui doivent être construits du côté de la ville, et en ménageant, de distance en distance, des pertuis alimentés par une dérivation de l'Oust. Enfin, s'il arrivait que ces chasses se trouvassent insuffisantes, il serait facile d'augmenter plus tard leur puissance en construisant, à l'amont du port, un second barrage mobile qui, restant habituellement ouvert pour les besoins de la navigation, pourrait, lorsque les besoins l'exigeraient, être fermé à marée haute, et qui donnerait ainsi, pour nettoyer le port à marée basse, une retenue considérable, agissant sous une charge de 3 mètres 50 centimètres.

Indépendamment de ces travaux nécessaires pour donner au port une étendue et une profondeur suffisante, deux grandes dérivations seront ouvertes pour assurer les communications du port avec les voies de navigation intérieure : l'une, de 8,000 mètres de longueur, le rattachera au canal de jonction de la Loire à la Vilaine ; l'autre, de 7,500 mètres, au canal de jonction de la Vilaine au Blavet. Une écluse à sas, munie de portes d'èbe et de portes de flot, terminera chacune de ces dérivations.

Vous voudrez bien remarquer, Messieurs, que par l'ensemble de ces travaux le port de Redon jouira d'une profondeur constante, qu'il aura vers la mer un accès facile, qu'enfin, au moyen des deux dérivations qui doivent le rattacher au canal de Nantes à Brest, les villes de Nantes, Brest, Lorient, Saint-Malo et Rennes, communiqueront avec ce port par des voies artificielles dont le parcours sera toujours facile.

De pareils résultats, qui intéressent la Bretagne tout entière et qui touchent à nos plus grands intérêts maritimes, justifient suffisamment le crédit de quatre millions que la Chambre des Députés n'a pas hésité à voter pour une destination aussi importante.

Port du Croisic.

Le Croisic, qui est à la fois bien placé comme port de commerce et comme port de relâche, perd une partie des avantages attachés à son heureuse situation, par l'état d'imperfection dans lequel il se trouve aujourd'hui. On a commencé, il y a soixante ans environ, une jetée en pierre sèche, sur les rochers de Tréhic, qui bordent le port, et tout récemment, on y a exécuté des enrochemens qui forment une sorte d'estran naturel. Aujourd'hui, nous proposons d'établir sur ces anciens ouvrages une jetée régulière, qui, en arrêtant l'effet de la mer, donnerait du calme à l'avant-port, et le préserverait des ensablemens

auxquels il est exposé. Cette jetée, qui sera construite en maçonnerie, et élevée de 2 mètres moyennement au-dessus du niveau des hautes mers d'équinoxe, sera en même temps très utile pour l'entrée et la sortie des bâtimens, qui pourront ainsi être halés sur toute la longueur du chenal. Sa largeur en couronnement sera de 3 mètres, et l'on ne donnera qu'une très faible inclinaison à ses paremens pour prévenir le déferlement des vagues, qui rendraient le halage impraticable. L'entrée du chenal sera en outre améliorée par l'excavation des roches les plus dangereuses.

Nous avions projeté d'établir dans le fond du port un bassin à flot, dont la nature avait fait à l'avance la plus grande partie des frais; il ne s'agissait en effet que de réunir, à l'aide des barrages, des îlots ou jonchers, et de pratiquer une écluse simple à portes d'èbe : la dépense de ces travaux ne devait pas excéder 450,000 f. La Chambre des Députés, cédant à des considérations d'économie, et n'apercevant pas d'ailleurs sans doute dans ce travail un caractère d'urgence bien prononcé, en a proposé l'ajournement. Nous devons reconnaître, Messieurs, qu'il était peut-être prématuré de doter, dès ce moment, le port du Croisic d'un bassin à flot; mais le nouvel abri dont va jouir ce port, par la construction de la jetée de Tréhic, en augmentera l'activité, et bientôt la nécessité d'un bassin ne tardera pas à se manifester. Nous nous proposons donc d'en reproduire le projet dès

que l'utilité que nous avions pressentie ne pourra plus devenir l'objet d'aucun doute.

L'établissement de la jetée et le creusement du chenal comporteront une dépense de 950,000 fr.

Port de Nantes.

Le port de Nantes, autrefois si florissant, a vu sa prospérité décroître par suite de diverses circonstances qu'il serait superflu d'énumérer, mais au nombre desquelles on doit placer en première ligne les difficultés que présente la navigation de la Loire. Un tel état de choses devait appeler la sollicitude et l'attention du Gouvernement. De grands travaux s'exécutent depuis quelques années au-dessus et au-dessous de Nantes, pour augmenter la profondeur du fleuve, et en rendre le parcours plus régulier et plus facile; mais le port même de cette ville (sauf la reconstruction des quais de Bellecroix), n'a encore reçu aucun perfectionnement de quelque importance.

Comme le port de Rouen, le port de Nantes est divisé en deux parties par une ligne de ponts.

Les travaux qui devaient s'appliquer à la partie supérieure ont été retirés du projet de loi par la Chambre des Députés; il a été convenu que la dépense en serait reportée sur le fonds inscrit au budget ordinaire pour le perfectionnement de la Loire. Nous nous dispenserons donc de les mentionner ici, et nous ne vous entretiendrons que des ouvrages qui doivent être entrepris dans la

partie du port située au-dessous des ponts de Nantes.

Le bord méridional de l'île Gloriette est privé de communications littorales, ce qui jette un grand discrédit sur les propriétés situées dans cette île, et frappe d'inutilité le canal de la Madeleine. Les ouvrages projetés pour cette partie du port embrasseront une étendue de près de 1,000 mètres. Vers l'amont, on construira une large cale, dont la crête régnera horizontalement à 12 mètres en avant de l'alignement des maisons, et qui, en rétrécissant le lit du canal, en augmentera la profondeur, et y créera le tirant d'eau nécessaire aux plus grands navires du commerce nantais. Dans la partie d'aval, où le canal présente une eau profonde, et où les deux rives se rapprochent l'une de l'autre, le quai sera bordé par des murs verticaux avec des rampes pour faciliter le service. Vers la pointe d'aval de l'île, il n'y aura plus qu'un perré, dont le terre-plein s'abaissera graduellement jusqu'au niveau des basses mers, afin de n'apporter aucune perturbation dans les chantiers de construction qui existent sur ce point.

La pointe inférieure de l'île Feydeau présente une alluvion sablonneuse qui s'étend rapidement, et qui est très utile pour le débarquement des foins, des huîtres et du poisson de mer; mais l'abord de cette grève est difficile, sa surface est molle et vaseuse, les rampes qui lui servent d'issue sont étroites et fort raides. Pour faire disparaître ces inconvéniens, on établira sur ce point

un mur de quai élevé de 6 mètres au-dessus de l'étiage, et l'on formera un terre-plein, de manière à élargir la place de la Petite-Hollande. Deux rampes, ménagées dans les murs de quais, donneront accès sur des paliers où viendront accoster les bateaux pêcheurs.

La rive droite de la Loire, depuis la Bourse jusqu'au bâtiment de l'entrepôt, forme la partie la plus importante du port maritime de Nantes : les navires y trouvent un mouillage sûr; mais les quais réclament de nombreux perfectionnemens.

On démolira la portion de mur de quai qui règne en avant de la place de la Bourse, et on lui substituera un mur construit en rivière, dans le prolongement de celui qui s'étend parallèlement à la promenade. On augmentera ainsi la largeur du terre-plein du quai, qui est insuffisante pour la circulation, et l'on fera disparaître les cales actuelles de débarquement dont l'usage est incommode et même dangereux.

Le plan incliné de la cale aux Oranges sera supprimé, et l'on adoptera, pour cette partie du port, le système de quais avec paliers bas et rampes de communication, dont l'application a déjà été faite avec succès au même quai; on prolongera ce système de construction jusqu'au bureau du port qui sera restauré et dégagé des échoppes qui l'entourent.

Depuis la cale Chaurand, qui termine le quai de la Fosse, jusqu'à celle des Salorges, il n'existe pas de quais; le rivage est occupé par les chan-

tiers de construction, et les terrains sont loués aux constructeurs par la ville, qui en perçoit le revenu. Cette partie du port étant celle qui, par la profondeur de ses eaux, par la proximité de l'entrepôt et des magasins les plus importans, offre, pour le stationnement des navires, et pour le mouvement des marchandises, les emplacemens les plus convenables, il convient d'en écarter les chantiers de construction, et de les transporter dans la prairie au Duc, sur la rive gauche du canal de la Madeleine. Là se trouvent des emplacemens spacieux et commodes, où les constructeurs pourront continuer, sans inconvénient pour le commerce, l'exercice de leur industrie. Afin de leur procurer le moyen de transporter, dans leurs nouveaux chantiers, les matériaux tirés de l'intérieur des terres, on construira, en aval du pont de la Madeleine, un quai neuf de 12 mètres de largeur, et de 75 mètres de longueur, qui établira la jonction directe de la prairie au Duc avec la traverse des ponts.

La partie du rivage actuellement occupée par les chantiers de construction, sera convertie en un quai, dont le terre-plein aura 16 mètres de largeur, et devant lequel on établira une cale, soutenue par un petit mur. Deux rampes d'abordage de 30 mètres de largeur chacune, seront ouvertes aux extrémités de la cale; leur plan incliné s'abaissera jusqu'au niveau de l'étiage, de manière à offrir un accès facile aux légères embarcations.

Ces travaux sont évalués à la somme de 890,000 f.,

dont 230,000 seront fournis par la ville; reste à imputer sur les fonds du Trésor 660,000 fr.

Port de La Rochelle.

Le chenal du port de La Rochelle, creusé dans un sol vaseux, se trouve exposé, par sa situation même, à des attérissemens qui font chaque jour de nouveaux progrès. Pour combattre ces effets naturels, qui menacent l'existence du port, on s'est efforcé jusqu'ici de combiner, avec les manœuvres d'eau, les curages faits à bras d'hommes ou à l'aide de machines; mais ces travaux dispendieux, qu'il faut sans cesse renouveler, n'ont qu'une efficacité douteuse; et depuis longtemps l'expérience a démontré leur insuffisance.

L'écluse de chasse établie aujourd'hui à l'embouchure du canal Maubec, n'est alimentée que par une retenue, dont le volume d'eau n'excède pas 180,000 mètres dans les marées ordinaires; et il est urgent de creuser et de perfectionner cette retenue, de manière à fournir aux chasses une alimentation plus complète. Dans ce but, le canal Maubec, dont les murs ont, depuis long-temps, besoin d'être entièrement reconstruits, sera porté à une largeur de 30 mètres, et redressé suivant des alignemens réguliers; on démolira les restes de l'écluse de la Quillerie, qui, en rétrécissant le canal, contribuent encore à diminuer l'action des chasses; on approfondira les fossés du fort Saint-Nicolas, ainsi que le ré-

servoir compris entre la gare demi-circulaire et les remparts des fortifications, enfin tous les réservoirs extérieurs à l'enceinte de la place seront mis en communication avec les bassins extérieurs. Cette vaste retenue, qui dans son ensemble prend le nom de retenue Saint-Nicolas, présentera ainsi un volume d'eau de 525,000 mètres cubes, avec une hauteur moyenne de 3 mètres 25 centimètres.

Une augmentation aussi notable dans la puissance de l'écluse de chasse actuelle doit sans doute être considérée comme une importante amélioration pour le port de La Rochelle ; mais la position de cette écluse au fond du chenal rend nécessairement son action insuffisante, et l'on se propose, pour compléter ses effets, d'établir de nouvelles manœuvres d'eau à l'entrée de l'avant-port.

L'écluse projetée communiquera, par les fossés des fortifications, avec les eaux de la retenue Saint-Nicolas ; mais ces eaux, gênées dans leur mouvement par divers ouvrages militaires, ne fourniraient qu'une alimentation imparfaite, et l'on a reconnu la nécessité de former sur la plage un réservoir en arrière de la nouvelle écluse de chasse.

Ce réservoir, qui occupera l'espace compris entre le terre-plein du Gab, la côte de Tasdon et une digue d'enceinte partant de l'extrémité de la jetée actuelle, ne sera pas seulement utile pour assurer des chasses puissantes, il remplira encore les fonctions de bassin à flot. Un pertuis de navigation donnera accès aux navires dans l'intérieur de la

retenue et leur permettra d'y opérer avec facilité le transbordement de leurs marchandises.

Enfin le canal Maubec, qui jusqu'ici n'avait rempli les fonctions que de simple bassin de retenue, sera ouvert aux navires, au moyen d'une écluse, et deviendra le point de réunion de la navigation maritime et de la navigation fluviale.

La dépense des travaux est évaluée à 3,000,000 f., non compris les subventions offertes par la ville et par la chambre de commerce, qui peuvent être estimées ensemble à 300,000 fr. environ.

Port de Rochefort.

La création de l'arsenal maritime de Rochefort, l'un des grands ouvrages de Louis XIV, devait, en donnant naissance à de nouveaux besoins, attirer le commerce sur les bords de la Charente. Destiné d'abord aux approvisionnemens de l'arsenal et de la ville, le port de commerce n'a pas tardé à prendre le développement que lui assurait son heureuse situation, au débouché d'un aussi riche bassin.

Le port marchand, proprement dit, ne se compose que d'un étroit chenal, situé dans l'intérieur de la ville et au milieu des établissemens militaires. Mais, immédiatement en amont de l'arsenal, et sur la Charente même, est placé un port plus important et plus étendu, c'est le port de la Cabane-Carrée.

Jusqu'ici ces deux ports n'ont été l'objet que de

travaux insuffisans. Quelques perrés en enrochement, et des appontemens en charpente sont les seuls ouvrages que l'on y ait construits pour faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises, et une partie des berges est tout-à-fait inaccessible aux navires. On exécute, il est vrai, à la Cabane-Carrée trois nouveaux appontemens et 100 mètres de longueur de perrés; mais ces travaux, destinés à pourvoir aux besoins les plus urgens, ne sont qu'une faible partie de ceux qu'il est nécessaire d'entreprendre, et l'administration a dû faire étudier un projet général d'amélioration.

D'après ce projet, le chenal de Mouillepied, qui limite du côté de la ville le port de la Cabane-Carrée, et dont les rives vaseuses sont d'un abord difficile pour les navires, sera revêtu de perrés en enrochement.

La démolition de quelques constructions particulières, qui bordent la route du faubourg, donnera au chantier de construction le développement qui lui manque. Deux nouveaux appontemens seront établis indépendamment de ceux dont la construction est déjà autorisée, et l'on remplacera en outre, par un appontement, un chevalet qui a été construit en 1836, comme débarcadère provisoire.

Les perrés qui ont été établis sur les berges, pour fixer la rive et pour faciliter le débarquement des marchandises, ont l'inconvénient de se couvrir d'une couche vaseuse qui est retenue par

les aspérités des enrochemens. On espère faire disparaître cet inconvénient en couvrant le perré d'un pavé régulier sur lequel il sera facile d'enlever la faible épaisseur de vase que la marée y déposera chaque jour. On se bornera, toutefois, à faire l'essai de ce mode de revêtement, sur une étendue de 100 mètres, quatre escaliers en pierre dure seront établis, sur cette longueur, pour faciliter le débarquement à toute heure de marée.

Entre le chenal de Chartres et celui de Fichemore, la rive qui est fortement corrodée par le courant sera défendue au moyen d'un perré continu de 260 mètres de longueur.

Enfin on ajoutera à ces travaux la construction d'un bureau pour l'officier de port, et d'un petit magasin pour le matériel destiné aux travaux d'entretien journalier.

La dépense a été évaluée à 535,000 fr.

Port du Château.

Le port du Château, qui forme aujourd'hui le principal débouché de l'île d'Oléron, offre à peine un tirant d'eau de 2 mètres 50 centimètres dans les marées ordinaires. Mais vainement s'efforcerait-on, par des travaux de curage, de rendre le chenal plus accessible aux navires, si l'on ne créait dans le fond du port une écluse de chasse pour neutraliser l'effet des envasemens.

Dès 1817, l'exécution de cet ouvrage avait été admise en principe par la commission mixte des

travaux publics, et depuis cette époque sa réalisation n'a cessé d'être réclamée avec instance.

Le projet, rédigé par M. le chef du génie de l'île d'Oléron, donne à l'écluse de chasse une largeur de 4 mètres. Le radier de cette écluse sera couvert dans les grandes marées d'une tranche d'eau de 4 mètres 50 centimètres. Trois bassins de retenue, creusés dans l'enceinte même des ouvrages de fortifications, et communiquant entre eux par de larges ouvertures, fourniront à l'écluse une alimentation de cent mille mètres cubes d'eau.

Les dispositions de ce projet n'ont été combinées que dans l'intérêt de la navigation, et ne comprennent aucun ouvrage destiné à l'amélioration du système de défense; cependant la plus grande partie des déblais, qui devait rester sans emploi, sera utilisée pour le perfectionnement des ouvrages de fortifications. Au reste, tous les travaux doivent être exécutés sur le terrain militaire et seront confiés aux officiers du génie.

La dépense est estimée à la somme de 300,000 f.

Pointe de Grave (Verdon).

La pointe de Grave est une langue de terre qui termine le Bas-Médoc, à l'embouchure et sur la rive gauche de la Gironde. Ce pays, dont le niveau est inférieur à celui des hautes marées, est garanti des inondations par la chaîne des dunes qui bordent le rivage, mais cette digue naturelle,

attaquée à la fois par le courant littoral des marées, et par le choc des lames, si violent dans le golfe de Gascogne, perd continuellement de son épaisseur ; la pointe de Grave surtout, est soumise à une cause de destruction si énergique que sa longueur a diminué en 18 ans de plus de 400 mètres. Par suite de ces érosions, le mouillage du Verdon, autrefois si précieux pour les navires qui entraient dans la Gironde, a déjà perdu presque tous ses avantages, et risque d'être complétement anéanti par l'invasion des sables.

Il y a donc danger imminent, et pour le riche territoire du Bas-Médoc, qui est menacé d'une submersion complète, et en même temps pour le commerce de Bordeaux. Il est difficile en effet de prévoir les perturbations que la destruction de la pointe de Grave apporterait dans le régime de la Gironde.

Avant de se fixer sur les moyens d'arrêter les progrès du mal, l'Administration s'est attachée à en découvrir la cause.

Les dunes que la mer travaille sans cesse à former sur les côtes du golfe de Gascogne, peuvent être considérées, ainsi que nous venons de le dire, comme des digues naturelles contre les vagues. Tant que ces dunes n'étaient pas fixées elles marchaient vers l'intérieur du pays, poussées par les vents d'ouest, et se dérobaient par leur mobilité même à l'action des flots.

Depuis qu'on est parvenu à leur donner, à l'aide des moyens ingénieux inventés par Bre-

montier, la consistance d'un terrain solide, ces dunes restent immobiles : le pays est préservé de l'invasion d'un fléau destructeur, mais aussi la barrière opposée à la fureur des flots est sans cesse exposée à être rompue et emportée ; d'un instant à l'autre un vaste territoire peut être inondé, et la mer s'ouvrant un nouveau passage au travers de ce territoire, peut se jeter dans la Gironde et en bouleverser les passes et les mouillages.

Le courant des marées n'est pas moins redoutable d'ailleurs pour cette partie de la côte que le choc des lames. La grande saillie de la pointe de Grave, dans le lit du fleuve, en réduisant le débouché des eaux, augmente considérablement leur vitesse. La côte de Saintonge forme en outre, par sa direction et par la résistance des roches qui la composent, l'effet d'une jetée qui renvoie le courant sur la rive gauche, où il rencontre une plage sablonneuse qui cède facilement à son effort.

Il est d'une extrême urgence de porter remède à une situation aussi critique.

En consultant l'expérience acquise par des travaux exécutés dans des circonstances à peu près semblables, on reconnaît que les moyens employés pour la défense des côtes de la Flandre et de la Hollande, sont à la fois les plus efficaces et les moins dispendieux. Ces moyens consistent dans la construction d'un certain nombre de jetées ou d'épis qui arrêtent le sable poussé par le courant littoral, le retiennent et l'accumulent dans les in-

tervalles qui les séparent, et forment ainsi une plage artificielle sur laquelle la mer, dans les tempêtes, est obligée d'user sa fureur, avant de pouvoir attaquer les dunes.

A l'imitation de ce qui se pratique avec succès en Flandre, la tête de ces épis sera défendue par des fascinages établis par couches et chargés de blocs de pierre. Ce système résistant et flexible tout à la fois, se prête à l'action de la mer, s'affaisse sans se rompre à mesure que le fond se creuse, et de nouveaux rechargemens viennent combler les vides qui ont pu se former.

A ce système d'épis qui doivent s'étendre depuis la pointe de la Négade sur une longueur de 10,000 mètres environ, le conseil général des ponts et chaussées a jugé qu'il était nécessaire d'ajouter une jetée en maçonnerie de 150 mètres environ de longueur pour défendre la pointe de Grave.

L'ensemble des dépenses est évalué à 2,500,000 f. Nous espérons, Messieurs, qu'elles produiront les résultats que nous en attendons ; mais l'urgence du mal est telle que, dans le doute même du succès, il serait impossible au Gouvernement de rester inactif, et de ne pas tenter tous les moyens que l'expérience peut conseiller, pour sauver tout à la fois des ravages de la mer un territoire aussi riche, et des graves perturbations dont elle est menacée, une navigation aussi importante que celle de la Gironde.

Port de Cette.

Le port de Cette, créé en 1666 au débouché du canal du Midi dans la Méditerranée, a récemment acquis une grande importance, depuis qu'il est devenu le centre d'un système important de communications. Après avoir été long-temps et uniquement considéré comme un port d'exportation, il a fini par attirer un commerce d'importation qui est aujourd'hui en pleine voie de progrès, et qui procure déjà au Trésor plus de 600,000 fr. de droits de douane.

Cet accroissement de prospérité a fait naître de nouveaux besoins; l'espace manque aujourd'hui pour la station des bâtimens; mais il importe avant tout de combattre les ensablemens qui obstruent les passes et qui envahissent le port.

Le développement et le perfectionnement des moyens de curage, est donc la première amélioration que réclame le port de Cette. Ce travail s'exécute aujourd'hui à l'aide de pontons à cuillers dont l'appareil est encombrant, et qu'on ne peut pas grouper au milieu des passes où leur action simultanée serait le plus nécessaire.

A ce système peu en harmonie avec les progrès de l'art, l'Administration se propose de substituer une drague à vapeur, qui opérera plus rapidement et avec une dépense moins considérable. Une mesure non moins utile consistera dans l'acquisition d'un bateau à vapeur pour remorquer les bateaux

à trébuchets, et les conduire aux lieux où ils doivent opérer leur déchargement.

Mais si les travaux de curage sont un moyen efficace de détruire les ensablemens de ce port, il ne faut pas cependant négliger les moyens de diminuer les causes qui tendent à les produire.

Ces ensablemens sont dus à la violente agitation des flots, qui, pendant les tempêtes, soulèvent le sable du fond de la mer, et le livrent au courant littoral dont la vitesse s'accroît beaucoup dans le mauvais temps. Le sable trouvant dans les passes une eau plus tranquille, s'y précipite et y forme des dépôts qui encombrent l'entrée du port. On éviterait ces dépôts, si l'on pouvait produire, dans les passes, un ressac assez fort pour maintenir le sable en suspension, pendant qu'il serait poussé par le courant : une fois parvenu à l'ouest de la rade, l'action combinée du courant et des vagues continuerait à l'éloigner, en l'entraînant toujours dans la même direction.

On obtiendra ce ressac en substituant aux enrochemens à bases allongées qui terminent les extrémités du môle et des jetées, en substituant, disons-nous, des musoirs en maçonnerie à paremens verticaux. L'effet de ce système d'ouvrages est constaté par l'expérience : la lame, en venant frapper les faces droites de ces musoirs, y trouve une résistance qui produit précisément, et dans certaines limites, le ressac et l'agitation qu'on veut créer. On obtiendra, en outre, l'avantage de consolider les têtes du môle et des jetées, et de délimiter les passes avec précision.

On a remarqué que les ensablemens étaient favorisés par le courant qui, dans les tempêtes, s'établit toujours entre la mer et l'étang de Than; on fera disparaître cette cause de dépôts, en interceptant la communication avec l'étang, au moyen de deux barrages éclusés, l'un sur le canal de Cette, l'autre sur celui de la Peyrade.

Il sera nécessaire, en outre, d'achever le brise-lame, d'y exécuter, ainsi qu'à la jetée de Frontignan, quelques travaux de consolidation, et de construire un quai le long de l'avant-port, pour épauler cette jetée, enfin d'établir sur son sommet un chemin couvert en maçonnerie, pour la rendre praticable dans les gros temps.

Mais il ne suffit pas d'améliorer les passes et le port, il faut encore augmenter son étendue et ses établissemens, pour satisfaire aux besoins toujours croissans du commerce.

Nous proposons de creuser un nouveau bassin vers le nord, derrière une jetée intérieure, connue sous le nom de jetée 4 et 5, et d'ouvrir, à travers cet ouvrage, deux communications avec l'avant-port. Le nouveau bassin sera prolongé de manière à former un canal maritime jusqu'à la darce de la Peyrade, qui sera mise à la profondeur qu'exigent les grands navires; enfin, de nouveaux quais seront établis autour du bassin, et le long du canal maritime, ainsi que de la darce de la Peyrade.

La construction de plusieurs ponts, l'établissement d'un chantier de construction et d'une qua-

rantaine d'observation, viendront compléter le système des travaux que réclament les besoins du port de Cette.

La dépense qu'ils doivent exiger n'est pas évaluée à moins de sept millions; mais ce sacrifice sera bien compensé par les avantages qu'il doit créer. Le port de Cette, amélioré et agrandi, est appelé à de hautes destinées. Deux canaux, un chemin de fer, plusieurs routes de terre viennent y aboutir; il est situé sur cette Méditerranée où se développe un mouvement inconnu jusqu'à présent. Enfin, depuis dix ans, et dans l'état d'imperfection où il a été laissé, le port de Cette a vu presque quadrupler l'importance de ses opérations. Ce n'est point à un port qui se trouve dans une voie si rapide de prospérité, qu'il est possible de refuser des moyens d'existence et de perfectionnement.

Port de Marseille.

Le rapide essor qu'a pris depuis quelques années le commerce de Marseille, le développement toujours croissant de sa prospérité, ont dû appeler l'attention sérieuse du Gouvernement sur un port si favorisé de la nature, mais pour lequel l'art n'a presque rien fait jusqu'à ce jour.

Un bassin vaste et sûr, mais d'une profondeur insuffisante sur une grande partie de son étendue; des quais irréguliers, incomplets, trop étroits d'un côté pour recevoir les dépôts des marchandises,

occupés de l'autre par des chantiers de construction, par les navires désarmés, et par des denrées de consommation locale; le commerce réduit à emprunter pour les opérations si importantes du chargement et du déchargement des navires, l'intermédiaire lent et dispendieux des *chaltes* et des *accons;* la passe exposée à l'action du vent de nord-ouest et infranchissable, dès que le vent souffle avec force; l'encombrement du port, suite inévitable de tant de graves inconvéniens : tels sont les obstacles contre lesquels lutte le commerce de Marseille, et qui n'ont pu cependant l'empêcher d'élever le revenu de ses douanes, dans l'espace de vingt années, de 4 millions à près de 28 millions de francs.

Il est temps aujourd'hui d'entrer dans une voie large d'améliorations, et d'affranchir ce port des entraves qui gênent encore son développement si remarquable.

L'ouverture d'une nouvelle passe, pour faciliter la sortie des navires par tous les vents, est une des créations dont le commerce de Marseille paraît s'être le plus vivement préoccupé. De nombreuses études ont été faites à ce sujet, de longues discussions se sont élevées, et elles n'ont eu pour résultat jusqu'ici que de restreindre entre deux projets le choix de l'Administration. C'est là sans doute un premier pas vers une solution définitive; mais aujourd'hui, en présence des perfectionnemens que réalise le système de remorquage à la vapeur, il serait peut-être prématuré d'entre-

prendre un ouvrage aussi important et dont la dépense doit s'élever à une somme aussi considérable. Dans l'état actuel des choses, c'est l'intérieur même du port qui appelle les améliorations les plus urgentes, et c'est sur ce point qu'a dû se porter toute la sollicitude de l'Administration.

Avant 1782, le bassin aurait pu trouver un moyen d'extension dans les terrains que possédait l'État entre la vieille ville et Rive-Neuve; mais aujourd'hui que ces terrains, aliénés par le Gouvernement, se sont transformés en un riche quartier, on ne pourrait songer à entreprendre un agrandissement aussi dispendieux. La création d'un port auxiliaire placé hors de la ville, et communiquant avec le bassin, a trouvé quelques partisans; mais l'Administration, sans trancher cette question d'une manière définitive, a cherché dans la condition actuelle du port de Marseille des élémens d'amélioration plus simples et moins coûteux.

Le creusement général du port, surtout près des murs de quais, permettra aux navires d'opérer directement le déchargement de leurs marchandises, et augmentera dans une grande proportion la surface utile du bassin.

Ce creusement, qui pourra être opéré au moyen d'une drague à vapeur, sera entrepris sur une profondeur de 6 mètres au-dessous du niveau de la basse mer. Mais la profondeur de la passe sera portée à 7 mètres, afin que les navires ne soient pas exposés à talonner, dans les gros temps.

La reconstruction et l'élargissement des quais complétera, d'ailleurs, l'amélioration du bassin actuel, et rendra à cette belle surface d'eau sa véritable destination.

Du côté de la vieille ville, les quais tracés irrégulièrement et avec une largeur variable de 6 à 9 mètres, sont aujourd'hui interdits au mouvement des marchandises. On se propose de les régulariser, et de leur donner une largeur uniforme de 20 mètres en démolissant les premières îles de maisons qui les bordent.

Du côté de Rive-Neuve, au sud du port, quelques parties sont totalement dépourvues de quais; d'autres ne présentent que des constructions en mauvais état. Ces quais seront rétablis sur deux alignemens et avec une largeur de 25 mètres.

Une dernière amélioration consistera à remplacer trois ponts en pierre, qui sont établis sur le canal de la douane, par des ponts tournans, praticables aux voitures. On donnera ainsi accès dans le canal aux embarcations mâtées. Un quatrième pont, rendu nécessaire par la grande activité de la circulation, sera établi en face de la rue de Thiars.

Le chiffre des dépenses est fixé à 8 millions; mais la contribution offerte par la chambre de commerce, réduit à 7,200,000 fr. la somme qui doit être prélevée sur les fonds du Trésor.

Port d'Ajaccio.

Le port d'Ajaccio, qui est un des plus impor-

tans de l'île de Corse, possède un quai de 300 mètres de développement, sur lequel les navires peuvent facilement, en temps ordinaire, effectuer l'embarquement et le débarquement des marchandises; mais dès que les vents du sud et de l'ouest soufflent avec violence, ils soulèvent les vagues contre ce quai, et les navires sont alors forcés de chercher un abri au mouillage des *Cannes*, situé entre le rivage et le groupe de roches basses de Marconajo.

Un môle avancé, construit à la pointe de la citadelle, mettrait le quai d'Ajaccio à l'abri des vents qui en gênent l'accès et l'usage; mais un tel ouvrage entraînerait dans des dépenses énormes, à raison de la profondeur de la mer sur le point où il faudrait le construire.

Nous avons pensé qu'il était bien plus simple de nous borner à perfectionner le mouillage des Cannes, qui sera désormais considéré comme port de refuge. Dans ce but, on réunirait les écueils de Marconajo à la pointe de terre connue sous le nom de *pointe de l'Abattoir*, à l'aide d'une jetée établie sur les roches basses de ces écueils.

Ce môle, en mettant le mouillage des Cannes à l'abri des coups de mer, servirait aussi, pendant les mauvais temps, d'embarcadère pour les navires.

Nous avions jugé convenable de créer entre cet ouvrage et la ville un nouveau moyen de communication, en établissant un quai sur le littoral; mais la Chambre des Députés n'a pas donné son

assentiment à cette dépense : elle a fait remarquer que la communication que l'on voulait ouvrir existait déjà par la route royale qui conduit à Ajaccio; que cette route était sans doute d'une circulation difficile, à raison de la rapidité de ses pentes, mais que cependant elle devait suffire, pour quelque temps du moins, aux besoins d'un port dont l'activité est encore assez faible.

Le crédit que nous avions réclamé a donc été borné à la dépense de la jetée de Marconajo et à celle d'une cale de radoub.

Il s'élève à 200,000 fr.

Port de l'Ile-Rousse (*île de Corse*).

La ville de l'Ile-Rousse, qui compte à peine soixante ans d'existence, est devenue, par sa position au centre d'un pays fertile, l'un des premiers entrepôts du commerce de la Corse. Un tel développement de prospérité, dans un espace de temps aussi court, méritait de fixer toute la sollicitude du Gouvernement. Aussi, Messieurs, nous nous sommes fait un devoir d'apprécier l'état de ce port et d'en étudier les besoins.

Nous avons reconnu que la rade, abritée contre les vents du sud-est au sud-ouest par les montagnes de la côte, et contre celui du nord-ouest par les petites îles de Sicotte et della Pietra, restait exposée à tous les vents qui règnent du nord à l'est. Le port ne consiste véritablement qu'en un petit débarcadère dont l'accès est interdit dès que

la mer devient difficile : les navires n'ont alors d'autre refuge que la petite anse située au sud-est de l'île della Pietra, et même lorsque le vent de nord-est souffle avec violence, ils sont contraints de quitter cette anse, pour aller chercher un gîte dans les ports de Calvi ou de Saint-Florent.

Il ne s'agit pas, Messieurs, de créer un port à l'Ile-Rousse : un pareil établissement nous jetterait dans des dépenses que le pays ne pourrait encore accepter; mais nous vous avons dit que la nature avait placé en cet endroit un abri : c'est cet abri que nous vous proposons d'améliorer en construisant un môle de 100 mètres de développement, qui, attaché à l'île della Pietra, et dirigé du N.-O. au S.-E., suffira pour couvrir l'anse où les navires se réfugient dans les mauvais temps.

C'est à cet ouvrage, dont la dépense est évaluée à 800,000 fr., que nous pensons qu'on doit pour le moment borner les marques d'intérêt que sollicite et que réclame une localité qui est en voie d'accroissement et de prospérité.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des détails et des renseignemens qu'il nous a paru utile de vous présenter. Sans doute ils justifieront à vos yeux la proposition d'une dépense qui doit être éminemment productive et que commandent tant d'intérêts réunis.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

PROJET DE LOI

QUI ouvre au Ministre de l'instruction publique un crédit extraordinaire de 110,000 fr. pour le service des souscriptions;

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 22 juillet 1839, soit présenté en notre nom à la Chambre des Pairs par notre Ministre de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État de l'instruction publique, sur l'exercice 1839, un crédit extraordinaire de cent dix mille francs,

mandons. En effet, en supposant que l'arriéré existant soit comblé au moyen de ce crédit, lorsque les engagemens dès à présent contractés pour 1840 auront été remplis, il n'y aura de disponible, pour des souscriptions nouvelles, sur les fonds de 1840, qu'une somme de 25,000 à 30,000 francs. Vous voyez, Messieurs, par ce court exposé, que le fonds des souscriptions ne peut recouvrer son action libre et régulière qu'autant qu'il aura été satisfait à la dette arriérée et exigible dont il est grevé.

Nous devons ajouter que les dépenses dont cette dette se compose n'ont pas été sans résultats d'une utilité générale : presque toujours des établissemens publics se sont enrichis des ouvrages provenant des souscriptions. Cette pratique sera sévèrement suivie par l'Administration actuelle. De plus, dans une matière où l'entraînement est facile, où les prévisions se refusent quelquefois à une appréciation rigoureuse, et sont aisément dépassées, nous nous efforcerons de ne jamais franchir les limites qui seront posées par les lois de finances.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 150,000 francs applicable aux publications de documens inédits relatifs à l'histoire nationale;

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 22 juillet 1839, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre de l'instruction publique, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État de l'instruction publique, un crédit extraordinaire de cinquante-cinq mille francs sur l'exercice 1838,

et de quatre-vingt-quinze mille francs sur l'exercice 1839, pour dépenses relatives *au recueil et à la publication des documens inédits de l'histoire nationale.*

ART. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées par les lois de finances des 20 juillet 1837 et 14 juillet 1838.

FAIT au Palais des Tuileries, le 27 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé VILLEMAIN.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de vous présenter, au nom du Roi, un projet de loi qui a déjà reçu l'approbation de la Chambre des Députés, et qui a pour objet d'ouvrir au département de l'instruction publique un crédit extraordinaire de 150,000 fr.

Ce crédit, qui serait imputable sur les exercices 1838 et 1839, et applicable aux frais de publication de documens inédits relatifs à l'histoire nationale, est nécessité par les circonstances les plus impérieuses. Il s'agit de pourvoir à des dépenses faites hors les limites des crédits portés au budget pour 1838 et pour l'année courante, et de débarrasser le service des publications d'un arriéré que les ressources ordinaires laisseraient subsister indéfiniment, et qui exige d'ailleurs une prompte satisfaction. Il résulte, en effet, des états mis sous les yeux de la Chambre des Députés, et qui seront à la disposition de la Chambre des Pairs, qu'il existe un arriéré considérable de frais d'impressions, dont le remboursement est actuellement exigible, et ne pourrait être effectué avec les ressources de l'exercice courant. En un mot, l'État est en présence d'une dette, dont il ne peut différer le paiement sans porter un grave préjudice

au service de l'Imprimerie royale, restée créancière, pour 1838, d'une somme de 35,581 fr. 9 c., laquelle s'est augmentée en 1839 d'une somme de 61,050 fr., et sans laisser en souffrance des industries particulières, auxquelles sont dues, pour 1838, une somme de 20,000 fr., et pour 1839 deux sommes actuellement exigibles de 22,514 fr. et de 14,632 fr.

D'ailleurs, il est important que la Chambre sache que les dépenses qui nécessitent le crédit demandé n'ont eu que la plus honorable destination. Elles ont été employées à mettre en lumière des documens profitables à la science; et ce qu'elles ont eu de prématuré et d'irrégulier ne doit pas faire oublier ce qu'elles ont eu d'utile.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du Budget des recettes pour l'exercice 1840.

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 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 1840.

ARTICLE PREMIER.

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

ront perçues, pour 1840, en principal et centimes additionnels, conformément à l'état A ci-annexé, et aux dispositions des lois existantes.

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.

En exécution de l'article 106 du Code forestier, une somme de un million six cent dix-sept mille sept cent cinquante-neuf francs (1,617,759 fr.), montant des frais d'administration des bois des communes et des établissemens publics, sera ajoutée, pour 1840, 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.

A dater de 1841, cette répartition sera faite par la loi d'impôt, conformément à l'état qui y sera annexé.

ART. 3.

L'art. 21 de la loi du 17 juillet 1819 est abrogé.

Les fileurs de cocons de soie payeront un droit fixe d'un franc cinquante centimes par chaque bassine ou tour, quelle que soit la population de leur domicile, jusqu'au maximum de trois cents francs

(1) Cet État est le même que celui annexé au projet de loi imprimé et distribué aux Chambres.

qui ne pourra être dépassé, et sans préjudice du droit proportionnel.

ART. 4.

Lorsqu'en exécution du paragraphe 4 de l'article 39 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 des 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. 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 1840, 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 ordinaires 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 1840, à titre d'imposition spéciale, cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 7.

Continuera d'être faite, pour 1840, conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passeport et de permis de port d'armes, et des droits de sceaux 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 collèges, 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 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 ;

Du produit des monnaies et médailles ;

Des redevances sur les mines ;

Des droits de vérification des poids et mesures, conformément à l'ordonnance royale du 17 avril 1839 ;

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. 8.

Continuera d'être faite, pour 1840, 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, confor-

mément 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 d'examen et de réception imposés par l'arrêté du Gouvernement du 20 prairial an XI, sur les candidats qui se présentent devant les jurys médicaux pour obtenir le diplôme d'officiers de santé ou de pharmaciens ;

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, 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. 9.

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. 10.

Est maintenu, pour 1840, 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.

ART. 11.

La dépense relative au service de perception et de surveillance des entrepôts de douanes, créés en vertu de la loi du 27 février 1832, est mise à la charge de l'État, à partir du 1er janvier 1840.

ART. 12.

Le délai dans lequel doivent être convertis en lois les réglemens d'administration publique que le Gouvernement est autorisé à faire pour l'exécution de la loi du 18 juillet 1837, qui établit un impôt sur le sucre indigène, est prorogé jusqu'à la fin de la session de 1840.

Les contraventions prévues par l'article 3 de ladite loi seront, indépendamment de l'amende, punies de la confiscation des sucres, sirops et mélasses, fabriqués, enlevés ou transportés en fraude.

ART. 13.

Les dispositions de l'ordonnance royale du 17

janvier 1830, relatives au traité passé entre l'État et la compagnie des salines et mines de sel de l'Est, sont prorogées jusqu'au 1er janvier 1841.

ART. 14.

Les dispositions de l'article 3 de la loi du 4 juillet 1837, sur les poids et mesures, ne seront appliquées aux monnaies en circulation qu'en vertu d'une loi spéciale.

ART. 15.

A partir de la promulgation de la présente loi, les propriétaires qui distillent exclusivement les cerises et prunes provenant de leur récolte, seront ajoutés à la nomenclature des bouilleurs de crû de l'art. 8 de la loi du 20 juillet 1837, et comme tels dispensés de la licence et de l'exercice.

ART. 16.

Les ouvrages d'or et d'argent pourront être exportés sans marque des poinçons français et sans paiement du droit de garantie, pourvu qu'après avoir été soumis à l'essai et reconnus au titre légal, ils restent déposés au bureau de la Régie, ou placés sous la surveillance de ses préposés, jusqu'au moment où l'exportation en sera constatée.

Le Gouvernement déterminera par un réglement d'administration publique le mode d'exécution de la présente disposition.

La restitution des deux tiers du droit de garantie continuera d'être accordée pour les ouvrages

d'or et d'argent qui ne seront exportés qu'après avoir été marqués des poinçons français.

TITRE II.

Evaluation des recettes de l'Exercice 1840.

Art. 17.

Les voies et moyens ordinaires sont évalués, pour l'exercice 1840, à la somme de un milliard cent quinze millions sept cent soixante-cinq mille deux cent vingt-deux francs (1,115,765,222 fr.), conformément à l'état C ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux, portés pour ordre au budget, sont évaluées, pour l'exercice 1840, à la somme de vingt millions six cent soixante-seize mille six cent quatre-vingt-douze francs (20,676,692 fr.), conformément à l'état D ci-annexé.

Art. 18.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de soixante-douze millions neuf cent quinze mille dix francs (72,915,010 fr.) pour l'exercice 1840, et leur affectation par section spéciale est et demeure déterminée conformément au tableau F, annexé à la présente loi.

Art. 19.

Une somme de quarante-cinq millions (45,000,000) 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 1840.

TITRE III.

Moyens de service.

ART. 20.

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. Ne sont pas compris dans cette limite les bons royaux émis en vertu de la loi du 10 juin 1833.

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. 21.

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 de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, relatif aux centimes que les conseils généraux sont autorisés à voter pour les opérations cadastrales, non plus qu'aux dispositions des lois du 10 mai 1838, sur les attributions départementales, du 18 juillet 1837, sur l'administration communale, du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et du 28 juin 1833, sur l'instruction primaire.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 26 juillet 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé H. Passy.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les voies et moyens de l'exercice 1840, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Vous avez vu, dans les développemens qui vous ont été distribués à l'appui des propositions du Gouvernement, sur quelles bases repose l'évaluation adoptée pour les différentes natures de recette. Nous nous bornerons à les rappeler sommairement, en indiquant, par branche principale de produits, les fixations auxquelles l'autre Chambre s'est arrêtée.

Les contributions directes de 1840 ont été évaluées, d'après l'impôt voté pour 1839, avec quelques modifications. Ainsi on y a ajouté d'abord une somme de 5,284,630 fr. qui ne résulte que de l'appréciation plus exacte du produit des centimes additionnels que les conseils généraux et municipaux ont la faculté de s'imposer pour leurs dépenses locales; puis 986,894 fr. par suite d'augmentation des biens assujettis à la contribution foncière et des portes et fenêtres, et de l'accroissement du nombre des patentables; enfin 947,950 fr. montant d'un demi-centime dont les centimes additionnels spéciaux au profit des départemens auraient été aug-

mentés pour élever de 5 c. à $5\frac{5}{10}$ le fonds commun destiné à subvenir à leurs dépenses ordinaires et facultatives.

Ces augmentations, s'élevant ensemble à 7,219,474 fr., se trouvaient atténuées de la réduction de 1,100,000 fr. que doivent éprouver les impositions spéciales pour le cadastre, à raison de l'achèvement des travaux dans un grand nombre de départemens ; et le montant des contributions directes, portées au dernier budget pour 382,961,248 fr., avait en conséquence été reproduit pour 389,080,722 fr.

Mais nous vous avons déjà fait connaître, Messieurs, en vous présentant le budget des dépenses de 1840, que la Chambre des Députés n'avait pas admis la surimposition proposée pour subvenir à l'insuffisance des fonds affectés aux dépenses départementales, et qu'elle avait jugé préférable d'y pourvoir au moyen d'un prélèvement de $\frac{7}{10}$ de centime sur les centimes généraux sans affectation spéciale, lesquels ont été ainsi réduits de 21 c. $\frac{8}{10}$ à 21 c. $\frac{1}{10}$, pour les contributions foncière, personnelle et mobilière. Quant aux $\frac{7}{10}$ prélevés, ils ont été ajoutés aux centimes spéciaux pour dépenses ordinaires de chaque département, jusqu'à concurrence de $\frac{3}{10}$, et au fonds commun à raison de $\frac{4}{10}$, dont 3 pour les dépenses ordinaires, et 1 pour les dépenses facultatives.

En définitive, la somme proposée pour les contributions directes de 1840 a été réduite de 947,950 fr., et elles demeurent, en conséquence, fixées à 388,132,772 fr.

L'évaluation des *impôts et revenus indirects* a

été établie sur les recettes de l'année 1838, qui étaient exactement connues à l'époque où le budget de 1840 a été reproduit avec les modifications qu'il comportait. Ces recettes, montant à 653,659,438 fr., ont seulement été augmentées d'une somme de 3,043,561 fr., provenant, sauf quelques appoints, de circonstances propres à l'année 1840, qui étaient de nature à accroître les produits antérieurs. L'augmentation attendue porte principalement sur le droit de consommation des sels, qui avait fléchi en 1838 par suite d'approvisionnemens extraordinaires, et sur le produit des postes que doivent accroître d'une manière notable l'établissement de nouvelles lignes de malles-postes et les améliorations apportées dans le service des paquebots à vapeur de la Méditerranée. La Chambre des Députés a adopté toutes les bases de l'évaluation du Gouvernement, et elle a voté les impôts indirects pour la somme proposée de 656,703,000 fr.

C'est aussi d'après les recettes de l'année 1838, modifiées par plusieurs causes spéciales dont il est justifié dans les développemens, que les produits des forêts et de la pêche ont été fixés à 33,514,000 f.; les prix et revenus de domaines à 5,297,000 f.; le produit des salines de l'Est à 1,655,000 fr.; les revenus de l'Algérie à 2,321,000 fr.; et les produits divers à 13,102,450 fr., y compris une recette nouvelle et extraordinaire de 2,749,650 fr. représentant le prix de la fabrication des poudres et salpêtres rattachée au budget, à partir de 1840, et le produit présumé de la liquidation de l'ancienne régie au 31 décembre prochain.

L'évaluation des *produits universitaires* a été arrêtée à 4,320,000 fr. formant la moyenne des recettes faites pendant les trois dernières années;

Et les *produits éventuels des départemens*, qui n'avaient figuré dans le dernier budget que pour 1,500,000 fr., faute d'avoir pu être exactement appréciés, ont été ramenés au montant réel de ces ressources dont le produit s'élèvera à 10,720,000 f., d'après les résultats des budgets départementaux arrêtés pour l'exercice de 1839.

En résumé les voies et moyens de l'exercice 1840 ont été votés pour une somme totale de 1,115,765,222 francs, qui se compose, ainsi que nous venons de le faire connaître, des produits généraux ci-après :

Contributions directes.	388,132,772 f.
Impôts et revenus indirects.	656,703,000
Forêts et pêche.	33,514,000
Domaines.	5,297,000
Salines de l'Est.	1,655,000
Algérie	2,321,000
Produits divers	13,102,450
Produits universitaires.	4,320,000
Produits éventuels des départemens. .	10,720,000
TOTAL des recettes	1,115,765,222 f.
Les dépenses ayant été votées pour . .	1,099,913,487
La recette offre un excédant de	15,851,735 f.

Cet excédant est susceptible de s'accroître d'une somme de quelque importance, par le progrès constant de nos impôts indirects, dont la plus-value a été, depuis 1831, d'environ 15 millions par année; les deux derniers mois font, il est vrai, ressortir

des diminutions ; mais, sur l'ensemble du semestre, l'augmentation est encore de 4 millions, comparativement à 1838, et rien ne doit faire appréhender que les recettes ne reprennent en 1840 leur marche habituelle; s'il en est ainsi, l'excédant prévu sur le budget se trouverait doublé, et pourrait s'élever à 30 millions. Nous rappellerons cependant que les tableaux législatifs ne comprennent pas certaines dépenses auxquelles devront pourvoir des lois spéciales, et qu'en présentant le budget rectifié, nous avons évaluées à un maximum de 14 millions (1). Vous avez depuis voté quelques lois particulières qui affectent aussi les prévisions pour 1840 ; mais l'une, sur l'accroissement de la garde municipale de Paris, est déjà rattachée au budget, et celle pour la salle Favart ne lui impose pas une charge additionnelle, puisque la subvention qu'elle accorde est couverte par une recette équivalente. Il reste en dehors des prévisions la dépense de 500,000 fr. autorisée, en 1840, pour l'agrandissement du Palais de Justice, et 141,000 fr. pour les trois nouvelles routes royales, dont l'entretien vient d'être mis à la charge de l'État, à partir de cette même année.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, les explications dans lesquelles nous venons d'entrer doivent nous donner la confiance que les voies et moyens proposés couvriront tous les besoins ordinaires et éventuels de l'exercice.

Les services spéciaux portés pour ordre au

(1) Voir l'Exposé des motifs du Budget modificatif, p. 16.

budget ont été votés dans la loi des recettes sans aucune modification.

Quant au *budget extraordinaire des travaux publics*, les ressources qu'il réclamait ont dû être réduites, de 51,648,000 fr. à 45,000,000 fr., comme l'avaient été les propositions de dépenses. Mais nous avons déjà fait remarquer que les sommes portées pour ce service au tableau du budget, ne donnent pas l'expression complète des charges de l'exercice et des moyens extraordinaires qu'elles pourront exiger. Un exposé succinct des termes généraux de ce service vous fera connaître quelle est, à cet égard, notre véritable situation jusqu'à la fin de 1840.

Des allocations générales ont été votées, savoir :

Pendant la session de 1837, pour.....	193,054,000 fr.
Pendant la session de 1838, pour....	87,860,000
Et pendant la session qui se termine, pour.....	60,309,000
TOTAL.....	341,223,000
Sur cette somme des autorisations de dépenses, ou crédits spéciaux par exercice, ont été accordés jusqu'à concurrence de.....	173,054,000
Et il reste à remettre à la disposition du Gouvernement, sur les allocations générales.....	168,169,000 fr.

Les crédits spéciaux déjà ouverts se divisent ainsi par exercice :

Sur l'exercice 1837.....		19,580,000 fr.
Sur l'exercice 1838.....		37,555,000
Sur l'exercice 1839.....		58,400,000
Sur l'exercice 1840 (y compris les 45 millions portés au budget).....		57,519,000
TOTAL.....		173,054,000 fr.
D'un autre côté, les sommes dépensées par les deux premiers exercices s'élèvent:		
Sur l'exercice 1837, d'après le compte définitif, à.....	6,834,522 fr.	
Sur l'exercice 1838, d'après la situation provisoire publiée au dernier compte des finances, à.....	37,939,478 fr.	
Ensemble à.....		44,774,000
Il reste donc à dépenser sur les exercices 1839 et 1840.....		128,280,000 fr.

Cette dernière somme, dont il serait difficile aujourd'hui d'indiquer la répartition encore éventuelle entre les deux années 1839 et 1840, exprime d'une manière à peu près exacte l'importance des moyens extraordinaires que réclameraient les travaux à exécuter jusqu'à la fin de la saison prochaine. Vous savez, en effet, Messieurs, que les dépenses de 1837 et 1838 se trouvent balancées par les excédans de recettes de nos budgets ordinaires (1). Le découvert n'existera donc que

(1) Voir l'Exposé des motifs du Budget primitif de 1840, page 21.

pour les deux années suivantes, et il sera, comme nous l'avons dit, de 128,000,000 fr., sauf les crédits non consommés qui seraient reportés à l'exercice 1841.

En ce qui concerne le texte du projet de loi, un article a été rejeté par la Chambre élective, et elle y a introduit plusieurs dispositions additionnelles.

L'article supprimé est celui qui autorisait les propriétaires qui voudraient user de cette faculté, à faire porter, moyennant une rétribution, sur un rôle auxiliaire, des articles au nom de ceux de leurs fermiers auxquels ils auraient délégué le paiement de leur contribution foncière. La Chambre des Députés a pensé que la question avait besoin d'être encore examinée : nous n'avons consenti à cet ajournement que sous la réserve de reproduire à la prochaine session la mesure proposée, qui nous a paru avoir un but utile, et qui a été réclamée dans un assez grand nombre de départemens.

Les dispositions additionnelles sont au nombre de six; nous allons vous en faire connaître sommairement l'objet.

La première, règle qu'à partir de 1841 la répartition, entre les départemens, de la part contributive des communes et des établissemens publics pour les frais d'administration de leurs bois, sera faite par la loi d'impôt, conformément à l'état qui y sera annexé.

Deux articles ajoutés à la loi, sous les numéros 5 et 6, ne sont que la reproduction de ceux

qui avaient été insérés dans la loi des recettes des précédentes années, à l'effet d'autoriser, en cas d'insuffisance des revenus ordinaires, le vote facultatif 1°. d'un *maximum* de 3 centimes par les conseils municipaux, et de 2 centimes par les conseils généraux pour l'instruction primaire; 2°. d'un *maximum* de 5 centimes par les conseils généraux pour les chemins vicinaux de grande communication. La Chambre n'a pas pensé, avec le Gouvernement, que cette autorisation résultât assez explicitement de la simple insertion des centimes additionnels en question dans l'état général des impositions annexé au projet de loi.

Un article additionnel dispense de la licence et de l'exercice, par assimilation aux bouilleurs de crû, les propriétaires qui distillent exclusivement les cerises, prunes et autres fruits provenant de leur récolte.

Par un autre article, l'exportation des ouvrages d'or et d'argent est autorisée, sans marques de poinçons français et sans paiement du droit de garantie, moyennant certaines précautions. La restitution des deux tiers de ce même droit continue d'être accordée pour les ouvrages qui ne sont exportés qu'après avoir été assujettis au poinçonnage.

Enfin, dans l'article qui assigne une limite de 150,000,000 fr. à l'émission des bons royaux en circulation, il a été inséré une mention qui place en dehors de cette limite les bons émis au profit de la Caisse d'amortissement, en vertu de la loi du 10 juin 1833. Ces émissions spéciales et subor-

données à l'importance de la réserve de l'amortissement, ne devaient pas, en effet, être confondues avec celles qui ont pour objet le service de la Trésorerie, et rester soumises aux mêmes conditions.

Nous avons donné notre adhésion à ces différentes dispositions, qui, toutes, se rattachent directement à la loi des recettes, et nous avons la confiance, Messieurs, qu'elles obtiendront aussi votre assentiment.

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

Les tableaux seront incessamment distribués.

ANNEXÉS AU PROTES DE L'EXERCICE 1840.

ÉTAT A. — Tableam principal et en centimes addi

ÉTAT B. — Fixationt, en principal, dans les contbilière, et des portes et fenê

NOTA. *Ct de loi in-4° distribué aux deux Chan*

ÉTAT C. — Budgetcice 1840.

ÉTAT D. — Tableau1840, aux services spéciaux

données à l'importance de la réserve de l'amortissement, ne devaient pas, en effet, être confondues avec celles qui ont pour objet le service de la Trésorerie, et rester soumises aux mêmes conditions.

Nous avons donné notre adhésion à ces différentes dispositions, qui, toutes, se rattachent directement à la loi des recettes, et nous avons la confiance, Messieurs, qu'elles obtiendront aussi votre assentiment.

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

Les tableaux seront incessamment distribués.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI, POUR LA FIXATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1840.

ÉTAT A. — Tableau des contributions directes à imposer en principal et en centimes additionnels pour l'exercice 1840.

ÉTAT B. — Fixation du contingent de chaque département, en principal, dans les contributions foncière, personnelle et mobilière, et des portes et fenêtres. (*État de répartement.*)

NOTA. *Cet État est le même que celui annexé au projet de loi in-4° distribué aux deux Chambres.*

ÉTAT C. — Budget général des voies et moyens pour l'exercice 1840.

ÉTAT D. — Tableau des recettes affectées, pour l'exercice 1840, aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

ÉTAT E. — Tableau des ressources affectées au budget extraordinaire des travaux publics.

ÉTAT F. — Tableau du service départemental. (*Exécution de la loi du* 10 *mai* 1838.)

ÉTAT A. **TABLEAU DES CONTRIBUTIONS DIRECTES A IMPOSER**

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.			
Fonds pour dépenses générales.	Principal des contributions		
	Centimes additionnels généraux, sans affectation spéciale		
Fonds pour dépenses départementales.	Centimes imposés par la loi. 13 cent. 9/10.	Fonds applicables aux dépenses ordinaires de chaque département	
		Fonds communs à répartir entre les départemens.	Pour dépenses ordinaires des départemens
			Pour dépenses facultatives d'utilité départementale
	Centimes votés par les conseils généraux.	Pour dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum* 5 centimes)	
		Pour dépenses extraordinaires, approuvées par des lois spéciales	
		Pour subvention aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication et autres chemins vicinaux (*maximum* 5 centimes)	
		Pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 2 centimes)	
		Pour dépenses du cadastre (*maximum* 5 centimes)	
Fonds pour secours en cas de grêle, incendie, inondation ou autres cas fortuits, etc.			
Fonds pour dépenses communales.	Centimes ordinaires (*maximum* 5 centimes)		
	Centimes extraordinaires et centimes pour frais de Bourse et Chambre de commerce (approuvés par des ordonnances royales ou arrêtés des préfets)		
	Centimes extraordinaires imposés d'office pour dépenses obligatoires à la charge des communes. (Art. 39 de la loi du 18 juillet 1837.) Mémoire.		
	Centimes pour dépenses des chemins vicinaux (*maximum* 5 centimes)		
	Centimes pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 3 centimes)		
	Centimes pour frais de perception des diverses impositions communales (3 centimes du montant de ces impositions)		
Fonds de non-valeurs.	Foncière, personnelle et mobilière. (Non-valeurs, remises et modérations)		
	Portes et fenêtres. (Non-valeurs)		
	Patentes. (Réductions, décharges, non-valeurs)		
	Patentes. (Attributions aux communes)		
	Patentes. (Non-valeurs extraordinaires pour cessation de commerce)		
Fonds de réimpositions			
TOTAUX			
Cotisations en principal et centimes additionnels des propriétés nouvellement bâties et imposables à partir du 1er janvier 1840, déduction faite des dégrèvemens résultant de celles qui ont été détruites ou démolies. (Loi du 17 août 1835)			
TOTAUX			
Taxe de premier avertissement. (Art. 31 de la loi du 15 mai 1818)			

...SER PRINCIPAL ET CENTIMES ADDITIONNELS POUR L'EXERCICE 1840.

CONTRIBUTIONS									TOTAUX.	
FONCIÈRE.		PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.		PORTES ET FENÊTRES.		PATENTES.			Par nature de contributions.	Par affectation de contributions.
...mes ...on.		Centimes additionnels.		Centimes additionnels.		Centimes additionnels.				
.....	155,590,000 f.	.....	34,000,000 f.	.....	22,449,000 f.	.....	(A)	26,740,000 f.	238,779,000 f.	284,335,432 f.
1/10	32,829,490	21 1/10	7,174,000	15 8/10	3,546,942	6 8/10		2,006,000	45,556,432	
5/10	13,225,150	8 5/10	2,890,000	.....	»	.....		»	16,115,150	
9/10	7,623,910	4 9/10	1,666,000	.....	»	.....		»	9,289,910	
5/10	777,950	0 5/10	170,000	.....	»	.....		»	947,950	
...	7,796,000	.....	1,704,000	.....	»	.....		»	9,500,000	62,195,010
...	8,027,000	.....	1,621,000	.....	974,000	.....		998,000	11,620,000	
...	5,558 000	.....	1,202,600	.....	794,000	.....		910,400	8,465,000	
...	2,638,000	.....	550,000	.....	359,000	.....		410,000	3,957,000	
...	2,300,000	.....	»	.....	»	.....		»	2,300,000	
»	1,555,900	1 »	340,000	.....	»	.....		»	1,895,900	1,895,900
...	7,796,000	.....	1,704,000	.....	»	.....		»	9,500,000	
...	9,926,000	.....	464,000	.....	91,000	.....		369,000	10,850,000	
»	»	.....	»	.....	»	.....		»	»	30,902,060
...	3,829,000	.....	862,000	.....	561,000	.....		748,000	6,000,000	
...	2,368 000	.....	515,000	.....	343,000	.....		426,000	3,652,000	
...	717,570	.....	106,350	.....	29,850	.....		46 230	900,060	
...	1,555,900	1 »	340,000	.....	»	.....		»	1,895,900	
...	»	.....	»	3 »	673,470	.....		»	673,470	6,804,370
...	»	.....	»	.....	»	5 »		1,475,000		
...	»	.....	»	.....	»	.....	(B)	2,360,000	4,235,000	
...	»	.....	»	.....	»	.....	(B)	400,000		
...	700,000	.....	400,000	.....	»	.....		»	1,100,000	1,300,000
T »	264 813,870	37 »	55,708,950	18 8/10	29,821,262	11 8/10		36,888,690	387,232,772	387,232,772
...	140,000	.....	»	.....	60,000	.....		»	200,000	200,000
T »	264,953,870	37 »	55,708,950	18 8/10	29,881,262	11 8/10		36,888,690	387,432,772	387,432,772
										700,000
									Total général.....	388,132,772

(A) et (B) Le principal de la contribution des patentes est évalué à..... 29,500,000 fr.
Mais il doit en être déduit :
1°. Les 8 centimes que la loi du 2 ventôse an XIII attribue aux communes pour former, avec l'imposition spéciale de 5 centimes, un fonds de 13 centimes sur lequel s'imputent d'abord les réductions, décharges et non-valeurs et dont l'excédant disponible vient ensuite accroître les ressources communales, ci..... 2,360,000 fr.
2°. Les non-valeurs extraordinaires résultant de cessation de commerce avant le 1er janvier de l'année pour laquelle les rôles sont établis, et dont la loi autorise le prélèvement sur le principal de la contribution des patentes, ci..... 400,000
2,760,000
Reste pour la portion du principal de la contribution des patentes, qui est appliquée aux dépenses générales du budget..... 26,740,000

ÉTAT C.

BUDGET GÉNÉRAL
DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1840.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1840.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	Foncière	264,953,870 f	
	Personnelle et mobilière	55,708,950	
	Des portes et fenêtres	29,881,262	388,132,772 f.
	Des patentes	36,888,690	
	Taxes de premier avertissement	700,000	
ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINES.	Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèques, et perceptions diverses	186,439,000	
	Droit de timbre	33,297,000	
	Revenus et prix de vente de domaines	3,980,000	225,033,000
	Prix de vente d'effets mobiliers et immobiliers provenant des ministères	1,317,000	
PRODUIT DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE.	Produits des coupes de bois	29,139,000	
	Produits divers des forêts	4,054,000	33,514,000
	Droit de pêche	321,000	
DOUANES.	Droits de douanes, droits de navigation et recettes diverses	111,022,000	168,190,000
	Droits de consommation des sels	57,168,000	
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.	Droits sur les boissons	86,998,000	
	Sels (droit à l'extraction dans les départemens de l'intérieur)	7,933,000	
	Sucre indigène (droit de fabrication)	6,600,000	224,427,000
	Droits divers et recettes à différens titres	32,395,000	
	Produit de la vente des tabacs	85,451,000	
	Produit de la vente des poudres à feu	5,050,000	
PRODUIT DES POSTES.	Produit de la taxe des lettres	38,771,000	
	Droit de 5 pour 100 sur les envois d'argent	847,000	
	Droit sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée	287,000	44,350,000
	Produit des places dans les malles-postes	2,403,000	
	Produit des places dans les paquebots	1,302,000	
	Droits de transit des correspondances étrangères	698,000	
	Recettes accidentelles	42,000	
PRODUITS UNIVERSITAIRES.	Rétributions et droits divers	3,720,000	4,320,000
	Produit des rentes et domaines	600,000	
Salines et mines de sel de l'Est			1,655,000
Produits éventuels affectés aux dépenses ordinaires et extraordinaires des départemens			10,720,000
Produits et revenus de l'Algérie			2,321,000
A reporter			1,102,662,772

ÉTAT C.

Suite du BUDGET GÉNÉRAL DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1840.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1840.
	Report		1,102,662,772
PRODUITS DIVERS.	Bénéfice sur la fabrication des monnaies et la vente des médailles	70,100	
	Redevances et produits extraordinaires des mines	318,000	
	Droits de vérification des poids et mesures	1,050,000	
	Produit de la taxe des brevets d'invention	621,000	
	Solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires	20,000	
	Ressources extraordinaires pour dépenses des écoles normales primaires	200,000	
	Pensions et rétributions des élèves des écoles militaires	678,800	
	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	912,000	
	Revenus de divers établissemens spéciaux (écoles vétérinaires, bergeries, haras et dépôts d'étalons, écoles des arts et métiers, établissemens thermaux)	1,156,900	
	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 31 mai 1828 portant réglement général sur la comptabilité publique	1,713,000	13,102,450
	Produit de vente de cartes des dépôts de la guerre et de la marine	43,000	
	Valeur au prix de revient des poudres livrées par le ministère de la guerre : Au département de la marine	203,250	
	Valeur au prix de revient des poudres livrées par le ministère de la guerre : Au département des finances	2,046,400	
	Produits de la rente de l'Inde	1,000,000	
	Bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations	1,000,000	
	Recouvremens sur prêts faits en 1830 au commerce et à l'industrie	400,000	
	Recettes sur débets non compris dans l'actif de l'administration des finances	200,000	
	Produit des valeurs et créances de l'ancienne régie des poudres et salpêtres, remis au Trésor, en exécution de l'article 32 de l'ordonnance royale du 26 février 1839	500,000	
	Recettes de différentes origines	500,000	
	TOTAL des voies et moyens de l'exercice 1840		1,115,765,222

RÉSULTAT GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU BUDGET DE L'EXERCICE 1840.

Les recettes présumées sont de	1,115,765,222 fr.
Les dépenses de	1,099,913,487
EXCÉDANT présumé de recettes	15,851,735

TABLEAU

DES RECETTES AFFECTÉES, POUR L'EXERCICE 1840, AUX SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1840.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES	Légion-d'Honneur	8,358,198 fr.
	Imprimerie royale	2,418,000
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	Chancelleries consulaires	250,000
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES	Caisse des Invalides	8,300,000
MINISTÈRE DES FINANCES	Service de la fabrication des monnaies et médailles.	1,350,494
	TOTAL	20,676,692

RÉSULTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES DES SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

RECETTES	20,676,692 fr.
DÉPENSES	20,646,692
EXCÉDANT de recette	30,000

ÉTAT E.

TABLEAU

DES RESSOURCES AFFECTÉES AU BUDGET EXTRAORDINAIRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1840.

NATURE DES RESSOURCES.	MONTANT des RESSOURCES.
PRÉLÈVEMENT sur le fonds extraordinaire créé pour les travaux publics par l'article 2 de la loi du 17 mai 1837	45,000,000 fr.

RÉSULTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU BUDGET EXTRAORDINAIRE POUR L'EXERCICE 1840.

RECETTES	45,000,000 fr.
DÉPENSES	45,000,000

TABLEAU DU SERVICE DÉPART

(Exécution de la

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.			MONTANT DES RECETTES par section.
			MINISTÈRE
			I^re^ SECTION. Dépenses ordinaires
Produit des 8 cent. 5/10^es^ additionnels imposés par la loi	16,115,150	fr.	
Produit des 4 cent. 9/10^es^ additionnels imposés par la loi, pour fonds commun à répartir entre les départemens	9,289,910	25,405,060	
Produits éventuels ordinaires. — Produits d'expéditions d'actes des préfectures ou d'anciennes pièces déposées aux archives			
Revenus particuliers des prisons départementales			
Produit d'arbres abattus ou élagués sur les routes départementales			
Ventes de matériaux de démolition ou de rebut, ou d'autres objets provenant des routes départementales ou d'établissemens publics des départemens			
Vente de mobilier des préfectures et des bureaux de sous-préfectures, reconnu hors de service		20,000	
Produit de moins-value de mobilier acquitté par les préfets			
Remboursement d'avances faites par les départemens pour les tables décennales de l'état civil			
Remboursement d'avances faites par les départemens, sur les centimes additionnels ordinaires, pour paiement de diverses dépenses imputables sur les fonds généraux			
Produit de droits de péage et de tous autres autorisés au profit des départemens.			
			II^e^ SECTION. — Dépenses facultatives
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum 5 centimes.*)	9,400,000	fr.	
Produit des 5/10^es^ de centimes additionnels imposés par la loi pour fonds commun à répartir entre les départemens	947,950	10,347,950	
Produits éventuels extraordinaires. — Produit des propriétés des départemens non affectées aux services départementaux.		400,000	
Subventions communales pour travaux neufs des routes départementales classées.			
			III^e^ SECTION. — Dépenses extraordinaires
Produit des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales	11,620,000	fr.	
Produit des emprunts autorisés par des lois spéciales	4,200,000	15,820,000	

ENTAL POUR L'EXERCICE 1840.

10 mai 1838.)

AFFECTATION DES RECETTES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.			MONTANT DES DÉPENSES par section.
E L'INTÉRIEUR.			
rticles 12, 13, 14 *et* 15 *de la loi du* 10 *mai* 1838).			
Travaux ordinaires des bâtimens civils			
Contributions dues par les propriétés des départemens			
Loyers des hôtels de préfectures			
Édifier des préfectures et des bureaux des sous-préfectures			
Casernement de la gendarmerie			
Prisons départementales			
Cours et tribunaux			fr. 25,425,060
Corps de garde des établissemens départementaux			
Entretien des routes départementales			
Enfans trouvés ou abandonnés			
Aliénés			
Impressions			
Archives départementales			
Frais de translations, de route et autres			
Dépenses ordinaires			
rticles 16, 17 *et* 18 *de la loi du* 10 *mai* 1838).			
Travaux neufs des édifices départementaux			
Travaux des routes départementales			
Subventions aux communes			
Encouragemens			
Clergé et édifices diocésains			10,747,950
Secours contre la mendicité			
Dépenses diverses			
Routes départementales extraordinaires			
rticle 19 *de la loi ci-dessus indiquée*).			
Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires.	Travaux		
	Intérêts des emprunts		
	Remboursement des emprunts	11,620,000	
	Réserves destinées aux indemnités proportionnelles aux ingénieurs		15,820,000
	Traitemens ou honoraires des architectes		
Travaux divers imputables sur les produits des emprunts autorisés par les lois		4,200,000	

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.		MON DES RE par s
Suite du MINIS		
IVe SECTION. — DÉPENSES SU		
PRODUIT des centimes additionnels spéciaux votés par les conseils généraux pour dépenses des chemins vicinaux de grande communication, et autres chemins vicinaux. (*Maximum* 5 *centimes.*)..	fr. 8,465,000	
CONTINGENS communaux et souscriptions particulières pour travaux des chemins vicinaux de grande communication	6,080,000	14,5
PRODUITS spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Revenus des établissemens d'eaux minérales appartenant aux départemens		
— Produit des rétributions payées par les pharmaciens, les épiciers, les droguistes et les herboristes, pour la visite de leurs établissemens		
— Revenus des pépinières des départemens	20,000	
— Vente de chevaux ou taureaux étalons appartenant aux départemens		
— Subventions et revenus particuliers des sociétés d'agriculture et des comités agricoles		
— Produit des bourses, des secours ou souscriptions pour les cours d'accouchement.		
		66,558
MINISTÈRE DE L		
Ve SECTION. — INSTRUCTION PRIM		
PRODUIT des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses de l'instruction primaire. (*Maximum* 2 *centimes.*)	fr. 3,957,000	4,057
PORTION des centimes facultatifs pour les dépenses d'utilité départementale, affectée par les conseils généraux aux dépenses de l'instruction primaire	100,000	
MINIST		
VIe SECTION. — CADA		
PRODUIT des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses du cadastre. (*Maximum* 5 *centimes.*)		2,300,000
RÉCAPITULATION.		

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.....

——— DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.....

——— DES FINANCES.....

AFFECTATION DES RECETTES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.		MONTANT DES DÉPENSES par section.
L'INTÉRIEUR.		
(Article 19 *de la loi du 10 mai 1838*).		
Dépenses sur le produit des centimes additionnels spéciaux pour les chemins vicinaux de grande communication et autres chemins vicinaux	fr. 8,465,000	
Dépenses pour les chemins vicinaux de grande communication, sur le produit des subventions communales et des souscriptions particulières	6,080,000	
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Dépenses pour les établissemens thermaux appartenant aux départemens		fr. 14,565,000
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Frais de visite des pharmacies, des boutiques et magasins des droguistes et épiciers-herboristes		
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Portion de l'entretien des pépinières départementales	20,000	
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Encouragemens à l'agriculture		
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Bourses, secours ou souscriptions pour les cours d'accouchement		
		66,558,010
INSTRUCTION PUBLIQUE.		
(Article 19 *de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Dépenses ordinaires et obligatoires		fr. 4,057,000
Dépenses extraordinaires		
DES FINANCES.		
(Article 19 *de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Frais d'arpentage		fr. 2,300,000
— d'expertise		
— de mutation des propriétés foncières		

RÉCAPITULATION.

RESSOURCES.	DÉPENSES.
66,558,010 f.	66,558,010 f.
4,057,000	4,057,000
2,300,000	2,300,000
72,915,010	72,915,010

IMPRESSIONS
N° 126.
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DESROYS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de six Projets de loi relatifs à des changemens de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée d'examiner les six projets de loi relatifs à des changemens de circonscriptions territoriales, après avoir examiné les plans de chacune des communes dont il est question dans ces divers projets, a recherché avec soin, dans les dossiers qui lui ont été soumis, les avantages et les inconvéniens qui pouvaient résulter des divers changemens proposés, et ayant reconnu que la somme des avantages était plus considérable, elle m'a chargé de vous proposer l'adoption de ces projets. Pour vous mettre à même de juger de leur

* Cette commission était composée de MM. le comte DEVOUS, le comte DESROYS, le comte DE SAINT-AIGNAN, le baron DE SAINT-DIDIER, le duc DE PLAISANCE, ROUILLE DE FONTAINE, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

les
circ
les
tion
dan
ges
vers
som
m'a
jets.

* Ce
le com
DIDIER
DE VIL

PRESSIONS
N° 126.
1839.
SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DESROYS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de six Projets de loi relatifs à des changemens de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée d'examiner les six projets de loi relatifs à des changemens de circonscriptions territoriales, après avoir examiné les plans de chacune des communes dont il est question dans ces divers projets, a recherché avec soin, dans les dossiers qui lui ont été soumis, les avantages et les inconvéniens qui pouvaient résulter des divers changemens proposés, et ayant reconnu que la somme des avantages était plus considérable, elle m'a chargé de vous proposer l'adoption de ces projets. Pour vous mettre à même de juger de leur

* Cette commission était composée de MM. le comte DAVOUS, le comte DESROYS, le comte DE SAINT-AIGNAN, le baron DE SAINT-DIDIER, le duc DE PLAISANCE, ROUILLÉ DE FONTAINE, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

opportunité, je vais avoir l'honneur de vous faire un rapport sur chacun d'eux.

1er PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Saint-Roch de la commune de Levignac-le-Haut (Aveyron), pour la réunir à la commune de Decazeville.*

La section de commune appelée Saint-Roch, qui dépend de la commune de Levignac-le-Haut, département de l'Aveyron, est séparée de son chef-lieu par la rivière du Lot. Ce n'est qu'à l'aide d'un péage que les habitans peuvent traverser cette rivière. En réunissant cette section de commune à celle de Decazeville, les habitans y trouvent un avantage réel. Les conseils des deux communes et les citoyens les plus imposés, les conseils d'arrondissement et de département ont donné un avis favorable.

Votre commission, Messieurs, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à changer la limite des cantons de Ruines et de Chaudesaigues, entre les communes de Faverolles et de Sarrus, département du Cantal.*

La commune de Mallet n'a que cent quatre-vingt-neuf habitans, trois cent quatre-vingts hectares de superficie, et 40 fr. de revenus ordinaires.

La rivière du Bex, qui sépare cette commune en deux parties, est parfois un torrent qui empêche les habitans de la même commune de communiquer entre eux.

En divisant la commune de Mallet, ainsi que cela est proposé, entre les communes de Faverolles et de Sarrus, la rivière du Bex formera la limite des deux communes. Cette division est désirée par les habitans. Les autorités locales, administratives et judiciaires ont donné un avis favorable.

Votre commission m'a chargé, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à réunir aux communes d'Aumont et de Javols des terrains dépendant de la commune de Rimeize* (*Lozère*).

La réunion proposée est la suite d'une rectification cadastrale; elle est d'une très petite importance, puisqu'il n'est question de distraire de la commune de Rimeize que quinze hectares de terres sans habitans, et produisant un revenu de 1 fr. Quelque faible que soit cette rectification, elle exige le concours des pouvoirs législatifs, parce que les communes intéressées sont de deux cantons différens.

Sur les quinze hectares de terre de la commune de Rimeize, douze hectares profiteront à la commune de Javols, et les trois autres hectares à celle d'Aumont.

Les autorités locales ont donné un avis favo-

rable : votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la limite des cantons de Ligny et de Saint-Florentin sur le territoire des communes de Ligny et de Vergigny, département de l'Yonne.*

Par le changement de limite proposé, le hameau de Lardenois, qui dépend en ce moment des communes de Ligny et de Vergigny, sera placé entièrement sous l'administration et dans la juridiction de la municipalité et de la justice de paix de Ligny.

La ferme des Basses-Noues, dont le territoire forme la plus grande partie de l'étendue de la commune de Lardenois, aurait un véritable intérêt à appartenir à la commune de Vergigny; votre commission a remarqué à ce sujet que la commune de Vergigny et celle de Ligny auraient chacune désiré obtenir l'adjonction à leur profit du hameau de Lardenois et de la ferme des Basses-Noues.

Le conseil d'arrondissement a appuyé de son vote les prétentions de la commune de Vergigny; le conseil général a été favorable aux désirs de la commune de Ligny.

Votre commission, Messieurs, après avoir examiné les plans annexés aux dossiers, était incertaine; mais entraînée par les décisions déjà prises à ce sujet, c'est à l'avis du conseil général qu'elle a

donné la préférence, et elle m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET,

TENDANT *à distraire de la commune de Pennes (Lot-et-Garonne) la section de Trentel pour l'ériger en commune.*

La section de commune connue sous le nom de Trentel, dépendant de la commune de Pennes, département de Lot-et-Garonne, est séparée du chef-lieu de la commune par la rivière du Lot, ce qui rend fort difficiles les communications entre l'administration et les habitans; toutes les autorités administratives du département ont donné un avis favorable; les formalités voulues par la loi ont été remplies avec régularité.

La commune de Pennes conservera encore 4,539 habitans, 6,390 hectares de superficie, et 3,292 fr. 67 c. de revenu ordinaire.

La commune de Trentel, qui est celle à former, aurait 1,586 habitans, 2,352 hectares de territoire et 581 fr. 42 c. de revenu ordinaire.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

6e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons d'Horps et de Courtrain, sur le territoire des communes de Charchigné et de Chevaigné (Mayenne).*

Ce projet de délimitation, résultat du travail du

cadastre, remonte à l'année 1832; il a été retardé par les prétentions de chacune des communes, qu'il a été difficile de mettre d'accord.

Votre commission, Messieurs, s'est convaincue, par l'examen attentif des pièces du dossier, que les propositions des divers échanges de terrains proposés par les autorités administratives du département de la Mayenne, satisferont à toutes les convenances, et que le projet de loi régularisera les opérations cadastrales.

J'ai l'honneur, Messieurs, de vous proposer, au nom de votre commission, l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 127.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GAY-LUSSAC, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'acquisition du procédé de M. Daguerre, pour fixer les images de la Chambre obscure.

MESSIEURS,

Tout ce qui concourt aux progrès de la civilisation, au bien-être physique ou moral de l'homme, doit être l'objet constant de la sollicitude d'un Gouvernement éclairé, à la hauteur des destinées qui lui sont confiées; et ceux qui, par d'heureux efforts, aident à cette noble tâche, doivent trouver d'honorables récompenses pour leurs succès.

C'est ainsi que, déjà, des lois tutélaires sur la propriété littéraire et sur la propriété industrielle assurent aux auteurs des bénéfices proportionnés à l'importance des services rendus à la société;

* Cette commission était composée de MM. le baron ATTHALIN, BESSON, GAY-LUSSAC, le marquis DE LAPLACE, le vicomte SIMÉON, le baron THÉNARD, le comte DE NOÉ.

mode de rémunération d'autant plus juste, d'autant plus honorable, qu'il se résout en une contribution purement volontaire, en échange de services rendus, et qu'il est à l'abri des caprices de la faveur.

Cependant, si ce mode d'encouragement est le meilleur dans la plupart des circonstances, il en est quelques unes où il est impraticable, insuffisant au moins, et d'autres, enfin, où de grandes découvertes exigent de plus éclatantes et solennelles récompenses.

Telle, Messieurs, nous paraît la découverte de M. Daguerre, et telle aussi elle a été jugée, et par le Gouvernement du Roi, qui en a fait l'objet du projet de loi soumis en ce moment à votre examen, et par la Chambre des Députés, qui déjà a revêtu ce projet de sa sanction législative.

La découverte de M. Daguerre vous est connue par les résultats qui ont été mis sous vos yeux, et par le rapport, à la Chambre des Députés, de l'illustre savant auquel le secret en avait été confié. C'est l'art de fixer l'image même de la Chambre obscure sur une surface métallique, et de la conserver.

Hâtons-nous cependant de le dire, sans vouloir diminuer en rien le mérite de cette belle découverte, la palette du peintre n'est pas très-riche de couleurs : le blanc et le noir la composent seule. L'image à couleurs naturelles et variées restera long-temps, à jamais peut-être, un défi à la sagacité humaine. Mais n'ayons pas la témérité de lui poser des bornes infranchissables; les succès de

M. Daguerre découvrent un nouvel ordre de possibilités.

Appelés à donner notre opinion sur l'importance et l'avenir de la découverte de M. Daguerre, nous l'avons formée sur la perfection même des résultats, sur le rapport de M. Arago à la Chambre des Députés, et sur de nouvelles communications que nous avons reçues, tant de ce savant que de M. Daguerre. Notre conviction sur l'importance du nouveau procédé est devenue entière, et nous serions heureux de la faire partager à la Chambre.

Il est certain que, par la découverte de M. Daguerre, la physique est aujourd'hui en possession d'un réactif extraordinairement sensible aux influences lumineuses, d'un instrument nouveau qui sera pour l'intensité de la lumière et les phénomènes lumineux ce que le microscope est pour les petits objets, et qu'il fournira l'occasion de nouvelles recherches et de nouvelles découvertes. Déjà, ce réactif a reçu très distinctement l'empreinte de la faible lumière de la lune, et M. Arago a conçu l'espérance d'une carte tracée par le satellite lui-même.

La Chambre a pu se convaincre, par les épreuves qui ont été mises sous ses yeux, que les bas-reliefs, les statues, les monumens, en un mot, la nature morte, sont rendus avec une perfection inabordable aux procédés ordinaires du dessin et de la peinture, et qui est égale à celle de la nature, puisque, en effet, les empreintes de M. Daguerre n'en sont que l'image fidèle.

La perspective du paysage, de chaque objet, est retracée avec une exactitude mathématique; au-

cun accident, aucun trait même inaperçu, n'échappe à l'œil et au pinceau du nouveau peintre; et comme trois à quatre minutes suffisent à son œuvre, un champ de bataille, avec ses phases successives, pourra être relevé avec une perfection inaccessible à tout autre moyen.

Les arts industriels, pour la représentation des formes; le dessin pour des modèles parfaits de perspective et d'entente de la lumière et des ombres; les sciences naturelles pour l'étude des espèces et de leur organisation, feront certainement du procédé de M. Daguerre de nombreuses applications. Enfin, le problème de son application au portrait est à peu près résolu, et les difficultés qui restent encore à vaincre sont mesurées et ne peuvent laisser de doute sur le succès. Cependant, il ne faut pas oublier que les objets colorés ne sont point reproduits avec leurs propres couleurs, et que les divers rayons lumineux n'agissant pas de la même manière sur le réactif de M. Daguerre, l'harmonie des ombres et des clairs dans les objets colorés est nécessairement altérée. C'est là un point d'arrêt tracé par la nature elle-même au nouveau procédé.

Telles sont, Messieurs, les acquisitions déjà assurées et les espérances prêtes à se réaliser de la découverte de M. Daguerre. Cependant des renseignemens étaient nécessaires relativement à l'exécution du procédé, et la commission a pensé qu'elle ne pouvait les obtenir d'une manière plus sûre et plus authentique que de la bouche même de l'honorable Député en qui M. Daguerre avait mis d'abord sa confiance,

et plus tard, M. le Ministre de l'intérieur et l'autre Chambre. M. Arago, sur l'invitation de M. le président de la commission, s'est rendu dans son sein, et il a confirmé, avec des détails nouveaux, ce qu'il avait déjà dit dans son intéressant rapport. Ainsi, il est certain que l'exécution du procédé Daguerre n'exigera que très peu de temps et une dépense insignifiante après la première mise de fonds pour les appareils, qui peut être fixée à 400 fr. environ. Chacun réussira infailliblement après un petit nombre d'épreuves, puisque M. Arago lui-même, après avoir été initié, a débuté par un coup de maître, qu'on aurait été sans doute désireux de voir, mais il n'a pas échappé aux flammes qui ont consumé le Diorama.

S'il était besoin de nouveaux témoignages, le rapporteur de votre commission pourrait ajouter que M. Daguerre a voulu le faire aussi dépositaire du secret de son procédé, et qu'il lui en a décrit toutes les opérations. Il peut affirmer que le procédé n'est point dispendieux, et qu'il pourra être facilement exécuté par les personnes les moins versées dans le dessin, lorsque, aux préceptes que M. Daguerre s'est engagé à publier, il ajoutera l'exemple. Dans son intérêt même comme dans celui du procédé, le succès est nécessaire, et on ne peut douter que M. Daguerre ne prenne à cœur de l'assurer.

Votre rapporteur ajoutera encore que, bien qu'il n'ait pas répété lui-même le procédé, comme son honorable ami M. Arago, il le juge par le récit qui lui en a été fait, comme très difficile à trou-

ver, et comme ayant dû demander, pour arriver au degré de perfection où l'a porté M. Daguerre, beaucoup de temps, des essais sans nombre, et surtout une persévérance à toute épreuve, que ne fait qu'irriter l'insuccès et qui n'appartient qu'aux âmes fortes. Le procédé se compose en effet d'opérations successives, ne paraissant pas liées nécessairement les unes aux autres, et dont le résultat n'est pas sensible immédiatement après chacune d'elles, mais seulement après leur entier concours. Et assurément, si M. Daguerre eût voulu exécuter seul son procédé, ou ne le confier qu'à des personnes très sûres, il n'était pas à craindre qu'il lui fût enlevé.

On se demandera peut-être alors, et en effet la question a déjà été faite, pourquoi, si le procédé de M. Daguerre était si difficile à trouver, il ne l'a pas exploité lui-même, et pourquoi, en dehors des lois si sages qui garantissent autant les intérêts des auteurs que ceux de la fortune publique, le Gouvernement s'est déterminé à en faire l'acquisition pour le livrer au public. Nous répondrons à ces deux questions.

Le principal avantage du procédé de M. Daguerre consiste à obtenir promptement, et cependant d'une manière très exacte, l'image des objets, soit pour la conserver, soit aussi pour la reproduire ensuite par les moyens de la gravure ou de la lithographie; et dès lors on conçoit que, concentré dans les mains d'un seul individu, il n'aurait point trouvé un aliment suffisant.

Au contraire, livré à la publicité, ce procédé re-

cevra dans les mains du peintre, de l'architecte, du voyageur, du naturaliste, une foule d'applications.

Enfin, possédé par un seul, il resterait longtemps stationnaire, et se flétrirait peut-être; devenu public, il grandira et s'améliorera du concours de tous.

Ainsi, sous ces divers rapports, il était utile qu'il devînt une propriété publique.

Sous un autre rapport, enfin, le procédé de M. Daguerre devait fixer l'attention du Gouvernement, et appeler sur son auteur une récompense solennelle.

Pour ceux qui ne sont pas insensibles à la gloire nationale, qui savent qu'un peuple ne brille d'un plus grand éclat sur les autres peuples que par les progrès plus grands qu'il fait faire à la civilisation; pour ceux-là, disons-nous, le procédé de M. Daguerre est une grande découverte. Il est l'origine d'un art nouveau au milieu d'une vieille civilisation, qui fera époque et sera conservé comme un titre de gloire; et faudrait-il qu'il allât à la postérité escorté d'ingratitude? qu'il lui parvienne plutôt comme un éclatant témoignage de la protection que les Chambres, le Gouvernement de Juillet, le pays tout entier, accordent aux grandes découvertes.

C'est en effet un acte de munificence nationale que consacre le projet de loi en faveur de M. Daguerre. Nous lui avons donné notre assentiment unanime, mais non sans remarquer combien grande et honorable est une récompense votée par le pays. Et nous le faisons à dessein pour rappeler,

non sans quelques regrets, que la France ne s'est pas toujours montrée aussi reconnaissante, et que trop de beaux et utiles travaux, trop d'œuvres du génie, n'ont valu à leurs auteurs qu'une gloire souvent stérile. Ce ne sont pas, toutefois, des accusations que nous voudrions porter, ce sont des erreurs qu'il faut déplorer pour en éviter de nouvelles.

Messieurs, après avoir apprécié autant qu'il était en nous l'importance de la découverte de M. Daguerre, nous restons convaincus qu'elle est nouvelle, pleine d'intérêt, riche d'avenir, et qu'enfin elle est digne de la haute faveur de la rémunération nationale qui lui a été déjà concédée par la Chambre des Députés. La commission a été unanime pour l'adoption pure et simple du projet, et comme son rapporteur elle me charge de vous la proposer.

IMPRESSIONS
N° 128.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte GILBERT DE VOISINS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange d'immeubles entre l'État et la ville de Besançon.

MESSIEURS,

Depuis long-temps la ville de Besançon sollicitait le rétablissement d'une école d'artillerie et d'un arsenal. Elle offrait de contribuer à la dépense pour une somme de 500,000 fr. et de fournir l'emplacement nécessaire, à condition que l'État lui abandonnerait, en retour, l'emplacement de l'arsenal actuel.

Par décision du 31 janvier 1830, le Gouvernement a ordonné l'établissement, dans cette ville, d'une école d'artillerie et d'un arsenal, en remplacement de l'école et de l'arsenal qui existaient à Auxonne.

* Cette commission était composée de MM. CHEVANDIER, le marquis D'ESCAYRAC, le baron FRÉTEAU DE PENY, le comte GILBERT DE VOISINS, le comte DE LABRIFFE, le baron MALOUET, le marquis DE PANGE.

Par ordonnance du 30 janvier 1831, le Gouvernement a autorisé l'acceptation de la somme de 500,000 fr., à titre de subvention pour concourir aux frais de création de ces établissemens.

La ville de Besançon avait offert, en outre, d'abandonner tout le terrain nécessaire pour la construction du nouvel arsenal, à prendre dans une étendue de 16,778 mètres qui lui appartenait, sous la condition que l'Etat, de son côté, lui céderait la propriété de l'arsenal actuel contigu à l'hôtel-de-ville et au palais de justice, terrain qui est indispensable pour agrandir et compléter ces trois établissemens.

C'est cet échange, pour lequel le préfet du Doubs a été autorisé à traiter au nom de l'Etat avec le maire de Besançon, qui est aujourd'hui soumis à votre approbation.

Une expertise contradictoire, faite en 1838, fixe la valeur des terrains et bâtimens communaux, cédés à l'Etat par la ville, à la somme de. . . . . 127,000 fr.

Celle de l'arsenal cédé à la ville par l'Etat, à la somme de 78,000

Ainsi l'infériorité de la valeur de la propriété domaniale est de. . . . 49,000

La convenance et les avantages de cet échange ne peuvent être contestés, puisque malgré la différence de la valeur des biens échangés, cet échange a lieu sans soulte ni retour, l'Etat s'obligeant seulement à céder gratuitement à la ville, pour être réunie à la voie publique, la portion du terrain

domanial qui pourrait devenir vacante du côté de cette voie, en cas de reculement des constructions à élever sur l'emplacement de la prison militaire, pour l'établissement de l'arsenal projeté.

Si cet échange, par la valeur des biens échangés, est avantageux à l'Etat, il ne l'est pas moins à la ville de Besançon par les avantages qu'elle retirera des établissemens d'artillerie et de la cession du vieil arsenal qui lui permettra d'augmenter le palais de justice et les prisons.

D'ailleurs, toutes les formalités prescrites par l'ordonnance réglementaire du 12 décembre 1827, relative aux échanges, ont été remplies.

Votre commission trouvant les opérations régulières et reconnaissant les avantages réciproques qui résulteront de cet échange pour l'Etat et pour la ville de Besançon, nous a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 129.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron MORTIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de cinq Projets de loi qui autorisent les départemens de l'Ardèche, des Ardennes et de la Charente-Inférieure à s'imposer extraordinairement, et la ville de Marseille et le département de la Vienne à contracter des emprunts.

1er PROJET. (Ardèche.)

MESSIEURS,

L'instruction primaire, si long-temps négligée en France, prend depuis quelques années un heureux développement. Des maîtres s'instruisent et se forment dans les écoles normales primaires; les autorités locales font des sacrifices pour élever ou pour agrandir les bâtimens destinés aux écoles publiques.

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUX, le marquis DE CRILLON, le duc DE LA FORCE, le marquis DE MATHAN, le baron MORTIER, le vicomte DE SÉGUR LAMOIGNON, le baron VOIROL.

L'école normale primaire du département de l'Ardèche est établie à Privas dans une maison particulière. Son peu d'étendue et sa distribution ne permettaient pas de lui conserver cette destination. Aussi, le conseil général a reconnu la nécessité urgente d'acheter un autre local; il en a émis l'avis, tout en déclarant que les ressources ordinaires du budget départemental étaient fort restreintes, et laissaient seulement la latitude d'ajouter pendant deux années, à partir de 1841, un centime additionnel aux quatre contributions directes, pour le produit en être affecté aux frais de construction de ce bâtiment.

Le conseil général a déclaré ensuite qu'il n'y aurait aucune justice à faire peser uniquement sur le département une dépense qui profiterait principalement à la ville de Privas, et que par conséquent elle devait contribuer à en payer une partie.

A la suite de cette déclaration, le conseil municipal a été consulté sur la quotité dont son budget ordinaire lui permettrait de disposer pour l'acquisition d'un emplacement destiné à l'école normale primaire. Par deux délibérations, en date du 13 janvier dernier, il s'est engagé :

1°. A fournir à ses frais l'emplacement de l'école normale, ainsi que le jardin qui en est une dépendance nécessaire;

2°. A payer toutes les sommes qui, indépendamment du produit du centime voté par le conseil général, et du secours qui pourrait être accordé par M. le Ministre de l'instruction publique,

seraient indispensables pour compléter les bâtimens et les garnir de tout le mobilier nécessaire.

La situation du budget de la ville de Privas lui offrira les moyens de remplir ces conditions, surtout si, comme le conseil municipal en a exprimé l'opinion, les devis de cette maison sont revisés et modifiés d'une manière conforme à la simplicité et aux convenances de son objet.

En effet, la loi du 22 juillet 1837, qui autorisait le département de l'Ardèche à s'imposer extraordinairement d'un centime pour la reconstruction du Palais de Justice et des prisons de l'Argentière, cessera d'être en vigueur au 1er janvier 1841. A cette époque la perception d'un centime additionnel, pour la construction de l'école normale, sera établie de manière que les charges actuelles du département ne seront pas augmentées.

La destination que doit recevoir la nouvelle imposition et le peu d'élévation de son chiffre, par rapport aux résultats avantageux qu'elle doit procurer, ont décidé votre commission, Messieurs, à vous proposer l'adoption du projet de loi soumis à vos délibérations.

2e PROJET. (Ardennes.)

Messieurs,

Il existait à Charleville une école normale primaire avant la loi du 28 juin 1833, qui a rendu ces établissemens obligatoires dans chaque départe-

ment. Cette école a déjà été fort utile à l'instruction des habitans des Ardennes, soit par les maîtres qu'elle a formés, soit par les bonnes études dont elle a éveillé le goût et donné l'exemple. Toutefois, il a été reconnu que si les cours qui y étaient suivis pendant deux ans donnaient des élèves instruits, ce temps était peut-être trop restreint pour mettre ceux d'entre eux destinés à l'instruction publique en état de diriger parfaitement leurs disciples.

Les deux années que les élèves passent à l'école sont à peine suffisantes pour l'étude des matières indiquées dans le programme des écoles normales. Aussi une troisième année a-t-elle été jugée nécessaire pour former les élèves à la pratique de l'enseignement, etc.

En se fondant sur les considérations que nous venons d'avoir l'honneur de vous présenter, la commission d'instruction primaire du département des Ardennes, chargée de la surveillance de l'école normale de Charleville, a proposé, comme seul moyen de donner à l'enseignement toute l'extension désirable, de prolonger de 2 à 3 ans la durée des cours de l'école.

Le conseil général et le préfet des Ardennes ont partagé cette opinion, et appellent de leurs vœux la mesure proposée. Mais pour l'adopter, il est nécessaire, Messieurs, de donner plus de développement aux bâtimens de l'école actuelle.

Un projet a été rédigé à cet effet par l'architecte du département. L'école normale, qui jusqu'à présent était annexée au collége communal de Charleville, sera, si le projet s'exécute, entière-

ment séparée de ce dernier établissement. Cet avantage est vivement apprécié par les autorités locales.

Le devis élève les dépenses à 39,000 fr., qu'il est impossible de prélever sur les ressources ordinaires du département.

C'est par ce motif que, dans sa séance du 31 août 1838, le conseil général, pour subvenir à cette dépense, a voté une imposition extraordinaire de *un* centime additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant chacune des années 1840, 1841 et 1842.

L'imposition d'un centime additionnel produira 59,661 fr. 72 c., c'est-à-dire une somme supérieure de 20,661 fr. 72 c., aux dépenses nécessaires pour l'agrandissement de l'école normale primaire. Mais cet excédant, ainsi que 10,000 francs qui ont été accordés au département à titre de secours sur les fonds généraux de l'instruction primaire, auront une destination utile, puisqu'il donnera les moyens d'augmenter le personnel de cette école, et de couvrir l'insuffisance bien constatée des deux centimes spéciaux établis en exécution de la loi du 28 juin 1833.

Votre commission, Messieurs, s'associant aux vues pleines de sagesse des autorités du département des Ardennes, croit répondre à votre pensé , en vous proposant l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

3e PROJET. (Charente-Inférieure.)

MESSIEURS,

D'après une statistique récente, le nombre des aliénés qui s'accroît d'année en année d'une manière effrayante, doit être porté maintenant à 18,797, ce qui donne environ 56 aliénés sur 100,000 habitans. En présence d'un chiffre aussi élevé, la sollicitude du Gouvernement ne pouvait rester en défaut, et, par la loi du 30 juin 1838, un plus grand développement sera donné aux hospices des aliénés.

Depuis long-temps il existe un de ces hospices à Lafond, dans le département de la Charente-Inférieure. Des améliorations fort importantes ont été successivement faites à cet établissement. Mais elles ne répondent pas encore aux besoins qui s'accroissent pour ainsi dire chaque jour. Les aliénés sont resserrés dans un espace trop étroit; les cours trop peu nombreuses ne permettent pas de les diviser suivant la nature des maladies; de graves inconvéniens résultent de ce fâcheux état de choses.

M. le Préfet et le conseil général du département sont unanimes, Messieurs, sur la nécessité de donner plus d'étendue à cet hospice, d'en changer les distributions et de procurer aux aliénés les moyens de se livrer à un exercice salutaire.

Les renseignemens que l'Administration a re-

cueillis démontrent le besoin d'avoir au moins 200 places disponibles dans l'hospice de Lafond.

Les projets des travaux à exécuter pour l'agrandissement de cet hospice paraissent avoir été rédigés dans un système d'économie qui n'admet que des constructions du genre le plus simple, et qui est dégagé de tout ce qui tendrait à leur donner un caractère monumental ou une apparence de luxe.

Le conseil des bâtimens civils a approuvé ces projets dont la dépense s'élèvera à 200,000 francs environ.

Mais il serait impossible au département de la Charente-Inférieure, qui a déjà des charges nombreuses à supporter, de couvrir une dépense de 200,000 francs, au moyen des ressources ordinaires de son budget.

Aussi, quoique le conseil général ait reconnu la nécessité de soulager des misères en faveur desquelles l'ordre social réclame aussi vivement que l'humanité, il n'a voté qu'un centime par franc sur les quatre contributions directes, pendant les années 1840, 1841 et 1842, dont le produit sera affecté à la dépense d'acquisitions et des travaux pour l'agrandissement de l'asile d'aliénés de Lafond.

Cette imposition produira 102,583 fr. 50 cent. avec lesquels on fera les achats des terrains et les constructions les plus urgentes. Dans sa prochaine session le conseil général avisera aux moyens de compléter une dépense que les charges du département ne lui ont pas permis de voter en une seule

fois. Mais le commencement des travaux destinés à améliorer la position des aliénés ne saurait être suspendu sans compromettre les intérêts d'une branche importante de l'administration des secours publics dans la Charente-Inférieure.

Votre commission, touchée de ces considérations, et persuadée, Messieurs, que vous voudrez concourir à cet acte de bienfaisance, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi qui a déjà reçu la sanction de la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Marseille.)

MESSIEURS,

La ville de Marseille a été autorisée, par une loi du 4 juillet 1838, à ouvrir à ses frais un canal d'irrigation. Les eaux destinées à son alimentation seront dérivées de la Durance et leur débit n'excédera pas, à l'époque des plus basses eaux de la rivière, 5 mètres cubes 75 centièmes par seconde.

Ce canal, Messieurs, doit procurer à une des principales cités du Royaume et à une population laborieuse la facilité d'accroître son travail, d'augmenter sa prospérité et de fertiliser son sol.

A ces avantages déjà très importans, s'en réuniront de plus importans encore : on satisfera au vœu exprimé depuis plus de trois siècles, par la ville de Marseille, de pourvoir à l'assainissement de ses habitations et d'une partie des campagnes voisines, au moyen d'une eau abondante et sa-

lubre dont la possession est un bien-être auquel on sait que les peuples du Midi attachent le plus grand prix.

Il est d'ailleurs constaté, par les documens historiques déposés dans les archives de sa commune que Marseille était, dans les derniers siècles, exposée par suite de l'insuffisance des eaux, à des maladies épidémiques. En 1720 la peste y fit de cruels ravages. — A une époque plus rapprochée, dont nous avons tous conservé le triste souvenir, le choléra y sévit trois fois dans l'espace de deux ans. L'apparition de ces fléaux n'a rien de surprenant dans une ville de 140 à 150 mille âmes régulièrement privée, durant trois à quatre mois, de l'eau qu'elle ne peut obtenir actuellement que par l'Huveaune, dont le faible volume pendant les sécheresses est absorbé par les arrosages des communes supérieures.

D'autres motifs également puissans justifient l'utilité d'un canal qui assurera à Marseille une nouvelle existence, et fécondera à ses portes une terre qui, jusqu'ici, fut pour ainsi dire improductive. Mais nous nous écarterions, Messieurs, en entrant dans plus de détails, de la mission que vous nous avez confiée.

Votre commission doit maintenant vous rendre compte de l'examen du projet de loi tendant à autoriser la ville de Marseille à contracter un emprunt pour la construction de ce canal.

Deux moyens se présentaient pour subvenir aux dépenses de cette construction:

L'impôt et l'emprunt.

L'impôt spécial, dans l'opinion du conseil municipal de Marseille, aurait eu de graves inconvéniens : d'abord, il eût été insuffisant ; ensuite il eût surchargé outre mesure les contribuables, et pouvait jeter, pendant plusieurs années, une grave perturbation dans toutes les perceptions.

La pensée de recourir aux centimes additionnels était également inadmissible, parce qu'il aurait fallu ajouter au moins 55 centimes à ceux qui existent déjà ; c'eût été doubler et au delà le principal des impositions ; c'eût été établir une charge excessive et tout à la fois imprévoyante et impolitique, puisqu'elle pourrait gêner les recouvremens du Trésor.

Une seule voie restait donc ouverte : celle de l'emprunt. Elle était d'autant plus naturelle que le canal d'irrigation de Marseille, étant une dépense extraordinaire, on pouvait recourir à des moyens extraordinaires pour la couvrir, et confier à l'avenir le soin de solder les frais d'une entreprise toute d'avenir.

Le Gouvernement, d'accord avec les autorités locales, a fixé à 10 millions l'emprunt à contracter par la ville de Marseille pour la construction de son canal. Les vérifications auxquelles le conseil municipal a soumis les plans et devis permettent d'espérer que les dépenses ne seront point dépassées. C'est au pouvoir administratif qu'il appartiendra de veiller à ce que ces prévisions ne soient pas trompées. Votre commission n'avait à se préoccuper, l'utilité une fois admise, que des conditions de l'emprunt, de l'opportunité de son

chiffre et des moyens d'en acquitter les intérêts et d'en éteindre le capital.

L'utilité de l'emprunt ne peut être mise en doute, et sa quotité se trouve justifiée par les plans et devis présentés au contrôle de l'Administration. La ville de Marseille s'est déjà imposé une taxe additionnelle sur les farines et sur le pain, autorisée par une ordonnance royale du 28 décembre 1837, et dont le produit figure au budget de ses recettes extraordinaires pour une somme de 550,000 francs. Au chapitre de ses dépenses extraordinaires, on trouve une somme égale de 550,000 francs pour frais de surveillance et de direction des travaux, acquisitions et constructions du canal de Marseille.

On voit par ce rapprochement que les intérêts de cet emprunt qui ne pourront excéder $4\frac{1}{2}$ pour cent, c'est-à-dire 450,000 fr. pour les 10 millions, sont et au delà assurés. La publicité et la concurrence lui donneront le caractère et les garanties de la légalité.

La ressource de la taxe additionnelle sur les farines, suffisante pour servir les intérêts de l'emprunt, est impuissante pour l'éteindre. Toutefois l'extinction de la dette pourra être obtenue par les produits que la ville retirera des concessions à faire pour l'irrigation de 5,000 hectares de terre, la distribution des eaux dans les usines et les maisons d'habitation, dont les redevances annuelles s'élèveront à 2 millions, desquels il faut déduire 150,000 francs pour frais d'entretien et d'administration du canal.

Ainsi le remboursement que Marseille voulait faire en dix années et que le projet de loi a fixé à un délai de vingt ans, après l'achèvement du canal, pourra, si les prévisions du conseil municipal se réalisent, être effectué long-temps avant l'expiration de ce terme.

Le projet de loi ne déterminant pas, Messieurs, quelle sera la taxe additionnelle qui doit augmenter les revenus de la ville de Marseille et dont les produits seront destinés à payer les intérêts de cet emprunt et à éteindre une partie du capital, nous pourrions peut-être nous dispenser de vous en entretenir. Cependant le nouveau mode d'imposition proposé a éveillé la sollicitude de votre commission et elle a pensé qu'elle vous devait d'entrer dans quelques détails pour expliquer la création de la taxe établie sur les farines; car il faut reconnaître que, dans les pays où on en a fait l'essai, elle a été de tous les droits indirects le plus impopulaire et le plus odieux.

Aussi, lorsque le conseil municipal soumit au Gouvernement le projet d'établir cette taxe, le conseil d'État fut consulté, et après avoir étudié la question, il fut d'avis de rechercher s'il ne serait pas possible de procurer à la ville de Marseille soit par des taxes nouvelles, soit par des surtaxes sur des objets de consommation autres que le pain et la farine, soit par une imposition extraordinaire, soit par tout autre moyen, les sommes nécessaires au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt proposé.

Cet avis fut soumis aux observations du conseil municipal de Marseille qui, appréciant les considérations pleines de sagesse développées par le conseil d'État, persista cependant dans la demande d'appliquer les produits d'une taxe sur les farines aux dépenses nécessaires pour la construction du canal. Nous allons, Messieurs, vous faire l'analyse rapide des raisons alléguées à l'appui de cette opinion.

Dans une délibération très clairement motivée, le conseil municipal prouve qu'il n'y a d'augmentation à établir que sur les produits actuels de l'octroi, et qu'il n'est pas possible d'augmenter les droits qui pèsent aujourd'hui sur les boissons et liquides, les comestibles, les matériaux et les objets divers.

« Par un état de choses tout particulier à notre « localité, ajoute le conseil municipal, et qu'il est « indispensable de faire connaître, afin de dissiper « toutes les craintes, un droit sur la farine ne peut « avoir chez nous aucune des conséquences qu'on « peut craindre. La surtaxe sur la farine est celle « dont la charge est la moins onéreuse et la moins « fatigante pour le peuple. »

En effet, Messieurs, le port de Marseille est dans une situation exceptionnelle. La masse du travail y est toujours surabondante : ce sont les ouvriers et les hommes de peine qui manquent la plupart du temps à l'ouvrage. Aussi est-ce toujours l'ouvrier qui fixe en quelque sorte le taux du salaire, et qui le règle en raison de la dépense qu'il est obligé

de faire. Le poids de l'augmentation de la farine ne pèsera donc point sur le peuple, mais sur l'industriel et sur le propriétaire qui l'emploie. Ce qui peut démontrer la vérité de cette assertion, c'est que depuis plus d'un an qu'est en vigueur l'ordonnance du 28 décembre 1837, qui autorise la taxe sur les farines, la population ouvrière s'est montrée fort indifférente à son établissement.

Il est vrai que Marseille est actuellement calme et prospère, que l'abondance y règne; mais on pourrait redouter que, dans un moment de disette, cette taxe n'occasionnât des troubles et ne devînt impopulaire. Cependant, Messieurs, lors de la famine de 1816 à 1817, le contraire est précisément arrivé. C'est dans les années où le grain manque en France que l'activité du port de Marseille redouble en raison de l'arrivée des blés étrangers, que la masse du travail s'accroît, et que le salaire des ouvriers augmente.

En proposant une taxe sur la farine, le conseil municipal a cédé à la conviction profonde que cet impôt, d'une durée probable de sept à huit ans, était le seul à établir pour entreprendre le canal, parce qu'il est le seul qui ne blesse ni les convenances ni les intérêts de la population.

Nous n'omettrons point, Messieurs, de vous faire remarquer que la taxe du pain est communément grevée, à Marseille, pour frais de mouture, de 2 fr., et souvent de 3 fr., pendant l'été, pour 122 kilogrammes de farine non blutée. La moyenne actuelle est donc d'environ 2 fr. 50 c.

Dès que les moulins à farine pourront s'établir, au moyen du canal, avec des moteurs constans et à bon marché, le prix des moutures doit descendre à 75 c. ou 1 fr., d'où il résultera une réduction de 1 fr. 50 c. environ sur le prix payé maintenant. Or, la surtaxe est de 2 francs 65 centimes par cent kilogrammes de farine non blutée, et par conséquent de 3 francs 23 centimes pour 122 kilogrammes. Ainsi, une économie de 1 franc 50 centimes sur les moutures, établit de suite, en faveur du peuple, une compensation de près de la moitié de l'impôt, et réduira, lorsqu'il sera supprimé, le prix du pain au-dessous de celui qui était payé précédemment.

Par ces diverses considérations, votre commission, Messieurs, vous propose d'adopter sans modification le projet de loi qui vous est présenté. Il est destiné à donner à la ville de Marseille la salubrité qui lui manquait, et il sera en même temps, pour cette grande et florissante cité, une nouvelle source de prospérité. Il faut féliciter ses magistrats de l'idée qu'ils ont eue d'entrer dans une voie qui leur a été tracée par les résultats si heureusement obtenus chez des peuples voisins; il faut les féliciter d'avoir entrepris pour le compte des habitans de grands travaux productifs. La sollicitude qu'ils ont témoignée pour leurs administrés inspire la juste confiance que les ouvrages du canal seront conduits avec économie et intelligence, et terminés dans un court délai : la promptitude d'une bonne exécution pouvant seule hâter l'époque du recouvrement des produits du canal, l'ex-

tinction de l'emprunt, et prévenir, par des pertes considérables, l'obligation de recourir à de nouveaux emprunts ruineux.

5e PROJET. (Dép^t de la Vienne.)

MESSIEURS,

Le département de la Vienne est privé de ces grandes industries manufacturières qui assurent la prospérité d'un pays. Ses ressources se composent seulement du commerce extérieur et des produits de l'agriculture qui ne peuvent atteindre un grand accroissement, à cause de la difficulté des communications.

Le préfet de la Vienne et le conseil général, pénétrés de la nécessité d'avoir des routes dans les parties du département qui en étaient privées, avaient déjà obtenu, en 1833 et en 1836, l'autorisation d'emprunter un million destiné à l'achèvement des routes anciennement classées. Cet emprunt est épuisé et au delà, puisqu'il faut encore 53,000 fr. pour les terminer.

Cette dépense d'un million ayant été supportée par toutes les populations, il était juste qu'une inégalité dans la répartition des routes n'existât pas entre les diverses parties de ce département. C'est pour la faire disparaître que le conseil général a voté le classement de sept nouvelles routes, qui présenteront une longueur de 301,000 mètres,

et exigeront une dépense de 1,725,000 fr. pour leur entière construction.

Le classement de ces routes n'a pas encore été prononcé. Des formalités administratives ont occasionné ce retard, mais dans très peu de temps, elles seront remplies.

Le conseil général, en recherchant les moyens d'obtenir les sommes nécessaires à l'exécution de ces routes, a reconnu que les charges qui pèsent déjà sur le département de la Vienne rendaient l'impôt peu praticable.

L'emprunt lui a paru plus juste, car les charges de son remboursement seront également supportées pendant vingt ans par tous les habitans qui profiteront des avantages et de la facilité des nouvelles communications. L'emprunt permettra encore d'achever dans peu d'années les routes récemment classées. Avec l'impôt, leur confection aurait dû nécessairement éprouver un grand retard.

Par ces motifs, le conseil général de la Vienne a demandé, dans sa session de 1838, à être autorisé :

1°. A emprunter 1,500,000 francs pour l'établissement de huit nouvelles routes départementales à classer, et l'achèvement des routes déjà classées;

2°. A proroger jusqu'au 31 décembre 1860 l'imposition extraordinaire de 5 centimes additionnels au principal de la contribution foncière déjà établie par les lois du 28 juin 1833 et 9 juillet 1836;

3°. A s'imposer extraordinairement de 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, à partir du 1er janvier 1840 jusqu'au 31 décembre 1860.

C'est au moyen de ces deux impositions qu'il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement du capital de l'emprunt.

D'après les dispositions du projet de loi, cet emprunt n'aura lieu, Messieurs, que par portions successives déterminées annuellement par le conseil général. Il sera contracté avec publicité et concurrence, à un maximum de 4 1/2 p. 100. Néanmoins le préfet est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne pourra excéder la limite ci-dessus indiquée.

La demande qui est formée par le conseil général a été accueillie avec une vive satisfaction dans tout le département de la Vienne; le Gouvernement y a adhéré, en présentant un projet de loi que la Chambre des Députés a adopté: votre commission, Messieurs, vous propose de lui accorder votre sanction.

IMPRESSIONS
N° 130.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Vicomte SIMÉON, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 300,000 fr. pour la reconstruction de la salle Favart.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous a soumis un projet de loi pour la reconstruction de la salle Favart, qui a été incendiée au mois de janvier 1838. Cette reconstruction doit être mise en adjudication avec publicité et concurrence, et concédée à celui des concurrens qui aura proposé la plus forte réduction sur la durée de jouissance que le cahier des charges lui assure, et à la fin de laquelle la nouvelle salle devra faire retour à l'État. Pour faciliter l'entreprise, le Gouvernement concède à l'adjudicataire : 1°. les matériaux qui ont été sauvés

* Cette commission était composée de MM. BESSON, le comte DE BONDY, le comte CLAPARÈDE, le baron DE LASCOURS, le comte DE LA BIBOISIÈRE, le comte DE MONTGUYON, le vicomte SIMÉON.

de l'incendie, et dont le prix est évalué à 37,000 fr.; 2°. une somme de 300,000 fr., que le Gouvernement a reçue de la compagnie du Phénix, qui avait assuré pour cette somme la salle incendiée, 3°. enfin, la jouissance, à partir du mois d'octobre 1840 et pour le temps de l'emphytéose, de l'ancienne salle de spectacle de la rue de Louvois, servant de magasin pour les décorations, et d'atelier de peinture.

Ce projet se présente ainsi d'une manière assez favorable, puisque la reconstruction de la salle Favart sera obtenue sans qu'il en coûte autre chose à l'État que la concession gratuite pendant un certain nombre d'années de la salle qui va être édifiée, et du magasin de la rue de Louvois; les 300,000 fr. qu'il doit payer proviennent de l'ancienne salle, ainsi que les matériaux qui ont résisté à l'incendie; on ne doit donc pas les compter comme un sacrifice réel de la part de l'État : il donne ce qui lui reste de l'édifice qu'il s'agit de rétablir, et comme à la fin de la concession la salle doit lui revenir en bon état de réparation, décorée et garnie du mobilier et du matériel nécessaires à son exploitation, il se trouvera, sans aucune charge extraordinaire, remis en possession de sa propriété dans une situation analogue à celle où elle se trouvait antérieurement à l'incendie qui l'a détruite.

Le cahier des charges annexé au projet de loi renferme, en outre, toutes les conditions nécessaires pour assurer la surveillance des travaux, afin que l'importante construction qu'il s'agit d'entrepren-

dre ait lieu suivant les règles de l'art et du goût, et de la manière la plus avantageuse à l'État, qui doit en devenir propriétaire. Votre commission n'a à ce sujet aucune observation critique à vous soumettre.

Il n'en est pas de même du sujet de la loi en lui-même.

Vous connaissez, Messieurs, toutes les vicissitudes de l'Opéra-Comique. Placé il y a un peu plus de cinquante ans dans la salle Favart, il s'y est maintenu et y a long-temps prospéré. Vers l'année 1825, la salle fut restaurée avec grand soin aux frais de la Liste civile et mise à la disposition de l'Opéra italien. La troupe de l'Opéra-Comique donnait alors ses représentations dans la salle Feydeau, qu'une troupe rivale avait antérieurement occupée, mais cette salle devant être démolie, la Liste civile fit bâtir le théâtre Ventadour pour la remplacer, et l'aliéna avant son ouverture. Ce fut en 1829 que la salle fut inaugurée; mais, soit sa situation cachée et qui ne se trouve sur aucune voie publique très fréquentée, soit son étendue trop considérable peut-être pour le genre auquel elle était destinée, soit caprice de la mode, qui a une si grande influence sur les spéculations de cette nature, soit peut-être le concours de ces diverses causes, il est à la connaissance de chacun que l'entreprise ne réussit pas. Le théâtre fut successivement fermé et rouvert plusieurs fois; divers directeurs s'y succédèrent vainement; et enfin en 1832, il fut définitivement clos, et ce ne fut qu'en 1834 que l'Opéra-Comique reparut sur le théâtre de la

place de la Bourse, où il se trouve encore en ce moment, mais d'où il doit être évincé au 1er mai 1840, pour faire place au Vaudeville, dont la salle ancienne a également été incendiée.

Dans cet état de choses nous reconnaissons qu'il y a nécessité de donner asile à un spectacle qu'on a flétri du nom de genre bâtard, parce que les opéras-comiques, mêlés de prose et de chant, ne sont, il est vrai, ni des opéras suivant l'application qu'on a faite de cette dénomination à des œuvres dramatiques entièrement chantées, ni des comédies où l'on ne fait que parler; mais ce genre, d'origine française, est entré dans nos habitudes; il a été illustré, pour ne parler que des morts, par les Grétry, les Méhul, les Lesueur, les Boyeldieu et tant d'autres compositeurs nos contemporains dont les ouvrages ont long-temps contribué à nos plaisirs, et par des acteurs dont le nom est resté au genre de rôles qu'ils remplissaient. C'est un genre d'ailleurs particulièrement nécessaire à nos théâtres de départemens. Cette musique légère, gracieuse et chantante qui permet de jouir de l'œuvre du poète et qui semble s'allier facilement avec un drame dont elle fait valoir la conduite et ressortir l'esprit, convient plus généralement au public français, que les grandes compositions musicales, qu'un nombre moins considérable de personnes sont en état d'apprécier; c'est d'ailleurs dans ce genre que peuvent débuter nos jeunes compositeurs, et il est juste, lorqu'ils doivent à la munificence du Gouvernement l'éducation musicale qu'ils ont reçue, que le Gouvernement leur pro-

cure les moyens de faire entendre leurs premières œuvres, et c'est au théâtre royal de l'Opéra-Comique qu'ils en trouvent la possibilité.

La nécessité d'avoir un théâtre d'opéra-comique est donc constatée, et la salle qui est actuellement louée à son directeur, étant à la veille de recevoir une autre destination, la sollicitude du Gouvernement a dû s'éveiller. Toutes les salles de spectacle qui existent à Paris sont occupées. Il fallait ou en construire une nouvelle ou que le directeur de l'Opéra-Comique obtint que le bail d'une de celles qui sont exploitées, fût résilié en sa faveur. C'eût été peut-être le parti provisoire le plus facile à prendre, et la salle construite exprès pour recevoir ce spectacle devait se présenter la première à la pensée. En effet, le théâtre Ventadour, quoique livré dans ce moment à une entreprise nouvelle, lui eût ouvert avec empressement ses portes, et les propriétaires, prévoyant peut-être l'éventualité qui pouvait se présenter de ressaisir ce qu'ils regardent comme un droit dont ils auraient été dépouillés, avaient, dans l'acte qu'ils ont passé avec leur locataire actuel, fait la réserve de la résiliation du contrat si la possibilité se présentait de rendre leur salle à l'Opéra-Comique. Votre commission, Messieurs, a entendu les propriétaires de la salle Ventadour, et ils lui ont déclaré, ainsi qu'ils l'avaient fait à la commission de la Chambre des Députés, qu'ils étaient en mesure de mettre leur salle à la disposition du directeur de l'Opéra-Comique, à l'époque qu'il désignerait, moyennant un loyer annuel de 70,000 f., égal à celui que cet entrepreneur s'oblige

à payer à l'adjudicataire de la reconstruction de la salle Favart. Nous n'avons aucun avis à émettre à cet égard. Mais si ce qui s'est déjà passé lorsque l'Opéra-Comique a occupé le théâtre Ventadour est de nature à effrayer un nouveau directeur, il est peut-être permis de penser que les entreprises précédentes n'ont pu s'y maintenir parce qu'elles avaient à supporter des charges considérables qui n'existent plus, et que la subvention que le Gouvernement leur accordait était bien loin d'être aussi considérable que celle dont jouit le directeur actuel. D'ailleurs cette location eût pu n'avoir qu'une durée restreinte aux cinq années qui restent à courir jusqu'à la fin du privilége du sieur Crosnier. Pendant ce laps de temps on eût avisé aux moyens de trouver un autre local si celui-là eût continué d'être aussi peu favorable qu'il l'a été jusqu'ici à ses divers locataires. Sa position le rend peu propre, ainsi que nous l'avons déjà remarqué, à un spectacle dont le public n'est pas fixe. Nous sommes convaincus que le théâtre Ventadour, qui présente dans ses abords des facilités qui n'existent dans aucun autre théâtre de Paris, finira par être consacré avec avantage à l'Opéra italien qui est habituellement fréquenté par les mêmes personnes, et qui a moins besoin qu'un autre d'être pour ainsi dire exposé en montre aux regards des passans pour attirer la société qui compose son auditoire.

Quoi qu'il en soit des offres faites par les propriétaires de la salle Ventadour, on ne pouvait forcer le sieur Crosnier de les accepter. L'arrêté ministériel qui lui a concédé le privilége de l'Opéra-

Comique porte *qu'il sera libre de l'exploiter dans toute autre salle, s'il en trouve ou s'il en construit une convenable dont l'emplacement soit agréé par l'autorité.*

Dès lors on peut regretter qu'un arrangement qui eût pu être avantageux à toutes les parties, n'ait pas eu lieu; mais nous n'avons pas autrement à nous préoccuper des réclamations des propriétaires de la salle Ventadour, lesquelles ont été souverainement jugées et rejetées par ordonnance royale rendue au contentieux. Il ne restait donc d'autre parti à prendre que de réparer la salle incendiée de Favart, ou d'en construire une entièrement neuve, soit sur ce même local, soit dans tout autre. Chercher un local nouveau quand on en possède un si convenablement situé, c'eût été vouloir se lancer dans des dépenses et des difficultés dont on ne saurait prévoir l'étendue. Il est donc sage et convenable, sous tous les rapports, de rétablir au lieu où elle existait, la salle connue sous le nom de Favart, et de l'affecter à l'Opéra-Comique qui y a prospéré si long-temps et qui y prospérera sans doute encore.

La troupe italienne est provisoirement placée à l'Odéon, et quoiqu'on se plaigne avec raison des difficultés et des embarras de la sortie de ce théâtre, il peut être remédié à cet inconvénient. Il est probable d'ailleurs que l'administration de cette entreprise prendra les mesures nécessaires pour se procurer au besoin un autre local, et comme nous l'avons dit, le théâtre Ventadour nous paraît devoir tôt ou tard lui être affecté.

Il ne restait donc qu'une question à résoudre, celle de savoir si, comme le Gouvernement le propose, on se bornerait à rétablir l'ancienne salle, où si l'on ne profiterait pas de l'occasion qui se présente de compléter une œuvre reconnue imparfaite.

Lorsqu'en 1783 on construisit la nouvelle salle des Italiens sur les terrains de l'hôtel Choiseul, il existait encore beaucoup de préjugés. La vanité, qui se glisse partout, régnait au théâtre peut-être plus encore qu'ailleurs, et les acteurs d'un certain ordre, qui s'exposaient à toutes les chances de leur profession dans l'intérieur de Paris, auraient cru déroger essentiellement s'ils avaient paru sur un théâtre dont l'entrée eût été placée sur le boulevard. Les boulevards étaient livrés aux saltimbanques et aux spectacles forains, et c'est pour se conformer à cette exigence d'étiquette que l'architecte Heurtier, à qui l'on donnait un si précieux local, fut obligé de cacher la façade de son monument sur une place étroite et reculée au lieu de la placer sur le boulevard où elle eût été un embellissement pour une des voies publiques les plus magnifiques qui existent en aucune ville du monde. Il est vraisemblable que cette exigence ridicule alla jusqu'au point de ménager entre le théâtre et le boulevard des habitations particulières, qui bien que comprises dans l'ensemble du monument, en sont effectivement séparées totalement par un mur mitoyen.

Le déplorable événement qui a détruit il y a dix-huit mois la salle Favart donnait au moins la

possibilité de réparer la faute commise en 1783. L'embellissement de Paris, la nécessité de donner à la salle qu'il s'agit de reconstruire une étendue qui lui manque, et que l'on obtiendrait en lui consacrant tout l'îlot compris entre le boulevard, la place des Italiens, et les rues Favart et Marivaux, paraissaient être des raisons suffisantes pour réaliser ce projet. Aussi M. le Ministre de l'intérieur y a-t-il d'abord pensé. Il a demandé à un architecte, connu par son mérite et auquel nous devons un des plus remarquables monumens de Paris, un double projet de reconstruction de la salle Favart, l'un se bornant à refaire cette salle dans ses anciennes et étroites dimensions; l'autre, en l'agrandissant de la maison qui donne sur le boulevard, et en y élevant la principale façade de l'édifice.

Ces projets, rédigés par M. Duban, ont été soumis à l'examen du conseil des bâtimens civils. Ce conseil a été unanimement d'avis qu'il y avait lieu de profiter de la circonstance pour donner à la nouvelle salle Favart le développement qui lui a toujours manqué, et pour en établir la façade sur le boulevard. Le Ministre convient que ce parti aurait sans doute plus d'éclat et de grandeur, mais le monument à construire aurait exigé plus de deux ans de travaux, et il faut un théâtre pour le 1er mai prochain; mais, dit-il encore, il coûterait trois millions : la spéculation n'aurait certainement pas fourni cette somme, et les Chambres l'auraient-elles votée comme dépense d'utilité publique?

C'est dans cette incertitude que le Gouvernement a renoncé à l'exécution d'un projet évidemment meilleur, et peut-être le seul digne d'une Capitale qui s'embellit tous les jours. Ce projet eût présenté sous le rapport des arts, de la sûreté et de la commodité publique, et de l'ornement des boulevards, de si grands avantages, que je les regarde comme devant compenser une dépense, qui en définitive, n'eût été qu'une avance, si, comme cela ne paraît pas douteux, le théâtre ainsi reconstruit dût donner une augmentation de produits qui eût bientôt permis à l'État de diminuer la subvention de 240,000 fr. qu'il accorde aujourd'hui à l'Opéra-Comique. Quant à la durée des travaux, il résulte des avis du conseil des bâtimens civils, que si la façade sur le boulevard et les accessoires à construire dans le terrain à acquérir eussent exigé deux années, on eût pu livrer la salle à l'époque du 1^er^ mai 1840. Nous ne pouvons, au reste, qu'exprimer ici des regrets. Votre commission en éprouve de très vifs que le temps n'ait pas permis d'étudier davantage un projet si digne d'attention. On est aujourd'hui dominé par la nécessité de se hâter. Nous devons forcément nous y soumettre et adopter ce qui est bien à défaut de ce qui serait mieux, un projet incomplet à défaut d'un projet complet. Ma conviction personnelle est qu'on perd une occasion favorable. Elle se représentera peut-être plus tard, et on fera alors ce que nous ne voulons pas faire aujourd'hui.

Dans la vue de ménager en ce moment les deniers de l'État, M. le Ministre de l'intérieur a donc ac-

cueilli la proposition qui lui a été faite de livrer à l'entreprise particulière la reconstruction de la salle Favart. Des plans lui ont été présentés par un architecte qui s'est entendu avec le directeur de l'Opéra-Comique pour qu'ils répondissent à tous les besoins de son entreprise. Ces plans, soumis au conseil des bâtimens civils, rectifiés et approuvés sous certaines réserves, ont été examinés par votre commission ; ils n'ont pas reçu encore tout le développement nécessaire, et les aperçus de dépense, plutôt enflés que diminués, s'élèvent à 1,500,000 fr. environ ; ce sont ces plans qui seront joints au cahier des charges pour l'adjudication.

Nous avons vu, avec plaisir, que bien que le nombre des places soit augmenté, on assigne à chacune d'elles un espace pareil à celui qu'elles ont au Grand Opéra. Il est donc permis d'espérer que les spectateurs n'y seront pas à la gêne comme ils s'y trouvent dans la plupart de nos salles de spectacle. Veiller à la commodité des citoyens dans les lieux publics aussi bien qu'à leur sûreté, est un des devoirs de l'édilité. Les entrepreneurs de spectacle et l'autorité n'y songent pas toujours assez, et ils oublient que lorsqu'on est pressé par ses voisins, assis sur des siéges étroits et mal rembourrés, en un mot, placé incommodément dans une salle, on devrait être peu tenté d'y revenir. Ce que les Anglais appellent le *comfort* et que l'on recherche aujourd'hui avec tant de soin, a été trop souvent négligé dans les lieux de réunions publiques. Il paraît qu'on le trouvera dans la nou-

velle salle Favart si elle est construite suivant les plans que nous avons vus. A douze des loges du premier rang et du rez-de-chaussée, seront annexés de petits salons ; mais ce qui nous a satisfait surtout, c'est qu'une entrée sera pratiquée sur le boulevard. Ce sera, comme nous l'avons dit, un grand avantage pour le directeur c'en sera un fort grand aussi pour le public, surtout si cette entrée est réservée aux piétons, et qu'on oblige les voitures à stationner sur la place des Italiens, et à n'aborder la salle que par le portique et par les rues latérales.

Nous avons vu avec peine, dans le projet, que l'architecte se proposait d'attacher un auvent à la moitié de la hauteur des colonnes du portique de la façade. Ce serait déshonorer le monument sans avantage pour le public, car on doit, et il est nécessaire de conserver les entrées qui existent sur le côté de la salle rue de Marivaux où l'on peut descendre à couvert. Rien n'empêche qu'on ne donne une facilité pareille sur le côté de la rue Favart, où la nouvelle salle aura aussi une sortie. Des auvens placés dans ces rues sont utiles et ne gâtent rien. Devant le portique ce serait un manque de goût inexcusable. Sans doute, le Ministre ne le souffrira pas. C'est bien assez que, pour augmenter le vestibule et le foyer, on soit obligé de détruire le péristyle et d'élever un mur dans lequel les colonnes extérieures seront engagées jusqu'au tiers de leur diamètre.

Une ordonnance de police rendue en 1829 et renouvelant d'anciennes prescriptions, veut qu'il

ne soit construit aucune salle de spectacle qu'elle ne soit isolée et séparée par un vide de trois mètres au moins de toutes les habitations. Cette ordonnance a été plusieurs fois rigoureusement exécutée, quelqu'onéreuse qu'elle ait pu être dans son application. C'est une mesure utile, et puisqu'elle a été jugée nécessaire, nous ne pouvons qu'applaudir à la sollicitude de l'Administration. L'isolement complet devient toutefois impossible à effectuer dans la construction dont nous nous occupons. On se propose d'y suppléer par un mur de briques de dix-huit pouces qui sera relié à l'ancienne muraille qui forme la séparation du théâtre et de la maison du boulevard. L'avis de la majorité du conseil des bâtimens civils, celui de l'architecte de la préfecture de police et du colonel des pompiers, est que ce mur de briques peut, à certaines conditions qu'ils indiquent, produire le même effet que l'isolement. Nous ne doutons nullement de l'efficacité des précautions qui seront prises. Nous n'y voyons que l'inconvénient de contrevenir à une ordonnance existante. Nous reconnaissons d'ailleurs que la charpente, la couverture et la presque totalité de la construction qu'on va faire devant être en fer, les chances et les dangers de l'incendie disparaissent presqu'entièrement. Les propriétaires de la maison contiguë au théâtre, déjà soumis à la servitude de ce voisinage, ne pourront donc pas se plaindre qu'elle soit aggravée. L'événement a prouvé que le mur qui séparait leur propriété du théâtre incendié, a suffi pour les préserver du feu

et n'en a pas été altéré de manière à donner des craintes sur sa solidité. Ils trouveront un nouveau gage de sécurité dans l'adjonction du mur de briques qui les défendra encore davantage d'un danger, que tout donne lieu d'espérer qu'ils n'auront plus à courir.

Dans cette situation, Messieurs, votre commission vous propose l'adoption du projet de loi, tout en regrettant profondément qu'on ait renoncé à la reconstruction complète du théâtre Favart, reconstruction qu'on eût vraisemblablement exécutée, si on l'eût fait étudier immédiatement après l'incendie, et avec le loisir nécessaire pour en bien apprécier tous les avantages.

IMPRESSIONS
Nº 131.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1839.

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 relatif à l'ouverture d'un crédit de 850,000 fr. pour les armemens extraordinaires de la marine en 1838.

MESSIEURS,

Les armemens extraordinaires faits en 1838 pour les expéditions du Mexique et de Buénos-Ayres, ont occasionné des dépenses qui ont excédé les allocations prévues, au budget de l'exercice, pour le service de la marine.

Vous connaissez, Messieurs, quels étaient le but et l'opportunité de ces expéditions, et vous savez que leurs résultats ont été utiles aux intérêts de notre pays et glorieux pour son pavillon.

Votre commission a porté son examen sur l'objet particulier de ces dépenses; elle a trouvé,

* Cette commission était composée de MM. le comte DUROSNEL, le vice-amiral HALGAN, le duc DE MORTEMART, le marquis DE PANGE, le comte PHILIPPE DE SÉGUR, le comte SIMÉON, le vice-amiral WILLAUMEZ.

dans les documens qui lui ont été fournis, les explications nécessaires, et je viens en mettre le résultat sous vos yeux.

Les voies ordinaires de 1838 devaient pourvoir à l'entretien à la mer de 130 bâtimens armés; ce nombre, par suite des circonstances, s'est élevé à 177. Il s'en est suivi une augmentation correspondante dans l'effectif des hommes embarqués.

Cette augmentation a été de:

	265	officiers militaires et civils,
et de	1,936	officiers mariniers et marins.
Ensemble	2,201	hommes.

Indépendamment de la différence de l'effectif, une autre cause a concouru à l'accroissement produit dans la dépense: des avancemens, donnés en dehors des cadres réglementaires, ont été la récompense des actions d'éclat de nos braves marins. Nous sommes assurés que des encouragemens aussi bien mérités rencontreront toute votre approbation. Nous irons (comme on l'a fait dans la Chambre des Députés) au-devant d'une objection, en vous faisant remarquer que ces avancemens ont exclusivement porté sur des officiers mariniers et marins, sur des hommes pour lesquels la récompense, dignement acquise d'ailleurs, doit ne pas se faire attendre, si l'on veut les attacher par des liens solides à leur état. Nous croyons répondre suffisamment aux observations qui pourraient être faites contre une disposition dont

l'irrégularité disparaît d'ailleurs devant les circonstances de guerre.

D'un autre côté, ainsi que l'exposé de M. le Ministre vous l'a fait connaître, un approvisionnement d'effets d'habillement a eu lieu, dans la prévision d'une consommation considérable qui ne s'est point réalisée; des déductions avaient éventuellement été opérées sur l'ensemble de la solde, en vue de cette consommation; les retenues ne peuvent être faites aux hommes que dans la proportion de la part qu'ils prennent aux délivrances d'effets, et il y a lieu de recourir à un crédit spécial pour couvrir la différence; mais l'excédant de l'approvisionnement profite à l'avenir.

Enfin, les circonstances ont exigé, pour le service de nos bâtimens de guerre au Mexique, l'emploi de navires du commerce: il n'était pas possible de se procurer des vivres frais et autres sur une côte ennemie; on a dû les faire venir de la Havane. Dans la somme qui vous est demandée se trouvent aussi compris les frais de l'affrétement des bâtimens marchands qui ont transporté, du Mexique à la Havane, les Français obligés de quitter la Véra-Cruz.

Le détail de ces dépenses n'a soulevé aucune observation dans le sein de votre commission; elle m'a chargé, en conséquence, de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi, qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet d'ouvrir au département de la marine, sur les ressources de 1838 et pour les

besoins de cet exercice, un crédit extraordinaire de 850,000 fr. ainsi réparti :

Chapitre IV (solde et entretien des corps organisés à terre et des équipages embarqués)	700,000 fr.
Chapitre X (affrétemens et transports par mer).	150,000
Ensemble. . . .	850,000 fr.

IMPRESSIONS
Nº 132.
—
1839.
2e SESSION

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

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 relatif aux réparations de la cathédrale de Chartres.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les amis des arts n'auront point à déplorer la perte d'un des plus nobles et des plus précieux monumens de l'architecture chrétienne.

La cathédrale de Chartres, cette antique basilique, dont la fondation remonte aux premiers âges du christianisme, sera complétement restaurée. Il ne restera plus de traces du funeste accident qui pouvait entraîner sa ruine. Vous vous ressouvenez, Messieurs, de l'impression douloureuse, partagée par tout le monde, lorsque la nouvelle de l'incendie de la cathédrale de Chartres se répandit dans Paris.

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, le président BOYER, le baron BRUN DE VILLERET, le comte CHOLET, le comte DESROYS, le vicomte D'HOUDETOT, LAPLAGNE-BARRIS.

M. le Garde des sceaux d'alors, M. Sauzet, se transporta sur-le-champ à Chartres avec des architectes; il visita les ruines encore fumantes de la cathédrale, et, à son retour, un crédit provisoire et d'urgence fut demandé aux Chambres, et accordé par elles, pour commencer les réparations de cet admirable édifice.

Plus tard, la loi du 18 juillet 1837 affecta une somme de 750,000 fr. pour terminer les travaux dont on espérait la fin en 1838.

La nécessité de prendre un parti sur la nature du métal dont on se servirait pour recouvrir une charpente en fer a retardé la confection des travaux.

On avait d'abord adopté le zinc comme présentant de grands avantages et comme moins coûteux; les opinions des savans distingués que l'on avait consultés ne laissèrent pas de doute sur la bonté de ce genre de couverture.

Cependant tous convenaient que le zinc n'avait pas en sa faveur l'épreuve du temps et des siècles.

Quelques économies opérées sur les autres travaux, des offres avantageuses faites depuis peu par des entrepreneurs connus, ont déterminé le Gouvernement à choisir définitivement une couverture en cuivre, comme pouvant résister pendant des siècles à l'intempérie des saisons.

Le crédit de 750,000 fr. accordé par la loi du 18 juillet 1837, n'a été employé que jusqu'à concurrence de 510,283 fr. 99 c.

Il reste donc à faire reporter la différence de 239,716 fr. 01 cent. sur l'exercice de 1839.

Cette somme comprend, pour des entreprises autorisées, 65,202 fr. 68 cent. ; il reste donc disponible, pour la couverture, 174,515 fr. 45 cent.

Cette somme est insuffisante pour une couverture en cuivre qui doit coûter *toute posée*, 190,800 fr., non compris l'ange qui surmonte la croupe de l'abside, les honoraires de l'architecte, et autres frais accessoires.

Il y aura donc, tout compris, insuffisance de 43,800 fr.

Le Gouvernement vous propose d'y pourvoir, au moyen de l'autorisation qu'il demande, par l'application aux dépenses d'une somme égale au produit des vieux plombs et autres matériaux provenant de l'incendie, et dont une estimation *modérée* porte la valeur à 43,831 fr.

Rien de plus juste que de faire tourner à la réparation de l'édifice le produit de la vente des tristes débris qui en proviennent.

Votre commission a pensé, à l'unanimité, qu'il était préférable de recouvrir la cathédrale de Chartres avec un métal dont la bonté, la solidité et la durée est reconnue; malgré l'excédant de dépense que le cuivre peut entraîner, elle a vu avec plaisir que les devis de l'architecte n'avaient pas été dépassés ; elle l'a remarqué avec satisfaction, comme une chose rare, et que l'on ne peut trop encourager en le mentionnant.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIO
N° 133.
—
1839.
2e SESSION

IMPRESSIONS
N° 133.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

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 ouvre au Ministre des finances des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les Exercices 1838 et 1839.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à l'appréciation de la Chambre concerne des crédits supplémentaires et des crédits extraordinaires à ouvrir pour supplément au budget sur l'exercice 1839, ainsi qu'un crédit extraordinaire à ouvrir sur l'exercice 1838.

Des circonstances imprévues ont empêché le Gouvernement de présenter en même temps, et dans une seule et même loi, tous les besoins des divers services publics, par la raison que ces besoins ne se sont manifestés que successivement

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, le président BOYER, le baron BRUN DE VILLERET, le comte CHOLET, le comte DESNOYS, le vicomte D'HOUDETOT, LAPLAGNE-BARRIS.

et depuis la présentation déjà ancienne du premier projet de loi.

Il serait cependant à désirer, dans l'intérêt du bon ordre de nos finances, que tous les crédits de ce genre fussent demandés en même temps pour en apprécier d'un seul coup d'œil l'importance et l'étendue.

TITRE PREMIER.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES, EXERCICE 1839.

M. le Ministre des finances demande un crédit montant à 424,589 fr. 77 c. par supplément au budget de l'exercice 1839.

Nous allons entrer successivement dans quelques détails sur chaque crédit en particulier.

ADMINISTRATION CENTRALE DES FINANCES.

CHAP. 24. — *Matériel.*

ART. 2. Impressions. . . . . 78,000 fr.

Le premier crédit est applicable aux impressions du Ministre des finances; il est de 78,000 fr. Des sommes ayant pour but de faire connaître dans le plus grand détail, et de porter à la connaissance de tout le monde le véritable état de nos finances, doivent être considérées comme très utilement employées, le Ministre n'a fait que satisfaire aux prescriptions et aux vœux des Chambres. Les impressions ont dû s'accroître d'une manière considérable en 1839. Le crédit ordinaire alloué pour cet objet est devenu insuf-

fisant. Il faut donc y pourvoir par un crédit supplémentaire.

CHAP. 32. Dépenses des exercices clos. . . . . 26,589 fr. 77 c.

Le second crédit s'applique aux dépenses *des exercices clos;* il s'élève à 26,589 fr. 77 c. Il est question ici de nouvelles créances *certaines constatées.* Ces créances ont été réclamées depuis la première demande de crédits extraordinaires présentée à la Chambre des Députés le 21 avril dernier.

FORÊTS.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE SURVEILLANCE DANS LES DÉPARTEMENS.

CHAP. 42. — *Personnel.*

ART. 1er. Traitemens. . . . . 25,000 fr.

Le Gouvernement vous demande un premier crédit de 25,000 fr. pour les six derniers mois de 1839. Ce crédit, qui sera de 50,000 fr. en 1840, a pour objet la garde des forêts que possède l'État dans l'île de Corse, où la conservation des bois exige un grand nombre de gardes. On a reconnu que le nombre actuel était insuffisant.

Cette somme aura aussi pour emploi la conservation des plantations opérées sur près de sept mille hectares de dunes qui commencent déjà à rapporter quelque revenu. Elle s'appliquera également à la conservation des forêts qui ont fait depuis peu retour au domaine public.

CHAP. 43. — *Matériel.*

ART. 3. Travaux d'abattage et de façonnage des bois à exploiter par économie. . . . . 170,000 fr.

Une autre somme de 170,000 fr. est demandée pour *travaux d'abattage et de façonnage de bois à exploiter par économie.*

Avant 1839, le paiement des dépenses de ce genre tombait à la charge des marchands de bois; mais les règles qui défendent les dépenses par atténuation de recette, exigent de porter au budget la somme exigée pour les exploitations. Elle est portée à 100,000 fr. pour 1839; mais la liquidation des frais d'exploitation par économie des éclaircies dans les parties des forêts traitées en futaies, et des coupes de l'ordinaire 1838, restées invendues par suite de coalition des marchands de bois, vient d'avoir lieu. Il en résulte que la somme de 100,000 fr. est insuffisante, et qu'il est nécessaire de l'augmenter d'une somme de 170,000 fr.

Ce n'est là qu'une avance dont le recouvrement est assuré par le produit des ventes des bois exploités.

POSTES.

SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION.

CHAP. 57. — *Matériel.*

ART. 1^er^. Entretien du mobilier et réparation des bâtimens. . . . . 46,000 fr.

Une somme de 46,000 fr. pour l'hôtel des postes

de Paris, pour réparations aux bâtimens et pour entretien du mobilier.

Il est devenu nécessaire d'opérer le nivellement de la cour dite de l'Horloge, depuis que l'on a procédé à l'abaissement du pavé de la rue Jean-Jacques-Rousseau. Une somme de 20,500 fr. sur les 46,000 fr. est applicable à la réparation des bâtimens. Une faible somme doit être employée au mobilier et à l'entretien ordinaire des bâtimens.

TRANSPORT DES DÉPÊCHES.

CHAP. 60. — *Matériel.*

ART. 2. Transport en paquebots. . 75,000 fr

75,000 fr. sont demandés *pour le transport en paquebots*. On a pensé, avec raison, qu'on ne pouvait laisser plus long-temps exposés sans abri, aux intempéries des saisons, les voyageurs de la troisième classe que la nécessité de leurs affaires force à prendre les paquebots du Gouvernement sur la Méditerranée, et qu'il convenait de faire à cinq d'entre eux des travaux pour arriver à ce but. Il sera nécessaire aussi d'augmenter le nombre de l'équipage; on ne peut trop encourager l'entreprise des paquebots sur la Méditerranée; les événemens d'Orient en font sentir de plus en plus la nécessité.

CHAP. 61. — *Dépenses diverses.*

ART. 2. Transport en paquebots (échange de monnaies étrangères). . . . . 4,000 fr.

TOTAL ÉGAL. . . . . 424,589 fr. 77 c.

Une somme de 4,000 fr. doit être appliquée aux frais de change de monnaies étrangères, dont les agens des postes des diverses nations n'ont pu être remboursés, et qui ne peuvent rester à leur charge.

TITRE II.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES, EXERCICE 1839.

ART. 2.

On demande pour cet objet une somme de 1,541,727 fr. 62 c., applicable aux dépenses de l'exercice de 1839, dont suit l'énonciation.

La première demande est de 100,000 fr. pour rachat des malles-postes affectées au service des routes de deuxième classe. . . . . 100,000 fr.

Le rachat est fixé d'après des conventions antérieures, passées entre l'État et les entrepreneurs, au 1er octobre 1839. Le prix du rachat pourra s'élever à la somme demandée. L'État ne peut manquer à ses engagemens.

Dix-huit malle-postes à deux places de voyageurs sont en ce moment en construction; la dépense est évaluée 63,000 fr. Un crédit de 600,000 fr. avait été ouvert en 1838 pour cet objet : il n'a été employé qu'en partie; 78,000 fr. sont restés disponibles. L'annulation de cette partie du crédit de 600,000 fr., qui aura lieu lors du réglement du budget de 1838, compensera et au-delà le crédit de 63,000 francs nécessaire en ce moment, ci. . . . . 63,000 fr.

Une autre somme de 352,000 fr. est devenue nécessaire pour confectionner quatre-vingt-huit malles-postes destinées à de nouvelles lignes dont le service doit commencer en 1840. Ce crédit est demandé sur 1839 par la raison que l'adjudication de la fourniture nécessaire aux nouveaux services à exécuter l'année prochaine doit avoir lieu cette année.

Les nouvelles malles-postes doivent desservir des routes où le besoin d'un moyen de transport aussi prompt et aussi commode se faisait sentir depuis long-temps, ci. . . . . 352,000 fr.

La loi du 16 juin 1835, relative au traité conclu le 4 juillet 1831 entre la France et les États-Unis, a autorisé l'État à prélever sur la somme due, une somme de 1,500,000 fr., dans l'intérêt des Français créanciers du Gouvernement de l'Union.

Il existait des pourvois contre les décisions de la commission de liquidation. Ces pourvois n'ont été jugés qu'en 1838 et 1839. La liquidation est aujourd'hui complétement terminée.

Il résulte du compte général, que déduction faite des sommes déjà payées, il reste encore dû pour capital et intérêts, 996,727 fr. 62 c.

Cette somme vous est demandée pour éteindre la dette dont il vient d'être parlé, ci. . . . . 996,727 fr. 62 c.

La formation de la Chambre des Pairs en Cour

de justice par suite des déplorables événemens des 12 et 13 mai dernier, a dû entraîner des frais qui ont été évalués approximativement à la somme de trente mille fr. Le Ministre demande un crédit montant à une somme égale, ci. . . . 30,000 fr.

TOTAL ÉGAL. . . . 1,541,727 fr. 62 c.

TITRE III.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE, EXERCICE 1838.

Art. 3.

On demande une somme de 433 fr. 56 c. pour frais de poursuites et instances de la part de l'administration de l'enregistrement et des domaines. Ces créances ne sont pas frappées de déchéance. L'état en est annexé au projet de loi.

Enfin, Messieurs, le dernier crédit demandé par M. le ministre des finances, concerne les travaux d'abattage et de façonnage de bois exploités par économie, applicable à l'exercice 1838. La somme s'élève à 230,000 fr.

Le Ministre a cru qu'il ne convenait pas de prélever les frais de 1838 sur le produit de ventes qui n'auraient lieu qu'en 1839. Il a préféré entrer tout de suite dans la voie nouvelle ouverte dans le budget de 1839, dans lequel pour la première fois un crédit a été affecté à ce genre de dépense.

Il résultera de cette mesure la conséquence que le produit intégral des ventes de 1839 entrera

dans les caisses du Trésor public, et compensera la dépense de 230,000 fr., qui fait l'objet du crédit demandé.

Nous venons de parcourir rapidement tous les chapitres du projet de loi qui vous est soumis. Votre commission a reconnu qu'il n'y en avait aucun qui ne fût fondé. Elle a jugé que les dépenses étaient nécessaires, qu'elles étaient utiles; elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
Nº 134.
—
1839.
2e SESSION.

IMPRESSIONS
N° 134.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

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 portant demande d'un supplément de crédit au budget des cultes pour l'Exercice 1839.

MESSIEURS,

M. le Ministre de la justice et des cultes ne demande pas, par la loi qui vous est proposée, une augmentation de dépense pour son département, il désire seulement changer la destination d'une somme de son budget, en la transportant, par portion seulement, du ministère de la justice à celui des cultes.

Le but unique de la loi est de réduire le crédit de 432,800 fr. porté au chapitre premier du budget des dépenses de ce ministère pour 1839, d'une

*Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, le président BOYER, le baron BRUN DE VILLERET, le comte CHOLET, le comte DESROYS, le vicomte D'HOUDETOT, LAPLAGNE-BARRIS.

somme de 7,500 fr., et d'ouvrir sur ce même exercice, au chapitre premier de l'administration des cultes, un crédit de pareille somme de 7,500 fr. pour le traitement d'un directeur de cette administration pendant le deuxième semestre de l'année courante.

Le Ministre qui tenait les sceaux en 1836 avait cru nécessaire d'attacher à son ministère un sous-secrétaire d'État avec un traitement de 30,000 fr.

M. le Garde des sceaux actuel pense au contraire qu'il est plus avantageux à l'expédition des affaires de n'avoir qu'un secrétaire-général pour le ministère de la justice, ne s'occupant uniquement que de ce qui concerne la justice, et de créer en même temps une direction des cultes confiée à un fonctionnaire exclusivement occupé de cette partie du service.

La nomination d'un secrétaire-général au ministère de la justice avec un traitement de 15,000 fr., laisse disponible une pareille somme de 15,000 fr. sur celle de 30,000 fr. affectée précédemment au traitement du sous-secrétaire d'État.

Il suffit de reporter cet excédant au ministère des cultes; ce revirement se trouve naturellement opéré pour l'exercice de 1840 dans la loi de finance soumise en ce moment à la Chambre, mais il est nécessaire qu'une loi spéciale applique la même disposition au second semestre de l'exercice courant.

Votre commission, Messieurs, a compris les motifs qui ont déterminé M. le Garde des sceaux à demander la création d'un directeur-général des

cultes; il peut être utile, en effet, de concentrer dans les mêmes mains les affaires si graves et si délicates concernant les cultes, pour donner plus d'ensemble à leur direction.

Dans cet état des choses, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption de ce projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 135.

1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE BELBEUF, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de deux Projets de loi relatifs à des crédits extraordinaires réclamés par le Ministre de l'instruction publique.

MESSIEURS,

M. le Ministre de l'instruction publique présente à l'acceptation de la Chambre deux projets de loi qui intéressent son département.

Le premier est relatif à la demande d'un crédit extraordinaire, sur l'exercice de 1839, *de cent dix mille francs* applicable aux fonds *de souscriptions*.

Le second est relatif à un crédit extraordinaire *de cent cinquante mille francs* applicable à l'exercice de 1839, et destiné aux publications et documens inédits relatifs à l'histoire nationale.

Nous devons d'abord vous entretenir de la demande de 110,000 fr. pour souscriptions.

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, le président BOYER, le baron BRUN DE VILLERET, le baron CHOLET, le comte DESROYS, le vicomte D'HOUDETOT, LAPLAGNE-BARRIS.

Tout le monde connaît l'utile emploi de ces fonds; il devient souvent nécessaire d'encourager les grandes publications d'arts, de science et de littérature, qui exigent des avances considérables, et dont il serait impossible de faire jouir le public, si le Gouvernement ne venait en aide aux auteurs et aux éditeurs.

Les Ministres, en souscrivant à des ouvrages qui ne paraissent presque toujours que par livraisons, et dont la publication exige souvent plusieurs années, grèvent ainsi nécessairement des exercices qui ne sont pas encore ouverts, et engagent leurs successeurs. C'est une nécessité qu'il faut subir; elle tient à la nature même des choses.

Mais il en résulte que les Ministres ne doivent *jamais* souscrire à des ouvrages nouveaux avant de s'être fait rendre un compte fidèle et positif du montant des sommes déjà engagées; s'ils n'agissent pas ainsi, il est presque impossible que le crédit applicable à ce genre de publications ne soit pas dépassé.

C'est en effet, Messieurs, ce qui est arrivé à plusieurs des prédécesseurs de M. le Ministre actuel de l'instruction publique; ils ont à se reprocher de s'être laissé entraîner bien au-delà des crédits accordés, par un motif que l'on peut justifier jusqu'à un certain point, puisqu'il prend sa source dans le désir d'encourager un plus grand nombre de publications utiles.

Quoi qu'il en soit, M. le Ministre de l'instruction publique vous demande une somme pour combler un déficit dont il n'est pas l'auteur : en même

temps il s'engage à ne plus suivre une route aussi défectueuse, et à ne pas outrepasser le crédit des souscriptions. Votre commission, Messieurs, croit que la Chambre doit prendre acte de cette promesse.

Le Gouvernement ne sait-il pas d'ailleurs, par expérience, que les Chambres s'associent toujours avec empressement à tout ce qui peut contribuer à la propagation des connaissances utiles, et que si des publications importantes et d'une utilité incontestable exigeaient des fonds extraordinaires, elles ne les refuseraient certainement pas?

L'examen rigoureux auquel a déjà été soumis dans l'autre Chambre, cette partie du budget de l'instruction publique et celui de votre commission, nous dispense d'entrer dans de plus longs détails. Votre commission s'est assurée que les fonds demandés doivent solder des souscriptions à des ouvrages précieux et dignes de toute la sollicitude des amis de la science.

Nous passons immédiatement à l'examen du second projet de loi.

On vous demande 150,000 fr. pour impression de documens inédits relatifs à l'histoire nationale.

Il existe dans les grands dépôts publics d'archives, soit à Paris, soit dans les départemens, des trésors inconnus dont le crédit accordé par les Chambres a pour but de faire jouir le public, en leur donnant le jour par la voie de l'impression. On sait qu'à l'époque de la révolution toutes les archives des cours souveraines supprimées, des

monastères, des chapitres, des cathédrales et de toutes les autres communautés, furent réunies et placées, souvent sans ordre et à la hâte, dans des locaux appartenant à l'État. Ces richesses sont tombées ainsi dans le domaine public, on ne les connaît pas toutes encore. Les juridictions auxquelles elles appartenaient anciennement les gardaient soigneusement pour elles, et n'aimaient pas à les communiquer aux savans. Là se trouvent des pièces précieuses, authentiques, propres à éclaircir l'histoire des siècles passés.

Il convenait surtout à un Ministre aussi versé dans les sciences historiques que M. Guizot, de demander un crédit pour faire sortir de la poussière des documens d'un si haut intérêt. Une somme de 120,000 francs fut par lui demandée en 1834 pour cet objet; elle fut accordée avec empressement par les Chambres.

Depuis cette époque, la somme attribuée chaque année n'a pas été rigoureusement et uniquement appliquée à la recherche des documens inédits relatifs à l'histoire nationale.

Le même Ministre qui avait eu la pensée de ces recherches historiques ajouta, dès 1835, *l'étude des monumens antiques, de toutes les œuvres et de toutes les variations de l'architecture.*

Depuis, le prédécesseur de M. le Ministre actuel a, par arrêté du 18 décembre 1837, établi cinq comités différens :

1°. Le comité de la langue et de la littérature française ;

2°. Le comité de l'histoire positive ou des chroniques, chartres et inscriptions;

3°. Le comité des sciences;

4°. Le comité des arts et des monumens;

5°. Le comité des sciences morales et politiques.

On conçoit facilement que les dépenses se soient accrues en proportion de la multiplicité des objets.

Pourquoi le Ministre ne s'est-il pas adressé aux Chambres, pourquoi ne leur a-t-il pas soumis des demandes de crédits pour doter d'une manière convenable les comités qu'il venait de fonder? Les Chambres n'auraient-elles pas accordé volontiers des fonds dont l'avantage leur aurait été démontré? C'était, Messieurs, la seule mesure légale qu'il convenait de prendre.

Quoi qu'il en soit, le crédit a été dépassé de plus de 150,000 francs, et aujourd'hui une somme égale est due tant à l'Imprimerie royale qu'à celles des sieurs Crapelet et Didot.

Les factures ont été produites, elles ont été examinées; il est résulté de cet examen que les livraisons des impressions ont été faites exactement, et que celles qui ne l'ont pas encore été le seront certainement immédiatement, et aussitôt que les paiemens pourront avoir lieu.

Dans cet état de choses, Messieurs, votre commission, après s'être assurée de l'utilité des publications, a l'honneur de vous proposer l'adoption des deux projets de loi.

IMPRESSIONS
N° 136.
—
1839.
1re SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DARU, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à autoriser les Compagnies des chemins de fer concédés, à proposer des modifications au tracé général de ces chemins.

MESSIEURS,

Les cahiers des charges annexés aux lois de concessions de chemins de fer, sont considérés comme partie intégrante de ces lois, et par conséquent comme ne pouvant être modifiés par décisions administratives. Cette manière de les envisager n'est pas sans inconvénient, parce qu'ils renferment deux espèces de dispositions distinctes. Les unes qui, par leur généralité, par l'importance des intérêts auxquels elles se rattachent, sont du domaine

* Cette commission était composée de MM. AUBERNON, le comte DE CAFFARELLI, le comte DARU, le vicomte DODE, GAUTIER, le baron DE SAINT-DIDIER, le comte PHILIPPE DE SÉGUR.

de la loi : les autres qui par leur spécialité, par la nature secondaire des garanties qu'elles stipulent, sont du domaine de l'ordonnance. Dans cette dernière catégorie, sont essentiellement comprises les conditions d'exécution proprement dites, les dimensions des ouvrages d'art, la fixation des pentes, des rayons de courbures, du nombre, de l'espacement des voies, l'indication des points intermédiaires du tracé, etc. Évidemment la loi ne peut descendre jusqu'à de pareils détails. Elle exprime sa volonté, elle formule des principes; l'exécution de cette volonté, l'application de ces principes ne la regardent pas. Transportée dans une sphère d'action qui n'est pas la sienne, déplacée par une étrange confusion d'attributionss de pouvoirs, elle n'est plus qu'un obstacle et qu'une gêne.

Il importe donc d'établir une ligne de démarcation nette et précise entre les deux ordres de questions soulevées par les cahiers des charges, de laisser au législateur celles qui sont de sa compétence, à l'Administration celles qui lui appartiennent. Là, où se trouveront engagés des intérêts généraux, le droit de propriété, l'interdiction des monopoles, la sûreté des voyageurs, il faut que les Chambres statuent. Mais si l'on veut exagérer le principe de la garantie, l'appliquer à tout et pour tout, faire de l'exécution du moindre ponceau, de la détermination de ses formes, et des matériaux à y employer, l'œuvre de la législature, on s'exposera, sans aucun profit, à des erreurs d'autant plus fâcheuses qu'elles sont plus difficilement réparables.

En veut-on un exemple? Les Chambres ont stipulé, il y a trois ans, que le maximum de pente, accordé à le compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), serait de trois millimètres. En cours d'exécution, la compagnie s'est aperçue, que sur un point déterminé, où l'on avait à faire des déblais considérables, une augmentation de pente de 1/8e de millimètre produirait une économie de près de 300,000 francs. Elle s'est adressée au Gouvernement: et sa demande qui était juste, raisonnable, fondée, n'a pas été admise; la loi étant là, on a dû s'y conformer.

Nous pourrions multiplier de pareils exemples, mais est-il besoin de plus de détails pour démontrer qu'après des études définitives, les prescriptions premières, qui reposent seulement sur des avant-projets, peuvent recevoir d'utiles modifications, et ne sauraient par conséquent être l'objet de décisions législatives.

Nous ne sommes pas bien convaincus que lorsqu'il s'agit d'un ordre de faits nouveaux, de travaux semblables à ceux des chemins de fer, il soit possible et bon de déterminer à priori, avec le soin minutieux que l'on a pris jusqu'à présent, les moindres conditions d'exécution; peut-être serait-il préférable de laisser aux compagnies, une certaine liberté d'action, renfermée dans de justes limites. Mais ce qui est à nos yeux incontestable et de la dernière évidence, c'est que l'on ne peut donner le caractère et l'autorité de la loi à des mesures provisoires, incertaines, variables, qui, devant s'appliquer à des circonstances mal

connues, à des faits mal étudiés, doivent être mobiles comme eux ; c'est qu'à peine entrés dans la carrière, nous devons tout au moins attendre qu'un nombre suffisant de ces faits aient été recueillis et soient venus se grouper en un faisceau commun, pour tenter de les généraliser et de les formuler en articles de loi.

Votre commission pense donc, Messieurs, qu'il faut rendre au pouvoir administratif le droit de statuer sur toutes les conditions d'exécution des chemins de fer, et que les Chambres doivent être appelées à déterminer seulement les conditions d'intérêt public pour lesquelles elles sont compétentes.

La loi soumise en ce moment à vos délibérations est un premier pas fait dans cette voie. Elle dispose que « les compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour, seront autorisées à proposer des modifications au tracé général de ces chemins et à leur largeur, au maximum des pentes, au minimum du rayon des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées, mais que ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable, et le consentement formel de l'autorité compétente. »

Déjà vous en avez adopté le principe ; vous avez voté, dans une de vos dernières séances, une me-

sure analogue pour les chemins de fer de Paris à Orléans, de Paris à Versailles et de Bordeaux à la Teste. Vous voudrez, Messieurs, en étendre le bienfait sur toutes les compagnies de chemin de fer; la plus stricte équité le commande, et un grand intérêt public, celui de la bonne distribution des pouvoirs, y est engagé.

Reste à savoir maintenant comment et dans quel esprit le Gouvernement usera des attributions qui lui sont rendues; là se présente une question de principe une question générale sur laquelle les Chambres ont le droit d'exprimer et de faire connaître leur opinion.

Deux systèmes se rencontrent en fait d'exécution de chemins de fer: le système américain, qui tend à réduire le plus possible les frais de premier établissement, qui vise à l'économie; et le système anglais qui ne recule devant aucune difficulté, devant aucune dépense d'argent. Auquel de ces deux systèmes fera-t-on bien de s'arrêter? Quel est celui de ces deux peuples que l'on devra prendre pour modèle?

Si l'on examine cette question d'une manière en quelque sorte théorique et absolue, il est évident qu'un chemin de fer étant d'autant plus parfait qu'il s'approche davantage d'une ligne entièrement droite et nivelée, traversant en dessus ou en dessous toutes les routes ordinaires pour ne pas faire obstacle à la libre circulation, et présentant une double voie, l'une destinée à l'aller, l'autre au retour, le système anglais est de beaucoup préférable. Mais ces avantages ne s'obtiennent qu'à prix

d'argent. Pour niveler complétement le terrain, il faut ouvrir des tranchées, élever des remblais, construire des *viaducs*, percer des *tunnels*. Pour traverser les routes en dessus ou en dessous, il faut construire des ponts, des pontceaux ; s'élever graduellement à l'aide de mouvemens de terre considérables. Ce sont là des ouvrages dispendieux. Si donc on veut exécuter avec intelligence et mesure les grandes lignes de chemin de fer nécessaires à la France, si l'on ne veut pas distraire une masse de fonds trop grande des autres emplois qui leur sont affectés, il faut non seulement se demander si de pareilles dépenses sont utiles en elles-mêmes, mais encore si elles sont proportionnées aux ressources publiques et privées de notre pays, et aux avantages qu'on peut en attendre.

La pensée formulée jusqu'ici dans nos cahiers des charges a été celle d'une perfection sans doute désirable, mais coûteuse ; une concession de chemins de fer étant regardée comme une source inépuisable de profits, on ne prenait pas la peine de ménager la bourse des concessionnaires et on leur imposait des constructions monumentales. Maintenant que la question financière a changé de face, la question d'art qui s'y rattache étroitement, appelle à son tour un sérieux examen. La quantité de capitaux que notre nation peut employer à l'exécution de ses chemins de fer étant limitée, il s'agit de savoir lequel des deux est préférable, ou d'avoir deux chemins de cent lieues chacun, par exemple, qui présenteraient sous les rapports des pentes, des courbures, des doubles voies quel-

ques imperfections, ou d'en avoir un seul de la même étendue où sur ces trois points on se serait religieusement prosterné devant les arrêts de la théorie.

Nous avons dit qne cette question avait été résolue d'une manière différente suivant les différens pays; elle devait l'être, parce que les conditions de richesses, le désir, l'impatience plus ou moins grande de jouir, varient avec les lieux, avec l'esprit des populations.

Les Américains ont en quelque sorte ébauché seulement leur œuvre, laissant au temps le soin de l'améliorer. Ayant devant eux une tâche immense à remplir, tout à créer sur un sol nouveau, et des capitaux encore rares, ils ont voulu, avec raison, des constructions économiques et rapides. La lieue de chemin de fer ne leur a guère coûté, en moyenne, plus de 250,000 fr.; mais nous devons ajouter qu'ils se sont trouvés dans une position tout-à-fait exceptionnelle, et que cette réduction dans la dépense ne s'est obtenue, dans bien des circonstances, qu'aux dépens des frais courans d'exploitation et d'une partie de la vitesse.

Les Anglais ont suivi une toute autre marche. Les distances à parcourir étant beaucoup plus courtes, les capitaux plus abondans, la population serrée, nombreuse, ils n'ont rien négligé de ce qui pouvait, au moyen d'une mise de fonds une fois faite, diminuer les dépenses d'exploitation et augmenter la vitesse. Mais il faut savoir à quel prix ils ont obtenu ces avantages. Les neuf

premiers chemins de fer ouverts à la circulation ont coûté par mille, savoir :

Le chemin de fer de Londres à Greenwich.	140,000 ls.
Celui de Bolton à Manchester. . .	60,000
de Londres à Birmingham.	50,000
de Dubling à Kingston. . .	50,000
de Liverpool à Manchester. .	44,000
de Grande Jonction.	25,000
d'Union du Nord.	21,000
de Newcastle à Carlisle. . .	15,000

Ainsi, la moyenne de ces neuf premières lignes a été de 37,500 ls. par mille, ou 2,343,750 fr. par lieue.

Depuis, on a modifié un peu les conditions rigoureuses qu'on s'était primitivement imposées. Les dépenses ont été moindres. Le coût des principaux chemins de fer actuellement en construction peut être évalué de la manière suivante :

	Par mille.
Celui de Londres à Croydon. . . .	52,000 ls.
Grand Oriental	45,000
Manchester à Leeds.	40,000
Centre Nord	35,000
Londres à Southampton	28,000
Londres et Brighton.	27,000
Hull et Selby	25,000
Ligne du Nord et de l'Est	25,000
York et centre Nord	25,000
Aylesbury.	24,000
Derby et Birmingham	23,000
Preston et Lancaster	23,000

Comtés de l'Est . . . . . 20,000 ls.
Grande ligne du Nord 20,000
Comtés du centre 20,000
Sheffield et Manchester. 18,000

La moyenne des prix n'est donc plus que de 28,500 ls. le mille, ou 1,780,250 fr. la lieue.

La France, dont les ressources pécuniaires sont bornées, dont le territoire est très étendu, où la population est en général pauvre, et par conséquent hors d'état de payer les places au prix où il faudrait les établir avec des dépenses de construction prémières considérables, doit-elle persévérer dans le système qu'elle a emprunté aux Anglais, et que ceux-ci commencent à abandonner maintenant, ou pencher vers le système américain? Nous croyons, quant à nous, que placée dans une position en quelque sorte intermédiaire, sous le rapport de l'étendue de son territoire et de l'abondance de ses capitaux entre l'Angleterre et les États-Unis, elle doit adopter aussi une combinaison intermédiaire entre celles qui ont prévalu chez ces deux nations; qu'elle doit ramener ses travaux à la plus grande simplicité possible, sans sacrifier les avantages de vitesse et surtout de sûreté.

Produire à bon marché, régler ses opérations sur le principe d'une stricte économie, c'est là pour les pays qui se font industriels, comme pour les individus, une loi impérieuse, une condition indispensable de succès. Se jeter dans des dépenses de luxe, lorsque les produits sont encore

incertains, lorsque l'art vient à peine de naître, c'est s'exposer imprudemment à des pertes inévitables. Nos routes de terre n'ont pas été, dès le début, aussi bien construites, aussi bien ferrées qu'on les fait maintenant. On a commencé par les ouvrir sur une grande échelle, par les multiplier, afin que toute la population pût en jouir. Aujourd'hui on en adoucit les pentes, on en rectifie les alignemens. Il doit en être de même des chemins de fer. Avant d'en avoir de beaux, dont la construction ne laisse rien à désirer, il est d'intérêt public d'en avoir le plus grand nombre et le plus promptement possible. Mieux vaut, selon nous, ouvrir chaque année trente lieues de railsways au prix de 1 million la lieue, que quinze au prix de 2 millions.

Cependant si l'économie ne pouvait jamais s'obtenir qu'au détriment de la vitesse ou de la sûreté des voyageurs, il faudrait bien se garder de poursuivre le but que nous nous permettons d'indiquer. Mais le temps a marché, les questions se sont éclaircies. Aujourd'hui les avantages et les inconvéniens de la traversée des routes de niveau, des petits rayons de courbures sont mieux connus et mieux appréciés. Ainsi, on voit à la porte de Bruxelles le chemin de fer de Malines, traverser de niveau le boulevard extérieur de la ville, une des promenades publiques les plus fréquentées, sans qu'on ait eu jusqu'ici le moindre accident à déplorer. Et cependant, depuis trois ans, 4 millions de voyageurs ont été transportés par cette voie. En Amérique, en Angleterre et en

Belgique, on a adopté des rayons de courbure de 500 mètres, et si l'on en croit des expériences récentes, dont les résultats sont aujourd'hui confirmés par la théorie, ces rayons de courbure pourront encore être diminués sans inconvénient. Voilà des faits nouveaux; il faut en tenir grandement compte, car ils se résolvent en économies d'argent, et tout ce qui diminue la dépense profite au prompt achèvement des travaux.

Quant aux pentes dans l'état actuel de la science, plus de rigueur est permise. De faibles inclinaisons sont en effet indispensables pour la rapidité du parcours et pour le bon emploi des machines. Si la pente moyenne d'un chemin de fer était telle que la locomotive ne pût remorquer qu'une trop petite fraction de sa charge, on léguerait infailliblement à l'avenir des dépenses considérables. Il y aurait une économie mal entendue à grever outre mesure les frais quotidiens de traction, pour éviter dans le principe quelques dépenses de construction nécessaires. Il faut donc là poser d'étroites limites. Mais ces limites doivent-elles être uniformes? Messieurs, nous ne le pensons pas. Le maximum à établir dépend de la longueur des pentes, de la proportion entre les sacrifices nécessaires pour les adoucir, et les produits qu'on attend d'une plus grande facilité apportée à la circulation. Dire *à priori*, qu'un chemin de fer n'aura que des pentes maximum de 3 millimètres sur tout son parcours, quand il est encore à peine étudié, c'est une règle trop générale et trop absolue. L'expérience prouve d'ailleurs qu'il n'y a aucun danger

pour la sûreté des voyageurs à admettre des inclinaisons de 5 à 10 millimètres, et que la vitesse ne s'en trouve pas notablement diminuée pour de petites distances, surtout depuis les perfectionnemens apportés aux machines locomotives. Ainsi le chemin de fer de Liverpool a deux pentes de $0^{m},11$; celui de grande jonction a pour limite supérieure $0^{m},076$; le chemin de Malines a une pente de $0^{m},007$; une autre de $0^{m},10$; il n'en est résulté aucun inconvénient pour la circulation : on pourrait citer bien d'autres exemples à l'appui de cette opinion.

L'Administration nous semble donc pouvoir se relâcher un peu des conditions rigoureuses dans lesquelles elle s'est renfermée jusqu'ici. Nous ne pousserons pas plus loin l'examen des questions de détail comprises implicitement dans le projet de loi, nous nous bornerons à dire que cet examen nous conduirait, pour toutes, à la même conclusion. En fait de chemins de fer on en construit à tout prix, depuis ceux qui coûtent 5 millions la lieue, jusqu'à ceux qui coûtent 250,000 fr. Selon nous, l'intérêt public est d'éviter ce qui augmente la dépense sans avoir des avantages proportionnés aux augmentations de frais que les constructions de luxe entraînent. Du haut de la position qu'elle occupe, l'Administration saura distinguer ce qu'il est sage et utile de faire. Elle saura se défendre également et des exigences injustes, mal fondées, de l'intérêt privé, et de ce malheureux esprit de système qui veut tout réglementer à l'avance, tout disposer uniformément. Entre une

rigueur excessive et une condescendance aveugle, elle voudra garder une sage mesure, et surtout ne pas perdre de vue que son devoir est d'assurer les plus grands bénéfices possibles aux capitaux, parce que doués d'une certaine élasticité, s'ils fructifient, ils se multiplieront; s'ils ne trouvent que des chances de pertes, ils manqueront tout-à-fait aux entreprises de chemins de fer. Aujourd'hui on montre à l'industrie des dispositions plus larges, plus secourables que par le passé; nous nous en félicitons. En Angleterre, au contraire, où l'on avait laissé une latitude en quelque sorte illimitée aux compagnies, où on leur avait fait des avantages peut-être exclusifs pour qu'elles pussent prendre un grand développement, une réaction en sens opposé se manifeste. On a senti le danger de supprimer toute espèce de contrôle, et l'on prépare une législation nouvelle. Ainsi on était tombé de part et d'autre dans des excès opposés, on revient de part et d'autre à des idées plus sages. Espérons que le concours des lumières dans les deux pays améliorera enfin l'œuvre si imparfaite de la législation actuelle.

Indépendamment des pouvoirs confiés à l'Administration pour la révision des articles du cahier des charges relatifs à l'exécution des travaux, il en est d'autres qui concernent les tarifs. La loi actuelle donne au Gouvernement le droit de statuer provisoirement sur les modifications de tarifs qui pourraient être demandées par les compagnies. De toutes les questions que soulève l'exploitation des chemins de fer, celle du péage est

sans contredit la plus controversée et la plus délicate. Faut-il que ces péages soient modérés pour attirer un plus grand nombre de voyageurs, dans les pays comme le nôtre où les fortunes sont extrêmement divisées, où il y a plus d'aisance que de richesse? faut-il qu'ils soient assez élevés comme en Angleterre? C'est là une question qui partage les esprits. Votre commission pense, Messieurs, que dans l'intérêt du public, comme dans l'intérêt des compagnies, les prix des voitures de troisième ordre doivent être assez bas pour se trouver accessibles à toutes les bourses. L'expérience seule peut indiquer à quelle limite il sera convenable de s'arrêter; mais nous sommes portés à croire qu'on ne s'écartera pas beaucoup de celle fixée par les cahiers des charges. La seule modification utile à y introduire consisterait, selon nous, à relever les tarifs des places de première classe. Il n'y a aucune raison pour ne pas imposer, à ceux qui peuvent et qui veulent payer la jouissance de voitures plus commodes et plus élégantes, un prix qu'on ne peut sans inconvénient exiger des fortunes moyennes. Qu'on laisse aux compagnies le soin de débattre avec les intéressés les tarifs des voitures de luxe, rien de mieux; mais que le Gouvernement intervienne pour fixer une limite peu élevée aux tarifs des voitures de troisième classe, cela nous paraît utile et convenable.

Il a été question de rendre les péages uniformes pour tous les chemins de fer et pour tous les lieux, c'est là une idée théorique à peu près inapplicable. Tel chemin prospère à des conditions qui en

ruineraient un autre. Il faut consulter à cet égard le mouvement de la population, le capital employé, les dépenses d'entretien, élémens variables suivant les localités. Vouloir résoudre à l'avance et uniformément de pareils problèmes, c'est une prétention à laquelle on doit renoncer : l'expérience seule doit servir de guide et de règle en pareille matière. On devra donc procéder prudemment, apporter des modifications graduelles à l'état actuel des choses, en bien examiner, en bien étudier les résultats. Et c'est seulement lorsque le Gouvernement aura recueilli les faits propres à éclairer les décisions des Chambres que la loi pourra prononcer.

Nous vous proposons, en conséquence, Messieurs, l'adoption pure et simple du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 137.
1839.
1re SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte PERNETY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la concession d'une pension de 1,375 fr. en faveur d'un matelot au service de S. M. Britannique.

MESSIEURS,

Un projet de loi vous est présenté, tendant à accorder une pension de 1,375 fr. au matelot anglais Matheus Harper, amputé à la suite d'une blessure reçue à bord de la *Médée*, par un boulet du brick de l'État le *Griffon*. Votre commission croit inutile de rien ajouter à l'exposé des motifs du projet. Cet accident est l'effet d'une de ces méprises assez fréquentes à la mer, quand l'obscurité ne permet pas de juger les manœuvres des bâti-

* Cette commission était composée de MM. le baron AYMARD, le baron BERTHEZÈNE, le Vice-amiral comte Jacob, le vicomte PERNETY, le Vice-amiral DE ROSAMEL, le marquis DE RUMIGNY, le vicomte SÉBASTIANI.

mens, leur distance, et de distinguer les pavillons. C'est ici une dette d'humanité; la Chambre des Députés l'a déjà reconnue, et celle des Pairs s'associera sans doute volontiers à cet acte de bienveillante équité. Nous avons l'honneur de vous proposer, en conséquence, l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 138.
—
1839.
—
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'amélioration des Ports.

MESSIEURS,

Au nom de la commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'amélioration des ports, je viens vous soumettre le résultat de ses délibérations. Dès l'abord j'ai senti le poids de la tâche qui m'a été imposée, et je n'ai cédé aux instances de mes honorables collègues que parce qu'ils ont bien voulu me promettre un concours efficace. Ils ont tenu parole, et cela m'encourage à vous communiquer un travail qui leur appartient plus qu'à moi.

* Cette commission était composée de MM. le marquis BARTHÉLEMY, le baron DUPONT-DELPORTE, GAUTIER, le baron DUVAL, le baron MOUNIER, le baron NAU DE CHAMPLOUIS, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

Messieurs, il serait superflu de développer devant vous les nombreuses considérations qui doivent vous déterminer à seconder le Gouvernement dans le soin qu'il apporte à répartir sur tous les points du territoire une grande masse de travaux publics. A cet égard, il a du moins le précieux avantage de n'avoir à combattre aucune opposition ; les vœux unanimes du pays répondent à la sollicitude royale; les routes, les canaux, les chemins de fer sont compris depuis plusieurs années pour des sommes considérables dans les crédits votés par les deux Chambres. Déjà même les ports maritimes ont participé aux bienfaits de l'impulsion générale; et, en effet, M. le Ministre des travaux publics a justement observé que la France ne peut se borner au rôle de grande Puissance continentale. Il importe à sa politique et à sa prospérité de se constituer Puissance maritime du premier ordre. Nous ajouterons que les nombreuses voies de communication par terre et par eau ne rempliraient leur destination que très imparfaitement, si les ports maritimes auxquels elles aboutissent demeuraient dans un fâcheux état d'imperfection. L'harmonie serait rompue, car il ne faut pas oublier que nos ports sont la plus belle couronne du vaste réseau de nos voies de communication. Mais pour obtenir le résultat que nous désirons, on pourrait être entraîné dans un gouffre de dépenses dont la profondeur est immense. Les travaux à la mer sont difficiles et coûteux. Partout l'on trouve à combattre un élément destructeur, et souvent les môles, les jetées, les

quais, les bassins de toute nature, les écluses de toute dimension, reposent sur un sol ingrat qui se refuse aux modes de fondations qui pourraient suffire dans les circonstances ordinaires.

C'est donc avec une sage prudence que l'on doit s'engager dans le choix des projets de ces grandes entreprises, et vous aurez vu avec satisfaction que le Gouvernement y procède avec circonspection : les différens ports trouveront successivement leur place dans les budgets de dépense qui vous sont soumis annuellement; cependant, quelques bons esprits ont paru craindre une trop grande dissémination de nos ressources financières. Cette opinion a été fort habilement soutenue dans la Chambre des Députés par un honorable et savant orateur : il nous paraît donc convenable de dire pourquoi nous sommes d'un avis contraire; mais, pour ne pas abuser des momens de la Chambre, nous ne nous arrêterons qu'à quelques considérations principales.

On devrait, nous dit-on, ne porter tous les soins, tous les efforts que sur un certain nombre de ports principaux, et l'on n'entreprendrait le perfectionnement des ports secondaires que lorsqu'on aurait satisfait aux besoins des premiers. Dans ce système, Messieurs, le tour des ports de second et troisième ordre serait indéfiniment ajourné et pourrait bien n'arriver jamais; car, en cette matière, il faut avant tout pourvoir aux besoins qui résultent de l'état de chaque port, au moment où l'on commence les travaux d'amélioration; mais, au bout d'un petit nombre d'années, ces

mêmes travaux ont procuré de nouveaux développemens au commerce maritime; et, en effet, ce n'est que dans cette vue qu'on les entreprend. Plus un port est florissant, plus il faut augmenter la longueur des quais, le nombre des bassins et tous les ouvrages accessoires. L'état croissant de prospérité commande impérieusement l'extension des établissemens maritimes; et d'ailleurs, dans ce temps où les sciences et les arts font tant de progrès, des dispositions sagement admises à des époques antérieures deviennent bientôt insuffisantes. C'est ainsi, par exemple, que l'introduction de la navigation à la vapeur a changé et changera encore, pendant long-temps, les conditions du problème à résoudre. Journellement on augmente les dimensions des bâtimens de mer, mus par la vapeur. Les anciennes écluses se trouvent trop étroites, les bassins n'ont pas assez d'étendue : il faut agrandir et ajouter sans cesse. Qu'on ne dise donc pas qu'il convient de terminer un certain nombre de ports avant d'entreprendre les autres. Nous pourrions citer les ports de Brest, du Havre et de Cherbourg, dont les projets primitifs, quoique conçus dans de grandes proportions, sont maintenant insuffisans. N'est-il pas plus prudent de répartir les fonds dans une sage proportion? Et ne satisfait-on pas suffisamment au désir des partisans de l'opinion opposée, en accordant les plus fortes allocations aux plus grandes nécessités?

L'oubli total des petits ports serait d'ailleurs une injustice criante. Les droits de douane et de navigation n'y sont-ils pas perçus comme partout?

Faudrait-il donc faire supporter indéfiniment à certaines localités une charge destinée spécialement à leurs améliorations particulières, pour en faire profiter immédiatement des ports plus ou moins éloignés? Et d'ailleurs, pourquoi dirigerait-on, en tous sens, des routes et des canaux vers des ports condamnés à demeurer dans un état constant d'imperfection et de délabrement?

Remarquez bien, Messieurs, que généralement les petits ports exigent peu de travaux. On peut souvent les satisfaire en leur accordant un bout de jetée, un mur de quai, l'enlèvement de quelques écueils, certains dévasemens et même un simple embarcadère. Les sommes à prélever sur le crédit général diminuent peu les allocations nécessaires aux grands ports, mais du moins l'on ne s'écarte pas des règles de la justice distributive.

Nous pensons, Messieurs, que, d'accord avec le Gouvernement, vous concourrez à répandre avec discernement les bienfaits auxquels tous les ports de commerce ont des droits plus ou moins étendus.

Mais, quelque utiles que soient des travaux, quelque empressés que doivent être les Gouvernemens de faire jouir les peuples des avantages qu'ils promettent, il est nécessaire d'en renfermer l'exécution dans de justes limites. Il est certaines proportions, entre les entreprises et les moyens qu'on peut y appliquer, que la prudence défend de dépasser. Si l'administration chargée de la direction des travaux publics doit rechercher quel est le nombre des bras, quelle est la quantité des

matériaux dont il est possible de disposer chaque année, sans s'exposer à produire de fâcheuses perturbations, c'est aux Chambres qu'il appartient spécialement de juger quels sont les fonds que la situation générale des finances de l'État permet d'y consacrer.

Les 40,660,000 fr. qu'il s'agit, en ce moment, d'affecter à l'amélioration de nos ports de commerce, en sus des 26,500,000 fr. qui, dans les dernières sessions, ont déjà reçu la même destination (1), seraient prélevés sur le fonds extraordinaire des travaux publics institué par la loi du 17 mai 1837.

Votre commission devait donc, avant tout, examiner la situation de ce fonds extraordinaire. Vous savez qu'il a été créé pour assurer le moyen de fournir à la dépense des grands travaux qui seraient ordonnés par des lois spéciales. Le Ministre des finances est autorisé, à cet effet, à inscrire au Grand-livre de la dette publique, les rentes nécessaires pour couvrir le capital des dépenses des travaux exécutés; les excédans de recettes, résultant du réglement des budgets des exercices écoulés, doivent être réunis à ce fonds, et venir en déduction du capital à réaliser.

De nombreuses lois, rendues pendant les sessions de 1837, de 1838, et dans le cours de la session actuelle, ont prescrit l'exécution de routes, de ponts, de canaux, d'améliorations des ri-

---

(1) Voir la loi du 14 mai 1837, les quatre lois du 19 juillet 1837, et la loi du 14 juin 1838.

vières et des ports, jusqu'à la concurrence de 276,274,000 francs ; et les crédits, montant à 40,660,000 fr., qui vous sont demandés par le projet que nous avons l'honneur de vous exposer, élèveront la somme totale des dépenses, dont l'imputation sur le fonds extraordinaire aura été autorisée, à 316,934,000 fr.

Ces dépenses, présentées ainsi dans leur ensemble, sont sans doute fort considérables ; mais il ne faut point perdre de vue que les crédits alloués, à raison de l'évaluation de la totalité des travaux, sont répartis sur les différens exercices, successivement et proportionnellement aux ressources disponibles. Telle est la règle que la loi a prescrite. (1) Il en résulte que la législature serait toujours à temps de suspendre les dépenses commencées, si des circonstances imprévues en faisaient sentir la nécessité.

Les crédits partiels, affectés aux exercices 1837 et 1838, se sont élevés ensemble à 55,285,000 f. (2): les comptes de ces deux années n'ont point encore été définitivement réglés, mais les résultats en sont connus ; et ils ont été tels, que le Ministre des finances a pu pourvoir à la dépense des travaux, exécutés au moyen de ces crédits, sans recourir à la création de rentes que la loi a mise à sa disposition.

Les crédits déjà votés pour l'exercice 1839 forment un total de 53,500,000 fr.

---

(1) Loi du 17 mai 1837, art. 6.
(2) Voir l'Ordonnance du 25 août 1837.

Quant aux crédits votés pour celui de 1840, ils s'élèvent à 52,517,000 fr.

La nouvelle loi qui vous est soumise augmenterait les crédits de 1839 de 2,750,000 fr., et ceux de 1840 de 10,650,000 fr.; de sorte que la masse totale des imputations sur le fonds extraordinaire serait, pour l'année courante, de 56,270,000 fr., et, pour l'année prochaine, de 63,167,000 fr.

Ce serait, vraisemblablement, aller trop loin dans nos espérances que de compter sur un excédant de recettes suffisant pour faire face à une pareille dépense; mais il ne saurait, néanmoins, s'élever aucune appréhension sérieuse sur la réalisation des ressources nécessaires. Les fonds provenant de la réserve de l'amortissement, seraient au besoin appliqués au paiement des travaux autorisés, puisque le Ministre des finances pourrait les rendre disponibles, en transférant à la caisse d'amortissement les rentes qui seraient créées, ainsi que l'a prévu la loi de 1837 (1).

Rien ne s'oppose, par conséquent, à ce que vos suffrages sanctionnent l'exécution des importans travaux que réclament l'agrandissement ou le perfectionnement de plusieurs de nos principaux ports de commerce.

Toutefois, avant de vous rendre compte, Messieurs, de l'examen attentif que nous avons fait de ces différentes propositions, nous ne saurions nous dispenser de vous rappeler que, depuis quelque temps, la loi du 17 mai a été le sujet de vives

(1) Article 3.

et graves attaques. On a fait observer qu'il était dangereux de s'accoutumer à voter des dépenses, sans que les voies et moyens qui doivent y pourvoir, fussent positivement et clairement établis. On a dit que les motifs qui recommandent si puissamment à la faveur publique, l'exécution des ports, des routes et des canaux, accroissent les chances d'entraînement. On a ajouté, de plus, qu'il était contre l'ordre de la comptabilité d'ouvrir des crédits hors de leur place naturelle dans la série des articles du budget, de sorte qu'il ne soit plus possible d'apprécier, tout à la fois, la totalité des fonds affectés à un même objet. La régularité de la comptabilité en devient de plus en plus difficile à maintenir, et l'on fait remarquer que, dans ce moment même où il vous est proposé de porter les crédits de 1840 à 63,167,000 fr., ces crédits ne figurent dans la loi de finances que vous allez voter, que pour 45 millions.

Ces inconvéniens, attachés au système adopté, ne sont certainement pas sans gravité; et il est permis d'avancer que les avantages qu'on met en opposition sont plus spécieux que réels. Si l'Administration et les Chambres sont soigneuses de restreindre les crédits alloués dans les limites des ressources existantes, la création du fonds extraordinaire ne donne rien de plus que ne donnerait la résolution de consacrer aux entreprises commandées par l'intérêt public, tous les fonds que les besoins du service de l'État laissent sans emploi, et d'en faciliter l'application immédiate par la voie du crédit; mais ces considérations nous con-

duiraient trop loin des questions particulières sur lesquelles votre décision est impatiemment attendue. Elles se rattachent d'ailleurs, essentiellement, à l'examen de notre système financier envisagé dans sa généralité ; et dès lors elles trouveront plus naturellement et plus utilement leur place dans la discussion du budget de l'exercice 1840, dont une autre commission va vous entretenir.

Nous ne nous arrêterons donc pas davantage sur ce sujet, et satisfaits de vous avoir démontré que pour cette fois, du moins, il n'y aurait nulle difficulté à voter les crédits demandés, nous passons aux propositions du Gouvernement, modifiées, quant à trois articles seulement, par la Chambre des Députés.

Port de Calais.

Le port de Calais doit son importance au voisinage des côtes d'Angleterre. D'utiles travaux y ont été faits successivement. On y a affecté, par la loi du 19 juillet 1837, un crédit de 1,955,000 francs auquel on doit ajouter, pour les contributions réunies du département et de la ville, 245,000 fr. En tout 2,200,000 fr. Ces fonds étaient destinés à l'exécution d'un bassin à flot dont les travaux se poursuivent avec ardeur.

Mais ce premier sacrifice ne suffit pas aux besoins du commerce. Pour compléter le système général d'amélioration et combattre les ensablemens qui menacent sans cesse l'entrée du port, il reste à entreprendre deux grands ouvrages, l'écluse de

chasse et ses dépendances, et le prolongement des jetées.

L'écluse de chasse sera placée sur la rive gauche du port entre le fort Risban et les estacades de quarantaine; le bassin de retenue occupera les terrains bas situés en arrière des dunes, à l'ouest de la ville. L'écluse sera divisée en trois passages, ayant ensemble une largeur de 18 mètres. Les deux passages latéraux de 4 mètres de largeur chacun seront exclusivement réservés pour opérer des chasses. Le passage central aura 10 mètres de largeur pour permettre au besoin l'accès des bâtimens dans le bassin de retenue, en même temps qu'il pourra concourir à augmenter la puissance et l'efficacité des chasses.

Pour en diriger le courant et fixer le lit du chenal que les vents poussent tantôt vers l'est et tantôt vers l'ouest, on a reconnu nécessaire de prolonger les jetées. Des considérations d'économie auraient pu permettre d'atteindre le même but, en se bornant à construire des jetées basses; mais ces sortes de jetées, quand elles sont couvertes d'eau à haute mer, forment de véritables écueils sur lesquels les navires dominés par le vent et les courans peuvent venir se briser. On a préféré composer le corps du prolongement des jetées d'une digue submersible, surmontée d'une estacade à claire-voie en charpente. Ce système réunit tous les avantages sans trop accroître les dépenses. Il a obtenu l'assentiment des marins.

La dépense totale s'élèvera à 2,755,000 francs,

savoir, pour le Trésor.....		2,400,000 fr.
Contributions du département.....	175,000	355,000 fr.
Contributions de la ville de Calais.....	180,000	
Prix total des travaux projetés..		2,755,000 fr.

Port de Boulogne.

Par suite des dispositions de l'Empereur pour la descente en Angleterre, Boulogne avait été choisi comme lieu de rassemblement de la flottille. Il fallut alors y faire d'assez grands travaux qui furent la cause première de la prospérité de cette ville; mais ces travaux, conçus dans une autre vue et exécutés trop rapidement, eurent peu de durée, et ne corrigèrent pas les principaux vices de la localité. Il importait surtout d'en améliorer l'entrée : une nouvelle passe, ouverte dans ces derniers temps, en a fait l'un des meilleurs ports de la Manche; elle a produit entre les jetées un tel approfondissement, que le fond du port se trouve maintenant trop élevé, comparativement au chenal. Les travaux qu'on vous propose ont pour objet de continuer l'approfondissement du port, et de reconstruire en maçonnerie les quais de charpente, à mesure que leur vétusté rendra leur démolition nécessaire. On propose, en outre, de construire en maçonnerie un quai neuf de 222 mètres de longueur pour remplacer une vieille estacade à claire-voie.

Ce nouveau quai sera très utile pour l'acostage

et l'amarrage des paquebots à vapeur, dont le nombre s'accroît tous les jours. Il y aura sans doute à faire plus tard d'autres travaux d'une nature moins urgente. D'après le projet de loi qui vous est soumis, il s'agirait maintenant de consacrer 1,200,000 fr. pour les ouvrages de première nécessité.

Port de Dieppe.

Le port de Dieppe est, après celui du Havre, le port de commerce le plus important de la Manche, surtout pour le commerce de la pêche. Ses grandes et lointaines expéditions en ce genre en ont fait une de nos meilleures pépinières de matelots. Depuis long-temps on y a entrepris de notables améliorations. Une écluse de chasse et un vaste bassin de retenue ont été construits en vue d'une nouvelle passe, dont les projets, dus au célèbre Lamblardie, ont été malheureusement abandonnés pendant les désordres de la révolution. On ne pourrait maintenant les reprendre sans se livrer à des dépenses devenues beaucoup plus considérables que dans l'origine, par suite des nombreux établissemens qui se sont formés dans l'emplacement à occuper, et dont l'expropriation conduirait à d'énormes sacrifices.

C'est donc à regret que le projet de la nouvelle passe a été abandonné, lorsque, pour améliorer la passe ancienne, il a été ouvert, par la loi du 19 juillet 1837, un crédit de 1,600,000 fr. dont l'emploi se fait en ce moment.

Il avait été construit antérieurement un bassin

à flot, situé à l'extrémité de l'arrière-port, et auquel il est quelquefois difficile d'accéder en une seule marée. Le commerce réclame aujourd'hui un bassin à flot intermédiaire qui obvierait à ce grave inconvénient, et sur l'écluse duquel on rétablirait facilement la communication interceptée entre la ville et le faubourg du Pollet.

Les travaux projetés et qui font l'objet du nouveau crédit demandé, ont pour objet d'augmenter la puissance et l'énergie des chasses destinées à combattre et à détourner la marche périodique et constante des galets dont le chenal n'est que trop souvent encombré.

Mais ces diverses combinaisons de bassin à flot et de nouvelles retenues auraient pour résultat d'inonder la riche vallée de la rivière d'Arques, dont l'écoulement naturel a lieu maintenant au fond du port dès que les marées s'abaissent; il faut donc procurer aux eaux douces un autre écoulement en aval du bassin à flot nouvellement projeté. Deux directions sont en présence, l'une sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche du bassin de retenue. Le conseil général et l'administration des ponts et chaussées ne sont pas encore fixés sur le choix à faire entre ces deux directions. De nouvelles études sont ordonnées; mais la dépense doit être sensiblement la même. Elle a été comprise dans la demande de crédit qui vous est proposé, et qui devra s'élever à 2,300,000 f., non compris 200,000 f. que fourniront par moitié le conseil municipal et la chambre de commerce de Dieppe.

Votre commission regrette que la dépense ap-

plicable à la dérivation de la rivière d'Arques n'ait pas pu être mieux précisée ; mais c'est un minime accessoire dans une aussi grande masse de travaux, et elle n'a pas cru devoir s'arrêter devant un aussi faible inconvénient.

Port du Havre.

Le port du Havre, qui n'était dans l'origine qu'un simple refuge de pêcheurs, n'a commencé à prendre rang parmi les ports de commerce que sous François Ier. Son admirable situation à l'embouchure d'un grand fleuve, l'immense avantage de conserver pendant deux heures le plein des marées et de faciliter ainsi les mouvemens maritimes, enfin ses communications faciles par la Seine avec la ville de Paris, dont il est le port maritime, toutes ces circonstances réunies en ont fait le premier port de commerce de cette partie de nos côtes. Sa prospérité a donc toujours été croissante. Il n'y eut dans l'origine qu'un bassin d'échouage. Plus tard, on construisit un petit bassin à flot connu sous le nom de bassin du Roi. Enfin, en 1787, après de très longues études, on adopta un plan d'ensemble qui pouvait alors paraître trop étendu, et qui comprenait les vastes bassins d'Ingouville et de Labarre, l'agrandissement de l'arrière-port, l'écluse de chasse et le bassin de retenue de la Floride. Ce beau projet d'ensemble a été suivi avec une persévérance d'autant plus louable qu'elle est malheureusement bien rare. Il a reçu sa complète exécution.

Cependant, Messieurs, toutes les espérances

ont été dépassées. L'accroissement du Havre s'est tellement développé, qu'il faut satisfaire aujourd'hui à de nouveaux et impérieux besoins. Dès l'année 1836, une commission supérieure a été formée par les Ministres intéressés à la solution de ce problème difficile. On y a appelé les personnes capables de représenter et défendre les services de la guerre, de la marine, des travaux publics, de l'intérieur et des finances : on s'est proposé de concilier autant que possible tous les intérêts. Les habitans et armateurs du Havre ne sont pas demeurés spectateurs indifférens d'une lutte qui les touchait de si près. Des projets, des propositions, des critiques ont surgi de toutes parts. Enfin, au commencement de 1838, la commission supérieure a rempli son mandat. Après de longues méditations et l'examen approfondi des nombreux documens qu'elle avait recueillis, elle a rédigé un avant-projet d'ensemble qui a été soumis, ainsi que tous les projets antérieurs, aux enquêtes prescrites par la loi du 7 juillet 1833.

Vous concevrez facilement, Messieurs, la vivacité des débats que l'enquête a soulevés. La commission d'enquête a cru devoir présenter ses vues particulières. Dans ce conflit d'idées et de propositions souvent contradictoires, il était difficile au Gouvernement de faire un choix entre tant de projets divers. Cependant, il était urgent de satisfaire aux besoins les plus pressans, et l'on a reconnu qu'en établissant deux nouveaux bassins, l'un pour les bâtimens à voile, l'autre pour les bateaux à vapeur, il serait possible de leur assigner

des emplacemens qui ne contrarieront aucun des projets proposés pour l'agrandissement définitif de la ville et du port.

Le canal Vauban, qu'il sera facile d'élargir et de border de quais, sera converti en bassin pour les bâtimens à voile. Les bâtimens à vapeur seraient reçus dans une partie de la retenue de la Floride. L'organisation de ce service est de la plus urgente nécessité. Cependant c'est celle des deux propositions contre laquelle on élève le plus d'objections. On prétend que le lieu désigné ne pourra servir qu'à loger quatre ou cinq bâtimens à vapeur. On désirerait que pour la communication des passagers, le bassin fût plus rapproché des quartiers habités. Ces observations pourraient avoir quelque gravité, si pour les bâtimens à vapeur il s'agissait d'un emplacement définitif; mais d'une part, quand la question de l'enceinte militaire aura été résolue, on pourra loger dans ce même bassin un plus grand nombre de bâtimens à vapeur. Peut-être même pourra-t-on plus tard leur assigner un autre local mieux situé ; mais du moins les dépenses faites pour leur asile provisoire n'auront pas été infructueuses, puisque le bassin commencé recevra facilement une autre destination, mieux appropriée aux besoins combinés du commerce maritime. Il en sera de même du bassin à construire dans le canal de Vauban. A quelque service qu'on veuille le consacrer ultérieurement, il diminuera d'autant l'encombrement des anciens bassins. L'on n'aura donc jamais à regretter l'emploi des 6 millions qui vous sont demandés. Ce-

pendant, il n'en est pas moins utile de faire cesser promptement un état provisoire qui entretient parmi les habitans du Havre une grande anxiété. Votre commission vous prie, Messieurs les Pairs, de vous joindre à elle pour inviter les Ministres du Roi à adopter le plus tôt possible celui des projets d'ensemble qui paraîtra devoir être exécuté définitivement. Toutefois, comme il faut avant tout conserver au port du Havre sa supériorité sur les ports étrangers, et recourir aux moyens d'urgence les plus raisonnables, votre commission, touchée par ces puissantes et graves considérations, est unanimement d'avis que les dispositions relatives au port du Havre doivent être accueillies.

Port de Rouen.

Le port de Rouen est, depuis quelques années, dans un état croissant de prospérité. Les quais de ce port ont reçu successivement une grande extension; et cependant il n'est pas rare d'y voir les navires amarrés sur plusieurs rangs. Il en résulte de fâcheux retards dans leurs expéditions, et de plus ils sont exposés aux dangers des débâcles ou des inondations. Pour obtenir un plus grand développement, il a été reconnu nécessaire de construire de nouveaux quais, principalement au Mont-Ribondet et sur la rive du faubourg Saint-Sever. On se propose, en outre, de placer un grand nombre de poteaux de garde et de pieux d'amarrages, et de faire les draguages nécessaires pour l'enlèvement des débris et des fondations d'un ancien pont

de pierre, dont les ruines, amoncelées dans le fond du lit de la rivière, forment depuis longtemps un écueil dangereux pour la navigation.

Le lit de la Seine, dans la traversée de Rouen, est divisé en deux parties par le nouveau pont de pierre construit à la pointe aval de l'île de la Croix. Il s'ensuit une division naturelle entre la navigation fluviale et la navigation maritime. La Chambre des Députés a pensé qu'il convenait de retrancher du projet de loi tous les travaux applicables à la navigation fluviale, pour les imputer sur le crédit affecté à la navigation intérieure. M. le Ministre des travaux publics a accédé à ce vœu. Le crédit demandé, qui était primitivement de 2,000,000 fr., y compris la subvention consentie par la ville de Rouen, se trouve ainsi réduit à 1,315,000 fr. pour le Trésor. Le fonds de 500,000 fr. voté par la ville de Rouen a été proportionnellement réduit à 435,000 fr. Le crédit demandé ne sera que de 1,750,000 fr.

Port de Brest.

Le port de commerce de Brest est tellement enclavé dans le port militaire, que tous les bâtimens de la marine royale sont obligés de le traverser pour aller du port à la rade, et réciproquement. C'est une grande servitude pour le port de commerce et un grave inconvénient pour le port militaire, dont les mouvemens sont entravés, sous le rapport de la police de sûreté et de conservation, au milieu de bâtimens marchands et de matelots

étrangers au service de la marine royale. Mais la position du port de commerce entre la ville de Brest et le quartier populeux de Recouvrance, semble tellement obligée, que jusqu'à ce jour on a vainement essayé de le transférer ailleurs. Il faut donc se résigner à tirer le meilleur parti possible de l'emplacement actuel.

Le port de commerce occupe, ainsi que nous l'avons indiqué, une portion du chenal de l'arsenal maritime. Sur chaque rive de ce chenal il existe des quais pour le débarquement des marchandises, et un grand nombre de cales pour le service des nombreux bateaux de passage qui entretiennent une communication active entre Brest et Recouvrance. Tous ces ouvrages, assez mal conçus dans l'origine, sont généralement dans un état de dégradation qu'il n'est plus possible de tolérer. Il a été rédigé un projet d'amélioration qui consiste surtout dans le redressement et la construction des quais, et dans une meilleure disposition et distribution des cales.

La dépense est évaluée à 300,000 fr.

Port de Rédon.

Le port de Rédon sur la Vilaine est situé au point où cessent les marées. Il forme la limite de la navigation fluviale et de la navigation maritime. Cette limite est marquée en rivière par un barrage connu sous le nom de chausson de Rédon. Le port est très envasé; les murs du quai sont en partie ruinés, et d'ailleurs leur peu de longueur ne pourrait

suffire aux besoins du commerce, lorsque les canaux de Bretagne, qui mettent le port de Rédon en communication avec les ports de Nantes, Saint-Malo, Brest et Lorient, seront fréquentés autant qu'il est permis de l'espérer.

Ce n'est pas sans peine qu'on est parvenu à rédiger un projet qui peut convenir aux besoins maritimes de ce port, et à plusieurs navigations fluviales dont il est la clef. Il fallait éviter d'aggraver la situation des marais voisins, tout en cherchant à asseoir le nouveau barrage sur un fond solide; il fallait, de plus, soutenir les eaux dans le port à une hauteur convenable.

Le nouveau barrage sera immobile et submersible, et il servira en même temps à établir une communication permanente entre le port de Rédon et la partie canalisée de la Vilaine en amont de Rédon. On y joindra une écluse à sas avec portes d'èbe et de flot, à la suite de laquelle sera ouvert un nouveau chenal pour rejoindre la Vilaine à l'aval de la ville; le pont sera agrandi et l'on se réserve le moyen d'y établir des chasses. Enfin, deux grandes dérivations seront ouvertes pour assurer les communications du port avec les voies de navigation intérieure; l'une, de 8,000 mètres de longueur, rattachera le port au canal de jonction de la Loire à la Vilaine par l'Isaac; l'autre de 7,500 mètres, opérera la jonction de la Vilaine au Blavet par l'Oust. Une écluse à sas, munie de portes d'èbe et de flot, terminera chacune de ces dérivations. Un pareil ensemble de travaux est d'un grand intérêt pour la Bretagne tout entière. Cependant, on peut

s'étonner que le petit port de Rédon doive comporter une dépense de 4 millions; en examinant le projet de plus près, le chiffre s'explique par le nombre et la longueur des voies artificielles qui se rattachent au port; mais cela conduit à demander si une partie notable de la dépense n'aurait pas dû être imputée sur les fonds des canaux. De là sont nées, dans la Chambre des Députés, des irrésolutions qui ont failli faire rejeter le projet de loi.

Sans contester la force des objections qui furent faites dans l'autre Chambre, votre commission a essayé de faire une exacte division des travaux dans le sens indiqué par les adversaires du projet; et d'abord elle a remarqué que les voies de communication, dites fluviales, sont munies, à leur extrémité, d'écluses à sas à portes d'èbe et de flot, ce qui les rattache nécessairement à la navigation maritime, puisque leur manœuvre sera subordonnée au jeu et à l'influence des marées; l'Administration seule pourra reconnaître si en effet on peut sans inconvénient faire une juste répartition des dépenses entre les deux natures de crédit.

Tout le travail devra s'effectuer en quatre ans; on ne doit dépenser en 1839 que 100,000 francs, et 800,000 francs en 1840; les premières allocations pourront donc être affectées à des travaux réellement maritimes. Votre commission, se reposant avec confiance sur la prudence et les lumières de l'Administration pour l'application ultérieure du surplus du crédit demandé, a l'honneur de vous proposer d'accorder le fonds de 4 millions déjà voté par la Chambre des Députés.

Port du Croisic.

Ce port est avantageusement placé sur la côte de Bretagne, à quatre lieues au nord de l'embouchure de la Loire. Il est à la fois port de commerce et port de relâche; et malgré son état d'imperfection, il s'y fait un mouvement annuel d'environ 1,000 navires. Pour améliorer ce port, on a commencé, il y a soixante ans, une jetée en pierre sèche; ensuite on a versé des enrochemens qui ont procuré une sorte de plage naturelle. Aujourd'hui l'on propose d'établir, sur ces anciens ouvrages, une jetée régulière destinée à calmer l'agitation de l'avant-port, et à le préserver des ensablemens. L'entrée du chenal sera en même temps améliorée par l'extraction des roches qui rendent cette passe dangereuse.

L'Administration aurait de plus voulu doter ce port d'un bassin à flot; il suffirait de réunir, à l'aide de barrages, un chapelet d'îlots, et de construire une écluse simple à portes d'èbe. Néanmoins cette partie du projet n'a pas paru offrir un véritable caractère d'urgence; la Chambre des Députés en a proposé l'ajournement. et M. le Ministre des travaux publics y a consenti; la dépense a été réduite à 950,000 francs. Toutefois, votre commission espère qu'aussitôt après l'exécution des premiers travaux, le Gouvernement reproduira le projet de bassin à flot qui est vivement désiré par les marins de la localité, et même par la chambre de commerce de Nantes.

Port de Nantes.

Il s'agit, Messieurs, d'un de nos principaux ports de commerce. Placé sur le cours de la Loire, il a dû se ressentir des difficultés que présente la navigation de ce fleuve en amont et en aval de la ville de Nantes. Les nombreux bancs de sable y sont si variables et si mobiles qu'on ne pourrait naviguer sans danger, si les passes n'étaient pas balisées; et souvent dans les meilleures passes on ne trouve pas, à certaines époques de l'année, une profondeur d'eau suffisante. De grands travaux s'exécutent, en rivière, au-dessus et au-dessous de la ville; mais, si l'on en excepte la reconstruction des quais de Belle-Croix, le Trésor a très peu concouru jusqu'à présent à l'amélioration du port proprement dit.

Ce port, comme celui de Rouen, est divisé, par une suite de ponts, en deux bassins. Celui d'amont appartient à la navigation fluviale; celui d'aval à la navigation maritime. Adoptant pour Nantes la règle déjà posée pour Rouen, la Chambre des Députés a retranché du projet de port tout ce qui se rattachait à la navigation intérieure, et, en effet, le Gouvernement ne vous présente aujourd'hui que cette partie du projet primitif.

Ainsi, le bord méridional de l'île Gloriette recevra une communication littorale sur près de 1,000 mètres de longueur; vers l'amont on construira une large cale. Le lit du canal sera rétréci pour en augmenter la profondeur. Des quais avec

des rampes et des perrés compléteront les travaux de l'île Gloriette.

Pour faire disparaître l'alluvion sablonneuse qui se forme à la pointe inférieure de l'île Feydeau, et en faciliter les abords, on établira sur ce point un mur de quai avec des rampes et des paliers, le long desquels les bateaux pêcheurs pourront accoster facilement.

Mais c'est principalement la rive droite de la Loire qui constitue la partie la plus importante du port maritime. Les navires y trouvent un mouillage sûr et commode. Cependant les quais réclament de grands perfectionnemens. Quelques parties seront démolies pour être reconstruites en rivière, afin d'obtenir des redressemens et des élargissemens utiles; les chantiers de construction seront transférés dans la prairie au Duc et remplacés par un beau développement de murs de quai, accompagnés de paliers et de rampes.

Ces divers travaux, dont nous n'avons donné qu'une analyse sommaire, sont estimés devoir coûter 890,000 fr. La ville y contribuera pour 230,000 fr.; reste à imputer sur les fonds du Trésor 660,000 fr.

Port de La Rochelle.

Pour améliorer ce port dont le chenal, par la mauvaise nature de son fond, et par le défaut de chasses d'une énergie suffisante, est exposé à des attérissemens qui font journellement de nouveaux progrès, il a été reconnu indispensable de recourir

à des remèdes plus efficaces, et d'abandonner le système dispendieux des curages à bras d'hommes ou à l'aide de machines d'un grand entretien.

L'écluse de chasse, située à l'embouchure du canal Maubec, est alimentée par une retenue dont le volume d'eau n'est que de 180 mètres dans les marées ordinaires. On propose de la remplacer par une retenue plus vaste, qui, dans son ensemble, prendra le nom de retenue de Saint-Nicolas. Elle contiendra 525,000 mètres cubes, c'est-à-dire près du triple de l'ancienne retenue. Un autre réservoir, placé sur la plage, en arrière de la nouvelle écluse de chasse, occupera l'espace compris entre le terre-plein du Gab, la côte de Tardon et une digue d'enceinte, prenant son origine à l'extrémité de la jetée actuelle. Ce bassin de retenue ajoutera considérablement à la puissance des chasses de la retenue de Saint-Nicolas, et remplira en même temps les fonctions de bassin à flot, à l'aide d'un pertuis de navigation, ce qui permettra d'opérer facilement le transbordement des marchandises. Le canal Maubec qui, jusqu'à présent, n'avait servi que de bassin de retenue, sera également ouvert aux navires au moyen d'une écluse et deviendra le point de réunion de la navigation maritime et de la navigation fluviale. L'ensemble de ces grands et utiles travaux coûtera 3,300,000 f.; la ville et la chambre de commerce y contribueront pour 300,000 fr. Il restera à la charge du Trésor 3,000,000 fr.

Port de Rochefort.

Le port de commerce de Rochefort, qu'il ne faut pas confondre avec le port militaire, se compose d'un étroit chenal, situé dans l'intérieur de la ville, au milieu des établissemens militaires; mais, en amont de l'arsenal, et sur la Charente même, se trouve un autre port de commerce plus étendu, connu sous le nom de la Cabanne carrée. Dans ces deux ports, établis sur un très mauvais sol, on a construit quelques perrés en enrochement et des appontemens en charpente pour faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises, parce que la plus grande partie des berges est inaccessible aux navires. Mais ces ouvrages sont incomplets et insuffisans; il a donc fallu étudier un projet général d'amélioration.

Ce projet consiste à revêtir d'un perré en enrochement le chenal de Mouille-Pied; à démolir quelques constructions particulières le long de la route du faubourg, afin de développer davantage le chantier de construction; à couvrir d'un pavé régulier l'aspérité des enrochemens dans le but de pouvoir enlever plus facilement la faible épaisseur de vase que la marée y dépose chaque jour. Toutefois, ce dernier travail n'est présenté que comme un essai à faire sur 100 mètres de longueur seulement.

Pour préserver la rive qui est fortement corrodée par le courant, entre le chenal de Chartres et celui de Fichemore, on construira un perré de

260 mètres de longueur. Ces divers ouvrages et leurs accessoires coûteront 535,000 fr.

Port du Château.

Ce port est aujourd'hui le principal débouché de l'île d'Oléron. On y trouve à peine un tirant d'eau de 2 mètres 50 centimètres dans les marées ordinaires. Pour approfondir le chenal et le rendre plus accessible aux navires, depuis long-temps on se propose d'établir dans le fond du port une écluse de chasse capable de neutraliser l'effet des envasemens. Cet ouvrage a été admis en principe, dès 1817, par la commission mixte des travaux publics. Son exécution n'a jamais cessé d'être vivement réclamée.

Le projet a été rédigé par M. le chef du génie de l'île d'Oléron. L'écluse de chasse aura 4 mètres de largeur; son radier sera recouvert d'une tranche d'eau de 4 mètres 50 centimètres dans les grandes marées. Trois bassins de retenue, creusés dans l'enceinte même des fortifications et communiquant entre eux par de larges ouvertures, contiendront ensemble 100,000 mètres cubes d'eau.

L'étude de ce projet a été faite dans l'intérêt de la navigation. Il ne comprend aucun ouvrage destiné à l'amélioration du système de défense militaire. Toutefois, l'excédant des déblais sera mis à la disposition du département de la guerre, pour être employé aux travaux de la place. La dépense est estimée 300,000 fr. La totalité des ouvrages

devant reposer sur le terrain militaire, leur exécution sera confiée à MM. les officiers du génie.

Pointe de Grave (Verdon).

A l'embouchure de la Gironde, et sur sa rive gauche, il existait un grand golfe connu sous le nom de *Verdon*. Un de ses côtés était formé par la saillie naturelle de la pointe de Grave, qui s'avançait en forme d'épi dans le fleuve, vis-à-vis de Royan. Cette rade était très favorable aux navires qui, en abordant le fleuve, se trouvaient dans des circonstances telles qu'il ne leur était pas possible de s'y aventurer sans danger. Elle servait en même temps de lieu de station aux navires descendans; ils y attendaient avec sécurité le moment favorable pour gagner le large. Le calme qu'on y trouvait était principalement dû à l'abri résultant de la grande saillie de la pointe de Grave. Cette pointe offrait en outre l'immense avantage de rétrécir l'entrée du fleuve et d'y entretenir, par le jeu alternatif du flot et du jusant, une grande profondeur.

La rive droite étant apparemment d'une nature plus résistante que la rive gauche, la pointe de Grave a été successivement corrodée et raccourcie, par exemple, d'une longueur constatée de plus de 400 mètres en dix-huit ans. L'effet certain de ce raccourcissement a été d'élargir l'entrée du fleuve et probablement d'en relever le fond d'une quantité qui n'est pas encore nuisible; mais la rade de Verdon a perdu une grande partie de son étendue.

Le calme y est moindre que jadis, et cependant, telle qu'elle est réduite et dépréciée, sa conservation est fortement sollicitée par tous les navigateurs de la Gironde. Il importe donc de faire aujourd'hui ce qu'on aurait dû entreprendre plus tôt; il est urgent de travailler à arrêter le mal, et de faire tous les efforts humainement possibles pour fixer la pointe de Grave et la préserver de toute nouvelle destruction.

D'un autre côté, le littoral de la pointe de Grave n'est pas moins activement corrodé par la mer, et l'on craint, avec quelque fondement, qu'il ne s'y fasse une brèche par laquelle elle se précipiterait dans la rade même de Verdon. Si ce malheur arrivait, non seulement la rade serait entièrement perdue, mais l'étroite embouchure de la Gironde deviendrait un vaste Delta au milieu duquel le fond se relèverait et présenterait l'aspect d'un archipel d'îlots et de bancs de sable, tels qu'on en voit à l'entrée des fleuves dont l'embouchure à la mer est d'une largeur démesurée. A la suite d'un tel désastre, si malheureusement il devait avoir lieu, la navigation de la Gironde, de la Garonne, de la Dordogne et de leurs affluens, perdrait tous ses avantages maritimes. Les ports de Bordeaux et de Libourne ont donc un immense intérêt à la prompte exécution des travaux projetés.

Ces travaux consistent à fixer la pointe de Grave par une jetée en maçonnerie de 150 mètres environ de longueur. On propose, en outre, un certain nombre de jetées ou d'épis qui seraient con-

struits à l'instar de ceux qui ont si bien réussi sur les côtes de la Flandre et de la Hollande, et qui sont destinés à arrêter la marche des sables entraînés par le courant littoral ; ces sables sont retenus et accumulés dans les intervalles qui séparent les épis. C'est ainsi qu'on espère former une plage artificielle au pied des dunes. Le célèbre ingénieur Brémontier les avait revêtues de plantations de pins qui ont servi à en fixer la surface et à lui donner de la consistance en l'immobilisant; mais pour conserver et les dunes et les plantations qui les couronnent, il faut empêcher la mer de les saper par la base,

C'est pour porter remède à la situation critique du littoral, pour conserver la rade de Verdon et préserver la navigation de la Gironde d'une affreuse perturbation, que votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi, qui affecte à l'exécution des travaux une somme de 2,500,000 fr.

Port de Cette.

Le port de Cette, placé entre la mer et l'étang de Thau, a été créé, en 1666, au débouché du canal du Midi dans la Méditerranée. Centre d'un grand système de communications de tout genre, c'était d'abord un simple port d'exportation, à la suite duquel est venu se joindre un commerce d'importation dont les progrès toujours croissans procurent déjà au Trésor plus de 600,000 fr. de droits de douane. Les travaux faits à ce port pour

satisfaire aux premiers besoins, sont devenus insuffisans. On se propose aujourd'hui d'obtenir l'espace nécessaire pour la station des bâtimens. On veut aussi combattre les ensablemens qui obstruent les passes et envahissent le port. A cet effet, on remplacera les anciens pontons à cuillers par une drague à vapeur. On y joindra un bateau à vapeur pour remorquer les bateaux à trébuchet et les conduire aux lieux de déchargement. Il importait de produire dans les passes un ressac assez fort pour maintenir le sable en suspension pendant qu'il est entraîné par les courans, et l'on espère obtenir ce ressac, en substituant aux enrochemens à larges bases qui terminent l'extrémité des môles et des jetées, des musoirs en maçonnerie à paremens verticaux.

Deux barrages éclusés sont projetés, l'un sur le canal de Cette, l'autre sur celui de la Peyrade, pour intercepter à volonté les courans qui, lors des tempêtes, s'établissent entre la mer et l'étang de Thau, et attirent les sables dans le port. Enfin, l'on terminera le brise-lame, on consolidera la jetée de Frontignan, et l'on construira un quai le long de l'avant-port.

Cette première partie du projet n'a donné lieu à aucune observation dans la Chambre des Députés. Il n'en a pas été de même de la seconde partie, qui consiste à creuser un nouveau bassin vers le nord, derrière une jetée intérieure, dénommée jetée 4 et 5. Ce nouveau bassin serait prolongé en forme de canal maritime jusqu'à la darse de la Peyrade; de nouveaux quais seraient établis au-

tour des nouveaux bassins. La Chambre des Députés avait été tentée d'ajourner cette partie du projet dont l'utilité et l'urgence ne lui semblaient pas bien démontrées. Votre commission, Messieurs, s'est d'abord montrée disposée à partager cette opinion; mais, après une mûre réflexion, elle a reconnu qu'il n'est pas ici question d'un avenir fondé sur des hypothèses plus ou moins hasardées. L'accroissement rapide de la prospérité du port de Cette est un fait constant. C'est donc le cas, ou jamais, d'adopter, comme pour le Havre, un plan d'ensemble, dût-on plus tard le trouver trop exigu; mais du moins, pendant assez long-temps, il favorisera les progrès du commerce. Il faut encore observer que la surface maintenant occupée par les maisons particulières est trop resserrée. Si les terrains destinés à l'extension des bassins et autres établissemens maritimes ne sont pas immédiatement empreints du cachet de l'utilité publique, ils deviendront promptement la proie des spéculations privées, et toute l'extension du port deviendrait impossible dans la localité qui se prête le mieux à la recevoir. Par ces considérations, votre commission n'hésite pas à vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi, sans réserve ni restriction. La dépense totale sera de 7 millions.

Port de Marseille.

Ce port a été si bien favorisé de la nature, que jusqu'à présent l'art est à peine venu à son secours.

Le bassin est vaste et sûr, mais d'une profondeur insuffisante sur une grande partie de son étendue. Les quais sont irréguliers, incomplets, et surtout trop étroits du côté de la vieille ville ; il est presque impossible d'y recevoir les dépôts des marchandises et d'en opérer le transport. Du côté de la rive neuve, les quais ont été envahis par les chantiers de construction, par les navires désarmés et par des denrées de consommation locale. Enfin, le peu de profondeur du port, au pied des quais, oblige les navires de s'en éloigner. L'intervalle est rempli par des espèces de pontons nommés *accons*, à l'aide desquels on procède assez péniblement au chargement et au déchargement des bâtimens stationnés loin de la rive. Cependant, malgré tant d'obstacles, le revenu des douanes, qui, au port de Marseille, n'était que de 4 millions sous l'Empire, s'est élevé, dans l'espace de vingt années, à près de 28 millions.

Il n'est pas étonnant que pour un commerce aussi florissant, le Gouvernement veuille enfin entrer dans une large voie d'amélioration, en affranchissant la ville de Marseille des entraves qui n'ont pas permis à ses habitans de développer davantage leur industrie commerciale.

Les marins qui fréquentent ce port sont depuis long-temps très préoccupés du projet d'ouvrir une nouvelle passe qui faciliterait la sortie des navires par tous les vents. Les nombreuses études faites à ce sujet restreignent le choix de l'Administration entre deux projets qui ne satisfont pas encore complétement tous les esprits, et qui seraient d'une

exécution très dispendieuse. La prudence commande de ne pas hâter une solution définitive.

Il existait entre la vieille ville et la Rive-Neuve de vastes terrains possédés par l'État, et qui auraient pu servir à l'extension du bassin; mais ces terrains, aliénés par le Gouvernement, forment aujourd'hui un quartier richement bâti, et dont l'expropriation n'est pas proposable. La création d'un bassin auxiliaire placé hors de la ville a trouvé quelques partisans; mais ce n'est pas encore une opinion généralement reçue. C'est donc dans la condition actuelle du port de Marseille qu'il faut chercher d'abord des moyens d'amélioration d'un succès plus prochain et d'une exécution moins dispendieuse; et d'ailleurs ces premiers travaux n'empêcheront pas de revenir plus tard à l'idée d'une seconde passe et d'un nouveau bassin placé extérieurement à la ville.

Ainsi le creusement général du port, surtout auprès des murs de quai, augmentera de fait, et dans une grande proportion, la surface utile du bassin, en permettant aux navires d'opérer directement le déchargement de leurs marchandises.

Le redressement, la reconstruction et l'élargissement des quais compléteront l'amélioration du bassin actuel, et principalement du côté de la vieille ville, où la circulation pénible, sur une largeur variable de six à neuf mètres, est un véritable obstacle au mouvement et à la circulation des marchandises. Cette largeur variable sera portée à vingt mètres. Du côté deRive-Neuve, on donnera aux quais une largeur de vingt-cinq mètres. Nous avons signalé les

principaux ouvrages compris au projet général, et nous regrettons que l'on n'ait pas pu vous soumettre, dès cette année, un projet de canal de ceinture destiné à assainir le port et à diminuer les causes d'envasement. La dépense présumée sera de 8 millions, mais la chambre de commerce ayant voté une contribution de 800,000 fr., la charge du Trésor sera réduite à 7,200,000 fr.

Port d'Ajaccio (Corse).

Le port d'Ajaccio est un des plus importans de l'île de Corse. On y remarque un quai de 300 mètres de développement qui suffit à l'embarquement et au débarquement des marchandises, en temps ordinaire; mais ce quai est battu par les vagues, dès que les vents du sud et de l'ouest soufflent avec violence, et alors les navires sont forcés de chercher un abri au mouillage des Cannes, situé entre le rivage et le groupe des roches basses de Marconajo.

Pour mettre le quai d'Ajaccio à l'abri des vents qui en gênent l'accès et l'usage, on avait proposé de construire, à la pointe de la citadelle, un môle avancé, mais à raison de la profondeur de la mer, sur le point où il faudrait l'établir, on serait conduit à des dépenses énormes devant lesquelles on a dû reculer. Quant à présent, il a paru préférable et plus opportun de se borner à perfectionner le mouillage de Cannes, et de le considérer désormais comme port de refuge. A cet effet, sur les roches basses qui forment aujourd'hui les écueils

de Marconajo, on établirait une jetée ou un môle qui mettrait le mouillage des Cannes à l'abri des coups de mer, et qui servirait en même temps d'embarcadère; le crédit demandé pour construire cette jetée et une cale de radoub, s'élève à 200,000 fr.

Port de l'Ile-Rousse. (*Corse.*)

Depuis soixante ans la ville de l'Ile-Rousse s'est formée naturellement au centre d'un pays fertile. Elle est devenue l'un des principaux entrepôts du commerce de la Corse. Le Gouvernement, frappé d'un tel développement de prospérité, a porté sa sollicitude sur l'état du port. On a reconnu que la rade est abritée par les montagnes de la côte contre les vents du sud-est au sud-ouest, et par les îles de Sicote et della Pietra contre le vent du nord-ouest; mais rien ne la protége contre les vents qui règnent du nord à l'est.

Le port se réduit à un petit débarcadère inaccessible dès que la mer devient difficile. Les navires se réfugient alors dans la petite anse située au sud de l'île della Pietra, et lorsque le vent de nord-est souffle avec fureur, les navires abandonnent l'anse della Pietra et vont se réfugier dans les ports de Calvi ou de Saint-Florent.

Pour créer un port à l'Ile-Rousse tout serait à faire. On vous propose seulement d'améliorer l'anse où les navires se réfugient dans les mauvais temps. On y construirait un môle de 100 mètres de développement, qui, à partir de l'île della Pietra, serait

dirigé du nord-est au sud-est. Ce commencement de travaux utiles sera un puissant encouragement dans une localité qui s'en montre digne par son activité et son industrie. La dépense s'élèvera à 800,000 fr.

Messieurs, nous venons de faire passer sous vos yeux le tableau sommaire et rapide des travaux à entreprendre dans les différens ports dont l'amélioration est sollicitée depuis long-temps. Vous savez avec quelle impatience est attendue la loi soumise à vos délibérations. Votre commission a examiné attentivement l'ensemble du projet de loi, et son application particulière à chacun des ports qui s'y trouvent compris. Nous ne vous avons pas dissimulé les observations que cet examen a fait naître dans le sein de la commission ; mais, vous avez pu le remarquer, elles sont toutes légères, et pendant l'exécution des travaux l'Administration ne manquera pas d'autoriser les modifications dont elle aura reconnu la convenance et la nécessité.

Messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité et sans aucunes réserves, l'adoption du projet de loi relatif à l'amélioration des ports.

IMPRESSIONS
N° 139.
1839.
1re SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

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 de l'Exercice 1840.

MESSIEURS,

C'est toujours au terme de la session législative, et lorsque les délibérations sont terminées dans une autre enceinte, que les besoins du Gouvernement, que les charges annuelles du pays sont présentés au vote de la Chambre des Pairs; c'est donc pour elle un devoir de réclamer toujours une participation plus réelle à la discussion du budget de l'État, de redemander avec des instances plus vives les moyens de concourir, de toute sa prévoyance, à l'accomplissement de cette grande œuvre des

* Cette commission était composée de MM. PÉRIER, le comte ROY, GAUTIER, le baron MOUNIER, le marquis D'AUDIFFRET, le marquis DE CORDOUE, le baron FEUTRIER.

trois pouvoirs, qui a la plus haute influence sur la fortune de la France.

Les circonstances difficiles ont pu justifier quelquefois l'abandon d'une garantie aussi importante aux intérêts publics; mais tous les efforts doivent se réunir désormais pour assurer entièrement notre concours à la préparation de la loi de finances.

Toutefois, nous sommes forcés de reconnaître que des embarras politiques, que des désordres matériels sont venus interrompre cette année le cours naturel de nos délibérations, et ont dû porter encore quelque trouble et quelque précipitation dans les travaux de la session de 1839.

S'il nous est impossible aujourd'hui d'échapper à l'empire de ces événemens, nous ne vous demanderons d'adhérer aux propositions comprises dans le budget de l'exercice 1840, qu'en soumettant à votre sagesse quelques observations générales qui, nonobstant leur impuissance sur le présent, profiteront peut-être à l'avenir.

Nous devons d'abord rappeler à votre attention, et à celle du Gouvernement, des réflexions qui se sont souvent reproduites dans vos précédentes délibérations, et qui sollicitent en vain depuis plusieurs années une fixité devenu plus que jamais indispensable dans l'organisation des différens ministères. Au milieu de cette mobilité dissolvante des idées nouvelles qui se produisent de toutes parts, l'Administration, soutenue par une expérience qui lui montre la vérité, devrait, autant que la raison et la politique le lui conseillent, être fidèle à ses principes, moins variable dans ses for-

mes et plus constante dans son but, afin de désespérer les efforts égoïstes de l'ignorance présomptueuse, de l'orgueil aveuglé par l'envie, et d'une insatiable cupidité, qui restent toujours armés contre l'intérêt général dont ils se proclament les plus dévoués défenseurs. Nous voudrions qu'après de si longues et de si fréquentes oscillations dans les combinaisons du pouvoir, le retour de l'ordre et de la paix pût lui inspirer assez de sécurité et d'espérance pour fonder dès à présent les améliorations obtenues, et s'arrêter à un système général dont toutes les parties fussent liées et coordonnées entre elles. Nous lui demanderions de ne consulter que la nature des choses, de n'obéir qu'à l'intérêt du pays, pour former une division simple et méthodique des services publics qui doivent composer l'attribution spéciale de chaque département ministériel.

Enfin, nous croyons pouvoir exprimer le vœu de voir, dans ces combinaisons administratives, concilier les exigences de la politique avec la nécessité de recréer la puissance la plus favorable au repos des esprits, celle qui règne sans contrainte et sur tous en souveraine adoptive, l'habitude, cette force morale qui s'empare de l'opinion des peuples par la continuité des mêmes principes, des mêmes agens et des mêmes moyens d'action. La reconnaissance et le respect sont des fruits difficiles à récolter et qui ne peuvent mûrir pour l'Administration, que sous l'influence du temps et d'une courageuse persévérance.

Après avoir arrêté cette première répartition

des services généraux de l'État, confiés à chacun des Ministres responsables, nous répétons qu'il serait également nécessaire d'achever le plan définitif et de mieux marquer le but spécial de ces grandes divisions administratives ; d'apprécier, aussi exactement que possible, toutes les conséquences de la pensée générale qui aurait été adoptée, soit pour le matériel, soit pour le personnel; de ne plus laisser autant d'incertitude sur la mesure des sacrifices que le service ordinaire du budget impose à la France, de le constituer et de le défendre par l'enchaînement et par l'harmonie des parties élémentaires qui le composent, et de le mettre ainsi sous la protection de sa propre force, à l'abri des efforts d'une infatigable critique.

Enfin, nous demandons encore à la prévoyance du pouvoir de compléter, par des lois ou par des ordonnances royales, le réglement des cadres du personnel de tous les services, et des conditions préalables d'admission et d'avancement dans tous les emplois publics.

Ces mesures d'organisation, ces précautions salutaires simplifieraient les travaux de l'Administration et des Chambres législatives, diminueraient les dissentimens sur les choses, et les attaques contre les personnes, et pourraient enfin améliorer notre situation actuelle, en préparant les fondemens d'un avenir qui répondrait mieux aux vœux de la France.

Nous allons maintenant jeter un coup d'œil de contrôle sur les nombreux chapitres d'un budget

dont la présentation tardive n'a permis à votre commission qu'un examen sommaire et qu'une vérification trop rapide pour qu'il soit possible de présenter ici les élémens d'une discussion approfondie.

PREMIÈRE PARTIE. — *Dette publique.*

La dette inscrite, qui porte aujourd'hui si loyalement tout le fardeau des engagemens antérieurs, se présente encore à l'exercice 1840 pour la somme considérable de 325,500,164 francs.

Cette dette, clairement exprimée par les tableaux du budget, se divise en trois parties essentiellement distinctes; la première comprend les rentes sur l'État et le crédit ouvert à leur amortissement.

Les rentes restant à rembourser s'élèveront en 1840 à . . . . . 165,416,901 fr.

Celles qui se trouveront rachetées à . . . . . 30,500,000 fr.

Cette importante réserve doit se réunir à la dotation de la Caisse d'amortissement montant à. . . . 44,616,463 fr.

pour former une épargne de. . . . 75,116,463 fr. destinée à réduire la dette antérieure, ou à concourir, par l'acquittement des travaux publics extraordinaires, au développement de la civilisation et de la richesse publique.

Ces divers articles de nos anciens engagemens montent ensemble à la somme de 240,533,364 fr., qui ne pourra se réduire, d'une manière sensible, par la puissance progressive de nos revenus et de notre crédit public, que lorsque l'Administration sera en mesure d'assurer le succès du remboursement, ou de la conversion des 5 pour cent, en ne négligeant aucune des conditions d'opportunité financière et politique, de complète liberté des tiers, et de sage modération que lui commandent si impérieusement sa prudence, sa justice envers tous, la conservation de la confiance et le soin de sa propre responsabilité.

La seconde partie de la dette de l'État contient d'abord les intérêts des emprunts contractés, à une époque déjà éloignée, pour ouvrir la carrière des améliorations matérielles dans laquelle nous avons fait de si grands pas, et consacre 10,683,300 fr. aux charges annuelles que nous imposent encore les ponts et canaux commencés en 1821. L'acquittement de ces engagemens spéciaux est subordonné à l'éventualité de certains droits de péage, et aux clauses diverses de contrats particuliers qui ne permettent d'en espérer l'extinction complète et définitive qu'en 1869.

L'article qui suit fixe à 9 millions les intérêts des cautionnemens versés au Trésor et appliqués, pour un capital de 228 millions, aux besoins des budgets antérieurs.

La commission a unanimement approuvé la disposition additionnelle du projet de loi qui autorise la restitution et la suppression définitive

des 8 millions de cautionnemens de débitans de tabac, dont le dépôt au Trésor était aussi onéreux au budget, qu'inutile au service de ces préposés. Elle serait même disposée à croire que cette mesure pourrait s'étendre avec avantage à d'autres gages matériels, fournis par des agens administratifs qui n'exercent aucun maniement de deniers, et qui n'ont été soumis à cette obligation fiscale que pour procurer des ressources précieuses aux temps difficiles, mais aujourd'hui surabondantes et stériles dans les caisses de l'État.

Il conviendrait aussi, par une révision générale, de faire perdre à ces garanties pécuniaires le caractère de subside qui leur a été donné dans l'origine, et de les proportionner, désormais, à la nature et à l'importance réelle de la responsabilité des titulaires.

Enfin, nous avons pensé que le remplacement des cautionnemens en numéraire par des rentes inscrites, pourrait utilement se rattacher aux vues du Gouvernement sur la diminution de sa dette, et des stagnations de fonds du Trésor.

Les intérêts de la dette flottante, montant à 9 millions, qui complètent cette seconde section, s'appliquent au loyer d'un capital de 256 millions, reçu des communes, des établissemens de bienfaisance, des receveurs-généraux et d'autres correspondans administratifs, afin de compenser le découvert laissé à la charge du Trésor par l'insuffisance des recettes des anciens budgets. Nous n'avons aucune observation à présenter sur des placemens de fonds, qui servent à couvrir, pour

un intérêt modique, les anciennes avances de l'Administration des finances, et à mettre en même temps à l'abri de toute chance de perte, des capitaux appartenant à divers services publics. Mais nous devons faire remarquer à la Chambre que cette dépense spéciale pourrait éventuellement s'accroître d'une surcharge d'intérêts de 5 à 6 millions, dans le cas où il ne serait pas disposé de la réserve de l'amortissement par les mesures nouvelles, relatives à la dette inscrite sur lesquelles sont fondées les prévisions de la loi de finances.

Nous terminons cette analyse des intérêts de tous les capitaux d'emprunts temporaires, remboursables par l'État, en les récapitulant pour la somme totale de 28,683,300 fr.

La troisième partie de la dette publique comprend les engagemens viagers consentis par le Trésor, soit en échange de capitaux prêtés, soit en récompense de services rendus à l'État. Les rentes qui reposent encore sur les chances de la vie humaine et qui s'éteignent chaque jour avec la rapidité du temps, n'exigeront plus, en 1840, qu'un solde de 3,727,000 fr.

Les pensions soumises à la même influence sont celles de la Pairie, des récompenses nationales, des donataires, des employés de la Liste civile et des ecclésiastiques. Ces huit articles de dépenses qui doivent sortir définitivement du budget par la loi commune de la nature, s'élèvent ensemble à 8,332,000 fr.

Les pensions militaires montant à 43,700,000 f., n'éprouveront qu'une réduction partielle de 9 à 10 millions qui aurait été beaucoup plus considé-

rable et bien plus promptement réalisée, sans les nouvelles concessions faites à l'armée par la loi du 18 avril 1831.

Enfin les charges viagères, qui se renouvellent et doivent prendre place parmi les besoins permanens du budget, sont les pensions des fonctionnaires civils, évaluées pour 1840 à 1,461,500 fr., et celles des employés des finances pour 1,730,000 fr.

Nous regrettons de ne pas trouver dans ce dernier chapitre, les subventions accordées aux fonds de retraite insuffisans de tous les autres ministères, et de ne pas mesurer ainsi d'un coup d'œil toute l'étendue de cette dépense spéciale, mal à propos disséminée dans les diverses allocations faites au service actif de chaque branche d'administration.

Nous croyons devoir, à ce sujet, appeler l'attention du pouvoir sur l'urgente nécessité de régler d'une manière définitive, et sur les bases équitables adoptées par tous les Gouvernemens, le système général des pensions de cette classe nombreuse d'employés laborieux et faiblement rétribués, qui consacrent leur existence et des talens modestes à l'exécution de services publics; qui s'attachent en quelque sorte à l'État par des liens de famille qu'il ne doit jamais briser, et qui sont depuis long-temps accoutumés à compter sur sa protection, non pas seulement jusqu'au terme de leur carrière administrative, mais jusqu'à la fin d'une vie qui lui a été utilement dévouée.

En récapitulant les résultats de cette troisième partie de la dette publique, on reconnaît que les engagemens viagers dont l'extinction sera prochaine et complète s'élèvent à 8,332,000 fr.; que

les pensions militaires susceptibles de décroître éventuellement de plus de 9 à 10 millions, sont évaluées aujourd'hui à 44,260,000 fr.; que les dépenses dont le renouvellement est inévitable sont de 3,191,500 fr., et, qu'en définitive, les crédits nécessaires à toutes les charges viagères de l'exercice 1840 s'élèvent à 56,283,500 fr.

Seconde partie. — *Dotations.*

Les dotations de la Liste civile, de la Chambre des Pairs, de la Chambre des Députés et de la Légion d'honneur, réclament une allocation de 16,735,420 fr.

Troisième partie. — *Services généraux des Ministères.*

Les services généraux des ministères, qui forment la troisième section des dépenses du budget, sont portés, à l'exercice 1840, pour une demande de fonds de 573,612,988 fr.

Nous nous bornerons, ainsi que nous l'avons annoncé au commencement de ce rapport, à présenter quelques remarques spéciales sur plusieurs des crédits qui doivent être ouverts aux ordonnateurs de cette somme importante.

Ministère de la Justice.

Le ministère de la justice n'a été l'objet que d'une observation d'ordre tendant à faire réunir, à la dépense du matériel de l'administration cen-

trale, les frais relatifs à la publication des statistiques des tribunaux civils, criminels et administratifs. Nous avons aussi regretté de ne pas voir donner, pour 1840, une organisation définitive au conseil d'État, qui en fixât invariablement la dépense et ne laissât plus aucune incertitude sur la situation d'un corps qui se recommande par de grands services. Sous la réserve de ces courtes réflexions, nous proposons l'allocation des quinze premiers chapitres de ce département ministériel, pour 20,252,425 fr.

Les fonds applicables aux divers services des cultes n'ayant donné lieu à aucune discussion, nous avons adopté les dix-huit chapitres applicables à cette destination pour 35,759,859 fr.

Affaires étrangères.

L'examen des crédits réclamés par les affaires étrangères nous a fait reconnaître les notables économies apportées depuis quelques années dans les traitemens de la plupart des agens extérieurs, et les réductions importantes qu'une comptabilité plus sévère a provoquées dans les frais de service, et dans les indemnités et secours. Nous ne pouvons qu'adhérer à ces réformes tout-à-fait dignes d'éloges lorsqu'elles ne dépassent pas certaines limites qu'il serait impossible de franchir sans porter atteinte à la dignité et à la salutaire influence que la France doit conserver dans tous ses rapports avec les Puissances étrangères. Le crédit de ce service nous a paru devoir être alloué pour 7,604,000 fr.

Instruction publique.

L'instruction publique satisfait à un besoin social si profondément senti par toutes les classes de la population, que la nécessité de soutenir les progrès de ses institutions nouvelles par des sacrifices plus considérables, ne saurait être contestée ; nous ne pouvons, en conséquence, qu'approuver les améliorations proposées pour l'exercice 1840, et consentir à porter les ressources de ce département à 15,160,457 fr.

Toutefois nous avons remarqué que la crainte de quelques irrégularités dans la dispensation des bienfaits de l'éducation gratuite ou dans la distribution des encouragemens littéraires, avait conduit à introduire, dans le texte de la loi des finances, des dispositions essentiellement réglementaires et qui ne nous ont pas paru présenter le caractère général et élevé des commandemens législatifs.

Ministère de l'Intérieur.

La commission s'est empressée de donner son assentiment à un virement de crédits qui a retiré du chapitre des dépenses secrètes de la police générale une somme de 307,500 fr. pour la rattacher aux services ostensibles du ministère de l'intérieur et la soumettre à toutes les justifications de la comptabilité publique.

Nous aurions été disposés à accueillir favorablement la demande du rétablissement des sécré-

taires-généraux de préfecture si le Gouvernement n'avait pas été contraint, comme nous, d'adhérer au rejet de cette proposition. Elle avait pour but de placer à la tête des bureaux de chaque département un fonctionnaire préparé, par des études spéciales, à surveiller dans tous ses détails l'exécution du travail, à former autour de lui des sujets capables, en leur offrant un exemple et un but d'émulation, à prêter l'appui de son expérience aux efforts d'un chef qui change fréquemment de destination, à maintenir par la fixité de sa position une jurisprudence constante et égale envers tous, enfin à seconder l'administration centrale pour établir une uniformité si désirable dans la marche trop souvent incertaine et variable des différentes préfectures. Cet utile auxiliaire, dont l'institution remonte à la loi organique du 28 pluviôse an 8, aurait pu, par l'activité de son concours, soulager aussi les préfets d'une partie des soins multipliés qui les assiégent, et des frais de personnel qui grèvent des émolumens devenus trop souvent insuffisans pour toutes les charges de leur situation, et pour offrir aux hommes de talens une juste récompense de leur mérite et de leurs services. Les réflexions qui précédent nous sont dictées par la crainte de voir que dans un temps où toutes les existences s'améliorent avec les progrès naturels de l'aisance générale, certains emplois publics ne soient plus accessibles qu'à la fortune, ou ne descendent au-dessous des positions les moins élevées.

Les fonds spéciaux, accordés aux divers services

des départemens, ont aussi donné lieu à une observation de forme, qui tend à obtenir une simplification dans la rédaction du tableau général, annexé à la loi de finances; elle consiste à demander que toute énonciation de recette soit écartée de cette partie du budget des dépenses, qui doit être désormais restreinte à exprimer, en quatre chapitres, les seules désignations de dépenses *ordinaires*, *facultatives*, *extraordinaires* et *spéciales*, en renvoyant, pour de plus amples détails, aux développemens déjà établis avec une grande clarté dans un état particulier joint à la loi des recettes.

Après ces observations sommaires sur quelques uns des trente-six chapitres du ministère de l'intérieur, nous vous proposons de fixer les crédits qui doivent leur être ouverts, pour l'exercice de 1840, à 89,885,180 fr.

Ministère du Commerce et de l'Agriculture.

Le ministère du commerce, qui avait été formé de fractions détachées de l'administration de l'intérieur, vient de céder lui-même la plus grande partie de celles qu'il avait reçues pour composer un nouveau département ministériel; il ne lui reste plus aujourd'hui que des encouragemens et des secours à distribuer à l'agriculture et à l'industrie, ainsi que l'importante mission de préparer le tarif des douanes. Nous ne répéterons pas à ce sujet les considérations que nous avons précédemment développées sur les difficultés et les em-

barras qui naissent pour notre système d'administration et de comptabilité, de la fréquence de ces variations, de ces remaniemens d'attributions qui frappent les personnes et les choses d'une instabilité aussi regrettable sous le point de vue moral que dans l'ordre matériel.

Ministère des Travaux publics.

Cependant, la pensée de réunir dans une seule administration la direction de tous les travaux publics, peut être féconde en utiles conséquences pour l'unité des vues, l'ensemble et la rapidité des moyens d'exécution, le perfectionnement des procédés et l'économie des résultats. La critique est désarmée devant les améliorations que chacun des chapitres de ce ministère promet à l'avenir de la France, et il ne serait possible de regretter des dépenses aussi productives que si les allocations demandées dépassaient imprudemment les limites du bien, en provoquant l'élévation subite des salaires et l'exagération du prix de la main d'œuvre; nous nous confions à cet égard à la prévoyance du Gouvernement, qui doit toujours calculer avec une sage modération les effets de sa propre influence sur la situation économique du pays, et nous vous proposons de lui accorder un crédit général de 52,653,300 fr.

Toutefois, nous ne terminerons pas l'examen de ce département ministériel sans insister pour que le fonds extraordinaire qui forme le complément annuel des ressources mises à sa disposition

et qui a été rejeté, par la loi du 17 mai 1837, dans un budget spécial, soit attaché désormais au budget général de l'État. Ce retour aux véritables principes de notre système de finances et de comptabilité, qui ne permet pas de briser l'ensemble des ressources et des besoins du Trésor, qui ordonne de le présenter dans un seul tableau législatif, de le faire mesurer d'un seul regard, et de maintenir l'équilibre des recettes et des dépenses de chaque exercice par une seule balance, a été trop officiellement annoncé par l'Administration actuelle pour qu'il soit nécessaire de la presser encore d'accomplir sa promesse; et dans l'espérance que ces crédits extraordinaires formeront bientôt une section spéciale inhérente au budget ordinaire des travaux publics, nous vous proposerons de les fixer, pour 1840, à 45 millions.

Ministère de la Guerre.

La sûreté de l'État et la dignité de notre puissance aux yeux de tous les peuples, nous commandent encore des sacrifices considérables dont nous ne pouvons attendre la décroissance que de l'affermissement des institutions nationales, du progrès du bien-être matériel, du calme des esprits dans l'intérieur et de la consolidation du repos de l'Europe. C'est alors seulement que nous pourrons recueillir tous les fruits de la paix, et désarmer sans inquiétude l'onéreuse protection du département de la guerre. Mais une économie aussi désirable ne pourrait être tentée dès à pré-

sent, sans encourir des préjudices plus déplorables que ceux qui grèvent encore le budget de 1840 de la charge toujours pesante, et toujours nécessaire, de 212,213,761 fr.

Cette première section du service ordinaire de la guerre, se réunit sans se confondre, ainsi que nous le demandons pour le ministère des travaux publics, avec une deuxième section comprenant le service extraordinaire du nord de l'Afrique. L'occupation de cette nouvelle possession française exige, pour l'exercice 1840, une allocation spéciale de 35,487,709 fr. qui nous a paru justifiée par la nécessité d'accomplir les obligations du système politique et administratif adopté par le Gouvernement.

Ministère de la Marine.

Le budget de la marine et des colonies dont on avait long-temps espéré pouvoir restreindre la dépense ordinaire dans un maximum de 65 millions, demande, pour l'exercice 1840, un crédit de 72 millions. Cet accroissement des prévisions antérieures a sans doute une cause légitime dans le développement de la glorieuse influence de notre pavillon sur toutes les mers et sur tous les rivages; mais il nous semblerait nécessaire que cette différence de 7 millions fût expliquée par une discussion approfondie de tous les élémens du personnel et du matériel de ce département. Nous attendrons avec confiance cette justification pour

les exercices suivans, et nous avons adopté l'allocation de 72 millions réclamée pour celui de 1840.

Ministère des Finances.

Nous regrettons l'ajournement de la fixation de la dépense définitive du chapitre de la cour des comptes, et nous pensons que l'intérêt général, bien plus encore que celui des fonctionnaires publics, commande la réforme de toute situation provisoire.

Nous attendons aussi avec impatience une rectification du système monétaire qui le mette en harmonie complète soit pour l'or, l'argent ou le cuivre, avec le calcul décimal, devenu désormais la seule base légale des poids et mesures employés dans toutes les transactions, et qui amène des perfectionnemens, depuis long-temps réclamés, dans les résultats de la fabrication, sans en augmenter les frais.

Nous demandons en même temps l'adoption prochaine d'un mode sûr et peu dispendieux, pour conserver les fruits des grands sacrifices et de la longue tâche imposée à l'administration par les travaux du cadastre.

Enfin, le service de trésorerie nous a paru avoir supporté une double réduction sur le chapitre 33, relatif aux frais du concours des receveurs des finances, qui exige des explications particulières pour être bien appréciée.

Un nouveau retranchement de 500,000 fr., sans désignation des articles qui devaient le supporter,

avait été prononcé en 1839 par la législature, sur l'ensemble des émolumens de ces comptables; cette réduction n'a été maintenue, en 1840, que pour 194,000 fr.; mais les 306,000 fr. qui sembleraient ainsi avoir été rétablis, se trouveront encore diminués en 1840 par une disposition nouvelle qui range les remises et taxations, prélevées jusqu'alors proportionnellement aux recettes, dans la nomenclature des services dont le crédit est déclaré fixe et non susceptible de s'accroître par des fonds supplémentaires. Cette dernière mesure contraindra l'administration des finances à faire descendre le taux des indemnités de travail et de responsabilité des receveurs, en raison inverse de l'augmentation des produits et des charges qui seront attachés à leur gestion. Il est donc facile de concevoir qu'une réduction nouvelle a été prononcée pour 1840, mais il n'est pas possible d'en mesurer exactement l'étendue.

Nous éviterons peut-être, à l'avenir, les conséquences d'une semblable incertitude dans les conditions d'une banque financière qui a été fondée, jusqu'à ce jour, sur une équitable et habile association de l'intérêt du Trésor avec celui de ses agens, en expliquant que ces préposés ont à accomplir trois services de nature différente : celui du recouvrement de 400 millions de rôles de contributions publiques, de l'encaissement central de 7 à 800 millions de versemens des percepteurs des impôts, et enfin d'un mouvement continuel de banque entre la Capitale et les départemens.

Les travaux et les garanties qu'exige l'accom-

plissement ponctuel de ces trois grandes opérations financières, doivent être distinctement appréciés pour que la rétribution qu'ils méritent respectivement soit calculée sur les obligations spéciales et sur les chances diverses qui s'attachent à chacune d'elles.

En étudiant avec soin le système depuis longtemps adopté par l'administration, on reconnaîtra que tous ses moyens ont été empruntés aux combinaisons ingénieuses de l'industrie particulière, et que le Trésor est parvenu désormais à réduire au-dessous du taux commercial l'indemnité qu'il accorde aux soins et à la responsabilité de ses receveurs.

En effet, la dépense moyenne du mouvement général des fonds de la Trésorerie ne s'élève pas à 17 centimes pour cent francs ou à quinze jours de jouissance d'intérêts à 4 pour cent, et tous les émolumens des grands comptables qui ont le maniement de plusieurs milliards, ne leur procurent en définitive qu'un intérêt de 7 pour cent sur les fonds personnels qu'ils ont engagés dans la fortune publique, c'est-à-dire 3 pour cent de plus que le loyer des capitaux qui ne sont pas fécondés par le travail. C'est dans cette faible différence que se résument aujourd'hui les bénéfices d'une recette générale.

Il importe donc d'éviter toute imprudente modification à l'économie d'un système de trésorerie qui procure de si grands avantages à l'État sous le rapport de la ponctualité du service, de la conservation du crédit, de la modération des frais et de la puissance financière du Gouvernement.

Nous avons jugé utile de présenter ces développemens sur les divers chapitres du ministère des finances en vous proposant de fixer leur dépense à la somme de 19,867,629 fr.

QUATRIÈME PARTIE. — *Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts.*

Les frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts portés à la quatrième partie du budget de l'exercice 1840 pour 124,701,485 fr., ne pourraient éprouver une réduction de quelque importance que par suite des changemens dont l'utilité serait démontrée dans le système général de l'administration des revenus publics ; la brièveté du délai qui nous a été laissé pour préparer l'examen du projet de loi soumis à vos délibérations, ne nous aurait pas permis de réunir et de vous présenter les matériaux d'une aussi importante discussion, et nous ne pouvons que vous proposer de donner à ce nouveau crédit votre approbation législative.

CINQUIÈME PARTIE. — *Remboursemens et restitutions.*

Les remboursemens et restitutions qui ne comparaissent que pour ordre dans le budget doivent être évalués à 59,363,430 fr. et complètent le montant des crédits à ouvrir pour l'exercice 1840. Il nous a paru utile de résumer ici les cinq sections qui composent ce budget, dans la forme

méthodique adoptée par le projet de loi, afin de mieux faire comprendre le caractère et le but de ses différentes affectations, savoir :

1re Partie. Dette publique.....	325,500,164 fr.
2e Partie. Dotations.....	16,735,420
3e Partie. Services généraux de ministères.	573,612,988
4e Partie. Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	124,701,485
5e Partie. Remboursemens et recettes....	59,363,430
Ensemble.....	1,099,913,487 fr.
Les fonds demandés pour les dépenses des services spéciaux de la Légion d'honneur, de l'Imprimerie royale, de la caisse des Invalides de la marine, des Chancelleries consulaires, et des frais de fabrication des monnaies, ajoutent à ces crédits généraux.....	20,646,692
Total.....	1,120,560,179
Enfin les besoins de l'exercice 1840 se complètent par les travaux extraordinaires, ci.....	45,000,000
Total général.....	1,165,560,179 fr.

Après avoir parcouru la série de toutes les charges publiques, dont l'acquittement doit être assuré par les voies et moyens de l'exercice 1840, nous croyons utile de jeter un coup d'œil sur l'ensemble de la situation financière qui sert de point de départ à ce nouveau budget.

Les cinq premières années qui ont suivi les événemens de 1830, n'ont pu obtenir l'équilibre de leurs recettes et de leurs dépenses que par 890 millions de moyens extraordinaires demandés au crédit public, aux propriétés forestières de l'État, aux centimes additionnels de l'impôt foncier, à des réserves antérieures, et enfin à la dette flottante du Trésor, qui a été grevée de nouvelles avances, montant à 89 millions.

Une période plus favorable s'est ouverte pour nos finances, à dater de 1836 : un reliquat de 30 millions sur ces fonds extraordinaires s'est réuni aux excédans de recettes ordinaires, réalisés depuis cette époque jusqu'à l'expiration de l'exercice 1838, pour procurer 45 millions de ressources applicables à l'acquittement des travaux publics spéciaux qui ne les avaient pas complétement absorbés au commencement de 1839.

Il est permis de craindre, sur ce dernier exercice, une insuffisance de recette de près de 15 millions, qui ne pourra se démontrer que par son réglement définitif. Quant à l'exercice 1840, l'excédant de ressources de 16 millions, qu'il présente avant de s'ouvrir, ne nous permet pas davantage de présager son résultat final. Nous ne pouvons donc trouver la véritable expression de la situation actuelle des finances, que dans la comparaison des crédits ouverts sur le budget extraordinaire des travaux publics, avec les fonds disponibles que présente la réserve de l'amortissement. Cette nécessité de chercher l'explication de l'état réel de nos finances en dehors de la simple balance des

différens exercices, est une des plus fâcheuses conséquences de la création d'un budget spécial, dont les voies et moyens ne reposent que sur les excédans éventuels des recettes ordinaires, et sur les ressources indéterminées de l'amortissement et du crédit.

Quoi qu'il en soit, nous allons procéder à la réunion et à l'examen de ces différens articles pour apprécier, aussi exactement que possible, notre actif et notre passif au 1er janvier 1840.

Les entreprises extraordinaires autorisées par des lois spéciales ont été évaluées à la somme de.....		341,223,000 fr.
Les fonds mis à la disposition des Ministres ordonnateurs, par des votes législatifs spéciaux jusqu'en 1840, sont de.....		173,054,000
Il resterait donc encore à faire exécuter dans l'avenir des travaux déjà projetés pour		168,169,000
Cette dernière somme n'imposant pas de charge exigible à l'exercice 1840, c'est seulement la première allocation de.....		173,054,000
qui doit être rapprochée des ressources extraordinaires applicables à son acquittement.		
Ces ressources se composant d'abord des fonds libres des exercices 1838 et antérieurs, pour.....	45,454,173	
Et ensuite de la réserve de l'amortissement qui s'élèvera au 31 décembre 1839 à....	195,000,000	
Ensemble, ci.....		240,454,173 fr.
Il ressort de ce rapprochement un excédant de recette de.....		67,400,173

qui doit servir, avec les futures épargnes que nous

sommes appelés à réaliser sur la dotation annuelle de l'amortissement et sur les intérêts de notre dette inscrite, à préparer à l'avance l'acquittement des 168 millions de travaux publics déjà approuvés, et dont la dépense ne doit se répartir que sur les exercices postérieurs à 1840.

Une situation financière qui ne lègue aucune dette à l'avenir, et qui transmet des ressources aussi considérables à de nouvelles améliorations, ne peut inspirer aucun sentiment d'inquiétude, et doit encourager toutes les espérances d'une prospérité qui sera toujours dans les mains de la France, si elle ne la détruit pas elle-même.

IMPRESSIONS
N° 140.
—
1839.
2e SESSION.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er août 1839.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. ODIER, 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 1840.

MESSIEURS,

Le budget des recettes adopté par la Chambre des Députés, que vient de vous présenter le Gouvernement, s'élève à 1,115,765,222 fr. pour l'année 1840. Le budget des dépenses pour la même année s'élève à 1,099,913,487 fr., d'où il résulterait un excédant de recette présumé de 15,851,735 fr.

Ces recettes sont produites :

Par les quatre contributions directes. .	388,132,772 fr.
Par l'enregistrement, timbre et domaine.	225,033,000
Par le produit des forêts et de la pêche.	33,514,000
Par les douanes et les sels.	168,190,000
A reporter.	814,869,772 fr.

* Cette commission était composée de MM. ODIER, le comte DE HAM, le vicomte D'ABANCOURT, MÉRILHOU, le baron DUPONT-DELPORTE, KÉRATRY, le marquis BARTHÉLEMY.

Report	814,869,772 fr.
Par les contributions indirectes et tabac.	224,427,000
Par les postes.	44,350,000
Par les produits universitaires.	4,320,000
Par les salines de l'Est.	1,655,000
Par les produits de l'Algérie.	2,321,000
Par les produits éventuels affectés aux dépenses ordinaires et extraordinaires des départemens.	10,720,000
Par les produits divers.	13,102,450
Total.	1,115,765,222 fr.

Si ces prévisions étaient exactement accomplies, certes cet état financier serait bien satisfaisant pour la France, tous les services ayant été convenablement dotés pour maintenir la force et l'honneur du pays; mais les éventualités des dépenses sont nombreuses, et chaque année nous sommes tenus d'accorder des crédits extraordinaires et supplémentaires; ceux de 1839 sont considérables, ils font sentir la nécessité d'établir à l'avenir le budget des recettes de manière à laisser en excédant de recette présumée une somme proportionnée aux crédits extraordinaires et supplémentaires qui ont été accordés les années précédentes. Si depuis quatre ans le produit de nos impôts indirects s'est constamment accru, si les comptes du Trésor ont pu se solder par des excédans de recettes, les charges extraordinaires de cette année, jointes au ralentissement des recettes qui se manifeste depuis une couple de mois dans plusieurs de nos contributions indirectes, nous font craindre que les comptes de cette année ne se soldent en déficit.

Le montant des recettes évaluées au budget qui vous est présenté étant de. . . 1,115,765,222 fr.
et celles du budget de 1839
ayant été de. 1,080,486,091

il en résulte, pour 1840, une
augmentation présumée de. 35,279,131 fr.

qui portera principalement

Sur les contributions directes.	6,119,474 fr.
Sur le timbre et l'enregistrement.	6,023,000
Sur les contributions indirectes.	4,960,000
Sur les tabacs.	3,975,000
Sur les poudres.	578,000
Sur les postes.	1,997,500
Sur les salines et mines de l'Est.	1,655,000
Produits éventuels affectés aux dépenses des départemens.	9,220,000
Produits et revenus d'Alger.	521,000
Produits divers.	3,387,254

et en moins

Sur les produits des forêts et de la pêche.	602,147 fr.
Sur les produits des sels.	578,000
Sur les produits universitaires.	146,000
Sur les produits des douanes.	932,000

Les douanes, au lieu d'une réduction de 932,000 fr., devraient donner un excédant de produit de 7,353,000 fr. si leur évaluation avait été basée sur les recettes réelles de 1838, ainsi que le Gouvernement a établi dans le budget les prévisions des divers impôts indirects; mais, dans la persuasion que la loi sur les sucres serait discutée et votée telle qu'il l'avait présentée à la Chambre des Députés avec un dégrèvement de 15 fr. par

100 kilogrammes sur les sucres bruts, venant de nos colonies, il avait calculé que la diminution de recette des douanes sur cet article produirait ce déficit. Si les choses restaient en l'état actuel, pour 1840, il en résulterait une augmentation de plus de 7 millions sur le produit total des douanes, comparé à celui de 111,022,000 francs, évalué pour le revenu de l'année prochaine; nous ne pouvons pas désirer une pareille situation, la question de l'impôt sur les sucres est trop importante pour rester sans solution, l'incertitude prolonge le mal, et quelle que soit cette décision, le Gouvernement ne doit pas perdre de vue que le sucre, qu'il soit produit par les colonies ou par la France, est une denrée essentiellement imposable, qu'elle n'est consommée que par les classes aisées, et qu'une forte imposition doit y être appliquée.

L'évaluation des voies et moyens indiqués ci-dessus ne comprend pas les recettes pour les services spéciaux portés pour ordre au budget; ces services sont ceux de la Légion d'honneur, de l'Imprimerie royale, de la Chancellerie consulaire sous le Ministre des affaires étrangères, de la caisse des Invalides de la marine, et de la fabrication des monnaies et médailles; ces chapitres portés en recette pour ordre s'élèvent à 20,646,692 fr. — Le budget extraordinaire des travaux publics n'est également pas compris dans l'évaluation des voies et moyens généraux fixés pour 1840. Ce budget réclamait pour ses divers services 51,648,000 fr. — La Chambre des Députés, d'accord avec le Ministre, a réduit cette allocation à 45,000,000 fr. pour l'année 1840. Ce budget extraordinaire a été,

depuis sa création par la loi du 7 mai 1837, un sujet de grave discussion et même de critique au fond et dans la forme; on a craint que cette facilité de trouver des fonds par une création de rente autorisée par la loi même, ne soit un encouragement à des constructions ou à des travaux non assez étudiés, qu'il eût été prudent d'ajourner ou de modifier; mais on n'a peut-être pas assez fait attention à la nature de ces travaux entrepris qui ont subi chacun l'examen et la sanction des Chambres; ces travaux ayant tous été entrepris dans un but d'utilité réelle et devant être productifs pour le pays, car personne ne contestera que la création de nouvelles routes, de nouveaux canaux, l'amélioration de la navigation de nos rivières et de nos ports de mer, l'agrandissement de plusieurs d'entre eux, ne soient des dépenses bien vues, puisqu'elles doivent nécessairement augmenter par la suite les revenus du pays et améliorer la condition de ses habitans. Les Chambres se sont réservé la fixation des sommes à y employer chaque année, de manière à modérer ces dépenses, si des circonstances extraordinaires en faisaient un besoin; les excédans de recette de 1837 et 1838 ont suffi pour l'acquittement des travaux exécutés dans ces deux mêmes années s'élevant à 44,774,000 fr. — Le réglement des comptes de 1839 et 1840 pourra seul indiquer pour quelle somme il faudra recourir au crédit pour le paiement des dépenses qui seront faites dans ces deux années. Mais lors même que des excédans de recette qui y sont applicables ne viendraient pas diminuer les sommes qu'il sera né-

cessaire d'emprunter pour cette destination, il faut mettre en balance tout ce que ces travaux ont d'utilité et d'avantage. Notre situation financière en général ne doit pas nous faire perdre de vue que notre amortissement aura reçu en 1839 plus de 73 millions pour sa dotation ou pour les intérêts des rentes qu'elle possède, et qu'en 1840 une somme de 75,116,463 fr. lui sera payée au même titre, en sorte qu'il ne serait pas exact de dire que nos dépenses ordinaires et extraordinaires dépassent nos revenus; ce ne doit sans doute pas être un motif de plus de facilité dans les dépenses, mais c'est aux Chambres à bien examiner l'avantage et la convenance de chaque projet qui leur sera soumis. Quant à la forme de comptabilité spéciale dans laquelle ces travaux s'exécutent, nous croyons bien qu'il y aurait convenance sous plus d'un rapport à la faire entrer dans le budget général, mais dans un chapitre spécial et séparé des autres créations et constructions; ce changement rendrait le travail de la cour des comptes plus facile, et pourrait même empêcher quelques erreurs ou des abus par suite de la confusion qui peut s'introduire dans ces deux budgets. Nous joignons nos vœux à ceux qui ont déjà été exprimés dans cette Chambre, pour que M. le Ministre des finances opère ce changement dans le budget de 1841.

Divers articles nouveaux ont été introduits dans le projet de loi qui vous est présenté.

L'article 11 déclare à la charge de l'État, à partir

du 1er janvier 1840, la dépense relative au service de perception et de surveillance des entrepôts de douanes créés en vertu de la loi du 27 février 1832. Vous savez que ces dépenses étaient à la charge des villes dans lesquelles ces entrepôts étaient établis.

L'article 12 proroge, jusqu'à la fin de la session de 1840, le délai dans lequel doivent être convertis en lois les réglemens d'administration publique que le Gouvernement est autorisé à faire pour l'exécution de la loi du 18 juillet 1837, qui établit un impôt sur le sucre indigène.

L'article 13 proroge au 1er janvier 1841 les dispositions de l'ordonnance royale du 17 janvier 1830, relatives au traité passé avec la compagnie des salines et mines de sel de l'Est.

L'article 15 assimile les propriétaires qui distillent exclusivement les cerises et prunes provenant de leur récolte, aux bouilleurs de crû désignés par l'article 8 de la loi du 20 juillet 1837, et comme tels dispensés de la licence et de l'exercice.

L'article 16 supprime la marque des poinçons français et le paiement du droit de garantie aux ouvrages d'or et d'argent qui seront exportés; c'est une mesure sage, de bonne administration, et réclamée par les fabriquans comme devant contribuer à l'accroissement de cette industrie.

L'article 20, en continuant de fixer à 150 millions la somme des bons royaux que le Trésor est autorisé à fournir pour ses négociations, sort de cette limite les bons royaux émis en vertu de la loi du 10 juin 1833, qui sont ceux donnés à la

Caisse d'amortissement en paiement de sa dotation ou du semestre de ses rentes.

Tous les articles de la loi qui vous est présentée ont été approuvés à l'unanimité par votre commission, et elle vous en propose l'adoption.