BIBLIOTHEQUE DU SENAT

SÉNAT
R.F.

S0000000303385

POPA
50.109

G. MACÉ REL.-DOREUR



CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS DIVERSES.

SESSION DE 1840.

TOME QUATRIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 132—161.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1840.

ESSIONS
132.
—
840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit supplémentaire de 87,000 fr. pour les frais de repatriement de Français nécessiteux en 1839;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 10 juin 1840, et dont la teneur suit, 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.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, pour acquitter l'excédant des dépenses auxquelles ont donné lieu, en 1839, les frais de repatriement de

Français nécessiteux, un crédit supplémentaire, pour ce même exercice 1839, de quatre-vingt-sept mille francs.

ART. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen d'une allocation de même somme sur les ressources de l'exercice 1839.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur,

Signé CH. RÉMUSAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Lors de la présentation de la loi générale des crédits supplémentaires des exercices 1839 et 1840, les états de frais de repatriement de Français nécessiteux, parvenus au ministère de l'intérieur, ne s'élevaient qu'à ..... 32,945 fr. 07 c.

Ce qui faisait présumer, pour l'année entière, un total de.... 40,000 »

Les fonds imputables à cette dépense, au budget de 1839, ne montant qu'à..... 25,000 fr. } il avait été demandé, par la loi précitée, un supplément de crédit de.. 15,000 fr. }

Mais, postérieurement, et par suite d'événements du Mexique, du Canada, des provinces de la Plata, etc., le ministère a reçu de nouveaux états qui portent déjà ces frais de repatriement à..... 121,000 fr. »

Et comme on peut, en outre, évaluer à..... 6,000 »

ceux qui ne sont pas encore

connus, notamment ceux qui concernent l'Inde, il y a lieu de croire que la totalité de cette dépense, en 1839, ne sera pas inférieure à..... 127,000 fr. »

Les crédits pour y subvenir se bornant à..... 40,000 fr.

Le déficit à couvrir par une nouvelle allocation, se trouve ainsi de.... 87,000 fr.

Le Roi nous a en conséquence ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, déjà adopté par la Chambre des Députés:

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent neuf départements * à contracter des emprunts ou à s'imposer extraordinairement ;

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

1er PROJET. (Aisne.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin 1840, 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.

Le département de l'Aisne est autorisé, confor-

* Aisne, Aveyron, Eure-et-Loir, Haute-Garonne, Lot-et-Garonne, Nord, Basses-Pyrénées, Haute-Saône et Var.

mément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement, en 1841, 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition être affecté à l'entretien des routes départementales, concurremment avec les ressources ordinaires du département.

ART. 2.

La portion du produit de cette imposition qui ne sera pas employée à l'entretien des routes départementales, sera appliquée à la construction de celles qui ne seront pas terminées.

DONNÉ au palais de Neuilly le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé CH. RÉMUSAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les routes départementales classées du département de l'Aisne présentent, sur un total d'environ 645 kilomètres, une étendue de plus de 407 kilomètres amenée à l'état d'entretien. Les ressources ordinaires du département ne pouvant

suffire aux dépenses d'entretien de ces routes, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département fût autorisé pour faire face à ces dépenses à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, 3 centimes additionnels aux quatre contributions directes.

C'est la première fois, messieurs les Pairs, depuis la promulgation de la loi du 10 mai 1838, qu'un département demande à créer des ressources extraordinaires pour pourvoir à des dépenses rangées par cette loi dans la catégorie des dépenses ordinaires; aussi, avons-nous dû examiner, d'abord, si le vote émis par le conseil général de l'Aisne n'avait rien de contraire ni à la lettre ni à l'esprit de la loi précitée, et cet examen nous à conduit à reconnaître que, sous le rapport de la légalité, rien ne s'opposait à ce que ce vote fût sanctionné.

En effet, la loi du 10 mai 1838 a divisé les dépenses départementales en deux catégories, savoir: les dépenses ordinaires et les dépenses facultatives.

Les premières, au nombre desquelles se trouve l'entretien des routes départementales, doivent être faites au moyen des ressources que l'article 13 affecte spécialement à la première section du budget départemental, c'est-à-dire, les centimes alloués aux départements par les lois annuelles de finances, une part, s'il y a lieu, dans la première portion des fonds communs, et quelques ressources éventuelles peu productives. Mais si la loi a posé, comme principe général, qu'il serait subvenu aux dépenses comprises dans la 1re section

du budget départemental au moyen des ressources propres à cette section, le législateur a cependant prévu que ces ressources seraient quelquefois insuffisantes; il a, en conséquence, par l'article 16 de la loi du 10 mai 1838, permis que l'on comprît dans la seconde section du budget les dépenses ordinaires auxquelles il ne pourrait être pourvu au moyen des ressources propres à la première section; en d'autres termes, il est loisible aux conseils généraux d'employer tout ou partie des centimes facultatifs dont ils disposent, pour faire face aux dépenses obligatoires auxquelles ils ne pourraient pourvoir sans cela. Or, comme les conseils généraux peuvent demander au pouvoir législatif l'autorisation de créer des ressources extraordinaires pour faire face à leurs dépenses facultatives lorsque les ressources propres à la seconde section du budget départemental ne peuvent y suffire, il s'ensuit, implicitement, que l'entretien des routes départementales, bien que faisant partie des dépenses ordinaires des départements, peut, comme les dépenses facultives, donner lieu à la création de ressources extraordinaires. Au fait, Messieurs, les centimes départementaux, appelés facultatifs, et que les conseils généraux sont autorisés à voter annuellement pour leurs dépenses facultatives, ne sont pas autre chose, il faut bien le reconnaître, que des centimes extraordinaires pour lesquels le pouvoir législatif s'est démis de son droit de contrôle annuel, et dont il a seulement fixé les limites. Si, donc, la dépense de l'entretien des routes dé-

partementales peut, légalement, être imputée sur les centimes extraordinaires appelés facultatifs, comment ne pourrait-il pas être loisible d'y pourvoir au moyen d'autres centimes extraordinaires, dont le pouvoir législatif autoriserait la perception, en cas d'insuffisance des centimes facultatifs.

La question de légalité ne nous paraissant pas douteuse, il restait, Messieurs, à examiner l'opportunité, ou plutôt la nécessité du vote émis par le conseil général de l'Aisne, et cette nécessité ne semble que trop démontrée par les pièces que nous allons avoir l'honneur de placer sous vos yeux. En effet, il résulte de ces pièces que l'entretien des routes, ou portions de routes déjà existantes, ne saurait être évalué, pour 1841, au-dessous de 240,000 fr.; or, les renseignements recueillis lors de la formation du budget départemental de 1840 ne permettent pas d'évaluer à moins de 80,000 fr. le déficit, ou plutôt l'insuffisance de ressources que présentera, dès 1841, le service de l'entretien des routes départementales.

La question de légalité ne nous paraissant pas douteuse, nous avons dû examiner la nécessité du vote du conseil général, et cette nécessité ne nous a pas paru moins évidente, puisque l'entretien de ces routes, ou portions de routes, est évalué, ainsi que vous le verrez par les pièces que nous aurons l'honneur de mettre sous vos yeux, à 240,000 fr. pour 1841, et que l'insuffisance des ressources ordinaires sera d'au moins 80,000 fr. C'est parce qu'il prévoyait que cette insuffisance pour 1840 se

présenterait également les années suivantes, que le conseil général avait demandé que l'imposition extraordinaire qu'il jugeait nécessaire pour 1841, fût prolongée pendant neuf autres années. Le produit de cette imposition est évalué à 125,000^{f} par an, et comme il ne devait pas être entièrement absorbé pour les dépenses d'entretien, du moins pendant les premières années, le conseil général avait proposé que la partie de cette ressource extraordinaire qui ne serait pas employée à l'entretien fût appliquée aux travaux neufs des routes départementales.

Nous n'avons pas cru devoir, messieurs les Pairs, présenter dans son entier à la sanction législative le vote du conseil général de l'Aisne; quelque probable que nous parût pour les années suivantes l'insuffisance des ressources ordinaires, nous avons pensé que la création de ressources extraordinaires ne pouvait être autorisée qu'après que l'insuffisance des premières serait légalement constatée, et cette constatation légale ne peut résulter que de la comparaison annuelle des ressources ordinaires avec les dépenses ordinaires; cette comparaison ne peut avoir lieu que par la formation du budget départemental. Nous avons donc pensé qu'il était d'une bonne et sage administration de restreindre à l'année 1841 la durée de l'imposition extraordinaire votée par le conseil général pour l'entretien des routes départementales; si les années suivantes le conseil général reconnaît, en formant le budget, l'insuffisance des ressources ordinaires pour pourvoir aux dé-

penses d'entretien des routes départementales, il devra de nouveau s'adresser au pouvoir législatif pour lui demander l'autorisation de créer des ressources extraordinaires.

La Chambre des Députés, dans sa séance du 17 juin 1840, a déjà accueilli le vote du conseil général de l'Aisne avec cette restriction ; nous espérons, messieurs les Pairs, que vous donnerez aussi votre approbation au projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Aveyron.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de l'Aveyron est autorisé, conformément à la demande formée par son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement 6 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant cinq ans, à partir de 1841, pour le produit en être appliqué exclusivement aux travaux neufs des routes départementales déjà classées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Deux lois, du 19 avril 1835 et 24 avril 1837,

ont autorisé le département de l'Aveyron à s'imposer, savoir : la première, 5 centimes additionnels aux quatre contributions directes; et, la seconde, 5 nouveaux centimes aux mêmes contributions, pour le produit en être appliqué aux travaux d'achèvement des routes départementales.

Néanmoins, le département de l'Aveyron est loin de jouir encore d'un système complet de grandes voies de communication, et cependant ces deux impositions expirent à la fin de l'exercice 1840. Aussi le conseil général, sous les yeux duquel a été mis un rapport de l'ingénieur en chef qui évalue à 3,156,070 francs la somme encore nécessaire pour l'achèvement des routes départementales classées et à classer, s'est-il empressé, dans sa dernière session, de demander que le département fût autorisé à proroger pendant cinq ans le montant des deux impositions votées par les lois sus-énoncées.

La Chambre des Députés a déjà adopté, dans sa séance du 17 juin dernier, un projet de loi ayant pour objet de sanctionner le vœu du conseil général de l'Aveyron. Nous ne doutons pas, messieurs les Pairs, que vous ne vous associiez à la Chambre des Députés pour autoriser une imposition dont le produit est destiné à des travaux d'une utilité incontestable.

3e PROJET. (Eure-et-Loir.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département d'Eure-et-Loir est autorisé, conformément à la délibération prise par son conseil général dans sa dernière session, à s'imposer :

1°. Pendant l'année 1841, 1 centime extraordinaire, additionnel à la contribution foncière, et 4 centimes extraordinaires additionnels aux contributions des portes et fenêtres, mobilière et des patentes, en sus de ceux dont la perception est autorisée par les lois des 30 juin 1835 et 6 juin 1838;

2°. 7 centimes extraordinaires additionnels aux quatre contributions directes, pendant six années, à partir de 1842.

ART. 2.

Le produit de cette imposition sera spécialement affecté aux travaux neufs des routes départementales.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département d'Eure-et-Loir, qui compte une étendue de 503 kilomètres de routes dépar-

tementales classées, n'a pu encore livrer à la circulation qu'un parcours de 420 kilomètres, malgré les ressources créées par les impositions extraordinaires, autorisées par deux lois en date des 30 juin 1835 et 6 juin 1838.

La dépense nécessaire pour arriver à l'achèvement des 82 kilomètres encore à l'état de lacune, est évaluée à 1,240,000 francs, ainsi qu'il résulte du rapport de l'ingénieur en chef du département, présenté au conseil général par le préfet dans sa dernière session.

A partir du 1er janvier 1842, le budget départemental n'offrira aucune ressource pour faire face à cette dépense, car c'est à cette époque que doit cesser l'effet des lois précitées : d'un autre côté, l'on ne peut compter sur les centimes facultatifs dont le produit est déjà absorbé par les frais d'entretien des routes actuellement achevées.

Dans cet état de choses, le conseil général s'est décidé, dans sa session de 1839, à demander la création d'une nouvelle imposition extraordinaire dont le produit serait affecté aux dépenses des constructions des routes dont il s'agit, car autrement il eût fallu renoncer à faire jouir le département d'un système complet de grandes voies de communication, dont la nécessité ne saurait être contestée. Le conseil, sentant que ces travaux importent également à toutes les classes de contribuables, et voulant rétablir l'égalité proportionnelle d'imposition qui avait été rompue par la loi du 6 juin 1838, a proposé d'autoriser

le département à s'imposer : 1°. pendant 1841, seulement 1 centime extraordinaire additionnel à la contribution foncière, et 4 centimes extraordinaires additionnels aux contributions des portes et fenêtres, mobilière et des patentes; 2°. 7 centimes extraordinaires additionnels aux 4 contributions directes pendant six années, à partir de 1842, pour le produit en être affecté spécialement aux travaux neufs de routes départementales.

Nous ne doutons pas, messieurs les Pairs, que vous ne donniez votre approbation au vote du conseil général, car tout en créant des ressources pour un des services les plus importants, il ne présente qu'une augmentation d'un centime à la contribution foncière et 4 centimes aux autres contributions directes, augmentation qui a d'autant moins d'importance que d'un autre côté les contribuables se trouveront déchargés, à partir de 1841, de l'imposition relative au cadastre.

Le Roi nous a ordonné, messieurs les Pairs, de vous soumettre le projet de loi ci-joint, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin dernier, et qui a pour objet d'autoriser l'imposition extraordinaire dont nous venons de vous entretenir.

4e PROJET. (Haute-Garonne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Haute-Garonne est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement 5 centimes et demi additionnels aux quatre contributions directes, pendant les années 1841, 1842, 1843, 1844 et 1845.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté aux travaux à faire pour la construction des routes départementales classées, qui se trouvent encore à l'état de lacunes.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le conseil général de la Haute-Garonne a voté, dans sa session de 1839, une imposition extraordinaire de 5 centimes et demi additionnels aux quatre contributions directes, pendant cinq ans à partir de 1841, et dont le produit serait exclusivement employé aux travaux neufs des parties de routes départementales en lacune.

Ce vote est motivé sur ce que les ressources provenant des deux impositions extraordinaires de 4

centimes additionnels autorisés par les lois dú 9 juillet 1836 et 24 avril 1837, la première pendant huit ans de 1836 à 1843, la deuxième pendant trois ans, de 1838 à 1840, sont loin d'avoir été suffisantes, bien que ces ressources ne fussent affectées qu'à des travaux de routes départementales. Des évaluations récentes portent au chiffre de 3,396,000 francs la totalité des besoins actuels de ce service.

Nous ne doutons point, messieurs les Pairs, que vous ne donniez votre approbation au projet de loi que le Roi nous a ordonné de vous présenter, et qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin, car ce projet aura pour effet de créer les ressources nécessaires pour terminer des routes dont la nécessité se fait sentir chaque jour. Notre confiance dans votre approbation est d'autant plus fondée qu'il est à remarquer que l'imposition extraordinaire des 4 centimes additionnels votés par la loi du 24 avril 1837, cessera d'être perçue à partir du 1er janvier 1841, et que l'achèvement des opérations cadastrales permettra d'économiser 1 centime et demi sur l'imposition qui avait lieu précédemment pour ce service.

5e PROJET. (Lot-et-Garonne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de Lot-et-Garonne est auto-

risé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa délibération du 2 septembre 1839, à emprunter une somme de 400,000 francs, applicable, à concurrence de 350,000 fr. à l'achèvement des seize routes départementales classées.

Les 50,000 fr. restants seront mis à la disposition de notre Ministre des travaux publics comme nouvel à-compte sur la part contributive de 400,000 fr. que le département a pris à sa charge dans les travaux de la route royale n° 133, de Périgueux à Mont-de-Marsan, et sous la réserve de l'entière exécution des engagements du département envers l'État, tels qu'ils résultent de la délibération de son conseil général du 11 septembre 1828, de l'ordonnance du 4 mars 1830 et de la loi du 26 novembre 1830.

ART. 2.

Le taux de l'intérêt ne pourra excéder 5 pour 100. L'emprunt sera contracté avec publicité et concurrence; toutefois le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations à un taux qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100.

ART. 3.

L'emprunt sera réalisable, savoir : jusqu'à concurrence de 175,000 fr. en 1840, et le surplus en 1841.

ART. 4.

Le département de Lot-et-Garonne est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général dans sa séance du 2 septembre 1839, à s'imposer extraordinairement, savoir :

Pour le remboursement du capital emprunté,

1°. Deux centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant l'année 1848;

2°. Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant les années 1849 et 1850;

3°. Un centime un quart additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant l'année 1851,

Et pour le service des intérêts,

1°. Deux tiers de centime additionnel au principal des quatre contributions directes pendant dix années, à partir du 1er janvier 1841 jusqu'au 31 décembre 1850;

2°. Un tiers de centime additionnel au principal des quatre contributions directes pendant l'année 1851.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de Lot-et-Garonne a été autorisé par une loi du 20 novembre 1830 à em-

prunter une somme de 1,757,320 francs, dont 1,357,320 fr. pour subvenir aux frais de réparation et d'achèvement des routes départementales, et 400,000 francs pour la participation offerte par le conseil général dans la construction de la route royale n° 133 de Périgueux à Mont-de-Marsan. Le service des intérêts et le remboursement du capital de cet emprunt devaient se faire au moyen d'une imposition de 5 centimes additionnels aux quatre contributions directes, pendant 17 ans et 4 mois.

Ce n'est qu'en 1834 que cet emprunt a été réalisé, mais seulement jusqu'à concurrence de 910,000 francs, et le produit des 5 centimes extraordinaires, resté libre par suite de la réduction du capital emprunté, a été employé, au fur et à mesure, tant aux travaux des routes départementales qu'aux travaux de la route royale n° 133; néanmoins le département de Lot-et-Garonne, loin d'acquitter en entier le montant de la subvention à laquelle il s'était engagé pour la construction de cette route royale, n'a, en réalité, donné qu'un à-compte de 197,775 fr. 05.

Ainsi qu'on pouvait s'y attendre, les ressources créées par la loi de 1830 ne suffiront pas pour terminer les travaux entrepris, et, sur la demande du conseil général dans la session de 1836, une nouvelle loi, en date du 24 août 1837, a autorisé un nouvel emprunt de 500,000 francs et une imposition extraordinaire pour assurer le remboursement de cet emprunt. Il est à remarquer qu'à cette époque il ne fut nullement question du

reliquat dû par le département, pour les travaux de construction de la route royale n° 133. Nous devons présumer que ce silence provient de ce que l'administration des ponts et chaussées n'était pas elle-même en mesure d'employer la subvention que le département aurait dû fournir.

Quoi qu'il en soit, les 500,000 qui furent réalisés en 1838 et 1839 ne purent suffire pour l'achèvement des routes départementales, et le conseil général, auquel il a été présenté, dans sa dernière session, un rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées établissant qu'une somme de 350,000 francs est encore nécessaire à l'achèvement de ces travaux, a demandé de nouveau que le département fût autorisé à avoir recours à un emprunt de 350,000 pour achever les travaux dont la dépense était évaluée à cette somme. Mais comme à cette même époque l'administration des ponts et chaussées réclamait du département le restant de la subvention pour laquelle le conseil général s'était engagé, ce conseil a pensé qu'il lui était loisible de ne payer qu'un à-compte sur la somme de 201,224 francs 95 centimes qu'il restait encore devoir, et il a demandé à emprunter seulement 50,000 francs pour payer cet à-compte, lequel s'élèverait à 65,000 francs au moyen d'une somme de 15,000 francs inscrite à la deuxième section du budget départemental et qui sera prise sur le produit des centimes facultatifs.

Ces 50,000 francs joints aux 350,000 francs que le conseil général a demandé l'autorisation d'emprunter pour l'achèvement des routes départe-

mentales, portent à 400,000 francs le total de l'emprunt demandé par le conseil.

Le remboursement de ces 400,000 fr. devrait s'opérer au moyen :

1°. D'une somme de 47,257 francs qui restera libre sur le produit des centimes extraordinaires votés pour le remboursement de l'emprunt autorisé par la loi de 1830, ci.....	47,257 fr.
2°. Du produit des 5 centimes que le conseil général a demandé que le département fût autorisé à s'imposer pendant 2 ans 9 mois, ci.....	373,450 fr.
Total.....	420,707 fr.

Et quant au paiement des intérêts, il aura lieu au moyen tant d'une allocation de 4,266 fr. 66 c. sur les centimes facultatifs, que du produit d'une imposition extraordinaire de deux tiers de centimes que le conseil général demande l'autorisation de percevoir depuis le 1er janvier 1841 jusqu'au 1er août 1851.

Nous n'avons eu, Messieurs les Pairs, qu'une seule objection à faire aux propositions du conseil général; elle porte sur les époques indiquées pour la perception de l'imposition, et elle a donné lieu à une modification qui, sans ajouter aucune charge aux contribuables, n'a pour résultat que de remplacer, par des fractions de centimes, les fractions d'années proposées par le conseil général et d'éviter ainsi à l'administration des contribu-

tions de grandes difficultés dans la rédaction des rôles.

Après avoir pris les ordres du Roi, nous avons donc présenté à la Chambre des Députés un projet de loi ayant pour but d'autoriser l'emprunt et l'imposition demandés par le conseil général avec la modification que nous venons d'énoncer; nous avions cru inutile de rappeler dans la loi que la somme de 50,000 francs dont le conseil général avait demandé l'emprunt n'était qu'un à-compte sur celle plus considérable due par le département, pour sa part contributive dans les travaux de la route royale n° 133, et nous avions pensé que le paiement même de cette somme était une reconnaissance suffisante par le conseil général du restant de la dette qu'il n'a jamais niée; néanmoins, Messieurs les Pairs, la Chambre des Députés a cru devoir adopter un amendement présenté par la commission et auquel nous nous sommes empressés d'adhérer. Cet amendement a pour effet de n'autoriser cet emprunt de 50,000 f. que sous la réserve de la reconnaissance par le conseil général de la totalité de la dette précédemment contractée pour la construction de la route royale.

Nous espérons, Messieurs les Pairs, que vous voudrez bien approuver le projet de loi que le Roi nous a chargés de vous présenter tel qu'il a été amendé par la Chambre des Députés.

6e PROJET. (Nord.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier.

Le département du Nord est autorisé, en conséquence de la délibération prise par son conseil général, dans sa session de 1839, à emprunter une somme qui ne dépassera pas sept cent quatre-vingt-dix mille francs.

Art. 2.

Le produit de cet emprunt sera exclusivement affecté :

1°. A l'extinction immédiate des dettes et engagements contractés par le département ;

2°. Aux travaux des routes départementales n° 9, 12 et 14, spécifiés dans la même délibération, ainsi qu'à la construction ou appropriation d'un bâtiment pour les archives départementales.

Art. 3.

Le taux de l'intérêt ne pourra dépasser 4 et demi pour 100.

L'emprunt sera contracté avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations à un taux qui ne pourra dépasser celui déterminé ci-dessus.

ART. 4.

L'emprunt aura lieu par portions successives, aux époques qui seront déterminées annuellement, sur la proposition du conseil général du département, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

La somme à emprunter en 1840 est fixée à 310,000 fr.

ART. 5.

Le département du Nord est également autorisé, sur la demande faite par son conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir du 1er janvier 1841, 2 centimes et demi additionnels aux quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté au service des intérêts et au remboursement du capital de l'emprunt autorisé par la présente loi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Nord a dû, dans ces dernières années, recourir fréquemment à la création de ressources extraordinaires pour satisfaire aux nécessités diverses qu'impose à son adminis-

tration le développement constant de son industrie agricole et manufacturière; et en présence de la prospérité croissante de ce département, le pouvoir législatif a pu consentir à ce qu'il fût imposé aux contribuables des charges qu'ils supportaient sans trop d'effort. La situation financière du département du Nord l'amène de nouveau devant vous, Messieurs, pour obtenir les moyens, non-seulement de continuer des travaux urgents, mais encore de solder des dettes qui, bien qu'irrégulièrement contractées, doivent cependant être acquittées, et ne peuvent l'être avec les ressources ordinaires.

Je vais, Messieurs, avoir l'honneur de placer sous vos yeux le tableau de la situation du département du Nord et de ses besoins, tel qu'il résulte des rapports du préfet et des délibérations prises par le conseil général dans sa dernière session.

Dettes exigibles.

1°. Travaux faits sur diverses routes départementales et vicinales.

De nombreuses routes départementales ont été créées dans le département du Nord, et la confection en a été entreprise simultanément; mais les travaux n'ont pu être maintenus dans la limite des crédits annuellement ouverts au budget départemental, et l'administration, dans son empressement de faire jouir le pays de ces voies de communication, a autorisé les entrepreneurs à dépasser les crédits annuels et à faire les travaux

par avance. Le département est aujourd'hui débiteur envers divers entrepreneurs, déduction faite de ce qui leur sera payé sur les crédits de 1840, d'une somme totale de..... 391,871f »c

Le même système avait été étendu à plusieurs chemins vicinaux qui, avant la loi du 21 mai 1836, avaient été améliorés aux frais communs du département et des communes intéressées. Le contingent pour lequel le département a contracté des engagements indispensables à accomplir est de.. 65,601 »

2°. Une loi du 2 juillet 1835 a concédé au département du Nord l'établissement thermal de Saint-Amand, à condition que le département pourvoirait à sa restauration. En vertu d'un traité homologué par une ordonnance royale, un entrepreneur s'est chargé de la restauration et de l'exploitation de cet établissement, moyennant une prime de 50,000f., dont un premier cinquième est crédité au budget de 1840; le département doit donc encore.... 40,000 »

3°. Acquisition de la maison d'arrêt de Valenciennes.

L'acquisition d'une maison d'ar-

A reporter..... 497,472 »

Report. 497,472

rêt à Valenciennes a été autorisée par ordonnance royale du 5 septembre 1839, moyennant le prix principal de 57,000 fr.; mais les frais accessoires et les intérêts se monteront à environ 10,000 f. Le département n'a encore rien payé et sa dette pour cet objet est donc de. . . . . 67,000 »

4°. Emprunt fait en 1838, au service des chemins vicinaux.

Des centimes spéciaux avaient été votés et recouvrés, en vertu de la loi du 21 mai 1836, pour concours du département dans l'amélioration des chemins vicinaux de grande communication; mais des retards dans l'organisation du service laissant ces fonds momentanément sans emploi, le conseil général demanda l'autorisation de les emprunter au service vicinal, jusqu'à concurrence de 121,290 f. 51 cent. Cette autorisation fut donnée par la loi du 18 juillet 1838, qui affecta au remboursement de cet emprunt le produit d'une imposition extraordinaire de deux centimes. Le remboursement de-

A reporter. 564,472

Report.....	564,472	

vait se faire en 1839, mais dans sa session de 1838, le conseil général demanda qu'il fût ajourné d'une année, ce qui ne pouvait se faire qu'en vertu d'une loi nouvelle. Cependant le produit des centimes extraordinaires qui devait être appliqué à rembourser la caisse du service vicinal, a été appliqué, conformément à la délibération du conseil général, aux travaux des routes départementales. Le département doit donc encore au service des chemins vicinaux, la somme empruntée en vertu de la loi du 18 juillet 1838 et qui est de 121,290 51

5°. Solde des frais de construction du Palais de Justice et de la maison d'arrêt de Lille.

Une somme de 70,000 fr. restait due pour solde des dépenses de construction du Palais de Justice et de la maison d'arrêt de Lille. Un à-compte de 5,040 fr. a été crédité au budget de 1840; le département reste donc devoir. 64,960 »

6°. Paiement d'une portion du

A reporter.....	750,722	51

Report..... 750,722f 51c

terrain faisant partie du sol du même bâtiment.

Il est dû à l'hospice de Lille, pour le prix de la cession du terrain sur lequel est assis le même bâtiment, une somme de..... 24,329 »

Le total des dettes exigibles du département est donc de..... 775,051 51

Travaux à entreprendre.

A côté des exigences de l'arriéré se présentent des besoins nouveaux auxquels il a paru à l'administration du département du Nord indispensable de satisfaire dans un bref délai.

1°. Travaux de routes départementales.

Un rapport de l'ingénieur en chef du département a établi la nécessité de faire à six routes départementales, dont une n'est pas encore classée, des travaux dont une partie serait à la charge des communes qui ont consenti à concourir à cette dépense. La portion à la charge du département est évaluée à..... 714,763 »

A reporter..... 1,489.814f 51c

Report..... 1,489,814f 51c

2°. Construction d'un bâtiment pour les archives départementales.

Les archives du département du Nord forment un dépôt précieux et qu'il importe de conserver. Ces archives sont placées actuellement dans un bâtiment appartenant à l'administration des hospices de Lille, qui a besoin d'en reprendre possession pour son service. Il est donc indispensable de construire un bâtiment pour les archives: le projet, soumis en ce moment à l'examen du conseil des bâtiments civils, porte la dépense à faire, à..... 169,039 »

3°. Construction d'un Palais de Justice et d'une prison à Cambrai.

Le tribunal de première instance de Cambrai est placé dans un local dépendant de la mairie qui a besoin de le reprendre pour son propre service. La prison occupe un local étroit, malsain, et qu'il est indispensable d'abandonner. Les devis de ces constructions n'ont pu être rédigés, mais on

A reporter..... 1,658,853f 51c

Report.....		1,658,853f 51c
ne peut évaluer la dépense à moins de.....		300,000 »
L'ensemble des dettes exigibles et des travaux à entreprendre, présente donc une évaluation de...		1,958,853 51
De ces charges il faut déduire :		
1°. Le montant d'impositions extraordinaires assises par deux lois des 28 juin 1833 et 9 juillet 1836, sur les arrondissements de Cambrai, d'Hazebrouck et de Valenciennes, pour travaux à diverses routes départementales et dont les restes à recouvrer s'élèvent à.....	355,280f	
2°. Le montant à recouvrer en 1841, d'une imposition départementale autorisée par une loi du 6 juillet 1836, pour la route départementale n° 9, et qui restent disponibles.	71,000	
3°. Les contingents restant dus par les communes intéressées à la même route, et qui s'élèvent à.....	109,104	
		535,384 »
Il resterait donc à pourvoir à un déficit de.....		1,423,469f 51c

Ce tableau des besoins des services départementaux ayant été mis sous les yeux du conseil général à sa dernière session, le conseil a dû rechercher le moyen de pourvoir à des dépenses aussi considérables. Les ressources ordinaires du département ne peuvent y suffire, car la 2e section du budget départemental est grevée annuellement d'un prélèvement de plus de 100,000 fr. pour faire face à des dépenses obligatoires qui ne peuvent trouver place dans la 1re section. Demander directement à l'impôt les 1,400,000 fr. qu'il paraissait nécessaire de réaliser, c'eût été renvoyer à une époque trop éloignée, soit l'acquittement de dettes exigibles, soit la confection de travaux urgents. Le conseil général a donc cru devoir recourir au crédit, et dans sa séance du 8 septembre dernier, il a demandé que le département fût autorisé à contracter un emprunt de 1,400,000 fr. à l'intérêt de 4 et demi pour 100. Pour assurer le remboursement du capital emprunté et le service des intérêts, le conseil général a également demandé que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement 2 cent. et demi additionnels aux quatre contributions directes pendant dix années, à partir du 1er janvier 1841.

La situation financière du département du Nord devait appeler, et elle a appelé en effet, Messieurs, notre plus mûre attention. Ce n'est pas sans un vif regret que nous avons vu que ce département eût contracté pour la confection de ses routes départementales, des dettes qu'il ne devait pas con-

tracter sans une autorisation législative. Autoriser des entrepreneurs à se mettre en avance, c'est faire un emprunt, sous d'autres mots, et la stipulation même que ces avances ne donneraient pas lieu à intérêt, ne couvrirait pas cette irrégularité. D'ailleurs, on ne peut espérer que des entrepreneurs se mettent en avance pour des sommes considérables, sans retrouver, d'une manière ou d'une autre, les intérêts de leurs capitaux. Nous n'avons pas moins regretté que les injonctions formelles de la loi du 18 juillet 1838 aient été perdues de vue et que le produit d'une imposition affectée par la loi au remboursement d'un emprunt ait été appliqué à des travaux. Ces circonstances fâcheuses ne se représenteront plus, Messieurs, mais, en présence de faits accomplis, nous ne pouvions que rechercher les moyens de permettre au département du Nord de faire face à ses besoins les plus indispensables.

Il nous a paru d'abord, Messieurs, qu'au nombre des dépenses proposées, il en était qui ne présentaient pas un tel caractère d'urgence, qu'elles ne pussent être ajournées, jusqu'à ce que la situation financière du département se fût améliorée.

Ainsi par exemple, parmi les travaux des routes départementales, le conseil général a compris la création d'une route qui n'est pas encore classée, et le prolongement d'une autre route, ce qui n'est, en fait, qu'un classement nouveau. La dépense de ces travaux est évaluée à 310,000 fr., et il paraît peu prudent d'entreprendre la création de travaux nouveaux, lorsque déjà le départe-

ment est contraint de recourir à des ressources extraordinaires pour l'achèvement des routes précédemment entreprises. Une observation semblable s'applique à l'acquisition projetée d'une maison à Cambrai, et aux travaux qui seraient nécessaires pour approprier cette maison à l'établissement des tribunaux de première instance et de commerce, et, éventuellement à une prison. L'acquisition n'a pas encore été proposée à la sanction royale; les projets et devis des travaux n'ont pas été rédigés, et ce n'est qu'arbitrairement que la dépense a pu être évaluée à 300,000 fr.; ce serait donc prématurément que des ressources y seraient aujourd'hui affectées. Nous pensons, en conséquence, qu'on peut, sans inconvénient, remettre à une autre époque à pourvoir aux 610,000 fr. que devaient absorber ces deux articles de dépense.

Mais il n'en est pas de même, et des dettes exigibles, et de l'achèvement des routes départementales entreprises, et même de la construction d'un bâtiment destiné à recevoir les archives départementales. Là, il y a indispensable nécessité, il y a urgence, et l'examen de la situation du département nous a conduit à reconnaître, avec le conseil général, que si l'on demandait directement à l'impôt la somme nécessaire pour faire face à ces dépenses, on se trouverait dans la fâcheuse nécessité, ou bien de grever les contribuables d'une imposition extraordinaire trop pesante, ou de reporter à une époque trop éloignée la libération du département vis-à-vis de ses créan-

ciers ainsi que l'achèvement des travaux entrepris.

Après avoir pris les ordres du Roi, nous avons cru devoir proposer de sanctionner en partie le vote du conseil général du département du Nord, d'autoriser ce département à emprunter une somme de 790,000 fr. au lieu de celle de 1,400,000 fr. que demandait le conseil général, et d'autoriser également une imposition extraordinaire de 2 centimes et demi pendant cinq années, au lieu d'étendre cette imposition à dix années, ainsi que cela était proposé. Ramené à ces termes, le projet vous paraîtra, nous l'espérons, Messieurs, satisfaire aux besoins les plus urgents, et ne pas dépasser les forces contributives d'un département auquel sa richesse territoriale permet des sacrifices dont il recueillera prochainement le fruit.

Déjà ce projet a reçu la sanction de la Chambre des Députés dans sa séance du 19 de ce mois, nous venons vous demander, Messieurs, d'y donner aussi la vôtre.

7e PROJET. (Basses-Pyrénées.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département des Basses-Pyrénées est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement, pendant l'année

1841, six centimes additionnels aux contributions foncière, mobilière et des patentes.

Le produit de cette imposition sera exclusivement employé à subvenir à l'insuffisance des ressources ordinaires, pour l'entretien des routes départementales, pendant les deux années 1840 et 1841.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Depuis plusieurs années les besoins du service des routes départementales du département des Basses-Pyrénées ont nécessité la création de ressources extraordinaires. Ainsi une loi du 17 mars 1833 a autorisé pour les années 1833 et 1834 l'imposition de 5 centimes additionnels aux contributions foncière, mobilière et des patentes, pour les travaux de *réparation* et d'*achèvement*. Une autre loi du 4 juin 1834 a autorisé la continuation de cette imposition extraordinaire pendant les années 1835, 1839 inclusivement, pour le produit en être employé exclusivement aux travaux des routes départementales. Enfin, le conseil général, reconnaissant l'insuffisance de cette ressource et les inconvénients qui résultaient de sa trop lente application, a demandé, dans sa session de 1834, l'autorisation d'emprunter une somme de 650,000 fr. réalisable par cinquième et exclusivement applicable à l'achèvement des routes

départementales. La loi du 25 mai 1835 qui a autorisé cet emprunt a autorisé en même temps la perception d'une imposition extraordinaire de 6 centimes additionnels aux quatre contributions directes pendant quinze années à partir de 1836, pour le produit en être appliqué tant au remboursement de l'emprunt qu'aux travaux des routes départementales, dans la proportion indiquée par la délibération du conseil général.

Malgré cet emprunt, il fut reconnu par l'administration dès 1838, qu'il était encore nécessaire de créer de nouvelles ressources pour arriver à l'achèvement des routes. Des difficultés administratives n'ont pas permis de soumettre, en temps utile, à la sanction du pouvoir législatif le vote par lequel le conseil général avait demandé dans sa session de 1838, que l'imposition extraordinaire de 5 centimes autorisée par la loi du 4 juin 1834 et qui expirait avec l'année 1839, fût continuée pendant cinq autres années.

L'administration du département des Basses-Pyrénées fut ainsi privée d'une partie des ressources dont elle avait espéré pouvoir disposer. Aussi le conseil général, dans sa session de 1839, a-t-il cherché à parer aux inconvénients qui devaient en résulter, car il est à remarquer que sur les dix-neuf routes départementales classées, ayant ensemble un développement d'environ 644 kilomètres, 102 kilomètres sont encore à ouvrir à neuf et forment lacune sur plusieurs routes; 542 kilomètres sont à l'état d'entretien. En conséquence, il a renouvelé la demande qu'une imposition ex-

traordinaire de 5 centimes fût autorisée pendant cinq années, mais en y comprenant l'année 1840, au moyen de la rédaction de rôles supplémentaires. Dans le cas où cette mesure serait jugée impraticable, le conseil général demandait qu'il fût perçu 10 centimes pendant l'année 1841, et 5 centimes pendant chacune des années 1842, 1843 et 1844.

Nous avons pensé, messieurs les Pairs, que les propositions du conseil général ne pouvaient être adoptées dans leur entier, car indépendamment de ce qu'elles auraient eu pour effet de faire rétroagir sur l'année courante les frais qu'entraîne la rédaction de rôles supplémentaires, il importe que les contribuables connaissent dès le commencement de l'année la quotité des sacrifices qui leur sont demandés, et presque toujours l'assiette de contributions supplémentaires produit un effet fâcheux sur les populations. Enfin, une imposition extraordinaire de 6 centimes étant déjà perçue en vertu de la loi du 25 mai 1835, il ne serait pas possible d'admettre que l'année 1841 fût encore grevée de 10 centimes extraordinaires.

Mais une considération d'un autre ordre nous a paru commander, messieurs les Pairs, qu'il fût apporté une modification au vote émis par le conseil général des Basses-Pyrénées. Il s'agit de savoir si les ressources provenant des impositions extraordinaires peuvent être appliquées à des dépenses départementales ordinaires. Il résulte en effet du rapport du préfet, comme de celui de l'ingénieur en chef, que le produit de l'imposition

votée par le conseil général est destiné bien moins à l'achèvement des routes départementales qui sont en cours d'exécution, qu'à l'entretien des routes ou parties. Comme nous avons traité cette question de principe dans l'exposé des motifs que nous vous avons présenté et qui a pour objet d'autoriser une imposition votée, dans les mêmes circonstances, par le département de l'Aisne, nous croyons pouvoir nous dispenser de la discuter de nouveau, et nous nous bornerons, messieurs les Pairs, à vous démontrer la nécessité d'accueillir, en partie, la demande formée par le conseil général.

Une somme de 180,000 fr. environ est nécessaire à l'entretien des routes départementales, actuellement ouvertes. La situation des autres services départementaux ne permet pas qu'il soit affecté plus de 125,000 fr. à 130,000 fr. à l'entretien des routes. Il en est ainsi résulté déjà, pour 1839, une insuffisance de ressources d'environ 50,000 fr. Cette insuffisance se trouve reproduite en 1840. Il est donc urgent de pourvoir à cet entretien, sans quoi le département perdrait en peu d'années le fruit des sacrifices considérables qu'il s'est imposés depuis 1833, pour se créer des voies de communication qui intéressent si essentiellement sa prospérité.

En conséquence, nous croyons devoir vous proposer, messieurs les Pairs, d'autoriser, mais pour une année seulement, et jusqu'à concurrence de 6 centimes, l'imposition votée par le conseil général des Basses-Pyrénées, car nous pen-

sons toujours que l'on ne peut autoriser que par exception la création de ressources extraordinaires destinées à faire face à des dépenses auxquelles devraient pourvoir les ressources ordinaires ; et il nous semble dès lors qu'il importe que le pouvoir législatif se réserve le droit d'examiner chaque année si la même nécessité subsiste toujours, et si les départements qui prétendent se trouver dans cette fâcheuse exception, sont en effet dans l'impossibilité absolue d'assurer leurs dépenses ordinaires sans avoir recours à des ressources extraordinaires.

Dans le produit de l'imposition dont il s'agit, l'administration trouvera les moyens d'assurer l'entretien des routes départementales pendant les années 1840 et 1841, et le conseil général sera appelé dans sa prochaine session à établir les véritables besoins des services des routes départementales, soit pour l'achèvement des travaux entrepris, soit pour l'entretien des travaux achevés.

D'après toutes les considérations dont nous venons de vous entretenir, nous ne doutons pas, messieurs les Pairs, que vous ne donniez un vote favorable au projet de loi ci-joint, déjà adopté par la Chambre des Députés, et que le Roi nous a ordonné de vous présenter.

8e PROJET. (Haute-Saône.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Haute-Saône est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant huit ans, à partir de 1841, dont le produit sera appliqué aux travaux extraordinaires à faire sur les routes départementales, et à la rectification de la lacune de Mélisey, route n° 4.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 17 juin 1840, et qui a pour objet d'autoriser le département de la Haute-Saône à s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant huit ans, à partir de 1841, pour le produit être appliqué aux travaux extraordinaires à faire sur les routes dé-

partementales et à la rectification de la lacune de Melisey, route n° 4.

D'après un rapport de l'ingénieur en chef du département de la Haute-Saône, présenté par le préfet au conseil général, dans sa dernière session, il a été établi que l'état des routes du département nécessitait encore une dépense extraordinaire de 600,000 francs, pour rectification des rampes, construction de lacunes et autres travaux neufs de la plus grande urgence.

Le conseil général ayant reconnu qu'en effet ces travaux extraordinaires étaient d'une utilité incontestable, s'est déterminé, attendu l'insuffisance des ressources ordinaires du budget départemental, à recourir à une imposition. Il a, en conséquence, demandé, par une délibération en date du 2 septembre 1839, que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant 10 ans à partir de 1841.

Ce vote du conseil général nous avait paru susceptible d'être accueilli; nous avons donc, d'après les ordres du Roi, présenté à la Chambre des Députés un projet de loi, à l'effet d'autoriser cette imposition conformément à la demande du conseil général; mais la Chambre des Députés a pensé qu'il pourrait y avoir des inconvénients à engager le département pour un laps de temps aussi long; elle a, en conséquence, modifié le projet qui lui était soumis, et d'après l'amendement adopté, la durée de l'imposition est réduite à huit années; et,

en outre, il est spécifié que le produit de l'imposition sera appliqué aux travaux extraordinaires à faire sur les routes départementales et à la rectification de la lacune de Mélisey, route n° 4.

Nous avons donné notre adhésion à cet amendement, bien qu'il eût pour objet de diminuer les ressources reconnues nécessaires pour le complet achèvement des routes départementales de la Haute-Saône; nous avons pensé que si, en définitive, le produit de l'imposition, telle qu'elle se trouve établie par l'amendement adopté, était insuffisant pour couvrir intégralement la dépense à faire, il serait possible de pourvoir à son insuffisance au moyen des ressources ordinaires du budget.

C'est donc ce projet de loi, tel qu'il a été adopté par la Chambre des Députés, que nous venons vous demander de sanctionner, et nous espérons, messieurs les Pairs, que vous voudrez bien l'accueillir favorablement.

9e PROJET. (Var.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Var est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1839, à s'imposer extraordinairement, pendant les années 1841, 1842

et 1843, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera exclusivement employé à la construction, dans la ville de Grasse, d'un Palais de Justice, d'une maison d'arrêt et d'une caserne de gendarmerie.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà approuvé par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin dernier, et tendant à autoriser le département du Var à s'imposer extraordinairement pour pourvoir à la construction à Grasse d'un édifice qui doit servir en même temps de Palais de Justice, de maison d'arrêt et de caserne de gendarmerie.

La mauvaise disposition et l'insuffisance des bâtiments qui sont actuellement affectés à ces divers services ont appelé l'attention du conseil général, qui, lors de sa dernière session, a adopté les plans et devis d'une nouvelle construction, et voté pour faire face à la dépense qu'elle occasionnera, et qui est évaluée à 275,000 francs, une imposition de 3 centimes extraordinaires additionnels aux quatre contributions directes pendant les années 1841, 1842 et 1843.

Nous avons mûrement examiné le projet dont

il s'agit, et nous avons acquis la certitude qu'il satisfait complétement aux exigences de sa destination ; d'un autre côté, si les ressources que le vote du conseil général a pour but de créer, ne doivent pas suffire entièrement à la dépense de cette construction, dont un dixième doit être supporté par la ville de Grasse, cette insuffisance sera si légère, que le complément de dépenses nécessaires et que l'on évalue à 44,000 francs, pourra être imputé sur les ressources ordinaires du département, et déjà deux allocations montant ensemble à 31,755 francs figurent au budget de 1840 avec cette destination.

Nous venons donc, Messieurs, vous prier de sanctionner le projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

ESSIONS
133 *bis.*
—
840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJET DE LOI

QUI autorise le département du Loiret à s'imposer extraordinairement;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été 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 du Loiret est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1838, à s'imposer extraordinairement sur les quatre contribu-

tions directes, une somme de cent mille francs (100,000 fr.), qui sera répartie sur les années 1841, 1842, 1843 et 1844, pour contribuer à la dépense de la translation de l'Hôtel-Dieu d'Orléans.

Donné au palais des Tuileries, le 28 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé CH. RÉMUSAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations un projet de loi que la Chambre des Députés a adopté, dans sa séance du 9 juin 1840, et qui a pour but d'autoriser une imposition extraordinaire de 100,000 fr., votée par le conseil général du département du Loiret sur les années 1841, 1842, 1843 et 1844, pour concourir à la dépense de la translation de l'Hôtel-Dieu d'Orléans sur un emplacement plus convenable.

Le déplacement de cet hospice est réclamé, depuis longtemps, par l'état de dégradation de ses bâtiments, et par l'impossibilité de leur donner un développement qui soit en rapport avec les besoins de la population indigente d'Orléans.

A ces considérations se joignent, sous un autre point de vue, les inconvénients résultant de la situation de l'Hôtel-Dieu contre les murs de la cathédrale qui le dominent; situation qui nuit à la fois à la circulation publique et à l'embellissement de la ville, et qui est une cause permanente

d'insalubrité, tant pour l'établissement lui-même, que pour le quartier central où il se trouve placé.

La commission administrative des hospices d'Orléans se trouve aujourd'hui en mesure de réaliser, avec le concours du département et de la ville, un projet dont l'exécution avait été ajournée, faute de ressources suffisantes pour faire face à sa dépense, évaluée à la somme totale de 900,000 fr.

Déjà trois ordonnances royales ont sanctionné, en principe, la mesure projetée, et préparé les moyens de l'accomplir.

L'une, en date du 18 mai 1838, a autorisé la commission administrative des hospices d'Orléans à vendre diverses propriétés estimées ensemble 386,900 fr., pour en affecter le prodnit à la construction d'un nouvel Hôtel-Dieu, déduction faite du capital nécessaire pour acquérir 11,120 fr. de rentes sur l'Etat, représentant le revenu de ces propriétés.

Une autre ordonnance, rendue le 13 juillet 1839, a approuvé les conventions arrêtées entre le département de la guerre et la ville d'Orléans, pour la translation dans le local de la Croix de la manutention des vivres militaires qui occupait des bâtiments situés sur l'emplacement de l'hospice projeté.

Enfin, par une ordonnance du 26 novembre 1839, la ville a été autorisée à poursuivre l'expropriation, pour cause d'utilité publique, des maisons et terrains situés sur cet emplacement.

Quant à l'imposition de 100,000 fr. votée par

le conseil général du Loiret, elle a figuré, dès le principe, dans les ressources destinées à l'exécution de ce projet ; et c'est, en grande partie, sur la foi de cette subvention que reposent les décisions favorables que je viens de rappeler. Le concours du département parait justifié, d'ailleurs, par le but de haute utilité publique que présente la translation de l'Hôtel-Dieu; par les charges considérables que cette mesure imposera aux hospices d'Orléans; et, enfin, par la destination même dudit établissement qui a toujours été et qui restera ouvert à tous les malades du département, sans distinction de localités; ce qui donne à la dépense projetée un caractère départemental, autant que communal.

Il résulte, en outre, des documents produits, que le département n'est grevé, en ce moment, que d'une imposition extraordinaire de cinq centimes, recouvrable en six années qui doivent finir en 1844, et qu'il est, par conséquent, à même de pourvoir aux charges de la nouvelle imposition votée par le conseil général.

D'après ces considérations, nous venons avec confiance, Messieurs, vous soumettre un projet de loi dont l'utilité a déjà été reconnue et consacrée par le vote favorable de la Chambre des Députés.

ESSIONS
134.
—
840.

ESSIONS
° 134.
—
840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJETS DE LOI

QUI autorisent les villes de Béziers, Roubaix et Strasbourg à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Béziers.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,
A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin 1840, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Béziers (Hérault), est autorisée à accepter l'offre faite par divers souscripteurs, de

lui prêter sans intérêts, et aux conditions contenues dans leur soumission, en date du 26 décembre 1837, une somme de 120,000 fr. destinée à payer une partie des frais de construction d'une salle de spectacle; ladite somme remboursable sur les revenus ordinaires de la ville, par annuités de 3,000 fr., en quarante années, à partir de l'époque de l'achèvement de la construction.

Donné au palais de Neuilly, le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé Ch. Rémusat.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La seule salle de spectacle que possédât la ville de Béziers était une propriété privée dont la destination vient d'être changée. Le conseil municipal s'est dont vu dans la nécessité de voter l'érection d'une nouvelle salle. La réalisation de ce projet dont les plans et devis ont été approuvés entraînera une dépense de 170,000 fr. qui ne peut être couverte qu'au moyen d'un emprunt.

Par une soumission, en date du 26 décembre

1837, plusieurs actionnaires se sont engagés à prêter à la ville une somme de 120,000 fr., chiffre des premières prévisions, offrant d'accepter pour intérêts de ce prêt la jouissance gratuite d'un certain nombre de loges jusqu'à ce qu'ils aient été remboursés, et sous la condition de pouvoir en conserver la jouissance en payant à la ville les intérêts à 5 pour 100 des actions éteintes.

Il résulte du tableau d'amortissement qui figure parmi les pièces, que la ville, au bout de 40 ans, retrouverait par la perception de ces intérêts un capital égal à celui qu'elle aurait payé dans le même temps pour le remboursement de l'emprunt, et se trouverait ainsi propriétaire d'un bâtiment qui ne lui aurait coûté que la différence entre le montant des actions et celui du devis, et dont elle pourrait tirer un revenu, soit par la location de la salle, soit par celle des boutiques qui, dans le projet, font partie de la construction.

Le devis approuvé montant à 170,000 fr., la ville devrait pourvoir sur ses seules ressources aux 50,000 fr. qui forment le complément de la dépense, mais l'adjudication produira sans doute un rabais qui diminuera cette somme. D'ailleurs, la ville se propose de la répartir sur plusieurs exercices, et elle trouvera facilement le moyen de l'acquitter ainsi que les termes à échoir de l'emprunt remboursable en 40 ans, par annuités de 3,000 fr., au moyen de l'excédant de ses recettes ordinaires sur ses dépenses de même nature évalué à 26,000 fr. environ par année.

Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de

soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Roubaix.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Roubaix (Nord), est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement, de la Caisse des dépôts et consignations, moyennant un intérêt qui ne pourra dépasser 4 ½ p. 100, la somme de 190,000 fr., pour payer le prix d'acquisition et les frais accessoires de deux maisons destinées à l'agrandissement de l'Hôtel de Ville et à l'établissement des écoles publiques.

Cet emprunt sera remboursé au moyen des revenus ordinaires de la ville, dans le délai de dix années, à partir de 1841, et plus tôt si faire se peut.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La ville de Roubaix (Nord) demande l'autorisation : 1°. d'acquérir deux maisons évaluées

186,000 fr. pour agrandir l'Hôtel de Ville et placer les écoles publiques; et 2°. d'emprunter une somme de 190,000 fr. pour subvenir au paiement de cette acquisition dont l'utilité et la convenance paraissent démontrées.

La ville paie aujourd'hui un loyer pour ses écoles. Elle trouvera dans ses nouveaux bâtiments la possibilité de réunir la plupart des établissements qui intéressent la commune, tels que salles d'asile, bureaux de caisse d'épargne, etc.

L'instruction de cette partie du projet est régulière et ne donne lieu à aucune observation.

En ce qui concerne les voies et moyens, le recours à l'emprunt est nécessaire, la ville ne pouvant prélever sur ses ressources actuelles le montant desdites acquisitions. Cet emprunt serait contracté, soit par adjudication publique, soit directement avec la caisse des dépôts et consignations, au taux de 4 et demi pour 100 au plus, et serait facilement remboursé en dix années au moyen des revenus ordinaires de la ville.

En effet, il résulte du relevé des recettes et dépenses communales ordinaires, pendant les trois derniers exercices, que cette ville a pu employer à ses dépenses extraordinaires 70,000 fr. chaque année. Cet excédant ne saurait, il est vrai, être complétement appliqué à l'amortissement de l'emprunt, puisqu'une partie est employée à solder d'anciens engagements; mais la ville, en stipulant dix années pour acquitter la nouvelle charge qu'elle s'impose, trouvera facilement à satisfaire, sur cet excédant, à ses obligations anciennes et nouvelles.

Dans cet état de choses, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi, dont la teneur suit, qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Strasbourg.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Strasbourg (Bas-Rhin), est autorisée à emprunter, soit par souscription, soit par adjudication publique, à un taux d'intérêt annuel qui ne pourra dépasser 4 p. 100, une somme de six cent mille francs (600,000 fr.), destinée à payer le prix de diverses propriétés dont l'acquisition a été déclarée d'utilité publique. Cet emprunt sera remboursé en neuf ans, à partir de 1843, au moyen des revenus ordinaires de la ville, et conformément aux bases fixées dans la délibération du conseil municipal du 17 mars 1840.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La ville de Strasbourg a conçu le projet d'effectuer plusieurs grands travaux qui consistent :

1°. Dans le comblement du fossé des Tanneurs et sa conversion en une rue et une place publique;

2°. Dans la reconstruction des petites boucheries et d'un marché couvert sur une portion du même emplacement;

3°. Enfin dans la reconstruction du quai de la rive gauche du canal, dit des faux remparts.

Trois ordonnances royales, en date des 19 février 1836, 17 septembre 1837 et 15 août 1838, ont déclaré ces projets d'utilité publique, et ont autorisé l'acquisition des diverses propriétés nécessaires à leur exécution. Par suite, les propriétés dont il s'agit se trouvent frappées d'une sorte d'interdit, que la ville de Strasbourg désire faire cesser le plus tôt possible, afin d'éviter les réclamations d'indemnités que ne manqueraient pas de lui adresser les détenteurs desdites propriétés.

Dans ce but elle demande à en faire l'acquisition, et comme les ressources de son budget ne lui permettent pas d'en payer le prix, qui ne s'élève pas à moins de 680,800 fr., elle demande l'autorisation d'emprunter 600,000 fr. destinés à pourvoir tant à la plus forte partie de ce paiement qu'à celui des premiers travaux projetés. L'insuffisance des ressources est établie par la production d'un état du passif et de l'actif de la ville, jusques et y compris 1851, qui démontrent que sans les 600,000 fr. que la ville demande à emprunter, elle ne saurait faire face à tous ses engagements.

L'emprunt dont il s'agit devrait être réalisé par souscription, et à défaut de souscripteurs, par voie d'adjudication, à l'intérêt annuel de 4 p. 100.

Il devrait être remboursé en neuf années, à partir de 1843, au moyen des ressources indiquées par le conseil municipal, qui consistent dans l'excédant annuel des recettes ordinaires du budget de la ville, sur les dépenses de même nature, lequel s'élève, en moyenne, à plus de 200,000 fr. et dans l'affectation de tout ou partie d'une recette extraordinaire, que, d'après un grand nombre d'années, on peut évaluer à 100,000 fr. pour chaque exercice. C'est donc plus de 300,000 fr. dont la ville pourra disposer chaque année, et l'importance de ces ressources assure complétement le remboursement de l'emprunt projeté.

D'après ces indications, rien ne semble devoir s'opposer à ce que l'emprunt dont il s'agit soit autorisé. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint qui a été approuvé par la Chambre des Députés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

4 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des changements de circonscriptions territoriales ;

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

1er PROJET,

Tendant *à ériger en une nouvelle commune les deux sections de Port-Launay, canton et arrondissement de Châteaulin, Finistère, dont l'une dépend de Châteaulin et l'autre de la commune de Saint-Ségal.*

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin 1840, 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.

Les deux sections de Port-Launay, canton et arrondissement de Châteaulin, département du Finistère, sont distraites, l'une de la commune de Saint-Ségal, l'autre, de celle de Châteaulin, et érigées en commune distincte, qui prendra le nom de Port-Launay, où sera fixé le chef-lieu.

ART. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres, qui pourraient être réciproquement acquis.

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

DONNÉ au palais de Neuilly, le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE,

Par le Roi :

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

Signé CH. RÉMUSAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le bourg de Port-Launay qui n'était, il y a quelques années, qu'un hameau sans importance a vu s'accroître rapidement, grâce à la position

qu'il occupe sur le nouveau canal de Nantes à Brest, son industrie, son commerce et sa population. Mais sa situation administrative apporte des entraves aux nouveaux progrès de sa prospérité. En effet, l'une des sections de cette localité est comprise dans la circonscription de Châteaulin et l'autre dans celle de la commune de Saint-Ségal, de telle sorte que la même agglomération dépend à la fois de deux centres également éloignés; et l'action de la police qui doit être constante et prompte, dans un port fréquenté par de nombreux marins, ne s'exerce que d'une manière insuffisante pour le bon ordre.

Dans cet état de choses, les autorités administratives du département ont accueilli favorablement la demande des habitants de Port-Launay, tendant à faire ériger leur bourg en une commune séparée.

En présence des avantages qui doivent résulter de ce projet, le conseil général et le conseil d'arrondissement n'ont pas cru devoir admettre la prétention de la ville de Châteaulin qui demandait que les deux sections de Port-Launay, fussent réunies à son territoire. Par la distraction, l'existence de cette commune étendue et populeuse, ne sera que faiblement affectée. Quant à la commune de Saint-Ségal, elle n'a pas élevé d'opposition. Enfin, la nouvelle commune de Port-Launay, sous le rapport de la population et des revenus, réunira les conditions essentielles à la formation d'une municipalité séparée.

D'après ces considérations, nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations

un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin dernier, et dont nous allons vous lire le texte.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire de la commune de Marquefave, canton de Carbonne, arrondissement de Muret, Haute-Garonne, les hameaux de Labourdette et de Boulouroux; pour les réunir à la commune de Lacaugne, canton de Rieux, méme arrondissement.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le territoire des hameaux de Boulouroux et de la Bourdette est distrait de la commune de Marquefave, canton de Carbonne, département de la Haute-Garonne, et réuni à la commune de Lacaugne, canton de Rieux, même arrondissement.

En conséquence, la limite entre les communes de Marquefave et de Lacaugne est modifiée conformément au tracé de la ligne verte A B C D E, sur le plan annexé à la présente loi.

ART. 2.

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

Les autres conditions de la distraction prononcée

cée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La Chambre des Députés ayant adopté dans sa séance du 17 juin dernier un projet de loi qui change la circonscription des cantons de Carbonne et de Rieux, arrondissement de Muret, département de la Haute-Garonne, le Roi nous a chargé de soumettre cette mesure à votre approbation.

Il résulte de l'adoption d'une nouvelle limite que les hameaux de Labourdette et de Boulouroux doivent passer, avec le territoire qui en dépend, de la commune de Marquefave, canton de Carbonne, à la commune de Lacaugne, canton de Rieux.

Ce changement sera très-avantageux aux vingt-quatre habitants des deux hameaux qui ne peuvent que difficilement communiquer avec leur chef-lieu actuel. Aussi les autorités administratives et judiciaires ont jugé qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter à l'opposition du conseil municipal de Lacaugne, qui précédemment d'ailleurs, avait adhéré à la nouvelle circonscription.

Cette commune est au surplus assez considérable pour supporter la perte de quelques habitants et d'une portion minime de son territoire et de son revenu.

Nous espérons, Messieurs, que vous ne refuserez point votre assentiment au projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous lire le texte.

3e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule, les communes de Saint-Pardoux et de Longueville, canton et arrondissement de Marmande, département de Lot-et-Garonne.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les communes de Longueville et de Saint-Pardoux, canton et arrondissement de Marmande, département de Lot-et-Garonne, sont réunies en une seule, dont le chef-lieu est fixé à Longueville.

ART. 2.

Ces communes continueront à jouir séparément, comme section de commune, des droits d'usage ou autres qui pourraient leur appartenir, sans pouvoir se dispenser de contribuer en commun aux charges municipales.

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 PAIRS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations un projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin dernier, et qui a pour objet d'autoriser la réunion, en une seule municipalité, des communes de Saint-Pardoux et de Longueville, canton et arrondissement de Marmande, département de Lot-et-Garonne.

Les autorités administratives du département ont reconnu que ces communes qui ne peuvent isolément subvenir à leurs dépenses ordinaires, seraient en position d'y suffire si elles étaient réunies ; la configuration des territoires contigus sur une limite très-étendue, la facilité de communiquer d'un chef-lieu à l'autre, et les relations qu'entretiennent les habitants de Saint-Pardoux avec Longueville, où ils vont remplir leurs devoirs religieux, sont autant de circonstances à l'appui du projet.

Aucune objection sérieuse n'y a été opposée et vous reconnaîtrez, Messieurs, que le siége de la nouvelle municipalité sera convenablement établi à Longueville, malgré la prétention contraire de la commune de Saint-Pardoux qui voulait obtenir cet avantage.

Nous espérons, Messieurs, que vous voudrez bien

accueillir le projet dont nous allons avoir l'honneur de vous lire le texte.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir les communes de Meylan et de Saint-Pau, et celles de Saint-Martin de Levèze et de Sos, département de Lot-et-Garonne, pour en former deux communes sous le nom de Meylan et de Sos.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les communes de Saint-Pau et de Meylan, canton de Mézin, arrondissement de Nérac, département de Lot-et-Garonne, sont réunies en une seule, dont le chef-lieu est fixé à Meylan.

ART. 2.

Les communes de Saint-Martin de Levèze et de Sos, même canton, sont réunies en une seule, dont le chef-lieu est fixé à Sos.

ART. 3.

Les communes réunies par les articles précédents, continueront à jouir séparément, comme section de commune, des droits d'usage et autres qui pourraient leur appartenir, sans pouvoir se

dispenser de contribuer en commun aux charges municipales.

Les autres conditions des réunions prononcées seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les communes de Meylan, Saint-Pau et Saint-Martin de Levèze n'ayant pas de ressources suffisantes pour entretenir une municipalité distincte, les autorités administratives et le conseil général du département de Lot-et-Garonne ont proposé de les réunir à la commune de Sos.

Mais cette fusion projetée dans son intégralité a été l'objet d'une vive opposition de la part des conseils municipaux de ces communes, et l'on a reconnu qu'il en résulterait effectivement la formation d'un territoire beaucoup trop étendu, et que d'ailleurs la situation particulière des communes de Saint-Pau et de Meylan au milieu de contrées boisées, exigeait qu'un centre administratif fût conservé dans ces localités.

Il nous a donc paru plus convenable de ne réunir à Sos, commune déjà considérable, que la commune de Saint-Martin de Levèze, et de former des communes de Meylan et de Saint-Pau une

nouvelle municipalité dont le chef-lieu serait placé à Meylan.

Cette combinaison plus conforme aux vœux exprimés par les habitants a été approuvée par le conseil d'arrondissement de Nérac; mais comme elle s'écarte du vote émis par le conseil général, elle rend nécessaire l'intervention du pouvoir législatif. Le Roi nous a chargé en conséquence de soumettre à vos délibérations le projet de loi suivant, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 juin dernier.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJET DE LOI

TENDANT à proroger, jusqu'à la fin de 1841, les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24 juillet 1839, relatives aux Étrangers réfugiés en France;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 18 juin 1840, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24

juillet 1839, relatives aux Étrangers réfugiés, sont prorogées jusqu'à la fin de 1841.

Donné au palais des Tuileries le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé Ch. Rémusat.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet de proroger jusqu'à la fin de 1841 les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24 juillet 1839.

La première de ces lois accorde au Gouvernement l'autorisation de réunir dans une ou plusieurs villes qu'il désignera, les étrangers réfugiés en France; elle lui concède en outre le droit d'éloigner du Royaume ceux de ces étrangers qui refuseraient de se rendre à leur destination et dont la conduite serait susceptible de troubler l'ordre et la tranquillité publique.

La loi du 1er mai consacre ces dispositions en y ajoutant la sanction d'une peine correctionnelle qui pourra, selon le vœu des juges, être considérablement modifiée par l'application de l'art. 463 du Code pénal.

Ces lois ont eu pour objet de mettre en harmonie les bienfaits d'une généreuse hospitalité avec

les précautions que réclament les intérêts de l'ordre et de la tranquillité publique, et l'expérience a démontré que les mesures de surveillance qu'elles autorisent n'excèdent en rien les bornes de la prudence imposée au Gouvernement.

Mais à mesure que les esprits se sont calmés et que le sentiment du devoir a prévalu sur l'irritation causée par la lutte, les motifs de sollicitude se sont affaiblis, et le Gouvernement a pu se dispenser de réclamer, dans toute leur sévérité, quelques unes des dispositions dont la confiance des Chambres l'avait investi.

Ainsi la loi du 24 juillet 1839 a statué que les étrangers qui auront demeuré en France ou servi sous les drapeaux pendant cinq années et qui n'auront subi aucune condamnation criminelle ou correctionnelle, pourront, en donnant avis préalable de leur déplacement, changer de résidence sans l'autorisation du Gouvernement. Toutefois, cette autorisation a continué d'être nécessaire pour résider dans le département de la Seine, et dans un rayon de 16 myriamètres de la frontière des Pyrénées.

Cette dernière restriction est motivée sur la situation toute particulière de Paris, et sur les événements qui se passent encore de l'autre côté des Pyrénées.

Quant à la modification introduite par la loi du 24 juillet 1839, le Gouvernement se plaît à reconnaître qu'elle a été justifiée par la conduite des nombreux réfugiés qui en ont réclamé le bénéfice.

C'est donc la prorogation de ces différentes lois que le Gouvernement vous demande aujourd'hui : si elles obtiennent votre approbation, il continuera d'en user avec la modération et la prudence qu'il s'est proposées pour règle, afin de concilier dans leur exécution les exigences de l'ordre et de la politique avec les intérêts de l'humanité et de la générosité nationale.

En conséquence, je vais avoir l'honneur de vous donner lecture du projet de loi.

ESSIONS

137.

—

840.

A

Av

L

de
Ch
co
des
dé
d'e
sio

l'ex

ESSIONS
137.
—
840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 300,000 fr. pour la célébration du 10e anniversaire des Journées de juillet 1830 ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 18 juin courant, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert, au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1840, un crédit de trois cent mille

francs, tant pour contribuer, avec le fonds fourni par la ville de Paris, à la célébration du dixième anniversaire des Journées de juillet 1830, que pour subvenir aux dépenses prévues par l'article 4 de la loi du 26 juillet 1839.

ART. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 10 août 1839 pour les besoins de l'exercice 1840.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 23 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé CH. RÉMUSAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Un mois à peine nous sépare du dixième anniversaire des Journées de juillet 1830. Les dix ans qui viennent de s'écouler, au lieu d'en effacer le souvenir, n'ont fait que l'accroître et le consacrer, en développant les résultats de la grande conquête nationale. Quand la France s'arma pour la défense de ses lois, elle fut en même temps fière et sage ; elle fonda l'avenir en sauvant le présent. Dix ans d'un Gouvernement franchement constitutionnel l'en ont récompensée, et ces dix ans d'ordre, de paix, de liberté, de prospérité croissante, la France ne peut oublier ce qui les lui a donnés.

Une colonne a été élevée par la reconnaissance nationale sur la place où fut la Bastille. Afin de consacrer doublement pour la liberté ce lieu plein de souvenirs, une loi a ordonné que les dépouilles mortelles des victimes des trois jours y seraient déposées. Ces restes précieux avaient été ensevelis sur nos places publiques, au lieu même où sont tombés dans le combat les soldats de la loi méconnue ; ils seront recueillis avec respect et transportés dans le caveau qui doit les garder sous une colonne chargée de leurs noms.

La Chambre des Députés a déjà voté les crédits nécessaires pour la célébration du dixième anniversaire des trois journées, et pour la translation des restes de ceux qui moururent alors pour la défense de la Charte dans leur dernier tombeau. Nous venons vous demander les mêmes crédits. Le patriotisme et la sagesse de la Chambre des Pairs peuvent s'assurer que le Gouvernement connaît tous les devoirs que lui impose la célébration de cette double solennité.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juin 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Comte d'Argout, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi sur les sucres.

Messieurs,

Depuis dix ans la question des sucres coloniaux et indigènes a donné lieu à plusieurs discussions parlementaires et à d'innombrables controverses. Tous les intérêts ont été entendus, toutes les assertions ont été produites, toutes les combinaisons ont été proposées. L'instruction est maintenant complète, on ne saurait y rien ajouter. Quel fait de la moindre importance aurait pu échapper à

---

* Cette commission était composée de MM. le comte de St-Cricq, le comte de Gasparin, le comte de La Villegontier, le baron de Daunant, le comte d'Argout, le baron Thénard, le marquis de Barthelemy.

tant d'investigations scrupuleuses? L'imagination la plus féconde parviendrait-elle à découvrir un argument nouveau? Le rapport que votre commission m'a chargé de vous soumettre doit donc se borner à retracer sommairement les phases principales et les points les plus essentiels de ce grand débat.

La Chambre des Députés et le Gouvernement, après de longues hésitations, après des alternatives très-diverses, ont pris un parti décisif : nous vous proposons de vous y associer.

L'égalité de l'impôt entre les deux industries proclamée en droit, un tarif équilibré avec équité d'après leur situation actuelle, mais devant conduire à une époque indéterminée et toutefois peu lointaine, au nivellement du droit, telle est, vous le savez, Messieurs, la combinaison sur laquelle vous avez à délibérer.

Ce projet de loi crée un système; il règle le présent avec des ménagements équitables, mais en marquant le but de l'avenir. Une fois entré dans cette voie, il ne sera plus permis d'en sortir. Il faudra la parcourir jusqu'au bout. Sous ce rapport cette loi peut être regardée comme fondamentale, puisqu'elle conduit à un régime définitif et que d'avance elle en fixe les bases.

D'une part, elle dit aux colonies : Vous ne serez point sacrifiées au sucre indigène; le marché de la métropole vous sera conservé, à moins qu'un jour, à égalité de taxe, vous ne vous en laissiez déposséder. Exploitez avec confiance vos propriétés; mais perfectionnez sans cesse vos produits,

afin de conserver toujours la prééminence. Votre sort est ainsi réglé.

D'une autre part, la loi s'adressant aux producteurs de sucre indigène, leur dit avec la même netteté : Votre industrie ne sera point bannie du sol de la France; elle y a pris racine, elle y vivra.

Une industrie qui remonte à quarante ans, qui a pris une grande extension, qui favorise les assolements, la culture des plantes sarclées, le nourrissage des bestiaux, et qui crée dans les campagnes des centres industriels servant à la fois à l'enseignement manufacturier et à celui des perfectionnements agricoles, ne sera point proscrite. Une pareille mesure n'appartiendrait pas à ce siècle.

Mais il serait également injuste que cette industrie demeurât privilégiée à perpétuité, et qu'une exemption d'impôt, ruineuse pour une multitude d'autres intérêts, lui permît de tout envahir. Il faut lui faire sa part, il faut l'amener graduellement au régime commun. Ce que la production nécessairement bornée des colonies ne fournira point à la consommation croissante de la France, deviendra provisoirement son lot, toutefois sous la condition expresse qu'elle travaillera sans relâche à se mettre prochainement en état de supporter les mêmes droits.

L'égalité d'impôt une fois établie, le champ demeurera libre aux deux industries; la suprématie appartiendra au plus laborieux et au plus habile, et la législature, impartiale entre les deux productions similaires et également nationales, n'aura plus à intervenir pour maintenir un équilibre ar-

tificiel par des modifications continuelles de tarif.

Cette solution, Messieurs, nous paraît heureuse, loyale et juste; elle est conforme aux principes comme à l'équité.

Elle met un terme à ces discussions trop souvent empreintes d'amertume et de récriminations, à ces alternatives d'espérances et de frayeurs désordonnées, à ces exigences passionnées qui ont si souvent assailli les Chambres et le Gouvernement, et enfin à cette mobilité de législation si dommageable au commerce et à l'industrie. Parmi tant d'intérêts privés en collision violente, elle vient rétablir l'ordre moral, la paix, la sécurité de l'avenir. Elle vient donner pareillement des garanties aux intérêts généraux du pays. L'existence des colonies, la conservation de notre navigation, l'amélioration de notre agriculture cesseront d'être tour à tour menacées; affranchies des périls que leur ont fait subir cette période de doutes et de perplexités, elles pourront marcher avec hardiesse dans la carrière du progrès.

Les intérêts du Trésor, qui résument ceux de la société tout entière, n'en profiteront pas moins.

Un impôt assis sur une consommation de luxe, branche essentielle du revenu public, se verra désormais à l'abri de ces attaques qui l'avaient si fortement ébranlé et dont le succès aurait compromis l'ensemble de notre système financier. Bien plus, la portion déjà sacrifiée de cet impôt, que l'on pouvait croire perdue à jamais, sera restituée à l'État; fait presque sans exemple dans nos annales parlementaires, acte courageux de retour aux vrais

principes de l'impôt, dont la bonne répartition influe puissamment sur le bien-être des peuples.

Enfin, aux accroissements de revenus, soit immédiats, soit futurs que cette loi nous assure, à la consolidation du régime des contributions indirectes qu'elle nous garantit, ajoutez les facilités qui surgiront un jour de son application pour améliorer l'ensemble du système de nos contributions, surtout au profit de l'impôt foncier aujourd'hui si pesamment grevé.

Ainsi, en résumé, périls évités, situation consolidée, amélioration d'avenir; sous ces trois rapports, cette loi nous semble l'une des plus importantes qui, de longue date, ait été soumise à votre examen. Les investigations de l'autre Chambre ont été consciencieuses et profondes, elles ont embrassé un cercle immense, et elles n'ont rien oublié; mais peut-être se sont-elles moins appesanties sur ces trois points de vue spéciaux que sur d'autres parties également essentielles d'une controverse aussi vaste que compliquée. Permettez-nous donc de nous y arrêter plus particulièrement.

Quelques explications préalables, un coup d'œil jeté sur le passé, deviennent ici nécessaires.

Règle générale : toute industrie transplantée d'un pays dans un autre, avant de s'y nationaliser, doit traverser successivement plusieurs phases; période d'espérance, d'illusions, d'engouement, de spéculations téméraires, et d'excès de production; période d'encombrement, de dépréciation, de faillites, de réaction morale et de dénigrement.

Enfin, elle se classe, elle se cantonne, elle prend la place qu'elle doit définitivement occuper parmi les industries indigènes dont elle est venue grossir le nombre. Quand il s'agit d'une industrie agricole, là où elle s'asseoit, elle expulse d'ordinaire d'autres cultures qui se réfugient ailleurs; et c'est ainsi que, se poussant les unes et les autres, elles viennent diversifier et enrichir la masse et l'ensemble des produits ruraux. Chacune de ces transplantations opère une petite révolution qui a ses crises, ses commotions, ses péripéties : révolutions pacifiques qui causent quelques malheurs privés, mais qui tournent toujours au profit général du pays. La France en a éprouvé d'assez nombreuses. Aujourd'hui, profondément oubliées, elles ont provoqué dans le temps des illusions surprenantes et de pénibles déceptions. Témoin le pastel, dont les progrès figurant au *Moniteur*, côte à côte avec les bulletins d'Iéna et de Wagram, étaient, il y a trente et quelques années, célébrés avec plus d'éclat que nos plus grandes victoires. *Un jour plus heureux va luire pour la patrie*, disait le journal officiel en parlant du pastel. L'exagération était évidente; mais il n'en est pas moins vrai que si, lorsqu'une réaction s'est manifestée contre cette culture, on en avait prononcé l'interdiction, le Gouvernement eût commis une action dure et dont le résultat définitif eût été dommageable à la France.

Le sucre indigène pouvait-il se soustraire à cette condition générale des industries nouvelles? Non, sans doute. Il devait les subir, et même avec ag-

gravation, car il y avait invention et découverte, et non transplantation d'une production déjà expérimentée chez d'autres nations. Lorsqu'il y a simple transplantation, les espérances ont pour limites les résultats réalisés dans d'autres pays ; mais quand il y a découverte, les espérances n'ont plus de bornes. Faute d'expérience et de point de comparaison, l'imagination s'élance d'abord au delà du possible. Aussi n'est-il pas surprenant que des sociétés philanthropiques, d'ailleurs très savantes, aient en quelque sorte annoncé le retour de l'âge d'or, en nous montrant chaque chaumière transformée en usine domestique et les agriculteurs saturés d'une substance *devenue l'une des denrées alimentaires les plus économiques*. Rien de moins étonnant que les réclamations de certains départements privés de manufactures de sucre indigène, et exaltant les bienfaits de cette industrie avec plus de chaleur que n'en manisfestaient les provinces dans lesquelles elle avait pris naissance. Enfin la publication d'écrits ingénieux, pleins de recherches et de faits, et promettant à la France, au nom du sucre de betterave, un bénéfice d'un milliard, ne doit non plus nous causer qu'une médiocre surprise.

Tout cela, disons-nous, s'explique facilement ; mais comment se rendre compte de la torpeur, de l'apathie de tous les intérêts menacés par le sucre indigène à l'époque où ce dernier a commencé à se faire connaître ? La réalisation de la dixième partie des succès qu'il semblait promettre, aurait suffi pour porter une mortelle atteinte aux colo-

nies, et un coup fort rude aux ports de mer, et cependant ils manifestèrent d'abord une indifférence assez dédaigneuse ; ils ne portèrent aucun secours au Trésor, qui, plus prévoyant, manifesta de bonne heure le désir et l'intention d'imposer ce nouveau produit.

Mais plus tard, lorsque ses développements vinrent menacer nos marchés d'un encombrement, et firent fléchir les prix, il y eut réaction. Les ports de mer et les colonies firent entendre des réclamations véhémentes. A en juger d'après leurs cris de détressse, on aurait dit que la ruine des colonies était déjà consommée, et que le commerce maritime marchait à un anéantissement immédiat.

Ici la querelle devint en quelque sorte nationale; elle divisa le pays. L'agriculture, généralisant les avantages de la découverte, alléguait les intérêts de vingt-quatre millions de Français qui cultivent le sol. Les colons invoquaient le pacte juré par la métropole, ou bien ils réclamaient un affranchissement périlleux, qu'ils eurent le bonheur de ne point obtenir; les ports de mer faisaient valoir avec force les intérêts de notre commerce extérieur et de notre puissance maritime. Jadis adversaires des colonies, ils étaient devenus leurs plus chauds défenseurs. Chacun des deux partis comptait dans les Chambres de puissants soutiens : la victoire paraissait incertaine.

Toutefois, il faut le remarquer; dans ce conflit général, le Trésor demeurait sans alliés ; en fait, tous les intérêts se trouvaient coalisés contre lui :

car le sucre indigène résistait violemment à l'impôt, tandis que les ports de mer et les colonies prétendaient récupérer la prééminence par le dégrèvement, c'est-à-dire par la destruction progressive du revenu de l'État.

Or, un grand événement, qui s'était accompli quelques années plus tôt, avait compliqué la question. Il avait enlevé des forces au Trésor, il en avait donné à ses adversaires; nous voulons parler de la Révolution de Juillet, elle était survenue précisément à l'époque où la production du sucre indigène commençait à se développer, et s'emparait de la faveur populaire.

Presque toujours, les révolutions sont fatales aux contributions indirectes; elles les ébranlent, elles les mutilent, quand elles ne les détruisent pas. La révolution de 1789 avait commis l'énorme faute de les supprimer; la révolution de 1830, si juste, si sage, si modérée n'avait pu se soustraire à la nécessité de les réduire. Les mesures qu'elle fut amenée à adopter à cet égard n'avaient pas laissé que d'apporter une assez grande perturbation dans notre régime financier.

Sous la Restauration, les produits indirects, soit par l'effet des tarifs votés en 1816, soit par le progrès de la richesse, s'étaient accrus de 182 millions. Les contributions directes, d'un autre côté, avaient été successivement dégrevées de 72,700,000. Des considérations politiques, il est vrai, bien plutôt que des vues économiques, avaient déterminé ces utiles opérations, mais elles

n'en étaient pas moins conformes aux principes d'une bonne répartition de l'impôt.

La Révolution de juillet, cédant, comme nous venons de le dire, à l'empire des circonstances, ainsi qu'aux plus honorables motifs de moralité, avait fait tout le contraire, en opérant pour 64,300,000 fr. de suppressions ou de réductions sur des contributions indirectes, et en augmentant de 57,800,000 fr. les contributions directes; les centimes extraordinaires successivement imposés pour les chemins vicinaux, pour l'instruction primaire, pour le remboursement des emprunts contractés par les départements et les communes, étaient venus accroître le fardeau qui pesait sur la propriété, c'est-à-dire sur l'agriculture. Si cette dernière avait bien discerné ses véritable intérêts, loin de repousser opiniâtrément l'impôt sur le sucre indigène, elle aurait prêté assistance au Trésor, car la démolition complète de ce revenu devait nécessairement causer un nouveau vide qu'elle eût été appelée à combler

Telle était la situation du Trésor; elle était difficile. Déjà affaibli par les concessions accordées aux boissons, sans alliés dans la question des sucres, ayant à lutter contre tous les intérêts, toutes les passions, tous les préjugés, il ne lui suffisait pas de conserver le tarif du sucre colonial; car ce revenu disparaissait devant la concurrence du sucre indigène; il lui fallait conquérir un impôt sur un produit récent protégé par la faveur publique, œuvre laborieuse en tout temps, surtout en France, mais combien plus après une révolution!

Cependant, cette conquête, il fallait l'obtenir à tout prix, car la perte du revenu sur le sucre eût entraîné la compromission très-sérieuse de toutes les autres taxes indirectes. En effet, après avoir sacrifié aux propriétaires fonciers, aux fabricants indigènes, aux armateurs des ports de mer, aux grands planteurs des colonies, c'est-à-dire aux classes supérieures de la société, un droit perçu sur une consommation de luxe, comment refuser aux classes inférieures la réduction ou la suppression des droits qui pèsent plus particulièrement sur elles? Que si le Trésor eût malheureusement succombé, où en serions-nous aujourd'hui avec un amortissement suspendu, un budget annexe, et 700 millions de travaux votés depuis dix ans? Ces travaux, destinés à vivifier le pays, eussions-nous même pu songer à les entreprendre? Que seraient devenues notre influence en Europe et notre sécurité? Les nations dont les finances se désorganisent cessent bientôt d'être respectées.

Pendant les années critiques que nous venons de traverser, l'impôt sur le sucre a été, en quelque sorte, la citadelle avancée qui couvrait le régime général de nos finances. C'est contre ce poste capital que tous les efforts ont été dirigés. De sa conservation ou de sa perte devaient découler les conséquences les plus graves en bien ou en mal.

Cependant, dès l'année 1832, le Gouvernement avait demandé une légère taxe de 5 fr. sur le sucre indigène, moins pour l'assujétir à une redevance, que pour le classer parmi les matières imposées. Cette proposition n'avait point été acceptée.

En 1834 et en 1835, l'annonce de la prochaine présentation d'une loi d'impôt avait été faite et très-froidement reçue. En 1836, cette présentation eut lieu effectivement; elle provoqua les plus bruyants témoignages de désapprobation. Plusieurs partisans déclarés des colonies se prononcèrent avec chaleur contre l'impôt; les personnes qui reconnaissaient la nécessité d'une taxe, déclaraient oppressifs et tyranniques tout exercice et toute intervention des agents du fisc. Le déchaînement fut à peu près général. Un rapport, proposant un système de perception parfaitement inefficace, fut presque aussi mal accueilli. La loi n'obtint pas même les honneurs de la discussion.

Après un échec aussi complet, on devait penser que la question de l'impôt était pour longtemps perdue; aussi, dès l'année suivante, un nouveau ministère, voulant arrêter l'essor toujours croissant du sucre indigène, proposa le dégrèvement du sucre colonial. Il ne se dissimulait pas les inconvénients de cette combinaison, mais il ne voyait pas d'autre remède; il l'acceptait comme un moindre mal.

Cette proposition comblait les vœux des colonies et des ports de mer; les fabricants de sucre indigène s'y opposaient sans doute, mais ils la préféraient évidemment à l'impôt. Tout semblait donc présager l'adoption du projet de loi. Il en fut autrement : un débat solennel dissipa beaucoup d'illusions, principale force du sucre indigène. La discussion mit en évidence les dangers d'un dégrèvement qui devait amener plus tard la suppres-

sion du revenu sur les sucres. Sous une heureuse inspiration, l'impôt surgit à la majorité d'une voix.

Mais, après cet effort, la Chambre des Députés se contenta de poser le principe et elle en ajourna l'exécution. Un sursis d'une récolte fut accordé au sucre indigène ; pour la seconde récolte, il ne devenait passible que d'un demi-droit de 10 fr. par 100 k., et ce n'était qu'au bout de deux années qu'il était tenu d'acquitter un droit de 16 fr. 50 c., inférieur de 33 fr. à l'impôt payé par le sucre colonial.

Ces ménagements, témoignage de l'intérêt que la Chambre conservait encore pour le sucre indigène, malgré l'atteinte qui venait d'être portée au prestige dont il s'était environné, tournèrent à son détriment, car il abusa du sursis ; il força sa fabrication ; il la porta, en 1838, à 50 millions de kilogrammes. Or, la récolte des colonies ayant été très-abondante la même année, et les arrivages s'étant élevés à 87 millions de kilogrammes, une crise désastreuse s'ensuivit. Les sucres tombèrent aux prix les plus vils ; tout le monde perdit, les colons, les commerçants, les fabricants de sucre indigène, le cri devint universel ; mais le flot de l'opinion se dirigea contre ces derniers. C'était d'eux que venait tout le mal. Leur industrie, naguère considérée comme une source féconde de richesses, fut proclamée un fléau ; et, par une exagération contraire, il ne fut plus question que d'en délivrer le pays.

Cependant, on ne pouvait y toucher d'une manière directe et immédiate ; la loi du 18 juil-

let 1837 avait garanti la récolte de 1839 à 1840 contre toute augmentation d'impôt; mais le mal étant devenu intolérable, une ordonnance royale, très-diversement jugée, statua, le 21 août 1839, qu'à partir du 10 septembre suivant, les sucres coloniaux seraient dégrevés de treize vingt centièmes par 100 kilogrammes décime compris.

C'était une réduction de la protection accordée au sucre indigène, et un temps d'arrêt opposé à son essor excessif. Le Trésor, il est vrai, en faisait les frais. L'effet instantané de cette mesure fut de ranimer les transactions suspendues pendant la polémique qui avait précédé, de relever les prix et de déterminer la chute de cent quarante-deux fabriques de sucre indigène, condamnées, dans tous les cas, à périr, parce qu'elles avaient été créées dans de mauvaises conditions de production.

A l'ouverture de la présente session, un projet de loi fut soumis à la Chambre des Députés; il assujettissait également le sucre colonial et le sucre de betterave à un droit de 49 francs 50 cent.; c'était la destruction de l'industrie indigène : aussi, une indemnité de 40 millions lui était-elle offerte.

Effrayée de l'animadversion qu'elle avait excitée, doutant de son avenir, l'industrie indigène parut se résigner à cette combinaison; elle déclara même qu'elle était prête à l'accepter.

Pour la première fois, les colonies, les ports de mer et les fabricants de sucre indigène se trouvaient d'accord. Les intérêts du Trésor paraissaient éga-

lement garantis. Un projet, appuyé par toutes les parties intéressées, semblait offrir de nombreuses chances d'adoption ; mais, par une singularité qui semble s'attacher à tout ce qui concerne la question des sucres, les probabilités, ainsi qu'en 1837, furent démenties par l'événement.

En effet, bien que dicté par de louables intentions, ce projet était à la fois excessif et incomplet; il portait préjudice à l'agriculture, il ne présentait pas au Trésor les garanties qu'il voulait lui donner; enfin, il offrait à la fois d'immenses difficultés d'exécution et un précédent dangereux. C'est ce qui fut signalé par une commission qui refusa de s'associer au sacrifice que les fabricants consentaient à faire de leur propre industrie.

Le projet est excessif, disait la commission, car il a pour but avoué de supprimer la production indigène; il est incomplet, car il ne l'interdit pas. On a exagéré les avantages que cette production procure à l'agriculture, soit; mais elle lui est profitable à un certain degré; pourquoi en priver le pays? Une mesure aussi contraire à nos mœurs ne saurait être admise. Il faut régler cette industrie et la conserver : d'ailleurs, comment répartir l'indemnité? aux fabricants qui ont survécu seulement? ou bien encore aux manufacturiers qui déjà ont fait faillite? Sera-t-elle réservée d'une manière exclusive aux producteurs de sucre indigène? Les cultivateurs de betterave, les fabricants de machines et de noir animal, les ouvriers, etc., n'y ont-ils pas également des droits? Au surplus, l'indemnité ne servira-t-elle pas de prime pour continuer la fabri-

cation sous le régime de l'égalité d'impôt? Qu'arriverait-il si une guerre maritime faisait renchérir le sucre de canne et ranimait tout à coup la fabrication indigène? A la paix, le Trésor serait-il obligé d'acquitter une seconde rançon? Finalement cette allocation d'un dédommagement n'introduirait-elle pas dans notre législation une innovation très-funeste? Tout changement dans le tarif des douanes deviendrait donc une cause légitime de réclamations ! La France serait condamnée à l'immobilité. Nul progrès à l'intérieur, nulle extension dans nos rapports avec l'étranger, sans un appel à la bourse des contribuables !

Telles ont été en substance les objections de la commission; mais, lorsqu'il lui fallut formuler un contre-projet, la commission ne trouva rien de mieux que le rétablissement du régime de 1837; c'est-à-dire le maintien indéfini de l'impôt de 16 fr. 50 c., sur le sucre indigène, et le rehaussement du droit sur le sucre colonial à 49 fr. 50 c. En d'autres termes, elle demandait l'abrogation pure et simple de l'ordonnance de dégrèvement du 21 août dernier.

Cette combinaison était également vulnérable; elle faisait renaître les inconvénients antérieurs à cette ordonnance, elle ne résolvait ni les difficultés du présent, ni celles de l'avenir.

Un troisième système fut proposé à la commission par le cabinet nouveau; il consistait à transformer l'ordonnance de dégrèvement sur le sucre colonial en une augmentation d'impôt à peu près équivalente sur le sucre indigène. Une préémi-

nence suffisante demeurerait au sucre des colonies sans aggraver la situation du sucre indigène, les intérêts du présent se trouveraient conciliés, ceux de l'avenir seraient garantis par l'égalité future de l'impôt. La commission n'accepta pas cette ouverture. Des dissidences sur les chiffres ne permirent point au Gouvernement de s'entendre avec elle.

Ces divers systèmes présentés simultanément au choix de la Chambre, furent défendus avec chaleur et talent; mais l'argumentation du Gouvernement demeura victorieuse.

Cette discussion fut d'ailleurs féconde en utiles enseignements; elle rétablit les faits dans leur sincérité; elle les dépouilla des exagérations qui les avaient obscurcis; à chaque intérêt elle assigna sa part; elle remit chaque chose à sa place; elle fit voir que toutes les industries destinées à lutter perpétuellement entre elles, ne pouvaient, sans iniquité, réclamer l'assistance de la loi pour exterminer leurs rivales; que la mission d'un Gouvernement sage était de les protéger toutes dans les limites de l'intérêt général; enfin, des renseignements authentiques démontrèrent que, malgré la vivacité et la diversité des plaintes, malgré une multitude d'effrayantes assertions, malgré quelques malheurs privés, aucun des grands intérêts du pays n'avait périclité.

Les colonies sont aux abois, avait-on dit; mais leur production s'est largement accrue : en 1825, elles nous avaient expédié cinquante-trois millions de kilogrammes; en 1836, les arrivages se sont

élevés à soixante-dix-neuf millions; et en 1837 et 1838, ils ont dépassé quatre-vingt-sept millions; en quinze ans la production a presque doublé.

Le commerce avec les colonies est en pleine décadence, avait-on affirmé; les états des douanes répondent : le chiffre réuni des importations et des exportations, entre la France et les colonies, a été de 86 millions de fr. en 1834, de 91 millions en 1835, de 92 millions en 1336, et de 95 millions en 1838. Le commerce de la métropole avec les colonies ne décline donc pas.

Le nombre de nos matelots déchoit, et avec lui notre puissance maritime; nos vaisseaux marchands se laissent évincer de tous les transports par ceux des autres nations; nos transactions à l'étranger s'amoindrissent. A ces assertions, que répondent les chiffres et les faits?

L'inscription maritime, loin de diminuer, s'agrandit : en 1776, elle ne comptait que 77,000 individus; elle en possède aujourd'hui 87,000. Depuis 1826, elle s'est accrue de 10,000 noms. En cas de besoin, elle pourrait se recruter de matelots étrangers domiciliés dans nos ports, et d'hommes fournis par la conscription; elle suffit et au delà à toutes les exigences des flottes royales, et d'ailleurs le progrès de la vapeur ne tend-il pas à égaliser l'infériorité du nombre des matelots?

Notre marine marchande, il est vrai, n'égale point encore en économie et en rapidité la marine anglaise et la marine des États-Unis, mais elle est en voie de perfectionnement; d'honorables Députés, organes de nos ports de mer, ont déclaré

que nos vaisseaux commençaient à prendre une part notable au transport des cotons américains. Au surplus, des naufrages moins nombreux compensent en quelque sorte l'augmentation de frais résultant du surcroît de précautions imposé à notre navigation.

En ce qui touche la masse réunie des importations et des exportations, le chiffre total du commerce spécial a dépassé un milliard en 1834; en 1836 il s'est élevé à 1,193 millions; en 1838 il est monté à 1,323 millions. Quoi de plus marqué que cette progression ascendante?

Le progrès s'est fait sentir non-seulement par l'accroissement général des affaires, mais encore par les économies obtenues sur les frais de transport et sur les procédés de fabrication.

A l'époque de l'enquête de 1828, à combien s'élevait le fret des Antilles au Havre? Il variait de 30 à 34 fr. par quintal métrique. A combien s'élève-t-il aujourd'hui? Il varie de 26 à 28 fr. L'économie est d'environ 17 pour 100.

En 1816, le prix nécessaire aux colons s'arbitrait à 100 fr. les 100 kilog. dans la colonie même. En 1828, le prix nécessaire se trouvait réduit à 60 fr. En 1836, les colons ne l'évaluaient plus qu'à 50 fr.; aujourd'hui ils paraissent se contenter de 47 fr. De 60 fr. à 47 fr. la différence est de 13 fr., c'est-à-dire d'environ 25 pour 100. Ces résultats attestent des efforts et des succès qui ne sauraient être trop loués.

L'industrie indigène s'est pareillement améliorée; mais, pour dire toute la vérité, elle avait

promis plus que les colonies, elle a tenu un peu moins.

En 1828, des fabricants habiles annonçaient un prix de revient de 86 fr. par 100 kilog.; en 1836, ce même prix de revient, selon l'un d'entre eux, se trouvait réduit à 60 fr., mais pour lui seul; l'année d'après, il le reportait à 72 fr. En 1838, les recherches de l'administration évaluaient à 75 fr. la moyenne de ces différents prix. En 1840, la commission de la Chambre des Députés l'a fixée au même taux. De 86 à 75 fr. la réduction n'est que de 11 fr., elle équivaut à une économie de 12 et 3/4 pour 100, obtenue dans un espace de douze années.

La fermeture de cent quarante-deux manufactures a été signalée comme l'avant-coureur d'une ruine générale de l'industrie indigène; mais ces manufactures étaient, comme nous l'avons dit, destinées à périr. Leurs fondateurs ne peuvent qu'imputer à eux-mêmes les désastres qu'ils ont subis; ils avaient imprudemment engagé leurs capitaux, et ils les ont perdus. Ce fait ne prouve donc rien à l'égard des fabriques qui ont continué à produire.

Disons mieux : cet événement a été profitable à l'industrie indigène, car des recherches exactes faites sur la place de Paris ont constaté que ces fabricants malaisés exerçaient la plus fâcheuse influence sur les cours du sucre indigène; obérés, pressés de vendre, il s'empressaient d'expédier leurs produits sur le marché et de faire réaliser à la hâte et à tout prix. Aussi a-t-on vu de variations presque subites de 8 fr., et même de 12 fr.

par 100 kilogrammes, dans le cours du sucre indigène. Avant janvier 1840, le sucre de betterave, à qualité égale, s'est toujours vendu à moindre prix que le sucre de canne ; maintenant, que le sucre indigène est détenu par des mains plus solides, l'égalité des cours s'est rétablie: cette dernière production est même devenue l'objet d'une légère préférence.

Mais le sucre indigène vivra-t-il sous le nouveau tarif? Si après trente ans d'une protection exagérée, cette industrie ne pouvait supporter un accroissement modéré de taxe, on serait fondé à dire qu'elle n'a rien de national : il n'en sera pas ainsi.

Elle a résisté, comme nous l'avons vu, à l'ordonnance de dégrèvement. Or, quelle était sa situation sous ce régime temporaire? Le sucre de betterave payait 16 fr. 50 cent. d'impôt par quintal métrique, et le sucre colonial 36 fr. 30 cent. L'industrie indigène ne jouissait donc que d'une protection de 19 fr. 80 cent.

Quelle sera la situation relative des deux sucres sous la nouvelle loi? Le sucre colonial paiera 49 fr. 50 cent., le sucre indigène 27 fr. 50 cent.; ce dernier jouira donc d'une protection de 22 fr.! Sa position conséquemment se trouvera améliorée.

Sans entrer dans les calculs si divers et si controversés des prix de revient, calculs qui peuvent être regardés tous, comme également vrais ou comme également faux, puisque dans la réalité des choses il existe autant de prix de revient différents qu'il existe de fabriques en France et de

plantations aux colonies, et que d'ailleurs, dans chacune d'elles, ce prix varie continuellement, selon les bonnes ou mauvaises années, selon les perfectionnements des procédés, selon l'habileté des gérants, disons qu'il existe une preuve, la plus probante de toutes, et qui atteste qu'entre les prix généraux de revient des deux industries, augmentés de tous les frais accessoires qu'ils doivent supporter jusqu'à leur arrivée sur le marché de Paris, mais défalcation faite de l'impôt, il n'existe qu'une différence de 19 à 20 fr. par 100 kil. Cette preuve, c'est la notoriété publique, contre laquelle les parties intéressées ne se débattent plus aujourd'hui que faiblement.

C'est à la puissance de cette preuve, qu'obéissaient sans doute à leur insu les colons et les fabricants indigènes qui, interrogés par M. le Président du conseil, déclaraient des prix de revient (exagérés probablement des deux côtés), mais qui présentaient entre eux cette même différence d'environ 20 francs.

Comment pourrait-on douter de la conservation et même des progrès de l'industrie indigène? La production des colonies est bornée par l'étendue de leur territoire cultivable, par le nombre de bras qu'elles possèdent, par la quantité de combustibles dont elles peuvent disposer. Dans les plus mauvaises années, et elles sont rares, leur récolte se réduit à 66 millions de kilogr.; dans les meilleures, la récolte monte à 87 ou 88 millions de kilogr. Prenons pour moyenne 80 millions.

Or, à combien s'élève la consommation de la

France? Le chiffre n'en est pas certain, car une partie du sucre indigène échappe encore à l'impôt. L'administration des contributions indirectes évalue cette consommation à 112 millions, d'autres calculs la portent à 117 millions. M. le Ministre du commerce, dans son exposé des motifs, annonce 115 à 120 millions. Admettons le chiffre de 115 millions comme terme moyen.

Cette consommation reculera-t-elle? Non, sans doute. Depuis la paix continentale, malgré toutes les vicissitudes que la France a traversées, elle n'a cessé de grandir : de 1814 à 1824 elle a sauté de 27 millions à 55; de 1824 à 1834, elle s'est élevée de 55 millions à 73; de 73 elle est parvenue à 115 millions, c'est-à-dire que dans le cours des six dernières années elle s'est accrue de 42 millions, ou si on l'aime mieux de 7 millions par année. Il reste donc au sucre indigène une marge assurée de 35 millions pour le présent, plus les développements futurs de cette consommation toujours croissante.

Enfin quels ont été les effets de l'adoption du projet de loi par l'autre Chambre? Les fabricants ont-ils été frappés de terreur? de nouvelles faillites se sont-elles déclarées? On a parlé de trente ou quarante manufactures qui devaient fermer définitivement; ce fait est douteux; mais, d'un autre côté, il paraît certain, d'après des renseignements recueillis par l'Administration, qu'un nombre égal de fabriques regardées comme clôturées doivent reprendre leurs travaux à la prochaine saison, ce qui ferait compensation.

En pourrait-il être autrement lorsqu'une hausse récente et considérable dans le prix des sucres coloniaux et indigènes est venue couvrir et au delà l'augmentation de l'impôt? Les états certifiés par le syndic des courtiers de commerce cotaient il y a quelques mois à 114 fr. les 100 kil. de sucre indigène (quatrième bonne ordinaire) : tel était le cours du mois de novembre dernier. Au 15 juin le cours de cette même qualité se trouva porté à 132 fr. 50 c., l'augmentation est par conséquent de 18 fr. 50 c., l'augmentation de droit sera de 16 fr. 50 c. à 27 fr. 50 c., c'est-à-dire de 11 fr. seulement, par quintal métrique. Il serait donc tout à fait déraisonnable de penser que le régime dans lequel nous allons entrer sera funeste à l'industrie indigène.

En résumant ce qui précède, nous nous applaudirons des convictions satisfaisantes que l'examen attentif des faits a dû répandre dans les esprits.

Non, il n'est pas vrai que nos colonies, nos armements commerciaux, notre population maritime, nos transactions avec les nations étrangères, l'industrie française en général, et l'industrie du sucre indigène en particulier, soient en décadence. Des exagérations, dictées par la frayeur ou par l'intérêt privé, ont présenté toutes choses sous l'aspect le plus sombre. Mais les documents certains que nous venons de rappeler démentent ces tristes assertions : partout, au contraire, nous voyons se perfectionner, à des degrés inégaux, il est vrai, tous les labeurs, toutes les industries, et leur ensemble nous montre la France croissant

graduellement en richesse, en puissance et en grandeur.

Non, il n'est pas vrai que la production du sucre de betterave soit menacée d'une ruine prochaine; son avenir semble assuré; mais il faut qu'elle cesse de commettre des imprudences, et de se repaître d'illusions; nous le lui répétons encore, son devoir et son intérêt lui commandent de se mettre promptement en mesure de supporter l'égalité d'impôt.

Félicitons les honorables défenseurs des intérêts agricoles d'avoir échoué dans leurs tentatives pour soustraire le sucre indigène à l'impôt; car, en s'efforçant d'accroître la richesse de quelques portions du territoire, ils eussent porté un dommage irréparable à l'universalité des propriétés. Un déplorable succès les eût à jamais frustrés de toute espérance de dégrèvement.

Disons aux colonies que l'inutilité de leurs efforts pour obtenir la suppression du sucre indigène est pour elles un coup de bonheur. Qu'elles sachent bien que la conservation de cette dernière industrie est la garantie et le bouclier du pacte colonial. Le jour où elles parviendraient à étouffer l'industrie de la betterave, serait celui où leur existence se trouverait compromise; car tous les arguments qu'elles peuvent employer contre le sucre indigène sont des arguments que les ports de mer ont le droit de leur rétorquer. Elles veulent qu'on leur sacrifie le sucre indigène, bientôt elles seraient sacrifiées au sucre étranger; elles subiraient à juste titre l'application des principes

qu'elles auraient formulés; elles périraient par les armes qu'elles auraient forgées de leurs propres mains.

Ainsi, justice et sécurité pour les colonies comme pour le sucre indigène. Ces deux intérêts sont grands, moins pourtant que ceux de la société tout entière. Or, n'est-il pas heureux pour la France qu'une loi organique vienne clore cette longue période d'incertitudes, de brigues et d'agitations, et qu'un régime définitif empêche à jamais le retour de ces discussions parlementaires qui, se promenant successivement sur les combinaisons les plus opposées, jouaient pour ainsi dire à quelques voix la conservation des finances de l'État? Les dangers que le Trésor a courus ont été sérieux et graves. Nous les avions affirmés au commencement de ce rapport, nous croyons maintenant en avoir démontré la réalité. Ils auront disparu, Messieurs, aussitôt que vous aurez accordé un vote favorable au projet qui vous est soumis. Vous aurez fait une loi de consolidation de la fortune publique.

Non-seulement le Trésor conservera ce qu'il possède aujourd'hui et ce qu'il doit conserver dans les intérêts de tous, mais ses ressources s'accroîtront immédiatement, chose nécessaire dans un temps où tant de travaux entrepris accroissent la masse de nos dépenses. En voici le calcul :

Que rapporte maintenant l'impôt sur le sucre? En 1826, déduction faite des primes payées à la sortie des sucres raffinés, le Trésor avait touché net 31 millions; la consommation n'était alors que de 64 millions de kilog. En 1839, la consom-

mation (comme nous l'avons précédemment expliqué) s'est élevée à 115 millions, et le produit net pour le Trésor s'est réduit à 28 millions, c'est-à-dire que dans l'intervalle de quatorze années, la consommation s'est accrue de 51 millions de kilog., tandis que les produits ont rétrogradé de 3 millions de francs. Sur ce point-là, nous devons l'avouer, nous n'avons point fait de progrès.

Or, les calculs insérés dans l'exposé des motifs, font connaître qu'une consommation de 80 millions de kilog. de sucre colonial, et de 35 millions de kilog. de sucre indigène produirait, d'après les nouveaux tarifs, 47 millions.

L'augmentation de revenu serait donc d'environ 19 millions.

Un pareil résultat paraîtra déjà très-considérable.

Mais si nous calculons les probabilités de l'avenir, elles nous offriront des ressources bien autrement importantes.

L'avenir! il ne faut pas y compter d'une manière certaine; toutefois il est de la prudence de prévoir ses bonnes comme ses mauvaises chances. Ici elles paraissent favorables.

Si la consommation continue à augmenter dans la proportion des six dernières années, dans quatorze ans elle aura atteint le chiffre de 200 millions de kilog.; l'impôt, à cette époque, sera sans doute devenu uniforme. Le droit de 49-50 nous donnerait un revenu de 99 millions; en d'autres termes, les produits actuels de l'impôt du sucre se seraient accrus d'environ 71 millions, chiffre supérieur de 14 millions à celui des augmentations dont les

contributions directes ont été grevées depuis la révolution de Juillet.

Dans l'hypothèse de cette heureuse augmentation de produits, à quel emploi meilleur serait-il permis de la consacrer, si ce n'est au dégrèvement de la propriété foncière? Dans un royaume essentiellement agricole, où l'extrême division des propriétés, la médiocrité des fortunes, la rareté des capitaux, la cherté des emprunts rendent toute amélioration des cultures très-lente et très-difficile, un large dégrèvement de l'impôt foncier ne serait-il pas un immense bienfait? Quelle prime féconde pour l'agriculture entière! quel soulagement pour le pays! quelle source de bénédictions!

Les notions les plus simples des vrais principes en matière de finances nous disent qu'une nation puissante doit chercher ses principales ressources dans des impôts sur les consommations, peu considérables en nombre, mais abondants par leurs produits, et que, d'une autre part, la propriété foncière doit être soigneusement ménagée, afin qu'aux jours de crise et de danger elle puisse répondre aux appels qui, alors, ne manquent jamais de lui être adressés.

Mais, pour arriver un jour à cette grande amélioration, il faut commencer par jeter les semences de la possibilité d'un dégrèvement. Ces semences, le projet de loi les renferme; c'est pourquoi votre commission vous propose de l'adopter.

Toutefois ce vote demeurerait stérile si la perception du nouveau droit sur le sucre indigène ne s'opé-

rait pas avec exactitude. La hausse de l'impôt excite à l'accroissement de la fraude ; or, si elle parvenait à soustraire à la taxe une notable partie des produits, non-seulement l'économie du projet de loi serait dérangée, non-seulement nos espérances se trouveraient déçues, mais l'esprit de spéculation, d'entreprise et de témérité se propagerait de nouveau parmi les producteurs : une nouvelle crise en serait l'infaillible conséquence, et cette crise amènerait à son tour le rehaussement immédiat du tarif. Il est donc de l'intérêt bien entendu des fabricants d'acquitter exactement tout ce que la loi leur commande de payer ; nous aimons d'ailleurs à compter sur leur loyauté.

L'administration possède, au surplus, les moyens nécessaires d'assurer la rentrée de l'impôt ; la loi, à cet égard, lui confie provisoirement un blanc-seing, puisqu'aux termes de l'art. 6. du projet « *le Gouvernement continuera à déterminer par des règlements d'administration publique les mesures nécessaires pour assurer la perception des droits imposés sur les sucres indigènes.* »

Nous comprenons les tâtonnements d'un début : on n'arrive pas à la perfection de prime-abord, surtout dans une matière qui présente des difficultés spéciales. Enfin, des ménagements sont dus aux contribuables ; mais il faut que ces difficultés soient vaincues, l'intérêt du pays le veut ainsi. Elles le seront. L'habileté et le zèle de l'administration nous en donnent l'assurance.

Certaines autres dispositions du projet réclament

encore quelques observations, mais celles là seront courtes.

Elles seront relatives au sucre claircé, à l'interdiction de changer les tarifs coloniaux autrement que par une loi, à la surtaxe sur les sucres étrangers, à l'évaluation du rendement des sucres raffinés destinés à l'exportation, et enfin aux sucres indigènes non cristallisables.

Sucre claircé.

Parmi les perfectionnements que les colons ont apportés dans leur fabrication se trouvait un procédé qui, sans être identique au terrage, reproduisait quelques-uns de ses effets : les nuances devenaient plus blanches, la proportion des bas produits était moins forte, le prix de vente sur le marché de la France plus considérable. Des contestations s'élevèrent entre l'administration et les employés de quelques-uns de nos ports de mer; ceux-ci soutenaient que le sucre claircé devait être totalement assimilé au sucre terré, et qu'en conséquence il était tenu d'acquitter le même droit. L'administration supérieure jugea cette prétention excessive, mais elle reconnut en même temps qu'un quintal de sucre claircé contenait plus de substance saccharine qu'un quintal de sucre brut; elle pensa donc qu'il convenait de l'imposer un peu plus haut que ce dernier, beaucoup moins cependant que le sucre terré. En 1833 elle proposa aux Chambres une surtaxe de 5 francs par 100 kilogrammes; mais le vote législatif éleva

cette surtaxe à 15 francs, ce qui équivalait à peu près à une prohibition. La colons n'ont cessé de réclamer; ils ont représenté qu'il était injuste et contradictoire de les stimuler à des perfectionnements, et de repousser ensuite par un tarif prohibitif les produits améliorés par leurs soins. Le projet de loi réduit la surtaxe de moitié, c'est-à-dire à 7 fr. 50 cent. : c'est à la fois un acte de justice et un encouragement accordé à l'industrie coloniale.

Surtaxe sur les sucres étrangers.

La loi du 28 avril 1833 avait porté à quarante fr. par 100 kilogr. la surtaxe sur les sucres étrangers. Le commerce maritime s'est plaint, non sans quelque apparence de raison, de cette exagération de protection accordée tant au sucre colonial qu'au sucre indigène. Dans l'intérêt de la consommation on a représenté, d'une autre part, que cette mesure permettait aux colons et aux fabricants de sucre indigène de porter leur prix à un taux trop élevé; que si les récoltes venaient à manquer à la fois dans les colonies et dans la métropole, les consommateurs français se trouveraient condamnés à payer le sucre à un prix exorbitant; enfin une protection excessive éteint l'émulation et ralentit les progrès. Ces considérations ont décidé le Gouvernement à baisser la surtaxe à 22 fr. y compris le décime. La protection demeure suffisante; son abaissement deviendra d'ailleurs un stimulant à des perfectionnements nouveaux.

Interdiction du dégrèvement par ordonnance.

Nous avons parlé de l'ordonnance du 21 août 1839, qui avait réduit de 45 fr. à 33 le principal du droit sur le sucre des colonies. La légalité et l'utilité de cette ordonnance ont été très contestées. Le projet de loi interdit au Gouvernement d'user à l'avenir d'un semblable expédient ; il décide que *le tarif des droits établis à l'importation des sucres des colonies ne pourra être modifié que par une loi;* nous donnons une approbation entière à cette disposition.

Les lois rendues pour régler les rapports des colonies avec la métropole seraient sans autorité s'il dépendait de la volonté d'un ministre de les modifier ou de les abroger le lendemain même du jour où elles auraient été promulguées ; mieux vaudrait supprimer l'intervention de la législature. Mais en conférant un pareil pouvoir au Gouvernement, ne le placerait-on pas dans la situation la plus fausse et la plus dangereuse ? Constamment entouré d'obsessions, comment y résisterait-il ? Condamné à s'attirer d'ardentes inimitiés s'il résistait aux exigences les plus déraisonnables, il ne pourrait y céder sans compromettre son caractère ou sans nuire à l'intérêt public. La sanction des trois pouvoirs est donc indispensable, et la loi nouvelle fait bien de la consacrer.

En ce qui touche les tarifs des sucres étrangers, on conçoit que certaines circonstances extraordinaires viennent commander au Gouvernement de

les modifier dans l'intervalle des sessions : l'intérêt général peut exiger ces modifications.

L'article 4 du projet conserve cette faculté au Gouvernement. Nous ne devons point la lui enlever; elle est conforme, d'ailleurs, aux dispositions générales de la loi du 18 décembre 1814; néanmoins le Gouvernement fera sagement de n'en user que rarement et avec discrétion.

Du rendement des sucres raffinés destinés à l'exploitation.

La loi du 26 avril 1833 a fixé le rendement des sucres bruts en sucres mélis, ou quatre cassons entièrement épurés et blanchis à 70 kilog. par quintal métrique; c'est-à-dire que l'exportation de 70 kilog. de sucre raffiné donnait droit à la restitution de l'impôt perçu à l'entrée sur 100 kilog. de sucre brut; mais plus tard, des recherches exactes ayant démontré que 100 kilog. de sucre brut pouvaient produire, en sucres raffinés, beaucoup plus que 70 kilog., le rendement fut fixé à 75 kilog.; et encore des personnes fort versées dans ces matières trouvèrent-elles que ce dernier chiffre était inférieur à la vérité.

Mais une fixation tout à fait rigoureuse offrait un inconvénient : elle anéantissait nos exportations, surtout vers le nord, par la raison que les rendements hollandais et belges ayant été calculés de manière à ajouter une forte prime au drawback, il devenait impossible à nos raffineurs de soutenir cette concurrence.

Toutefois, de ce qu'il plaisait à quelques nations voisines de faire un sacrifice pour soutenir les exportations de sucre raffiné, s'ensuivait-il que nous dussions suivre cet exemple? Non, sans doute, et il sera vrai de dire que, dans la rigueur des principes, il aurait mieux valu ne pas abaisser le rendement. Cependant diverses considérations d'équité, et qui tiennent d'ailleurs aux circonstances, ont déterminé le Gouvernement et la Chambre des Députés à ramener le rendement au taux fixé par la loi de 1833, c'est-à-dire à 70 kilog.; mais le surcroît de primes qui résultera de ce changement de tarif sera si faible, que nous ne croyons pas devoir vous proposer une modification à cet égard. Le montant général des drawback est peu considérable actuellement. Dans le cours des trois dernières années, ils se sont élevés à 3,916,000 fr., à 5,306,000 fr. et à 4,816,000 fr.; si le nouveau tarif donnait lieu à quelques abus, rien ne serait plus facile que d'élever de nouveau le rendement, tandis qu'un ajournement de la loi, en remettant tout en question, nous ferait perdre l'accroissement de revenu que l'adoption du projet doit immédiatement nous procurer.

Des sucres non-cristallisables.

Un amendement introduit à la Chambre des Députés a demandé que tous les sucres indigènes fussent également soumis à l'impôt.

On sait en effet que la betterave n'est pas le seul végétal qui contienne du sucre, d'autres plantes

en sont pourvues dans des proportions plus ou moins considérables; des procédés chimiques peuvent l'en extraire, et rien ne fait obstacle, si ce n'est la cherté du prix de revient, à ce que ces autres sucres ne soient livrés à la consommation.

Cet amendement, qui consistait à ajouter à ces mots : *sucre indigène*, ceux-ci : *de toute espèce*, parut juste, et il fut adopté du consentement du Gouvernement.

Néanmoins, il fut observé, dans la discussion, que si certaines plantes fournissaient un sucre parfaitement identique à celui qui provenait de la betterave et de la canne, il en était d'autres d'où l'on ne pouvait extraire qu'un sucre non cristallisable et non susceptible d'être employé à la consommation commune.

Ce dernier sucre, connu par les savants sous le nom de glucose, s'il a quelque affinité avec le sucre ordinaire, en est complétement dissemblable sous plusieurs rapports; il ne peut être employé aux mêmes usages.

Il est non cristallisable, d'une couleur blanchâtre et sale : pour donner une saveur très-sucrée, il doit être employé en dose triple de celle du sucre ordinaire; sa présence, soit dans des aliments, soit dans des boissons, se révèle à l'instant par la sensation peu agréable qu'il détermine.

Nulle crainte, par conséquent, que l'on parvienne à le mélanger avec le sucre soumis à l'impôt.

Malgré ces qualités peu recommandables, il ne

laisse pas que d'être d'un emploi utile. Il améliore les vins d'une manière très-sensible. On s'en sert avec profit dans la fabrication de la bière.

Il offre de plus un avantage indirect qui est d'une haute importance; il provoque à la culture des pommes de terre, car c'est avec ce tubercule qu'on le fabrique principalement. L'hectare rend de 25,000 à 26,000 kilogrammes de pommes de terre, lesquels produisent 4,000 kilogrammes environ de glucose. De vastes plantations se développent dans les environs de Paris; elles se consacrent à la fabrication de cette substance qui, à son tour, est employée à l'amélioration des vins de l'Orléanais et du Beaujolais, et des petits crûs de Bourgogne. En cas de survenance de mauvaises récoltes et de renchérissement des grains, la pomme de terre cesserait de se transformer en glucose, elle fournirait un supplément précieux à nos approvisionnements alimentaires. Sous ce point de vue, il serait très-impolitique de décourager cette fabrication.

Toutefois une certaine confusion semble avoir prévalu dans la discussion de la Chambre des Députés. L'intention bien évidente de l'autre Chambre a été d'exempter du droit le sucre non cristallisable; le sucre de raisin, qui rentre dans cette dernière catégorie, a même été cité nominativement comme devant en être affranchi; mais par une erreur dont il est de notre loyauté de rendre compte, le sucre de pommes de terre, tout à fait identique au précédent, a été formellement désigné comme constituant une substance sucrée alimentaire qui devait acquitter le droit.

Cette erreur de classification ne saurait prévaloir sur l'intention évidente de la loi, qui a été de soumettre à l'impôt tous le sucres cristallisables destinés aux mêmes usages que le sucre de canne, tels que le sucre provenant de la betterave, de la châtaigne, du maïs, de la carotte et de quelques autres plantes, et d'en affranchir cette substance toute différente, bien qu'elle porte habituellement le même nom, qui n'est susceptible ni de se cristalliser, ni d'entrer dans l'alimentation ordinaire, ni de se confondre ave le sucre de canne, et qui enfin ne sert que comme ingrédient de fermentation dans la préparation de la bière et du vin; n'importe d'ailleurs que cette substance soit extraite de la pomme de terre ou du raisin ou de tout autre végétal.

C'est dans ce sens que votre commission a entendu le projet de loi. MM. les Ministres des finances et du commerce ont bien voulu nous déclarer qu'ils ne l'entendaient pas autrement, et s'il en est besoin, ils répéteront cette déclaration à la tribune.

Cette explication nous a paru nécessaire, afin de calmer les inquiétudes conçues par les fabricants de glucose, et d'éclairer la Chambre sur la véritable portée d'un amendement dont la discussion n'avait pas présenté toute la clarté désirable. Sans doute la Chambre des Pairs, pas plus que le Gouvernement, ne voudra qu'une fausse interprétation de la loi puisse porter la perturbation dans une industrie qui mérite au contraire protection et intérêt.

En terminant ce rapport, nous devons faire

connaître à la Chambre que sa commission a entendu les délégués des diverses parties intéressées : tous ont fait des objections, tous ont formulé des demandes; la plupart d'entre elles tendaient à un sursis. L'un des membres de votre commission a fait valoir les considérations qui dans son opinion semblaient rendre ce sursis désirable, mais sans formuler d'amendement; toutefois, loin de vous proposer d'admettre la moindre modification au projet de loi, notre profonde conviction est que son adoption intégrale et immédiate importe à tous les intérêts du pays.

IMPRESSIONS
N° 139.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1840.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Paris à Rouen;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 16 juin 1840, 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.

L'offre faite par les sieurs Ch. Laffitte et Edouard Blount et Compagnie, d'exécuter à leurs frais,

risques et périls, un chemin de fer de Paris à Rouen, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 22 mai 1840 par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, et accepté le 23 mai par lesdits sieurs Ch. Laffitte et Edouard Blount et Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, un prêt de 14 millions (14,000,000).

Cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer, et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

ART. 3.

Ladite somme de 14 millions ne sera versée qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de 36 millions au moins; les versements auront lieu par septième et au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes au moins égales à l'importance de chaque versement.

ART. 4.

Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de 3 pour 100 par an.

Le remboursement s'effectuera d'année en année par trentième : il ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

ART. 5.

La Compagnie affectera au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée le chemin de fer et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation tels qu'ils se comporteront à toute époque de l'entreprise.

En cas de retard de la Compagnie dans les paiements stipulés, le Gouvernement, indépendamment du droit qui résulte pour lui de l'article précédent, pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

ART. 6.

Dans le cas où ultérieurement une autre Compagnie offrirait d'exécuter à ses frais le prolongement du chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Havre, comme dans le cas où ce prolongement serait exécuté aux frais de l'État, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen serait tenue d'exécuter à frais et profits communs la partie comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen vers Deville, de manière que les deux chemins n'en forment qu'un seul sans solution de continuité. Dans ce cas, le Ministre des travaux publics sera antorisé à consentir, au nom de

l'État, à la Compagnie un prêt supplémentaire de 4 millions.

Ce prêt aura lieu aux conditions stipulées par les articles 4 et 5 ci-dessus pour le prêt de 14 millions.

ART. 7.

Les conventions à passer entre l'État et la Compagnie pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par ordonnances royales.

Ces conventions emporteront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation. Les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du Trésor.

ART. 8.

Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ART. 9.

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

ART. 10.

Des règlements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été en-

tendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

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

ART. 11.

Il sera pourvu aux allocations autorisées par la présente loi sur les ressources extraordinaires destinées à faire face aux dépenses comprises dans la deuxième section du budget du ministère des travaux publics.

FAIT au Palais de Neuilly, le 24 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé Cte JAUBERT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargé de présenter à vos délibérations un projet de loi qui a obtenu l'assentiment de la Chambre des Députés, et auquel sans doute vous accorderez le vôtre.

Il s'agit d'autoriser l'exécution d'un chemin de fer destiné à relier la Capitale avec la ville de Rouen et à former ainsi la première et la plus importante partie du chemin de Paris à la mer. Nous croyons devoir insister, Messieurs, sur cette dernière considération : dans les négociations que nous avons suivies nous ne l'avons pas un seul instant perdue de vue, et dans le texte du projet de loi, comme dans les clauses du cahier des charges, vous retrouverez la trace de cette pensée qui a présidé aux résolutions du Gouvernement.

Sans doute, Messieurs, nous aurions voulu tout d'abord comprendre dans un seul et même projet la ligne entière de Paris au Havre : mais l'exemple du passé était là pour nous détourner de cette idée; et ce n'est pas au moment où nous cherchons

à relever l'esprit d'association de l'état d'abattement dans lequel il est tombé, ce n'est pas lorsque nous faisons nos efforts pour ramener les capitaux particuliers vers les entreprises industrielles, ce n'est pas, disons-nous, dans de pareilles circonstances qu'il faudrait, en imposant à l'industrie privée une trop grande tâche, l'exposer à des épreuves évidemment au-dessus de ses forces, et sous lesquelles elle ne manquerait pas encore de succomber de nouveau. Ce qu'il faut, Messieurs (et nous nous sommes imposé ce devoir), c'est de ne pas mettre obstacle à l'avenir, c'est de préparer cet avenir par des dispositions qui rendent plus facile la tâche de ceux qui plus tard voudront pousser au-delà de Rouen la communication que nous vous proposons aujourd'hui d'autoriser jusqu'à cette ville.

Il serait superflu sans doute, Messieurs, d'entrer ici dans les détails de la lutte qui est restée si longtemps ouverte entre les directions désignées, l'une sous le nom de ligne de la vallée, l'autre sous celui de ligne des plateaux. Toutes les controverses ont été épuisées à cet égard. Il est incontestablement établi aujourd'hui qu'au point de vue de l'art, les deux lignes sont d'une exécution possible; que l'une et l'autre peuvent se développer avec des pentes douces; et qu'en admettant un maximum de cinq millimètres, la principale objection élevée contre la ligne de la vallée, et qui consistait à dire qu'il était impossible de s'élever du niveau des eaux de la Seine au

sommet du plateau de la Normandie, perd la plus grande partie de sa gravité, et se résout définitivement par une question de dépense.

La ligne des plateaux satisfait mieux sans doute aux intérêts généraux du pays : elle va plus directement et plus facilement à la mer : elle se relie avec les chemins du Nord, elle doterait d'un chemin de fer un territoire qui ne possède encore que des routes de terre. Sous tous ces rapports nous aurions voulu que la Compagnie avec laquelle nous traitions eût pu consentir à diriger ses efforts et ses capitaux vers la ligne des plateaux ; mais elle a constamment préféré la ligne de la vallée qui traverse effectivement des pays plus riches, et qui passe dans le voisinage de centres très-actifs d'industrie et de commerce.

Du moment, Messieurs, que la possibilité de la continuation jusqu'à la mer de la ligne de Paris à Rouen par la vallé n'était plus contestée, nous ne pouvions pas opposer un refus au choix de la Compagnie. Mais, ainsi que nous l'avons dit plus haut, nous avons voulu au moins en autorisant le chemin jusqu'à Rouen préparer son prolongement futur vers le Havre, et nous avons fait souscrire à la Compagnie l'obligation d'exécuter un jour à frais et profits communs, soit avec la Compagnie qui se chargerait de pousser le chemin au-delà de Rouen, soit avec l'État, si les pouvoirs législatifs lui confiaient ce soin, nous lui avons, disons-nous, imposé l'obligation d'exécuter à frais et profits communs la partie du prolongement

qui s'étendrait depuis le point d'embranchement sur la ligne de la vallée jusqu'à la limite de la commune de Deville au delà de Rouen. C'est dans cette partie que gissent les principales difficultés : en concédant aujourd'hui la partie la plus facile et la plus productive, il était juste, il était prudent de mettre à la charge du concessionnaire une partie des dépenses de la portion la plus coûteuse du prolongement du chemin, lorsque ce prolongement pourra être autorisé. Vous applaudirez sans doute, Messieurs, à cette pensée et vous y puiserez la certitude de l'intention formelle du Gouvernement de rechercher avec sollicitude tons les moyens de continuer au delà de Rouen la ligne de fer qui provisoirement s'arrêtera au pied de cette ville.

Un autre soin, Messieurs, devait également nous préoccuper, c'est celui de l'entrée dans Paris. S'il est convenable de prévenir les dangers de l'encombrement aux abords d'une grande capitale, il ne l'est pas moins de ne pas multiplier sans nécessité des entrées spéciales qui entraînent d'énormes dépenses, et qui grèvent les compagnies de frais et de charges qui ne trouvent pas toujours dans les produits de l'entreprise une compensation suffisante.

Le chemin de Saint-Germain est la tête naturelle du chemin de Paris à Rouen par la vallée. Il possède pour les marchandises une gare considérable, et dont la surface dépasse tous les besoins qu'il est possible de prévoir. La gare des

voyageurs dont la superficie est de 2 hectares 30 centiares, offre également pour le développement des voies de fer, le stationnement des voitures et l'établissement des débarcadères, un espace bien supérieur à celui des chemins le plus fréquentés de l'Angleterre.

Nous avons cru dès lors que nous pouvions avec avantage et sans inconvénients autoriser la Compagnie nouvelle à embrancher la ligne de Rouen sur celle de Saint-Germain; mais nous avons prévu le cas où dans la partie du parcours commun le nombre actuel des voies pourrait ne pas suffire un jour, et, dès ce moment, la Compagnie est tenue d'acheter les terrains nécessaires à l'établissement de deux voies supplémentaires, sauf à n'opérer les terrassements, à ne construire les ouvrages d'art, et à ne poser les rails de fer qu'à l'époque qui serait indiquée plus tard, et qui au surplus serait fixée par les pouvoirs législatifs et après enquête. Nous avons voulu donner cette double garantie à la Compagnie, pour la convaincre que la pensée de l'administration n'était pas de l'engager dans des dépenses qui ne seraient pas commandées par la nécessité.

En ce qui touche les marchandises, les conditions du tarif sont égales pour le chemin de Rouen et pour le chemin d'Orléans; mais vous pourrez remarquer que la taxe des voyageurs est un peu plus élevée pour le premier que pour le second de ces deux chemins. Cette différence, Messieurs, est une conséquence du principe qui avait été posé

par la commission que notre prédécesseur avait formée auprès de lui, et dont les avis ont jeté tant de lumières sur cette question si difficile des chemins de fer. La commission a pensé que le maximum du prix de transport des voyageurs sur les chemins de fer devait être réglé sur le minimum du même prix par les voies de terre. C'est à ce principe que nous avons obéi, et comme la voiture de Rouen est plus chère que celle d'Orléans, nous avons dû établir quelque différence entre les tarifs des deux chemins.

Cependant, Messieurs, cet avantage ne pouvait suffire pour déterminer la Compagnie à entrer dans cette vaste entreprise sans le concours des capitaux de l'État.

L'expérience du passé, et surtout celle des deux dernières années, n'a que trop prouvé que l'esprit d'association n'est pas encore acclimaté en France; que les capitaux y sont timides et méfiants; et tant que notre éducation industrielle ne sera pas plus avancée, il sera difficile aux Compagnies de s'engager dans des opérations de ce genre sans l'assistance du crédit public, et surtout sans l'appui de l'effet moral que produit cette assistance, et nous avions d'abord proposé un prêt, comme mode de concours : la Compagnie de son côté préférait, et nous avions accepté, une combinaison de la prise d'actions et du prêt jusques à concurrence de sept millions pour la prise d'actions, et de sept millions également pour le prêt. La Chambre des Députés a cru devoir reprendre

notre première proposition, et s'est prononcée pour un prêt pur et simple de sept millions en bornant l'intérêt à trois pour cent. Le prêt serait d'ailleurs augmenté de quatre millions dans le cas que nous avons exposé plus haut du prolongement vers le Havre.

Aucun versement ne sera fait par le Trésor qu'après réalisation et emploi du fonds social qui par suite de l'intervention de l'État, ne doit plus s'élever qu'à 36,000,000 fr. Ainsi, Messieurs, c'est lorsqu'une somme de 36,000,000 fr. aura été consommée que commencera l'apport des capitaux de l'Etat : le prêt que nous vous proposons d'autoriser sera donc assis sur une base solide, et les fonds qu'il mettra à la disposition de la Compagnie serviront à terminer les travaux, à compléter le matériel de transport, et à constituer ainsi d'une manière solide et définitive l'hypothèque du Trésor.

En vous présentant, dans une de vos précédentes séances, un autre projet de loi, nous vous avons dit, Messieurs, que le Gouvernement voulait avant tout des Compagnies sérieuses ; qu'il exigerait, à l'avenir, avant de présenter le projet de loi, une constitution définitive des sociétés, l'approbation des statuts, la souscription du fonds social, et la réalisation d'une partie de ce fonds. Il est convenable à tous égards, qu'en matière de concession, les pouvoirs législatifs soient appelés à dire le dernier mot. Les bornes du temps ne nous ont pas permis de satisfaire à toutes ces con-

ditions, avant de porter le projet dont il s'agit à la Chambre des Députés, qui a reconnu que nous avions dû céder aux nécessités de la circonstance.

Nous avions néanmoins exigé, dès cette époque, le dépôt d'un dixième du fonds social; ce dépôt a été effectué. De plus, nous avions déclaré à la tribune de la Chambre des Députés, que le projet de loi ne serait porté à la Chambre des Pairs, que lorsque les statuts de la Compagnie auraient été régulièrement approuvés : cette formalité est aujourd'hui remplie; les statuts ont été arrêtés d'une manière définitive par le Gouvernement; nous n'y admettrons aucun changement nouveau : ils devront rester conformes à la communication qui en sera faite à votre commission.

Nous espérons donc, Messieurs, que vous voudrez bien donner votre sanction à ce projet de loi, qui doit réaliser l'ouverture de l'une des lignes les plus importantes de notre réseau de chemins de fer; vous voudrez bien reconnaître que nous avons cherché à l'entourer des garanties les plus fortes et les plus sérieuses; ce projet va pour la première fois consacrer l'union des capitaux de la France et de l'Angleterre dans les entreprises d'utilité publique, et vous jugerez, sans doute, qu'il est d'une haute utilité de cimenter les alliances politiques par l'association des intérêts matériels.

Voici, Messieurs, la teneur du projet de loi.

IMPRESSION

N° 140.

—

1840.

IMPRESSIONS
N° 140.
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1840.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du Budget des recettes pour l'Exercice 1841 ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juin dernier, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, conjointement avec nos Ministres des autres départements, et les commissaires que nous avons précédemment désignés.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1841.

ARTICLE PREMIER.

Les contributions foncière, personnelle et mobilière, des portes et fenêtres et des patentes, seront perçues, pour 1841, 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 cinq cent seize mille cent soixante-six fr. (1,516,166 fr.), montant des frais d'administration des bois des communes et des établissements publics, sera ajoutée, pour 1841, à la contribution foncière établie sur ces bois.

Cette somme est répartie entre les différents départements du Royaume, conformément à l'état C ci-annexé.

---

(1) Cet état B, ainsi que les états E et F, sont les mêmes que ceux annexés au Projet de loi in-4° distribué aux deux Chambres.

ART. 3.

Sont et demeurent abrogées, à partir du 1er janvier 1841, les dispositions de l'article 56 de la loi du 9 vendémiaire an 6, et de l'article 1er de la loi du 2 floréal suivant, qui assujettissaient au timbre les œuvres de musique.

Les dispositions de l'article 76 de la loi du 25 mars 1817, et de l'article 2 de la loi du 14 décembre 1830, continueront d'être appliquées aux journaux et écrits périodiques consacrés à l'art musical.

ART. 4.

A dater du 1er janvier prochain, le timbre cessera d'être exigé des écrits périodiques consacrés à l'agriculture, lors même qu'ils paraîtront plus d'une fois par mois, pourvu qu'ils restent étrangers à la politique.

ART. 5.

Lorsqu'en exécution du §. 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. 6.

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 départements sont autorisés à voter pour 1841, 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. 7.

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 1841, à titre d'imposition spéciale, *cinq centimes* additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 8.

Continuera d'être faite, pour 1841, conformément aux lois existantes et avec l'addition des redevances pour permission d'usines et de prises d'eau, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passe-ports et de permis de port d'armes, et des droits de sceau à percevoir, pour le compte du Trésor, en conformité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831;

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

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

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

Des rétributions établies sur les élèves des colléges, des institutions et des pensions, par les décrets des 17 mars, 17 septembre 1808 et 15 novembre 1811, du droit annuel imposé aux chefs d'institution et aux maîtres de pension par le décret du 17 septembre 1808; des rétributions imposées par 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 redevances pour permission d'usines et de prises d'eau temporaires toujours révocables sans indemnité sur les canaux et rivières navigables;

Des droits de vérification des poids et mesures conformément à l'ordonnance royale du 17 avril 1839;

Des taxes et 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 existants;

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. 9.

Continuera d'être faite, pour 1841, conformément aux lois existantes, et avec la modification relative aux concerts quotidiens, 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'habitants; des taxes pour les travaux de desséchement autorisés par la loi du 16 septembre 1807, et des taxes d'affouages, là où il est d'usage et utile d'en établir;

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

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour subvenir aux dépenses intéressant les communautés de marchands de bois;

Des droits d'examen et de réception imposés par l'arrêté du Gouvernement du 20 prairial an 11, 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 établissements d'eaux minérales naturelles, pour le traitement des médecins chargés par le Gouvernement de l'inspection de ces établissements;

Des droits d'octroi, des droits de pesage, mesurage et jaugeage;

Des droits de voirie dont les tarifs ont éte 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 et les concerts quotidiens;

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 établissements et aux établissements sanitaires;

Des droits de places 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. 10.

Pour subvenir au traitement des médecins-inspecteurs des bains, des fabriques et des dépôts d'eaux minérales, le Gouvernement est autorisé à imposer, sur les dits établissements, 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. 11.

Est maintenu, pour 1841, 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 bâtiments de

commerce, tel qu'il est fixé par le tarif du 27 juin 1803.

TITRE II.

Évaluations des recettes de l'exercice de 1841.

Art. 12.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1841, à la somme de un milliard deux cent onze millions huit cent quatre-vingt-cinq mille six cent soixante-six francs (1,211,885,666 fr.), conformément à l'état D ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux, portées pour ordre au budget, sont évaluées, pour l'exercice 1841, à la somme de vingt millions cinq cent soixante-trois mille cinq cent quatre-vingt-douze francs (20,563,592 fr.), conformément à l'état E ci-annexé; savoir :

Légion-d'Honneur.....	8,110,098 f.
Imprimerie royale.....	2,408,000
Chancelleries consulaires.....	250,000
Caisse des invalides de la marine.	8,445,000
Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494
Total égal..... ...	20,563,592 f.

Art. 13.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental par la loi du 10 mai 1838,

sont évaluées à la somme de soixante-dix-sept millions trois cent quarante-quatre mille six cent cinquante francs (77,344,650 fr.), pour l'exercice 1841, et leur affectation par section spéciale est et demeure déterminée conformément au tableau F, annexé à la présente loi.

TITRE III.

Moyens de service.

Art. 14.

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.

Art. 15.

Les consolidations suivantes auront lieu, conformément aux articles 3 et 4 de la loi du 17 mai 1837 :

1°. Cent quarante-huit millions deux cent cinquante-six mille francs (148,256,000 fr.) formant le montant des crédits à employer sur les exercices 1839 et 1840, pour les travaux publics extraordinaires;

2°. Soixante-douze millions (72,000,000), somme à laquelle est limité le crédit ouvert sur l'exercice 1841, pour les mêmes travaux publics extraordinaires.

Les crédits nécessaires au paiement des rentes délivrées dans les limites ci-dessus déterminées, pourront être ouverts par ordonnance royale, sauf régularisation législative.

TITRE IV.

Dispositions génerales.

Art. 16.

Toutes contributions directes ou indirectes, autres que celles autorisées par la présente loi, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs, et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que, pour exercer cette action devant les tribunaux, il soit besoin d'une autorisation

préalable. Il n'est pas néanmoins dérogé à l'exécution 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 Neuilly, le 24 juin 1840.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Pair de France Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé PELET, de la Lozère.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons par l'ordre du Roi soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les voies et moyens de l'exercice 1841, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Les développements qui vous ont été distribués à l'appui des propositions du Gouvernement vous ont fait connaître sur quelles bases reposait l'évaluation des différentes natures de recettes. Nous nous bornerons à les rappeler sommairement, en indiquant par branche principale de produit les fixations que l'autre Chambre a définitivement adoptées.

Les contributions directes de 1841 avaient été évaluées d'après l'impôt voté pour 1840 avec une augmentation de 4,632,179 francs, qui avait trois causes distinctes : 1°. Les contributions foncière des portes et fenêtres et des patentes se sont élevées de 1,080,438 francs par suite de l'accroissement des constructions nouvelles et du développement du commerce et de l'industrie. 2°. Les derniers votes des conseils généraux et municipaux ont ajouté aux impositions locales une somme de

1,713,600 francs réduite à 1,463,600 francs au moyen d'une diminution de 250,000 francs sur les centimes affectés au cadastre et aux décharges de cotes irrégulières. 3°. Enfin, une insuffisance assez considérable qui s'était révélée à la dernière session des conseils généraux, dans les ressources affectées aux dépenses des départements par la loi du 10 mai 1838, avait déterminé la proposition d'ajouter aux centimes applicables aux dépenses ordinaires et facultatives une somme de 2,088,141 fr., représentant un centime et un dixième de centime à répartir ainsi qu'il suit :

$\frac{9}{10}^{es}$	de centime pour élever de 8 cent. $\frac{5}{10}$ à 9 cent. $\frac{5}{10}$ les centimes affectés aux dépenses ordinaires.	1,708,479 fr.
$\frac{1}{10}^{e}$	de centime pour augmenter la part du fonds commun attribuée à ces dépenses..	189,831 fr.
$\frac{1}{10}^{e}$	de centime pour augmenter également la portion du fonds commun attribuée aux dépenses facultatives...	189,831 fr.
1 cent. $\frac{1}{10}^{e}$		2,088,141 fr.

Le montant des contributions directes porté au dernier budget à 388,132,772 francs avait ainsi été

évalué, pour 1841, à la somme de 392,764,951 f.

La Chambre des Députés a adopté les deux premières augmentations qui n'avaient pour objet que de mettre l'évaluation d'accord avec les faits accomplis. Quant à la mesure proposée pour subvenir à l'insuffisance des fonds départementaux, la Chambre a jugé préférable de combler ce déficit en prélevant sur les centimes généraux sans affectation spéciale, la somme de 2,088,141 fr., et en élevant, par ce moyen, les centimes variables et le fonds commun, du centime $\frac{1}{10}$ dont on voulait les accroître par voie de surimposition. Les centimes fixes qui n'étaient plus que de 21 c. $\frac{1}{10}$ à la suite du prélèvement de $\frac{7}{10}$ de centime qu'ils avaient déjà supporté l'année dernière pour une cause semblable, se trouvent ainsi réduits au nombre de 20, et le montant des contributions directes demeure fixé à 390,676,810 fr.

Nous n'avons pas besoin de signaler à votre attention, Messieurs, les conséquences que pourrait avoir un pareil expédient, s'il devait fréquemment se renouveler, et si l'équilibre des budgets départementaux n'était maintenu qu'aux dépens des fonds généraux de l'État. Mais l'état de choses qui s'est produit en 1839 et 1840 par l'application du nouveau régime financier, que consacre la loi du 10 mai 1838, peut n'être qu'une situation accidentelle et temporaire, et il est nécessaire d'observer encore quelque temps les effets de cette loi récente, avant d'être fixé sur les nouvelles mesures qu'ils donneraient lieu de proposer.

L'évaluation des impôts et revenus indirects

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE

avait été établie sur les produits combinés du mois de décembre 1838 et des onze premiers mois de 1839, les seuls dont les résultats fussent connus lors de la présentation du budget. Ces produits avaient ainsi été fixés à la somme totale de 663,573,000 fr.; mais le Gouvernement a depuis complété ou modifié cette première évaluation par les causes suivantes :

D'une part, les recettes du mois de décembre 1839, lorsqu'elles ont été exactement connues, ayant été substituées à celles de décembre 1838 prises pour base provisoire, ont donné pour le nouveau budget, un supplément de.....	3,620,000 fr.
De l'autre, il a été calculé que si les dernières dispositions sur les sucres, qui ont été votées par la Chambre des Députés, sont converties en loi, les nouveaux droits sur les sucres exotiques et indigènes, pourront produire en 1841, au-delà des recettes prévues, une somme de.....	12,113,000
Les impôts indirects s'accroîtraient donc de.....	15,733,000
et l'évaluation primitive de.....	663,573,000
s'est trouvée ainsi portée à.....	679,306,000 fr.

La Chambre des Députés a adopté ce résultat rectifié, en y ajoutant seulement une somme de 14,000 fr. formant le produit de la vente du Livre

de Poste, dont il sera désormais tenu compte dans le budget de l'État. Les impôts indirects ont donc été votés pour une somme de 679,320,000 fr.

Trois autres changements ont été apportés aux évaluations proposées dans le projet de loi :

1°. La contribution additionnelle à payer par les communes et établissements publics pour les frais d'administration de leurs bois a été réduite d'une somme de 115,466 fr., représentant la portion des amendes attribuées aux gardes forestiers. La Chambre a pensé que cette attribution pouvait être considérée comme une concession gratuite de la loi, et qu'il n'y avait pas lieu de la comprendre parmi les avances recouvrables;

2°. Le produit des pensions des Élèves de l'École navale établie à Brest a été ajouté aux produits divers du budget, par suite de la mesure d'ordre qui a mis toutes les dépenses de cet établissement à la charge du budget de la marine. Nous vous avons déjà fait connaître, en vous présentant la loi sur les dépenses, que l'augmentation de recette et de dépense résultant de cette cause était de 74,000 fr.;

3°. Et en dernier lieu, on a retranché du tableau des recettes le produit du bail des salines de l'Est qui était évalué à 1 million et qui cessera d'être perçu à partir de 1841, d'après la dernière loi sur les sels que vous avez votée.

En résumé, les voies et moyens applicables aux services ordinaires de 1841 ont été fixés à la somme totale de 1,139,885,666 fr., qui se divise

ainsi qu'il suit, par branches principales de produits :

Contributions directes.....	390,676,810 fr.
Impôts et revenus indirects..	679,320,000
Forêts et pêche.....	34,462,166
Domaines.....	5,680,200
Produits éventuels des dép^{ts}.	12,000,000
Produits universitaires.....	4,163,500
Revenus de l'Algérie.....	2,115,000
Produits divers.....	11,467,990

Il faut ajouter à ces recettes ordinaires le produit des moyens extraordinaires à réaliser éventuellement, à l'effet de couvrir les dépenses des travaux publics qui, comme nous l'avons déjà exposé, ont été autorisées pour l'exercice 1841 jusqu'à concurrence d'une somme limitative de..... 72,000,000

En sorte que les voies et moyens de l'exercice s'élèvent à..... 1,211,885,666

Les dépenses ayant été votées pour..... 1,187,842,234

Il ressort un excédant de recette de..... 24,043,432

Mais la Chambre des Pairs a été récemment informée, que deux catégories de dépenses étaient restées en dehors du budget de 1841. Les unes, sont

celles qui ont fait l'objet de projets de lois spéciales, sur lesquels il n'avait pas été statué lors du vote de la loi générale des dépenses : elles s'élèvent à 16,164,512, savoir :

Liquidation de l'exploitation des salines de l'Est.....	5,000,000 fr.
Paquebots transatlantiques	10,000,000
Travaux au palais de la Chambre des Pairs.....	600,000
Travaux au Jardin du Luxembourg, à l'hôtel Molé et au ministère du Commerce.....	534,512
Création d'une chaire de langue slave, et d'une faculté de sciences.....	30,000
	16,164,512

Les autres charges additionnelles aux prévisions du budget sont principalement les intérêts des bons de l'amortissement et les subventions aux caisses de retraites. Ces deux articles s'élèvent ensemble à plus de 16 millions; ajoutons que l'effectif de la guerre et de la marine pourront nécessiter de nouvelles allocations.

Il faut donc s'attendre que l'excédant de recette de 24 millions sera absorbé, et au delà, par les dépenses qui ne sont pas comprises au budget. Mais, d'un autre côté, il est essentiel de remarquer que les impôts indirects n'y ont été évalués que pour la somme réalisée en 1839, tandis qu'ils donnent constamment une plus-value dont

la moyenne, par année, est de 15 à 16 millions depuis 1831. Ce progrès s'est un peu ralenti en 1839; mais il a repris sa marche en 1840, et déjà les recettes des cinq premiers mois dépassent de 14,760,000 fr. celles des cinq premiers mois de l'année précédente. Si cette progression se maintient, on obtiendra, pendant les deux années 1840 et 1841, une ressource assez considérable au delà des prévisions, et la situation des budgets en sera sensiblement améliorée.

Nous venons, Messieurs, de mettre sous vos yeux les résultats principaux du budget sur lequel vous êtes appelés à prononcer. Il nous reste à vous entretenir de quelques changements apportés par la Chambre élective dans le texte du projet de loi.

Un article du projet accordait aux propriétaires qui en feraient la demande la faculté de faire porter sur des rôles auxiliaires, moyennant une légère rétribution, les impositions dont ils auraient délégué le paiement à leurs fermiers. Cette mesure avait été provoquée par un assez grand nombre de réclamations et par plusieurs votes des conseils généraux; cependant la Chambre des Députés n'a pas pensé qu'elle dût procurer l'avantage qu'on s'en promettait, et elle a voté la suppression de l'article. Les choses resteront donc provisoirement sous le régime de la loi du 3 frimaire an 7, dont l'article 147 attribue au fisc une double action sur les propriétaires et leurs fermiers, sans donner aux premiers un droit de délégation dont l'article de loi leur laissait la faculté et facilitait l'exercice.

Un autre article a été supprimé, c'est celui qui concernait la perception de l'impôt sur tout le sel marin provenant de la fabrication du salpêtre et des produits chimiques. La loi sur le sel, votée dans l'intervalle de la présentation du budget et de son adoption, avait rendu cet article inutile.

Trois modifications de peu d'importance ont été faites dans la nomenclature des diverses taxes dont le recouvrement est autorisé.

La première établit que les permissions d'usines et de prises d'eau qui seront accordées par le Gouvernement, sont essentiellement temporaires et toujours révocables sans indemnité.

La seconde admet les concerts quotidiens à ne payer aux hospices, comme les spectacles, que le dixième des billets d'entrée, au lieu du quart de leur recette brute, comme dans les lieux de réunion ou de fête.

La troisième, enfin, autorise la perception des taxes spéciales intéressant les communautés de marchands de bois, tant de Paris que des départements.

Enfin, Messieurs, deux dispositions additionnelles ont été introduites dans le projet de loi.

La première exempte du timbre les écrits périodiques consacrés à l'agriculture, pourvu qu'ils restent étrangers à la politique.

Ces écrits jouissaient déjà de l'exception prononcée par la loi du 25 mars 1817, lorqu'ils ne paraissaient qu'une fois par mois. L'expérience fera voir si la disposition nouvelle peut être appliquée sans inconvénient ; elle s'applique au surplus

à une perception dont le produit est tout à fait insignifiant.

La dernière addition faite à la loi est relative à la consolidation en rentes du fonds de réserve de l'amortissement, jusqu'à concurrence des crédits accordés pour les travaux publics extraordinaires.

La Chambre des Députés a jugé convenable de substituer à cette disposition générale deux dispositions séparées; l'une autorise la consolidation pour les sommes dont le Trésor se trouvera à découvert sur ses avances pour les années 1840 et antérieures, évaluées à 148,256,000 fr.; l'autre la fixe, pour l'année 1841, à la somme de 72 millions adoptée pour limite de la dépense.

Le Trésor public se trouve ainsi mis en mesure de réaliser des moyens extraordinaires pour une somme de 220,256,000 fr., laquelle est égale à celle des crédits ouverts jusqu'au 31 décembre 1841; et comme la réserve de l'amortissement s'élèvera à cette même époque à 316,849,000 fr., il restera disponible pour les travaux ultérieurs une somme de 96,593,000 fr.

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

L'EXERCIC

TÉES PAR LA CHA

TAT DU VOTE

IBRE DES DÉPUTÉS.

	Diminutions.	ÉVALUATIONS adoptées par la Chambre.	
	fr.	fr.	
)	2,088,141	300,676,810	
	»	5,680,200	âtives du Gouverne- Ministre des finances
)	115,466	34,462,166	
	»	679,320,000	39, d'après la situa- ue l'on a dû prendre
	»	4,163,500	... 3,620,000 r de
2)	1,000,000	»	,000 ,000 12,113,000
	»	12,000,000	15,733,000
	»	2,115,000	
	»	11,467,990	ciale, de la somme s départementales.
	.....	24,043,432	e règlement de 1837.
			)00)00 129,356,000
			00 00 00 12,400,000
			ctive 6,500,000
			148,256,000

ANNEXÉS AU PROJET DE ERCICE 1841.

État A. — Tableau général et en centimes

État D. — Budget généra

État E. — Tableau des services spéciaux portés pour

État F. — Tableau du sel 10 *mai* 1838.)

ONTRIBUTIONS DIRECTES A IMPOSER PRINC

OBJET DES IMPOSITIONS.

m ou autres cas fortuits, etc.		
centimes)		
mes pour frais de Bourse et Chambre de commerce (approuvés par des ordonnan		
d'office pour dépenses obligatoires à la charge des communes. (Art. 39 de la		
ins vicinaux (*maximum* 5 centimes)		
action primaire (*maximum* 3 centimes)		
des diverses impositions communales (3 centimes du montant de ces impositions		
e. (Non-valeurs, remises et modérations.)		
, non-valeurs.)		
nunes.)		
inaires pour cessation de commerce.)		
Totaux		
opriétés nouvellement bâties et imposables à partir du 1er janvier 1841, déduc		
détruites ou démolies. (Loi du 17 août 1835.)		
Totaux		
5 mai 1818.)		
t évalué à		30,000,000
ue aux communes pour former, avec l'imposition spéciale de 5 centimes,		
réductions, décharges et non-valeurs et dont l'excédant disponible vient	2,400,000 fr.	
de commerce avant le 1er janvier de l'année pour laquelle		
sur le principal de la contribution des patentes, ci.....	500,000	2,900,000
i est appliquée aux dépenses générales du budget.		27,100,000

FON	
entimes dition- nels.	
0	n
0	4/10
5	n
0	6/10

(C) Les
quelles la

Le produ

SER PRINCIPAL ET EN CENTIMCICE 1841.

CONTRIOTAUX.					
FONCIÈRE.		PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.		ure ions.	Par affectation de contributions.
entimes dition- nels.		Centimes additionnels.			
.....	155,831,000 f.	.....	34,000,000 f.	000 f.	283,119,580 f.
0 »	31,166,200	20 »	6,800,000	580	
9 4/10	14,648,114	9 4/10	3,196,000	114	
5 »	7,791,550	5 »	1,700,000	550	
0 6/10	934,986	0 6/10	204,000	986	
.....	7,812,000	.....	1,708,000	000	65,344,050
.....	8,076,000	.....	1,621,000	000	
.....	6,352,000	.....	1,360,000	000	
.....	600,000	.....	400,000	000	1,000,000
37 »	266,177,090	37 »	55,895,520	810	389,776,810
.....	140,000	.....	»	000	200,000
37 »	266,317,090	37 »	55,895,520	810	389,976,810
.....					700,000
				.....	(C) 390,676,810

(C) Les contributions directes à imposer d'après le pon aux dépenses pour quelles la loi les autorise :

1° Impositions affectées au
2° Impositions affectées à c

Le produit des impositions de cette dernière nature e
Instruction publique. ,
Intérieur.....
Agriculture et commerc
Finances.....

..... 30,000,000
2,900,000
27,100,000

COMMUNES ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

ADMINISTRATION DE LEURS BOIS,

VERTU DE L'ARTICLE 106 DU CODE FORESTIER.

---

de chaque département, pour 1841.

de la loi de finances du 10 août 1839.)

TINGENT chaque RTEMENT.	DÉPARTEMENTS.	CONTINGENT de chaque DÉPARTEMENT.
42,209 fr.	Lot-et-Garonne.....	2,534
8,779	Lozère.....	4,328
1,889	Maine-et-Loire.....	962
23,311	Manche.....	7
31,444	Marne.....	18,647
11,421	Marne (Haute-).....	69,10[illegible]
39,502	Mayenne.....	[illegible]
13,477	Meurthe.....	63,65[illegible]
23,319	Meuse.....	83,10[illegible]
3,744	Morbihan.....	»
11,318	Moselle.....	49,811
17,871	Nièvre.....	25,666
884	Nord.....	3,256
16,327	Oise.....	3,305
219	Orne.....	»
16,413	Tarn.....	9,881
301	Tarn-et-Garonne.....	457
2,124	Var.....	24,915
»	Vaucluse.....	23,008
35,157	Vendée.....	»
56,124	Vienne.....	35[illegible]
12,805	Vienne (Haute-).....	2,175
1,949	Vosges.....	89,088
2,506	Yonne.....	34,498
1,922		
62		
703		
»	TOTAL.....	1,516,166

ÉTAT D.

DES

			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1841.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	Foncière.	7,090 f	390,676,810 f.
	Personnell	5,520	
	Des porte	2,130	
	Des paten	2,070	
	Taxes de	0,000	
ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINES.	Droits d'e diverses	1,000	226,421,200
	Droit de ti	0,000	
	Revenus e	3,000	
	Prix de ver	0,000	
	Produits d	7,200	
PRODUIT DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE.	Produits d	2,500	34,462,166
	Produits d	3,500	
	Contributi régie de	6,166	
DOUANES	DROITS DE DOUANES.	8,000	
	Produit de	6,000	
	Droits de	2,000	
	Recettes a	0,000	
PRODUITS UNIVERSITAIRES.	Rétributio	3,000	4,163,500
	Produit de	0,500	
DIVERS REVENUS.	Produits épar- tements.		12,000,000
	Produits et		2,115,000
	. . . . .		1,128,417,676

'RODUITS.		MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1841.
Report		1,128,417,676f
et la vente des médailles. . . .	70,100	
des mines.	318,000	
res, ...	1,020,000	
on.	621,000	
es chancelleries consulaires. .	18,000	
ses des écoles normales pri-	200,000	
écoles militaires.	594,200	
èves à l'école de cavalerie de	36,800	
. . . . .	74,000	
rofit de la caisse des invalides marine.	490,000	
invalides, sur les dépenses du	863,000	
invalides de la guerre	48,000	
aux (écoles vétérinaires, ber- oles des arts et métiers, éta-	388,000	11,467,990
nées en paiement de dépenses ; autres recettes attribuées au ale du 31 mai 1838 portant é publique.	1,115,000	
de la guerre et de la marine.	38,000	
rtement de la marine.	237,640	
rtement des finances.	2,112,250	
nt-Germain-en-Laye.	124,000	
. . . . .	1,050,000	
consignations.	1,000,000	
ay commerce et à l'industrie	300,000	

TES ET DES DÉPENSES DU BUDGET
RCICE 1841.

. . . . .	1,211,885,666 fr.
. . . . .	1,187,842,234
é de recettes.	24,043,432

BUDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1841.

TABLEAU RÉSUMÉ DES ÉVALUATIONS DE RECETTES ADOPTÉES PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

BRANCHES PRINCIPALES DE REVENUS.	ÉVALUATIONS PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT.			RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.			OBSERVATIONS.
	PROJET de budget.	PROPOSITIONS spéciales.	TOTAL.	Augmentations.	Diminutions.	ÉVALUATIONS adoptées par la Chambre.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Contributions directes	392,764,951	»	392,764,951	»	(B) 2,088,141	390,676,810	
Domaines	5,680,200	»	5,680,200	»	»	5,680,200	
Produits des forêts et de la pêche	34,577,632	»	34,577,632	»	(C) 115,466	34,462,166	
Impôts et Revenus indirects	663,573,000	(A) 15,733,000	679,306,000	(D) 14,000	»	679,320,000	
Produits universitaires	4,163,500	»	4,163,500	»	»	4,163,500	
Salines et mines de sel de l'Est	1,000,000	»	1,000,000	»	(E) 1,000,000	»	
Produits éventuels affectés aux dépenses ordinaires et extraordinaires des départements	12,000,000	»	12,000,000	»	»	12,000,000	
Produits et revenus de l'Algérie	2,115,000	»	2,115,000	»	»	2,115,000	
Produits divers	11,393,990	»	11,393,990	(F) 74,000	»	11,467,990	
	1,127,268,273	15,733,000	1,143,001,273	88,000	3,203,607	1,139,885,666	
				3,115,607			
Ressources extraordinaires à réaliser pour les travaux publics						72,000,000	
TOTAL GÉNÉRAL des ressources du Budget						1,211,885,666	
Les dépenses autorisées s'élevant à						1,187,842,234	
Le Budget de 1841 est voté avec un excédant présumé de recette de						24,043,432	

(A) Modifications qu'ont éprouvées les prévisions primitives du Gouvernement, d'après le tableau qui en a été adressé par le Ministre des finances à la commission de la Chambre des Députés.

1°. Excédant qu'ont produit les recettes probables de 1839, d'après la situation provisoire publiée pour cet Exercice, sur celles que l'on a dû prendre provisoirement pour base des prévisions de 1841 3,620,000

2°. Accroissement de ressources présumé devoir résulter de la nouvelle loi sur les Sucres, SAVOIR :

Sucre colonial et étranger	8,863,000	
Sucre indigène	3,250,000	12,113,000
		15,733,000

(B) Prélèvement sur les centimes sans affectation spéciale, de la somme représentant le 1 centime 1/10e ajouté aux ressources départementales.

(C) Réduction sur la portion à verser au Trésor par les communes et établissements publics pour les frais d'administration de leurs bois.

(D) Produit présumé de la vente du Livre de poste.

(E) Suppression résultant de l'adoption de la nouvelle loi sur le Sel.

(F) Produit des pensions à payer par les élèves de l'École navale en rade de Brest.

NOTA. Les 148,256,000 francs de ressources extraordinaires accordées pour les travaux publics par l'article 15 du projet de loi des recettes s'appliquent aux crédits suivants :

1°. Crédits compris dans le tableau A annexé à la loi de réglement de 1837.		
Exercice 1839	68,437,000	129,356,000
Exercice 1840	60,919,000	
2°. Crédits sur l'Exercice 1840 demandés par des lois spéciales dans la séance du 7 avril.		
Reconstructions de ponts	400,000	12,400,000
Amélioration des rivières et achèvement des canaux	2,000,000	
Chemins de fer	10,000,000	
3°. Crédits accordés sur l'Exercice 1840 par la loi collective des crédits supplémentaires (2e projet)		6,500,000
		148,256,000

IMP. N° 140.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI, POUR LA FIXATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1841.

ÉTAT A. — **Tableau des contributions directes à imposer en principal et en centimes additionnels pour l'exercice 1841.**

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, ainsi que les États* E *et* F, *sont les mêmes que ceux annexés au projet de loi in-4° distribué aux deux Chambres.*

ÉTAT C. — Fixation du contingent de chaque département, dans la portion contributive des communes et établissements publics, pour les frais d'administration de leurs bois.

ÉTAT D. — Budget général des voies et moyens pour l'exercice 1841.

ÉTAT E. — Tableau des recettes affectées, pour l'exercice 1841, aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

ÉTAT F. — Tableau du service départemental. (*Exécution de la loi du* 10 *mai* 1838.)

ÉTAT A. TABLEAU DES CONTRIBUTIONS DIRECTES A IMPOSER EN

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. (15 centimes.)	Fonds applicables aux dépenses ordinaires de chaque département.	
		Fonds communs à répartir entre les départements.	Pour dépenses ordinaires des départements.
			Pour dépenses facultatives d'utilité départementale.
	Centimes votés par les conseils généraux.	Pour dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum* 5 centimes) excepté pour le département de la Corse, qui est autorisé à porter ces centimes au nombre de 20. (Loi du 17 août 1822, art. 22.)	
		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 1841, déduction faite des dégrèvemens résultant de celles qui ont été détruites ou démolies. (Loi du 17 août 1835.)			
Totaux.			
Taxe de premier avertissement. (Art. 51 de la loi du 15 mai 1818.)			

(*A*) et (*B*) Le principal de la contribution des patentes est évalué à		30,000,000 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	2,400,000 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	500,000	
		2,900,000
Reste pour la portion de la contribution des patentes, qui est appliquée aux dépenses générales du budget		27,100,000

RINCIPAL ET EN CENTIMES ADDITIONNELS POUR L'EXERCICE 1841.

CONTRIBUTIONS										TOTAUX.	
FONCIÈRE.		PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.		PORTES ET FENÊTRES.		PATENTES.				Par nature de contributions.	Par affectation de contributions.
Centimes additionnels.		Centimes additionnels.		Centimes additionnels.		Centimes additionnels.					
.....	155,831,000 f.	.....	34,000,000 f.	.....	22,610,000 f.	.....	(A)	27,100,000 f.		239,541,000 f.	283,119,580 f.
»	31,166,200	20 »	6,800,000	15 8/10	3,572,380	6 8/10		2,040,000		43,578,580	
9 4/10	14,648,114	9 4/10	3,196,000	.....	»	.....		»		17,844,114	
5 »	7,791,550	5 »	1,700,000	.....	»	.....		»		9,491,550	
0 6/10	934,986	0 6/10	204,000	.....	»	.....		»		1,138,986	
.....	7,812,000	.....	1,708,000	.....	»	.....		»		9,520,000	65,344,650
.....	8,076,000	.....	1,621,000	.....	942,000	.....		1,001,000		11,640,000	
.....	6,352,000	.....	1,360,000	.....	907,000	.....		981,000		9,600,000	
.....	2,614,000	.....	535,000	.....	357,000	.....		454,000		3,960,000	
.....	2,150,000	.....	»	.....	»	.....		»		2,150,000	
1 »	1,558,310	1 »	340,000	.....	»	.....		»		1,898,310	1,898,310
.....	7,812,000	.....	1,708,000	.....	»	.....		»		9,520,000	
.....	10,250,000	.....	479,000	.....	97,000	.....		374,000		11,200,000	
»	»	.....	»	.....	»	.....		»		»	31,437,660
.....	3,968,000	.....	879,000	.....	573,000	.....		765,000		6,125,000	
.....	2,384 000	.....	518,000	.....	345,000	.....		430,000		3,677,000	
.....	730,620	.....	107,520	.....	30,450	.....		47,070		915,660	
1 »	1,558,310	1 »	340,000	.....	»	.....		»		1,898,310	
.....	»	.....	»	3 »	678,300	.....		»		678,300	
.....	»	.....	»	.....	»	5 »		1,500,000			6,976,610
.....	»	.....	»	.....	»	.....	(B)	2,400,000		4,400,000	
.....	»	.....	»	.....	»	.....	(B)	500,000			
.....	600,000	.....	400,000	.....	»	.....		»		1,000,000	1,000,000
37 »	266,177,090	37 »	55,895,520	18 8/10	30,112,130	11 8/10		37,592,070		389,776,810	389,776,810
.....	140,000	.....	»	.....	60,000	.....		»		200,000	200,000
37 »	266,317,090	37 »	55,895,520	18 8/10	30,172,130	11 8/10		37,592,070		389,976,810	389,976,810
.....											700,000
TOTAL GÉNÉRAL.											(C) 390,676,810

(C) Les contributions directes à imposer d'après le présent tableau se divisent ainsi qu'il suit, sous le rapport de leur affectation aux dépenses pour lesquelles la loi les autorise :

1° Impositions affectées aux dépenses générales du budget.....	285,407,721 fr.
2° Impositions affectées à des dépenses spéciales.....	107,357,230
Ensemble.....	392,764,951

Le produit des impositions de cette dernière nature est attribué aux ministères ci-après :

Instruction publique.....	4,010,000
Intérieur.....	59,184,650
Agriculture et commerce.....	1,898,310
Finances.....	42,264,270
	107,357,230

ÉTAT C.

PORTION CONTRIBUTIVE DES COMMUNES ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

POUR LES FRAIS D'ADMINISTRATION DE LEURS BOIS,

A REMBOURSER AU TRÉSOR, EN VERTU DE L'ARTICLE 106 DU CODE FORESTIER.

FIXATION *du contingent de chaque département, pour* 1841.

(Exécution de l'art. 2 de la loi de finances du 10 août 1839.)

DÉPARTEMENTS.	CONTINGENT de chaque DÉPARTEMENT.	DÉPARTEMENTS.	CONTINGENT de chaque DÉPARTEMENT.
Ain	42,209 fr.	Lot-et-Garonne	2,534 fr.
Aisne	8,779	Lozère	4,328
Allier	1,889	Maine-et-Loire	969
Alpes (Basses-)	23,311	Manche	7
Alpes (Hautes-)	31,444	Marne	18,647
Ardèche	11,421	Marne (Haute-)	69,108
Ardennes	39,502	Mayenne	60
Ariége	13,477	Meurthe	63,653
Aube	23,319	Meuse	83,109
Aude	3,744	Morbihan	»
Aveyron	11,318	Moselle	49,811
Bouches-du-Rhône	17,871	Nièvre	25,668
Calvados	884	Nord	3,256
Cantal	16,327	Oise	3,305
Charente	219	Orne	»
Charente-Inférieure	1,261	Pas-de-Calais	3,992
Cher	7,455	Puy-de-Dôme	11,289
Corrèze	2,238	Pyrénées (Basses-)	38,036
Corse	5,330	Pyrénées (Hautes-)	36,542
Côte-d'Or	75,099	Pyrénées-Orientales	9,459
Côtes-du-Nord	»	Rhin (Bas-)	74,072
Creuse	2,337	Rhin (Haut-)	77,587
Dordogne	»	Rhône	»
Doubs	17,610	Saône (Haute-)	85,812
Drôme	23,388	Saône-et-Loire	31,609
Eure	585	Sarthe	387
Eure-et-Loir	248	Seine	434
Finistère	»	Seine-Inférieure	1,301
Gard	30,206	Seine-et-Marne	3,344
Garonne (Haute-)	20,460	Seine-et-Oise	1,151
Gers	3,039	Sèvres (Deux-)	472
Gironde	3,556	Somme	2,599
Hérault	16,413	Tarn	9,882
Ille-et-Vilaine	301	Tarn-et-Garonne	457
Indre	2,124	Var	24,915
Indre-et-Loire	»	Vaucluse	23,066
Isère	35,157	Vendée	»
Jura	56,124	Vienne	351
Landes	12,805	Vienne (Haute-)	2,175
Loir-et-Cher	1,949	Vosges	89,688
Loire	2,506	Yonne	34,499
Loire (Haute-)	1,922		
Loire-Inférieure	62		
Loiret	703		
Lot	»	TOTAL	1,516,166

ÉTAT D.

BUDGET GÉNÉRAL
DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1841.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1841.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	Foncière	266,317,090 f	
	Personnelle et mobilière	55,895,520	
	Des portes et fenêtres	30,172,130	390,676,810 f.
	Des patentes	37,592,070	
	Taxes de premier avertissement	700,000	
ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINES.	Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèques, et perceptions diverses	186,831,000	
	Droit de timbre	33,910,000	
	Revenus et prix de vente de domaines	3,503,000	226,421,200
	Prix de vente d'objets mobiliers et immobiliers provenant des ministères	1,460,000	
	Produits d'établissements spéciaux régis par l'État	717,200	
PRODUIT DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE.	Produits des coupes de bois	30,342,500	
	Produits divers et droits de pêche	2,603,500	34,462,166
	Contribution des communes et établissements publics pour frais de régie de leurs bois	1,516,166	
DOUANES ET SELS.	Droits de douanes : Marchandises diverses 75,955,000 ; Sucres coloniaux et étrangers 39,213,000	115,168,000	
	Droits de navigation et recettes diverses	5,419,000	177,411,000
	Droits de consommation des sels	56,824,000	
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.	Droits sur les boissons	87,918,000	
	Sels (droit à l'extraction dans les départements de l'intérieur)	8,334,000	
	Sucre indigène (droit de fabrication)	8,250,000	235,625,000
	Droits divers et recettes à différents titres	33,941,000	
	Produit de la vente des tabacs	92,000,000	
	Produit de la vente des poudres à feu	5,182,000	
PRODUIT DES POSTES.	Produit de la taxe des lettres	39,983,000	
	Droit de 5 pour 100 sur les envois d'argent	881,000	
	Droit sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée	101,000	
	Produit des places dans les malles-postes	2,211,000	45,543,000
	Produit des places dans les paquebots	1,336,000	
	Droits de transit des correspondances étrangères	982,000	
	Recettes accidentelles	49,000	
PRODUITS UNIVERSITAIRES.	Rétributions et droits divers	3,563,000	
	Produit des rentes et domaines	600,500	4,163,500
DIVERS REVENUS.	Produits éventuels affectés aux dépenses ordinaires et extraordinaires des départements		12,000,000
	Produits et revenus de l'Algérie		2,115,000
	A reporter		1,128,417,676

Suite du BUDGET GÉNÉRAL DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1841.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1841.
	Report		1,128,417,676 f.
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	1,020,000	
	Produit de la taxe des brevets d'invention	621,000	
	Solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires	18,000	
	Ressources extraordinaires pour dépenses des écoles normales primaires	200,000	
	Pensions et rétributions des élèves des écoles militaires	594,200	
	Recouvrements de frais d'entretien d'élèves à l'école de cavalerie de Saumur	36,800	
	Pensions des élèves de l'École navale	74,000	
	Moitié de la retenue de 3 pour 100 au profit de la caisse des invalides sur les dépenses du matériel de la marine	490,000	
	Retenue de 2 pour 100 pour l'hôtel des invalides, sur les dépenses du personnel de la guerre	863,000	
	Pensions de marins admis à l'hôtel des invalides de la guerre	48,000	
	Revenus de divers établissements spéciaux (écoles vétérinaires, bergeries, haras et dépôts d'étalons, écoles des arts et métiers, établissemens thermaux)	388,000	11,467,990
	Produit de compensation de valeurs données en paiement de dépenses publiques, reversements de fonds et autres recettes attribuées au Trésor public par l'ordonnance royale du 31 mai 1838 portant règlement général sur la comptabilité publique	1,115,000	
	Produit de vente de cartes des dépôts de la guerre et de la marine	38,000	
	Valeur au prix de revient des poudres livrées par le ministère de la guerre : Au département de la marine	237,640	
	Valeur au prix de revient des poudres livrées par le ministère de la guerre : Au département des finances	2,112,250	
	Produit du pénitencier militaire de Saint-Germain-en-Laye	124,000	
	Produit de la rente de l'Inde	1,050,000	
	Bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations	1,000,000	
	Recouvrements sur prêts faits en 1830 au commerce et à l'industrie	300,000	
	Recettes sur débets non compris dans l'actif de l'administration des finances	150,000	
	Dépôts d'argent dans les caisses des agents des postes, acquis au Trésor pour cause de déchéance. (Loi du 31 janvier 1833.)	200,000	
	Recettes de différentes origines	400,000	
	TOTAL des recettes ordinaires de l'exercice 1841		1,139,885,666
MOYENS EXTRAORDINAIRES.	Produit des moyens extraordinaires à réaliser éventuellement, en exécution des articles 2 et 3 de la loi du 17 mai 1837, pour les travaux publics extraordinaires.		72,000,000
	TOTAL général des voies et moyens de l'exercice 1841		1,211,885,666

RÉSULTAT GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU BUDGET DE L'EXERCICE 1841.

Les recettes présumées sont de	1,211,885,666 fr.
Les dépenses de	1,187,842,234
EXCÉDANT présumé de recettes	24,043,432

IMPRESSIONS
N° 141.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DELORT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un changement de circonscription électorale dans le département du Calvados

MESSIEURS,

Un projet de loi, concernant des changements dans les circonscriptions électorales du Calvados, a été d'abord présenté, au nom du Roi, à la Chambre des Pairs au commencement de cette session.

Ce projet attribuait respectivement la nomination de cinq conseillers au conseil général de ce département à chacun des arrondissements de Lisieux et de Vire.

Il réunissait en même temps, par suite de cette répartition, les cantons d'Aulnay et de Vassy.

---

* Cette commission était composée de MM. AUBERT, le baron DELORT, le vicomte D'HOUDETOT, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le baron DE MALARET, ROUILLÉ DE FONTAINE, le vicomte TIRLET.

Votre commission, en adoptant le premier paragraphe du projet de loi, crut devoir modifier le second en vous proposant la jonction des cantons d'Aulnay et de Bény-Bocage.

Une plus grande proximité, la contiguïté, la communauté d'intérêts, la facilité des communications de ces deux cantons lui paraissaient exiger cette modification.

Le projet de loi, ainsi amendé, fut adopté à l'unanimité par la Chambre des Pairs, dans sa séance du 10 mars. Cent dix votants déposèrent en effet cent dix boules blanches dans l'urne du scrutin.

Le Gouvernement du Roi consentit à ce changement; mais la Chambre des Députés ne crut pas devoir l'accepter. Elle considéra que si les cantons de Vassy et d'Aulnay étaient séparés sur un espace de 2 kilomètres par un autre canton, les communications entre eux n'étaient pas moins faciles; que si une route royale traversait le canton de Bény-Bocage, il existait, par compensation, un chemin de grande vicinalité qui conduit directement d'Aulnay à Vassy; que, si le canton de Bény n'a que 58 électeurs (six de moins que Vassy), sa population dépassait de 1,200 âmes celle de Vassy; qu'enfin la population d'Aulnay et de Vassy réunis, présente le chiffre de 26,580 habitants parmi lesquels on comptait 131 électeurs, tandis que la réunion d'Aulnay et de Bény-Bocage n'offre qu'une réunion de 27,754 habitants et de 125 électeurs.

Cette différence de population a déterminé la

Chambre des Députés à voter le maintien du premier projet de loi. Le conseil général et le préfet du Calvados, il est juste d'en faire l'aveu, ont plusieurs fois émis le vœu que les cantons d'Aulnay et de Vassy fussent réunis. Le Gouvernement du Roi s'est rangé à cet avis, et il termine ainsi l'exposé des motifs qui l'appuient :

« On pouvait hésiter entre les deux systèmes qui ont partagé les deux Chambres. En vous présentant de nouveau un projet conforme à la proposition primitive du Gouvernement, nous nous en rapportons à la haute sagesse de la Chambre pour décider s'il vaut mieux y revenir pour trancher enfin une question longtemps indécise, ou ajourner encore une amélioration instamment demandée par l'opinion et l'intérêt d'un département fort important. »

Cette dernière considération, seule, quand nos raisons pour la jonction des cantons de Vassy et de Bény-Bocage subsistent dans toute leur force, a déterminé votre commission, à qui vous venez de renvoyer le nouveau projet de loi, à vous proposer unanimement la sanction du projet de loi primitif, c'est-à-dire le retranchement d'un conseiller de l'arrondissement de Vire pour l'ajouter à celui de Lisieux, et la jonction définitive des cantons d'Aulnay et de Vassy.

IMPRESSIONS
N° 142.

1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE HAM, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour le paiement de la solde des intendants militaires en non activité.

MESSIEURS,

Au mois d'octobre de l'année dernière, plusieurs intendants militaires avaient dépassé de beaucoup l'âge où l'on cesse ordinairement d'avoir l'activité nécessaire pour diriger l'administration militaire aux armées.

Il paraît que M. le Ministre de la guerre de cette époque jugea que les besoins du service de son département exigeaient que ces fonctionnaires fus-

*Cette commission était composée de MM. le comte D'AUDENARDE, le comte D'ASTORG, le duc DE CRILLON, le comte DE HAM, le comte HEUDELET, le baron PETIT, le vicomte SIMÉON.

sent remplacés par des hommes plus jeunes, et que, ne voulant pas priver à jamais l'État de leurs talents et de leur expérience, il se proposait de présenter au pouvoir législatif une loi qui, par assimilation à celle du 4 août 1839 relative aux officiers-généraux, devait créer pour les intendants militaires un cadre de réserve d'où ils pourraient être rappelés à l'activité en cas de guerre. En conséquence, au lieu de proposer au Roi, ainsi que le voulait la législation existante, d'admettre à la retraite les intendants qu'il jugeait nécessaire de faire remplacer, il fit rendre, le 4 octobre 1839, une ordonnance qui, par son article 2, statue que *les intendants qui auront accompli leur soixante-cinquième année d'âge, seront mis en non-activité jusqu'à ce que les dispositions de la loi du 4 août* 1839 *leur soient devenues applicables.*

Le Ministre qui a contresigné cette ordonnance a été remplacé avant d'avoir présenté aux Chambres la loi qui était annoncée par l'article que je viens de citer.

M. le Ministre actuel, en prenant possession du portefeuille de la guerre, a reconnu que l'ordonnance du 4 octobre avait placé son département dans une situation peu régulière. Et, en effet, Messieurs, si le remplacement dans le cadre d'activité des intendants qui avaient accompli leur soixante-cinquième année d'âge était dans les attributions de la prérogative royale, d'une part, ces fonctionnaires ne pouvaient être légalement placés dans la position de non-activité qui est réservée aux officiers

qui quittent l'activité pour infirmités temporaires, ou par suppression ou retrait d'emploi; et, d'un autre côté, les lois de finances pour les exercices 1839 et 1840, n'avaient pas ouvert de crédit au Ministre de la guerre, pour la solde des intendants militaires dans cette position.

Pour sortir de cette situation irrégulière, deux moyens se présentaient naturellement : soumettre aux Chambres le projet de loi annoncé par l'ordonnance du 4 octobre 1839, ou proposer au Roi le retrait de cette ordonnance.

M. le Ministre de la guerre a déclaré que le nouveau Cabinet ne s'était pas trouvé suffisamment éclairé sur cette matière difficile, pour adopter l'un ou l'autre moyen, et on conçoit facilement qu'arrivé au pouvoir au milieu d'une session extrêmement laborieuse, il n'ait pas eu jusqu'ici le temps de l'étudier. M. le Ministre a pris un troisième moyen qui laisse la question entière. Il a demandé au pouvoir législatif, comme une sorte de bill d'indemnité, un crédit extraordinaire pour payer, jusqu'au 31 décembre 1840, la solde des intendants militaires qui ont été ou seront placés dans la position de non-activité.

La commission de la Chambre des Députés chargée d'examiner ce projet de loi, avait proposé de n'allouer le crédit que jusqu'au 1er juillet 1840, afin de forcer le Gouvernement à faire cesser le plus tôt possible la position précaire des intendants militaires atteints par l'ordonnance du 4 octobre; mais la Chambre, sur les justes observations du Ministre, a alloué le crédit pour l'année entière

(38,000 francs), et de plus un crédit de régularisation de 1,305 francs 55 cent. au titre de l'exercice 1839.

Ce sont, Messieurs, ces deux crédits extraordinaires qui font l'objet de la loi qui vous a été présentée par le Gouvernement dans la séance du 20 de ce mois, et que vous avez renvoyée à l'examen d'une commission qui m'a chargé d'être son organe près de vous.

Si votre commission, Messieurs, avait eu à s'expliquer sur la question de savoir s'il est dans l'intérêt de l'État d'appliquer aux intendants militaires les dispositions de la loi du 4 août 1839, c'est-à-dire de prendre l'âge pour limite de leur activité de service et créer pour eux un cadre de réserve, ou si, au contraire, le Gouvernement doit rester maître de les conserver en fonctions aussi longtemps que leur savoir et leur expérience peuvent lui être utiles, comme aussi de mettre à la retraite ceux qui ne peuvent plus bien servir, j'aurais eu très-probablement à vous exprimer deux opinions bien tranchées. Mais nous n'avions pas à nous préoccuper de cette question ; nous n'avions à examiner qu'une loi de crédits extraordinaires, et nous avons été unanimes pour reconnaître que cette loi était nécessaire pour régulariser l'ordonnance du 4 octobre 1839, et pour donner au Ministère actuel le temps de juger quelle suite doit être donnée à cette ordonnance.

Nous avons reconnu aussi, Messieurs, que les crédits qui font l'objet de cette loi, et qui montent ensemble à 39,305 francs 55 cent., n'ont pas même

l'importance de la faible dépense qu'ils indiquent, attendu que la plupart des intendants pour qui cette somme est demandée ont droit au maximum de leur retraite avec le cinquième en sus; ce qui en porte le chiffre à 4,800 francs, somme équivalente à 100 francs, pris au traitement de non-activité qui leur est alloué par l'ordonnance du 4 octobre, déduction faite de la retenue de 2 pour 100. Ce n'est donc véritablement qu'un revirement de crédits qui a été demandé à la législature.

D'après ces divers motifs votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

MPRESSIO

N° 143.

—

1840.

MPRESSIONS.
Nº 143.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DESROYS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de neuf Projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS,

La commission à laquelle vous avez envoyé cinq projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales dans les départements du Cantal, du Jura, de Lot-et-Garonne, de Maine-et-Loire et de l'Orne, après avoir examiné avec soin les dossiers qui font connaître l'importance de chacune des demandes qui ont provoqué ces projets, m'a chargé de vous rendre compte de son travail et de vous faire un rapport

*Cette commission était composée de MM. le marquis D'ANDIGNÉ, le vicomte BORRELLI, le comte CLAPARÈDE, le comte DE COURTARVEL, le comte DESROYS, le comte DUROSNEL, le comte EXELMANS.

séparé sur chacun des projets de loi qui vous sont soumis.

1er PROJET,

TENDANT *à distraire le village de Chazal de la commune d'Anterrieux (Cantal), pour la réunir à celle de Maurines, même département.*

Le mauvais état des chemins de Chazal à Anterrieux, la grande distance qu'il y a à parcourir, qui est de 3,700 mètres, a depuis longtemps nécessité la réunion du village de Chazal, pour le culte et pour l'instruction primaire, à la commune de Maurines, qui en est beaucoup plus rapprochée et dont les chemins sont d'un accès moins difficile. L'obligation où se trouvent les habitants de Chazal de se rendre à Anterrieux pour les actes de l'état civil, et à Maurines pour les cérémonies religieuses, leur occasionne une perte de temps considérable, et leur devient d'autant plus onéreuse, qu'aux termes de la loi ils sont imposés pour l'église et l'école d'Anterrieux, tandis qu'ils paient une contribution volontaire à l'église et à l'école de Maurines.

Le conseil général du département du Cantal a motivé son avis de la manière suivante : l'aspect des plans, l'avis de la commission syndicale, celui du conseil municipal de Maurines, l'enquête *de commodo et incommodo*, l'opinion du géomètre en chef du cadastre, du directeur des contributions directes, du conseil d'arrondissement, tout concourt à justifier la légitimité de cette demande.

La commune d'Anterrieux, qui a 376 habitants et un revenu de 290 fr. 7 cent. ne perdra par cette réunion que 42 habitants et 11 fr. 43 cent. de revenu.

Votre commission, Messieurs, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire les communes de Charny et de Thorcy-sous-Charny du canton de Saulieu, arrondissement de Sémur (Côte-d'Or), pour les réunir au canton de Vitteaux, méme arrondissement.*

La commune de Torcy-sous-Charny qui a 677 habitants, et celle de Charny qui a 241 habitants, dépendent l'une et l'autre du canton de Saulieu, département de la Côte-d'Or, et demandent, par l'organe de leurs conseils municipaux, à faire partie du canton de Vitteaux, même département.

Le canton de Saulieu a 13,488 habitants, celui de Vitteaux n'en a que 10,623. La perte de 918 habitants sera peu sensible pour le canton de Saulieu.

Ce projet a eu l'approbation des autorités locales; il n'a été contesté que par les notaires de la ville de Saulieu, qui ont adressé des réclamations, et qui ont témoigné la crainte que ce changement dans l'effectif de la population du canton n'entraînât une modification dans le nombre des notaires du canton.

M. le Garde des sceaux a été consulté à ce sujet,

et il a pensé que la réunion demandée serait utile, soit aux justiciables, soit à l'administration de la justice.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à distraire la commune de La Chapelle-du-Bois-des-Faulx du canton et de l'arrondissement de Louviers (Eure), pour la réunir au canton nord et à l'arrondissement d'Évreux, même département.*

Le canton de Louviers contient 19,399 habitants, et l'arrondissement du même nom en contient 69,402. La commune de La Chapelle qu'il s'agit de distraire de cet arrondissement, ne contient que 246 habitants; la distraction d'une aussi faible population ne saurait nuire ni au canton, ni à l'arrondissement.

L'instruction qui a été faite en vertu de la loi du 1er juillet 1337, et sur la demande du conseil municipal de La Chapelle, n'a soulevé d'opposition que de la part de quelques habitants et du conseil municipal de la ville de Louviers.

La position de la commune de La Chapelle la porte tout naturellement à Évreux, dont elle n'est distante que de 88 hectomètres, tandis que son chef-lieu est éloigné de Louviers de 1 myriamètre 23 hectomètres.

Les autorités judiciaires et administratives, le conseil d'arrondissement de Louviers, celui d'É-

vreux, le conseil général du département de l'Eure, dès l'année 1837, ont donné leur approbation à la réunion proposée, et cet avis, revisé en 1838 par le conseil général, a été confirmé.

Par ces motifs, votre commission, à l'unanimité, vous propose l'adoption du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir les communes de Saint-Georges-des-Sept-Voies, Bessé, Le Thoureil, Saint-Pierre-en-Vaux et Saint-Maur, département de Maine-et-Loire, en une seule commune.*

Les communes que l'on vous propose de réunir, Messieurs, sont au nombre de cinq, savoir :

Saint-Georges, dont le territoire est de 1,226 hectares, 861 habitants et 215 fr. de revenu ordinaire ;

Bessé, 426 hectares de terre, 401 habitants, 110 fr. 98 c. de revenu ordinaire;

Le Thoureil, 268 hectares de terre, 190 habitants et 26 fr. de revenu;

Saint-Maur, 371 hectares de terre, 117 habitants, et un revenu ordinaire montant à 54 fr. 77 cent.

Le conseil municipal de la commune de Bessé est le seul qui a cru devoir s'opposer à la réunion qui, au contraire, a été demandée par les conseils des quatre autres communes.

Le conseil d'arrondissement de Saumur, le conseil général du département de Maine-et-Loire, ont décidé que, sans s'arrêter à l'opposition for-

mée par le conseil de Bessé, il était de l'intérêt général de réunir ces communes, qui ne pouvaient se suffire à elles-mêmes et payer les charges locales et annuelles qu'à l'aide de centimes additionnels.

Lorsque la réunion sera effectuée à Le Thoureil, seule localité convenable pour établir la maison commune et l'école pour l'enseignement primaire, cette commune aura 1,830 habitants, un territoire de 2,580 hectares et 457 fr. 87 cent. de revenu.

Toutes les autorités locales ayant donné un avis favorable à la réunion de ces communes, votre commission, Messieurs, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Balolle de la commune de Frangy, département de Saône-et-Loire, pour la réunir à la commune de Saint-Germain-des-Bois, même département.*

La commune de Frangy a vivement réclamé contre la distraction demandée, et elle a fait remarquer qu'il y avait pour elle un préjudice considérable, si on lui faisait perdre la totalité de la section actuelle de Balolle, qui comprend 380 hectares de terres, 298 habitants et 112 fr. 28 cent. de revenu.

Le préfet du département de Saône-et-Loire, ayant reconnu que la réclamation de la commune de Frangy était fondée, mais que la demande de

la section de Balolle l'était aussi, attendu qu'elle se trouvait éloignée du chef-lieu de la commune par une distance de 8 kilomètres, et qu'elle en est séparée par la rivière de Seille, dont les débordements rendent souvent les communications très-difficiles, M. le préfet a proposé une transaction qui est favorable à toutes les parties intéressées.

La section de Balolle a une certaine partie de son territoire qui est occupée par des maisons habitées; le surplus renferme des terres et des prairies, sur lesquelles il n'y a point d'habitation, et ces portions de territoire sont tellement distinctes, qu'elles peuvent être partagées en deux parties, ainsi que cela est évident par l'inspection du plan; dans cet état de choses, les autorités locales ont proposé de réunir à la commune de Saint-Germain-des-Bois, la partie de la section de Balolle qui est habitée, et de laisser le surplus à la commune de Frangy. Mgr. l'évêque d'Autun, dans l'intérêt des exercices religieux, a donné son approbation à ces arrangements.

Par ce moyen, la commune de Frangy ne perdra que trois cent quarante-huit hectares de terre, 86 fr. 4 c. de revenu, et elle conserve deux mille cent habitants, 7,732 fr. 71 c. de revenu, et une étendue de deux mille sept cent vingt-deux hectares.

Votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

Messieurs, dans votre séance du 24 de ce mois, vous avez envoyé à la commission qui avait été chargée d'examiner les précédents projets, relatifs à des circonscriptions territoriales, quatre nouveaux projets relatifs au même objet. Votre commission, Messieurs, après s'être livrée à un examen scrupuleux de ces nouveaux dossiers, m'a également chargé de vous en rendre compte et de vous faire un rapport sur chacun d'eux.

1er PROJET,

TENDANT *à ériger en une nouvelle commune les deux sections de Port-Launay, canton et arrondissement de Château-Lin (Finistère), dont l'une dépend de Château-Lin et l'autre de la commune de Saint-Ségal.*

Il y a trente ans environ que Port-Launay n'était qu'un village de peu d'importance; depuis l'ouverture du canal de Nantes à Brest, à l'embouchure duquel il est situé, sa population s'est considérablement augmentée, des établissements industriels se sont formés, et dans l'espace des huit dernières années, la moyenne du chiffre de ses octrois a été de plus de 2,000 fr., ce qui lui fournit les moyens nécessaires pour avoir une administration séparée.

La divergence des intérêts de ces deux sections de commune avec les communes auxquelles elles appartiennent, excite de la haine et des inimitiés. L'action de la police municipale est annulée par la distance qui sépare ces sections du chef-lieu

de la commune, et les autorités administratives du département du Finistère ont provoqué l'instruction d'un projet conforme aux vœux exprimés par les habitants de Port-Launay.

Le conseil municipal de Saint-Ségal n'a mis aucune opposition à la mesure projetée; il n'en a pas été de même de celui de Château-Lin, qui, au contraire, a mis une vive opposition, ce qui a porté les autorités locales à examiner la question avec le plus grand soin, et ce n'est qu'après s'être assuré que l'opposition de la commune de Château-Lin tenait à des haines et à des intérêts particuliers, que le conseil général du département du Finistère a conclu à l'admission de la demande formée par les sections de Port-Launay et de Saint-Ségal.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire de la commune de Marquefave, canton de Carbonne, arrondissement de Muret, (Haute-Garonne), les hameaux de Labourdette et de Boulourou, pour les réunir à la commune de Lacaugne, canton de Rieux, même arrondissement.*

La commune de Marquefave s'oppose à la distraction demandée, sous prétexte qu'elle perdra des habitants, des terres et des revenus.

Les autorités locales, le conseil d'arrondissement de Muret, le conseil général du département de la Haute-Garonne n'ont pas pensé devoir s'ar-

rêter à cette opposition, qui est d'autant plus mal fondée, que les hameaux de Labourdette et de Boulourou, n'ont ensemble que 24 habitants, 12 hectares 76 ares d'étendue, et 1 fr. 58 c. de revenu, tandis que la commune de Marquefave a 1,800 hectares de superficie, 861 habitants et 223 fr. 15 c. de revenu.

Les autorités administratives du département ont provoqué l'instruction tendant à distraire ces hameaux de la commune à laquelle ils appartiennent, et dont ils sont éloignés par de mauvais chemins, tandis qu'ils ne sont qu'à 300 toises de Lacaugne, chef-lieu de la commune à laquelle il est demandé de les réunir.

Le conseil général, le préfet, le Garde des sceaux qui a été consulté, en ce qui regarde l'administration de la justice, sont favorables à la demande.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs, vous propose l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Saint-Pardoux et de Longueville, canton et arrondissement de Marmande, département de Lot-et-Garonne.*

La réunion de deux ou d'un plus grand nombre de communes est utile, surtout dans les cas où chaque commune séparément ne peut point arriver à couvrir ses dépenses annuelles avec ses ressources ordinaires; tandis qu'en réunissant

leurs ressources elles diminuent par cela même leurs besoins, et elles se trouvent avoir un excédant de recette; c'est ce qui arrive dans le projet de réunion proposé. En effet, Saint-Pardoux a 518 fr. 14 c. de dépenses obligées, et 405 fr. 48 c. de revenu; Longueville a un revenu de 182 f. 74 c., sa dépense est de 277 fr. 94 c. Les deux communes réunies auront un revenu de 588 fr. 22 c.; leur dépense ne sera que de 560 fr.; il leur restera 28 fr. 22 c.; tandis que dans l'état présent de ces communes, il leur manque chaque année, à la première, 112 fr. 66 c., à la seconde, 95 fr. 20 c.

Le conseil municipal de Longueville a donné son approbation; celui de Saint-Pardoux consentirait à la réunion si on devait donner son nom à la nouvelle commune.

Le conseil d'arrondissement, entrant dans les vues de la commune de Saint-Pardoux, repousse le projet. Le préfet s'oppose à ce que la nouvelle commune prenne le nom de Saint-Pardoux, attendu que dans le département de Lot-et-Garonne il y a une autre commune qui déjà porte ce nom.

Le conseil général, adoptant l'avis du préfet, pense que la réunion doit avoir lieu sous le nom de Longueville.

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

4e PROJET,

TENDANT *à réunir les communes de Meylan et de Saint-Pau, et celles de Saint-Martin de Levèze et de Sos, département de Lot-et-Garonne, pour en former deux communes sous le nom de Meylan et de Sos.*

M. le préfet du département de Lot-et-Garonne aurait désiré réunir toutes ces communes à celle de Sos, canton de Mazin. Pour y parvenir, il a provoqué une enquête conformément à l'art 1er de la loi du 18 juillet 1837. Ce projet a été vivement repoussé par les communes de Meylan et de Saint-Pau, et par le conseil d'arrondissement de Nérac.

Le conseil d'arrondissement propose, par forme de transaction, de réunir les communes de Saint-Pau et celle de Meylan pour en faire une seule commune.

M. le préfet et le conseil général n'ont point adopté cet avis, et ont persisté dans l'intention de réunir les quatre communes à celle de Sos.

La Chambre des Députés ayant adopté le projet tel qu'il a été présenté par le Gouvernement, votre commission, Messieurs, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

MPRESSIONS
Nº 144.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Marquis de Chanaleilles, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des neuf Projets de loi qui autorisent huit départements **, et la ville de la Croix-Rousse, à s'imposer extraordinairement ou à contracter des emprunts.

Messieurs,

Les départements de l'Ardèche, de la Corse, des Côtes-du-Nord, de l'Eure, du Gers, du Puy-de-Dôme et du Rhône, ont émis le vœu d'être autorisés, chacun d'eux, à s'imposer pour l'achèvement de leurs routes départementales, ou pour des emprunts; et dans ce dernier (le Rhône) la ville de la Croix-Rousse demande à faire un emprunt qui servira à solder le prix d'acquisition

* Cette commission était composée de MM. le marquis de Belbeuf, le marquis de Chanaleilles, le duc de La Force, Laplagne-Barris, le comte Jules de Larochefoucauld, le comte de Monthion, le comte Perregaux.

** Ardèche, Côtes-du-Nord, Corse, Eure, Gers, Loiret, Puy-de-Dôme, Rhône.

des terrains nécessaires à l'établissement d'un chemin, et à payer les travaux de construction de ce chemin.

Le département du Loiret demande à changer l'affectation d'une somme provenant d'une imposition extraordinaire.

1er PROJET (Ardèche).

Ce département, où les voies de communication sont très-coûteuses, ne pouvait guère affecter, chaque année, sur ses ressources ordinaires, à la dépense des routes, qu'une somme d'environ 50,000 fr.

Il avait obtenu cependant le classement de vingt-huit routes départementales offrant ensemble un développement de 788 kilomètres.

Dès 1835, il fut reconnu qu'une somme de 7,232,000 fr. serait nécessaire pour amener toutes ces routes à leur état d'entretien ; savoir : 692,000 fr. pour 240 kilomètres exigeant de fortes réparations, et 6,540,000 fr. pour construire les parties en lacunes.

Dans cet état de choses, le conseil général de l'Ardèche sentit la nécessité de créer des ressources extraordinaires pour pouvoir satisfaire à de si fortes exigences; et, sur sa demande, le département de l'Ardèche fut autorisé, par une loi du 19 avril 1834, à s'imposer 4 centimes additionnels, pendant cinq ans, à partir de 1836 et jusques et y compris 1840; mais on reconnut bientôt que le produit de cet impôt serait insuffisant, et

dans sa session de 1835 le conseil général demanda l'autorisation d'emprunter une somme de 1,200,000 fr. pour l'affecter à l'achèvement de six routes départementales que le conseil désigna. Les fonds de l'emprunt seront consommés à la fin de 1841, sans avoir suffi à cet achèvement; et le conseil général, prenant de nouveau en sérieuse considération les dépenses du service des routes départementales, a demandé, dans sa session de 1839, que le département fût autorisé à s'imposer 8 centimes additionnels pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1840, avec la pensée, sans doute, que le produit de cette imposition extraordinaire pourrait être réparti sur l'ensemble des routes départementales.

Cette pensée de la répartition, par le conseil général, qui pouvait se déduire de l'absence même, dans sa délibération, de désignation de routes, a paru contraire aux règles d'une bonne administration, ce qu'il n'y a pas lieu d'examiner pour votre commission, et le Gouvernement n'a pas cru pouvoir proposer aux Chambres le vote du conseil général de l'Ardèche; mais afin que les travaux ne soient point interrompus, il a proposé le recouvrement, pendant une année, de l'imposition de 4 centimes extraordinaires autorisée par la loi du 19 avril 1835.

Pendant la durée de ce provisoire, le conseil général aura pu voter et formuler une nouvelle proposition.

Votre commission vous propose d'adopter celle que fait aujourd'hui le Gouvernement.

2e PROJET (Corse).

Ce département, où les voies de communication présentent un caractère particulier d'urgence et de difficultés, est le premier peut-être où les chemins vicinaux aient été l'objet du vote d'une imposition extraordinaire.

Le conseil général de la Corse a classé onze chemins vicinaux de grande communication, présentant ensemble un développement de 56,800 kilomètres ou 140 lieues, et a émis le vœu d'une imposition extraordinaire de 10 centimes au principal des quatre contributions directes pendant deux années, à partir de 1841, pour pourvoir à l'achèvement de ces chemins.

Un pareil vote, une pareille affectation dénotent le fâcheux état d'un pays qui manque des premières voies de communications nécessaires à la sécurité publique, et témoignent des vues intelligentes de son conseil général.

La Corse n'a que deux routes départementales encore inachevées. Elle a donc embrassé le meilleur système, en portant ses ressources sur les chemins de grande vicinalité. Votre commission vous propose d'adopter le projet de loi qui l'autorise à s'imposer extraordinairement à cette fin.

3e PROJET (Côtes-du-Nord).

Le département des Côtes-du-Nord voyait nos voisins d'outre-mer lui enlever son industrie

linière, par l'introduction du tissage et du filage à la mécanique. On y a senti vivement le besoin de chercher les moyens de lutter avec l'étranger, et son conseil général, dans sa session de 1839, offrit une prime de 60,000 fr. à toute personne ou société qui fonderait dans le département une usine pour filer ou tisser le lin à la mécanique, à la condition, toutefois, que la valeur de cet établissement ne serait pas moindre de 800,000 fr. Cette prime fut acquise à la Compagnie en commandite formée sous la raison Joseph Clerc Kaïser et compagnie; mais aucun fonds ne restant libre pour la payer, le conseil général a demandé, dans une session extraordinaire, l'autorisation d'emprunter 60,000 fr., et de pourvoir au paiement de cet emprunt par une imposition de 2 centimes additionnels aux quatre contributions directes pendant l'année 1845, et 1 centime seulement pendant 1846.

Votre commission vous propose d'autoriser cette imposition, qui a pour objet un immense résultat dans l'intérêt agricole et manufacturier d'un département dont la situation financière est, d'ailleurs, très-satisfaisante.

4e PROJET (Eure).

Le conseil général du département de l'Eure a obtenu le classement de vingt-sept routes départementales, dont le développement est de 791 kilomètres, ou 197 lieues. Sur cette étendue, 421 kilomètres sont exécutés ou en cours d'exé-

cution; 369 kilomètres, ou 92 lieues à peu près, restent à ouvrir.

La dépense, pour amener à l'état d'entretien ces diverses voies de communication, est évaluée à 3,100,000 fr.

Cette situation dont il fallait sortir exigeait tous les sacrifices que pouvait supporter un département qui paie plus de 4 millions d'impôt foncier; et son conseil général, excité par de justes motifs d'intérêt public, et dans les vues les plus utiles, a demandé l'autorisation d'une imposition extraordinaire de 9 centimes additionnels, pendant dix ans, à partir de 1841.

Cette imposition, une des plus fortes peut-être qui aient été demandées par nos départements, ne sera pas cependant une trop lourde charge pour celui de l'Eure, si l'on considère que les 5 centimes qu'il supporte d'après la loi du 19 avril 1835, cesseront d'être perçus à la fin de 1840, et que l'achèvement très-prochain du cadastre mettra fin à l'imposition extraordinaire de 2 centimes votés pour ce service.

Votre commission vous propose donc l'adoption du projet qui autorise le département de l'Eure à s'imposer extraordinairement.

5e PROJET (Gers).

Le département du Gers avait été autorisé, par une loi du 6 juin 1838, à une imposition extraordinaire de 2 centimes additionnels pendant les années 1839 et 1840, pour en affecter le produit

aux travaux neufs de ses routes départementales; mais ce produit de 33,000 fr. par exercice étant bien insuffisant pour les besoins auxquels il était destiné, le conseil général s'est trouvé dans la nécessité de créer de nouvelles ressources, et il a voté une nouvelle imposition extraordinaire de 4 centimes, à partir de 1841, au principal des quatre contributions directes. Cette imposition ne pouvant être une charge trop pesante pour le département du Gers, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi qui l'autorise.

6e PROJET (Loiret).

Une loi du 29 mai 1834 avait autorisé le département du Loiret à s'imposer extraordinairement pour la construction d'un hospice d'aliénés. Cette construction fut commencée, et avant qu'elle ne fût achevée, le département en fit la cession aux hospices d'Orléans, à la charge par eux de terminer les constructions commencées; par suite de cette cession une somme de 10,235 fr. 49 cent. sur le produit de l'imposition extraordinaire resta libre, sans affectation.

Le conseil général a émis le vœu, dans sa séance du 27 août dernier, qu'une loi l'autorisât à reporter cette somme au budget extraordinaire, pour être employée au paiement du prix des bâtiments de l'École normale, dont l'acquisition a été effectuée en vertu d'une ordonnance royale du 24 juillet 1838.

Cette affectation n'est susceptible d'aucune ob-

jection, et votre commission vous propose d'adopter le projet de loi qui l'autorise.

7e PROJET (Puy-de-Dôme).

Le département du Puy-de-Dôme dont la population est très-nombreuse, sur un sol où la nature oppose le plus d'obstacles à la circulation, est un de ceux dont les grandes voies de communication ont pris le moins de développement. Il a 82,000 mètres de lacunes sur neuf routes départementales dont la construction s'élèverait à une dépense de 1,500,000 fr. environ. Le budget des dépenses facultatives ne pouvant fournir annuellement, pour travaux neufs, qu'une somme de 80,000 fr., le conseil général a dû chercher à compléter ses voies et moyens par une imposition extraordinaire, et il a demandé, dans sa séance du 30 août dernier, que le département fût autorisé à s'imposer pendant les années 1841, 1842 et 1843, 4 centimes additionnels aux quatre contributions directes, pour le produit en être affecté à l'achèvement des routes départementales. Ce vote n'imposera aucune charge nouvelle, on peut dire, aux contribuables, puisqu'à partir de 1840 ils devront jouir du dégrèvement de 3 centimes additionnels autorisés pour les travaux du cadastre terminés à cette époque. Votre commission vous propose d'adopter le projet de loi de cette imposition.

8e PROJET (Rhône).

Le département du Rhône a été autorisé, par les lois des 2 et 6 août 1839, à contracter deux emprunts : l'un de 500,000 f., pour la construction du palais-de-justice de la ville de Lyon; et l'autre de 900,000 fr., pour l'exécution des travaux des routes départementales. Une imposition extraordinaire de 1 centime et 1/3 a été affectée à l'amortissement du premier, et 2 autres cent. et 1/3 à celui du second; mais le conseil général ayant reconnu depuis l'insuffisance de la somme de 500,000 fr. affectée à la construction du palais-de-justice de la ville de Lyon, et, d'autre part, qu'il avait été omis de pourvoir au paiement desdits emprunts pour l'année 1841, parce qu'on avait cru, en premier lieu, y pourvoir par le budget ordinaire, a émis le vœu, dans sa dernière session, d'une imposition extraordinaire, en 1841, de 3 cent. 2/3 additionnels, dont le produit devrait être affecté au remboursement des deux emprunts projetés.

Votre commission vous propose d'autant plus facilement d'adopter la proposition que fait le Gouvernement, que le département du Rhône ne supportera, en 1841, aucune autre contribution extraordinaire.

9e PROJET (ville de la Croix-Rousse).

La ville de la Croix-Rousse, département du Rhône, a été autorisée à construire un chemin à

voiture qui ouvrira une communication nécessaire entre le quartier Sérin et le plateau de la Croix-Rousse.

Cette ville a dû chercher dès lors les voies d'exécution; et déjà, au moyen d'un emprunt, elle a payé une somme de 71,000 fr., à compte des indemnités fixées par le jury, aux propriétaires expropriés. Il lui reste à payer, pour solde de ces indemnités, une somme de..... 48,000 fr.
et, pour achever les travaux entrepris, il lui faut encore..... 52,000

Ensemble..... 100,000 fr.

Pour y pourvoir, la ville de la Croix-Rousse avait besoin de ressources extraordinaires, et son conseil municipal a voté, par délibération du 17 décembre 1839, un emprunt de pareille somme, remboursable par dixième, d'année en année, à partir de 1842.

Cet emprunt, pour une entreprise d'une incontestable utilité, qui donnera d'ailleurs les moyens d'occuper la classe indigente, n'a rien d'onéreux pour la ville de la Croix-Rousse; car il résulte de l'examen de son budget, pendant les années 1838, 1839 et 1840, que ses recettes ordinaires offrent sur les dépenses de même nature un excédant de 30,000 fr., avec lequel elle soldera facilement l'emprunt qu'elle aura fait.

Votre commission vous propose donc d'autoriser la ville de la Croix-Rousse à faire cet emprunt.

IMPRESSIONS

N° 145.

—

1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte de JESSAINT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent les départements de l'Aisne, de l'Aveyron et d'Eure-et-Loir, à s'imposer extraordinairement.

Département de l'Aisne.

MESSIEURS,

Le département de l'Aisne a vingt-neuf routes départementales classées, qui présentent une étendue de 645 kilomètres, dont 445 kilomètres sont à l'état d'entretien, et environ 200 en lacune.

Une loi du 24 avril 1837 assure les fonds nécessaires pour le comblement de ces lacunes jusqu'en 1844. Mais, il vient à pourvoir à l'insuffi-

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE JESSAINT, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le marquis DE LUSIGNAN, le comte PERREGAUX, le baron DE SAINT-DIDIER, DE VANDEUL, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

sance des ressources disponibles pour l'entretien des chaussées terminées.

En 1840, cette dépense s'élève à 187,500 fr.; mais, à partir de 1841, elle s'acroîtra chaque année, et atteindra, progressivement, le chiffre de 645 kilomètres. Il résulte des pièces soumises à votre examen, qu'en 1841, la dépense s'élèvera à 240,000 fr.

La loi du 10 mars 1838, ayant interdit l'emploi des fonds de report à une affectation nouvelle, le conseil général ne pourra disposer, pour l'entretien de ses routes, que d'une somme d'environ 150,000 fr., d'où il suit que le déficit, dès 1841, serait au moins de 80 à 90,000 fr., et, comme son budget ne lui offre aucun moyen de couvrir ce déficit, il a voté trois centimes extraordinaires sur les quatre contributions directes pendant dix ans, applicables à ce service, et subsidiairement aux travaux neufs des routes départementales.

Vous remarquerez, Messieurs, que c'est la première fois, depuis la promulgation de la loi de 1838, qu'un département demande à s'imposer extraordinairement, pour des dépenses rangées par cette loi dans la catégorie des dépenses ordinaires. Cette circonstance donne lieu à l'examen de la question de savoir si la loi du 10 mai 1838 ne s'oppose pas à l'adoption du vote du conseil général.

Votre commission n'a vu dans la loi aucune disposition qui restreigne la faculté du vote des impositions extrordinaires aux seules dépenses ex-

traordinaires. Cette interprétation est conforme aux principes adoptés pour les communes auxquelles on accorde des impositions extraordinaires pour couvrir le déficit de leurs dépenses ordinaires. On ne peut d'ailleurs supposer qu'en imposant aux départements l'obligation d'entretenir les routes départementales, la loi leur refuse les moyens d'y pourvoir, après l'épuisement des ressources mises à leur disposition.

Toutefois, votre commission ne s'est pas dissimulé que le recours aux centimes extraordinaires pour l'entretien des routes départementales, n'est pas sans de graves inconvénients ; elle reconnaît qu'il pourrait accroître, outre mesure, les charges déjà trop pesantes que supportent les contribuables.

Pour prévenir ces inconvénients, il importe que l'attention de l'administration soit appelée sur la réserve à apporter dans l'établissement de nouvelles routes départementales, et que l'autorisation n'en soit accordée qu'en cas d'impérieuse nécessité, à moins que les départements ne trouvent les moyens d'y pourvoir sur leurs ressources ordinaires, et au besoin, sur leur part dans le fonds commun qui fait l'objet du paragraphe 2 de l'article 17 de la loi du 10 mai 1838.

Au reste, votre commission a pensé que les ressources départementales pouvant éprouver des variations plus ou moins importantes, d'une année à l'autre, il était convenable, ainsi que le porte le projet de loi, de limiter la durée de l'imposition

demandée à 1841. Et nous avons l'honneur de vous proposer, en conséquence, l'adoption de ce projet déjà admis à la Chambre des Députés.

Département de l'Aveyron.

Le département de l'Aveyron a été autorisé par deux lois des 19 avril 1835 et 24 avril 1837, à s'imposer dix centimes extraordinaires au principal des quatre contributions directes, pour la confection de ses routes départementales.

Ces ressources cessant à la fin de 1840, et la dépense nécessaire pour les travaux d'achèvement des routes classées ou à classer, devant s'élever à 3,156,070 fr., somme reconnue indispensable, le conseil général demande que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant cinq ans, à partir de 1841.

Ce département, malgré ses sacrifices, est encore fort arriéré dans ses voies de communication, et nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, déjà admis à la Chambre des Députés.

Département d'Eure-et-Loir.

Les routes départementales du département d'Eure-et-Loir sont au nombre de vingt, dont l'étendue est de 503 kilomètres, lacunes comprises.

L'entretien des chaussées doit s'élever en 1840

à 158,000 fr., lorsque les lacunes seront comblées.

Deux lois des 30 juin 1835 et 6 juin 1836, autorisent ce département à s'imposer, jusqu'à la fin de 1841, 1°. trois centimes extraordinaires sur les quatre contributions directes; 2°. trois centimes extraordinaires sur la contribution foncière seulement, pour travaux neufs des routes départementales.

La dépense nécessaire pour arriver à l'achèvement de 82 kilomètres à l'état de lacunes est portée, d'après les évaluations des ingénieurs, à 1,240,000 fr.

Les impositions autorisées par les lois de 1835 et 1838, devant cesser à la fin de 1841, le département se trouverait à cette époque sans moyens de pourvoir à l'achèvement des travaux.

Dans cette situation, le département demande à s'imposer : 1°. en 1841, un centime extraordinaire additionnel à la contribution foncière et quatre centimes extraordinaires additionnels aux contributions des portes et fenêtres, mobilière et des patentes; 2°. sept centimes extraordinaires additionnels aux quatre contributions directes pendant six années à partir de 1842.

Ces impositions, sagement combinées, seront d'autant moins onéreuses, que les contribuables se trouveront déchargés, à partir de 1841, des centimes affectés au cadastre.

Nous avons l'honneur de vous proposer, en conséquence, l'adoption du projet de loi déjà admis à la Chambre des Députés.

N° 146.

—

1840.

IMPRESSIONS
N° 146.
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE LA RIBOISIÈRE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent les départements des Basses-Pyrénées, de la Haute-Saône et du Var à s'imposer extraordinairement.

Département des Basses-Pyrénées.

MESSIEURS,

Le département des Basses-Pyrénées a fait classer successivement 19 routes départementales donnant ensemble un développement de 644 kilomètres : 542 kilomètres sont dans ce moment à l'état d'entretien ; 102 kilomètres restent à ouvrir.

Pour exécuter ces travaux, le département fut autorisé, par une loi du 17 mars 1833, à ajouter extraordinairement pendant les années 1833 et

*Cette commission était composée de MM. le vicomte DE JESSAINT, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le marquis DE LUSIGNAN, le comte PERREGAUX, le baron DE SAINT-DIDIER, DE VANDEUL, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

1834, cinq centimes par franc aux contributions foncière, mobilière et des patentes. Une loi de 1834 continua cette perception pendant les années 1835-36-37-38 et 39 inclusivement.

Voulant donner aux travaux des routes une plus grande activité, le conseil général demanda aux pouvoirs législatifs et obtint, le 25 mai 1836, l'autorisation de contracter un emprunt de 650,000 fr. réalisable par cinquième et devant être amorti au moyen d'une imposition de 6 centimes additionnels aux quatre contributions directes, perçue pendant 15 ans à partir de 1836.

Dans la session de 1838, le conseil général avait émis le vœu que la loi de 1834, qui l'autorisait à ajouter cinq centimes extraordinaires par franc aux quatre contributions directes, fût prorogée pour cinq ans à partir du 1er janvier 1840; ce vœu resta oublié dans les bureaux du ministère.

Dans sa session de 1839, le conseil général reconnaissant que cette perception lui était indispensable a, de nouveau, formulé le vœu qu'il avait exprimé en 1838, et demandé à être autorisé, pour parer aux besoins de 1840 auxquels il n'avait pas été pourvu, à ajouter extraordinairement, pour 1841, dix centimes aux quatre contributions directes, ou à percevoir, à l'aide d'un rôle supplémentaire, cinq centimes sur ces contributions pendant l'année 1840.

Avant de faire connaître les motifs pour lesquels le Gouvernement et la Chambre des Députés ont rejeté cette demande, il est important de vous donner ici quelques explications sur la situation

financière du département des Basses-Pyrénées et sur le besoin qu'il éprouve d'ajouter cinq centimes extraordinaires à ses quatre contributions directes.

L'entretien des routes actuellement ouvertes exige une dépense de 180,000 fr., qui s'élèvera à 196,000 fr. quand toutes ces routes départementales seront entièrement terminées; pour parer aux besoins présents le conseil général ne peut affecter sur ses ressources ordinaires que 125 à 130,000 fr., il faut donc, pour compléter les 180,000 fr. nécessaires, que le conseil général ait recours à des centimes extraordinaires.

Demander à des ressources extraordinaires les moyens de payer des dépenses placées dans la première partie des budgets départementaux, a paru chose grave à votre commission, et elle a dû donner à l'examen de cette question d'autant plus d'attention que c'est la première fois qu'elle se présente.

La loi du 10 mai 1838 veut qu'il soit pourvu à l'entretien des routes départementales avec les centimes alloués à la première partie du budget des départements par la loi annuelle des finances (article 13).

Dans le cas où ces centimes ne suffiraient pas aux dépenses mises à leur charge, l'article 16 de la même loi permet d'y suppléer au moyen des centimes facultatifs; or, comme les conseils généraux peuvent demander et obtenir, des pouvoirs législatifs, l'autorisation d'augmenter ces derniers par la création de ressources extraordinaires, il s'ensuit que, légalement, le département des

Basses-Pyrénées peut être autorisé à s'imposer extraordinairement pour parer à la dépense de l'entretien de ses routes départementales.

Votre commission, convaincue de la nécessité d'entretenir des communications dont l'utilité a été incessamment reconnue et dont le pays commence à sentir tous les bienfaits, s'est décidée à accorder au département des Basses-Pyrénées des ressources extraordinaires pour faire face à cette dépense, mais elle a jugé que le moyen de les percevoir en 1840 par un rôle extraordinaire, ne pouvait être employé, et que dix centimes ajoutés aux quatre contributions directes en 1841, créeraient aux contribuables une charge trop lourde pour cette année. Pensant ensuite qu'il ne fallait que le moins possible grever l'avenir, et qu'il était d'ailleurs bon d'arrêter les conseils généraux dans certaines tendances qui finiraient par faire peser sur les départements des charges intolérables, elle s'est décidée à accepter le projet de loi qui vous est proposé, et, par conséquent, à accorder seulement 6 centimes additionnels aux quatre contributions directes pour 1841.

Des besoins de différentes natures n'ayant pas permis jusqu'ici au conseil général des Basses-Pyrénées de rien demander aux centimes facultatifs pour l'entretien des routes, on peut espérer qu'en 1842, il trouvera là des ressources qui lui permettront de satisfaire complétement à cette dépense sans avoir recours à des moyens extraordinaires.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi.

Département de la Haute-Saône.

Le conseil général du département de la Haute-Saône a, dans sa session de 1839, voté pour dix ans une imposition extraordinaire de 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour rectification de rampes, comblement de lacunes et autres travaux neufs sur les routes départementales.

Cet impôt, devant produire annuellement 60,000 francs environ, réaliserait en dix ans 600,000 francs, dépense à laquelle l'ingénieur en chef de ce département estime que doivent s'élever les travaux qui restent à faire sur les routes départementales.

Il résulte de l'examen que votre commission a fait de la position financière du département de la Haute-Saône qu'il n'a contracté aucun emprunt; qu'à partir de 1841 il ne figurera plus à son budget de centimes extraordinaires, et enfin que, grâce à la richesse de ses communes qui possèdent une grande quantité de bois, les contributions n'étaient grevées, en 1838, d'aucuns centimes communaux.

Cette bonne situation, qui n'a été achetée par aucune économie mal entendue, et qui tient tout entière à la sage répartition qu'on a su faire, dans ce département, des ressources particulières qu'il possède, devra nécessairement avoir de l'influence sur votre vote; mais en vous la signalant, votre commission a pensé qu'il ne fallait pas la com-

promettre en accordant trop de confiance à un avenir dont il est impossible de prévoir toutes les chances, et qu'il était prudent de réduire à huit ans, comme le propose la Chambre des Députés, la durée du temps pendant lequel cet impôt sera perçu.

Elle a également reconnu, en étudiant la discussion à laquelle la dépense nécessaire pour combler la lacune de Mélisey avait donné lieu dans le conseil général, toute l'importance de l'achèvement d'une route qui ouvre une communication directe entre Besançon et Strasbourg; elle vous propose, en conséquence, d'adopter entièrement la rédaction de la loi telle qu'elle est sortie de la Chambre des Députés.

Département du Var.

Le département du Var a successivement fait construire, dans les villes de Draguignan, de Toulon et de Brignoles, chefs-lieux de trois de ses arrondissements, des palais de justice, maisons d'arrêt et casernes de gendarmerie.

La ville de Grasse, chef-lieu du quatrième arrondissement, réclamait, depuis longtemps, des constructions de la même nature; dans sa session de 1839, le conseil général, prenant sa demande en considération, et vu le mauvais état et le peu de convenances des bâtiments servant aujourd'hui à ces usages, a décidé qu'il demanderait à imposer extraordinairement au département, pendant les années 1841, 1842 et 1843, trois centimes

additionnels au principal des quatre contributions directes pour satisfaire à la dépense qu'entraînera l'édification d'un Palais de Justice, d'une maison d'arrêt et d'une caserne de gendarmerie dans la ville de Grasse.

Les devis du plan adopté s'élèvent, y compris une somme de 20,000 fr. nécessaires à l'acquisition du terrain, à 275,000 fr. La ville de Grasse prend à sa charge le dixième de cette dépense; le produit des 3 centimes ajoutés pendant trois ans au principal des quatre contributions directes donnera 202,756 fr. 55 c.; le département paiera le surplus avec ses ressources ordinaires.

Votre commission, avant de vous proposer de sanctionner par une loi ces dispositions, a examiné avec soin la situation financière du département du Var, et comme elle a reconnu qu'il ne supporte, dans ce moment, que 14 centimes départementaux, dont pas un n'a le caractère de centime extraordinaire, et que, de plus, la contribution demandée ne sera que la continuation d'un pareil impôt autorisé par une loi du 3 juin 1837 pour faire face à la construction du Palais de Justice de Brignoles, elle m'a chargé de vous proposer d'adopter le projet de loi.

IMPRESSIO

N° 147

—

1840.

IMPRESSIONS

N° 147.

—

1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE SAINT-DIDIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent les départements de la Haute-Garonne, de Lot-et-Garonne et du Nord à s'imposer extraordinairement

Département de la Haute-Garonne.

MESSIEURS,

Le département de la Haute-Garonne a été autorisé par chacune des lois des 9 juillet 1836 et 24 avril 1837 à s'imposer extraordinairement quatre centimes additionnels aux quatre contributions directes : les premiers pour être perçus pendant huit ans, qui finiront en 1843, et les seconds pendant trois ans qui finissent cette année. Le

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE JESSAINT, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le marquis DE LUSIGNAN, le comte PERREGAUX, le baron DE SAINT-DIDIER, DE VANDEUL, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

produit de ces impositions extraordinaires affecté aux travaux des routes départementales, n'a pas suffi pour leur achèvement, et sur une longueur de 764,648 m. de routes classées, 167,707 m. sont encore à l'état de lacunes. Les dépenses à faire pour les grosses réparations et l'achèvement des lacunes sont évaluées à 3,860,000 fr.

Pour subvenir à cette dépense le conseil général a demandé, dans sa session de 1839, l'autorisation d'imposer extraordinairement le département, pendant cinq années à partir de 1841, cinq centimes et demi additionnels aux quatre contributions directes. Cette imposition extraordinaire, jointe à celle de quatre centimes, autorisée par la loi du 9 juillet 1836, portera à neuf centimes et demi les ressources à employer annuellement. Le recouvrement des quatre centimes dont la perception a été autorisée par la loi du 24 avril 1837 cessant cette année, et la contribution foncière devant être soulagée à partir du 1er janvier prochain, de l'imposition d'un centime et demi perçu pour le cadastre, votre commission a pensé que la demande du conseil général de la Haute-Garonne est suffisamment justifiée, et m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés.

Département de Lot-et-Garonne.

Le département de Lot-et-Garonne a été autorisé, par la loi du 20 novembre 1830, à emprunter

1,757,320 fr., dont 1,357,320 fr. devaient être employés à l'achèvement de ses routes départementales classées, et 400,000 fr. à solder la subvention offerte par le conseil général pour la construction de la route royale n° 133 de Périgueux à Mont-de-Marsan. La même loi autorisait, pour servir au paiement des intérêts et au remboursement du capital de l'emprunt, la perception jusqu'en 1848 d'une imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

Cet emprunt n'a été réalisé qu'en 1834 et seulement jusqu'à concurrence de 900,000 fr., mais le produit des cinq centimes extraordinaires, resté libre par la réduction du capital emprunté, a été employé, soit aux travaux neufs des routes départementales, soit à payer la subvention due à la route royale n° 133.

L'espérance conçue de terminer les routes départementales et d'acquitter la subvention avec les ressources réalisées sur l'emprunt autorisé par la loi du 20 novembre 1830, ne s'étant pas réalisée, la loi du 24 août 1837 a autorisé, sur la demande du conseil général, un nouvel emprunt de 500,000 fr., et une nouvelle imposition extraordinaire de trois centimes pour assurer le remboursement de cet emprunt. Son produit a été employé à continuer les travaux des routes départementales, et il est à remarquer qu'aucune partie n'a servi à acquitter le complément de la subvention due à l'État.

Ce second emprunt n'a pas encore suffi ; il ré-

sulte d'un rapport de l'ingénieur en chef qu'une somme de 350,000 fr. est encore indispensable pour l'achèvement des routes départementales, sans y comprendre celle de 201,224 fr. 75 cent. dont le département est encore débiteur envers l'État. Il est nécessaire de vous faire remarquer que, pendant les dernières années, les travaux de la route royale n° 133, ont été continués par l'État sans que le concours du département ait été réclamé. Ce n'est pas sans étonnement que votre commission a trouvé une délibération du 2 septembre 1839, dans laquelle le conseil général prétend faire de ce silence un titre implicite de libération, et ne devoir être appelé à payer que la moitié des travaux restant à faire, ce qui réduirait sa dette à 65,000 fr. Cette prétention ne peut être admise, car le silence de l'administration n'a pu détruire le droit de l'État, ni affranchir le département du paiement de ses engagements. Une disposition de l'article 1er du projet de loi conserve aux paiements proposés par le conseil général, le caractère d'à-compte au lieu de celui de solde définitif que le créancier cherche à lui attribuer.

Votre commission, en vous proposant l'adoption de cette disposition, a pensé avec le Gouvernement qu'en présence de la situation financière du département de Lot-et-Garonne, il convient que l'État se contente provisoirement, et comme à-compte, du paiement des 65,000 fr. que le conseil général consent à appliquer actuellement à l'acquit de sa dette. Il a demandé, dans sa dernière session, que le département fût au-

torisé à faire un troisième emprunt qui s'élèverait à 400,000 fr. applicables, savoir : 350,000 francs à l'achèvement des routes départementales et 50,000 fr. à parfaire, avec 15,000 fr. pris sur les ressources ordinaires, l'à-compte de 65,000 fr. Ce nouvel emprunt, réalisable en deux années, étant ajouté à sa dette de 1,400,000 fr., déjà contractée, ne dépassera que de très-peu les limites fixées par la loi du 20 novembre 1830, qui autorisait le département à emprunter 1,757,320 francs. Pour assurer le remboursement de ce nouvel emprunt, le conseil général se propose d'employer 47,257 fr. qui resteront disponibles sur le produit des 5 centimes affectés à l'amortissement de l'emprunt autorisé en 1830, et demande que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement 5 centimes pendant deux ans et neuf mois; cette imposition ne serait que la continuation de celle autorisée par la loi du 20 novembre 1830.

Pour assurer le service des intérêts, le conseil général affecte à la portion exigible en 1840, une allocation de 4,266 fr. sur les centimes facultatifs de l'année courante, et pour le surplus, demande que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement deux tiers de centime qui seraient perçus du 1er janvier 1841 au 1er août 1850.

Le projet de loi approuve ces propositions, sauf quelques modifications nécessaires pour la confection des rôles qui ne peuvent s'appliquer qu'à des impositions destinées à être perçues pendant

l'annuée entière. En combinant les dispositions de cette loi, déjà approuvée par la Chambre des Députés, avec celles des lois des 20 novembre 1830 et 24 août 1837, la libération du département, sauf le solde dont il resterait débiteur envers l'Etat, serait complète en 1851; et, jusqu'à cette époque, il supporterait une imposition extraordinaire de neuf centimes additionnels aux quatre contributions directes.

Votre commission m'a chargé d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Département du Nord.

Le conseil général du département du Nord a demandé, dans sa session de 1839, que le département fût autorisé à contracter un emprunt de 1,400,000 fr. à l'intérêt de 4 et demi pour 100, et que, pour assurer le remboursement de l'emprunt ainsi que le service des intérêts, le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement 2 centimes additionnels aux quatre contributions directes pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1841.

Il résulte de la situation financière de ce département, des rapports du préfet et des délibérations du conseil général, que pour donner une grande activité à divers travaux d'utilité publique, plusieurs ont été autorisés par anticipation sur les crédits de plusieurs années. Les dettes exigibles détaillées dans l'exposé des motifs du projet de loi s'élèvent à la somme de.... 775,051 fr. 51 c.

Diverses dépenses qui s'élevaient à 1,183,802 fr. ont paru indispensables et urgentes au conseil général, mais le Gouvernement a pensé qu'elles ne présentaient pas toutes un tel caractère d'urgence qu'elles ne pussent être ajournées jusqu'à ce que sa situation financière fût améliorée. Il a conservé dans le projet de loi qui vous est soumis des dépenses votées par le conseil général.

Les réparations à faire aux parties de routes départementales, nos 9, 12 et 14 qui ont cessé d'être viables, montant à.....	379,350 fr.	»
La construction d'un bâtiment pour placer les archives départementales.....	169,039	»
En y ajoutant le rapport des dettes exigibles.....	775,051	51 c.
Les charges s'élèvent à....	1,323,440	51
Il faut en déduire les ressources extraordinaires provenant de restes à recouvrer des impositions extraordinaires autorisées par les lois des 28 juin 1833, 6 et 9 juillet 1836 et des contingents restants dus par les communes intéressées à la route départementale n° 9...	535,384	»
Il reste donc à pourvoir au crédit des.....	788,056 fr.	51 c.

Le Gouvernement propose, pour y parvenir, d'autoriser le département du Nord à emprunter successivement une somme qui ne dépassera pas

790,000 fr., dont l'intérêt ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, et à s'imposer extraordinairement pour le service des intérêts et le remboursement du capital de cet emprunt, pendant cinq années à partir du 1er janvier 1841, 2 centimes et demi additionnels aux quatre contributions directes.

Votre commission a pensé que ces dispositions du projet de loi adopté par la Chambre des Députés devaient satisfaire aux besoins urgents, et par ces motifs elle m'a chargé d'avoir l'honneur de vous en proposer l'adoption.

IMPRESSIONS
N° 148.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Vicomte de Villiers du Terrage, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent le département du Loiret à s'imposer extraordinairement, et les villes de Béziers, Roubaix et Strasbourg à contracter des emprunts.

Loiret.

Messieurs,

Le conseil général du département du Loiret a voté une imposition extraordinaire de cent mille fr. sur les années 1841, 1842, 1843 et 1844, pour concourir à la dépense d'une translation de l'Hôtel-Dieu d'Orléans sur un emplacement plus convenable.

Le déplacement de cet hospice est réclamé de-

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte de Jessaint, le comte de La Riboisière, le marquis de Lusignan, le comte Perregaux, le baron de Saint-Didier, de Vandeul, le vicomte de Villiers du Terrage.

puis longtemps, et motivé par sa dégradation et son insuffisance actuelle, non moins que par des raisons de salubrité, d'embellissement et de circulation.

Tout se trouve aujourd'hui en état pour réaliser ce projet trop longtemps ajourné.

Trois ordonnances royales ont sanctionné ce principe, et préparé les moyens d'accomplir cette mesure. Aucun obstacle ne s'oppose plus à son exécution.

Mais c'est sur la foi de cette subvention de cent mille francs que des difficultés assez nombreuses ont été aplanies.

L'intérêt public appelle d'autant plus la prompte exécution de ce projet, qu'au moyen des développements qu'il va recevoir, l'Hôtel-Dieu d'Orléans, ouvert à tous les malades, va devenir, en quelque sorte, un hospice départemental.

Le département du Loiret est en situation de fournir, sans aucune peine, à cette subvention; il n'est, en ce moment, grevé que d'une imposition extraordinaire de 5 centimes, qui doit finir en 1844.

Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer le projet de loi qui vous est présenté.

ARTICLE UNIQUE.

« Le département du Loiret est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1838, à s'imposer extraordinairement sur les quatre contributions di-

rectes, une somme de cent mille francs (100,000 f.), qui sera répartie sur les années 1841, 1842, 1843 et 1844, pour contribuer à la dépense de la translation de l'Hôtel-Dieu d'Orléans. »

Béziers.

MESSIEURS,

La ville de Béziers demande à accepter l'offre qui lui est faite de lui prêter 120,000 fr. pour subvenir aux frais de la construction d'une salle de spectacle.

Cette autorisation ne sort pas de sages limites, et s'appuie sur de fortes considérations.

La ville de Béziers est populeuse, agricole et commerçante.

Elle n'avait qu'à titre de location une salle précaire, incommode et mal située; salle qui bientôt même n'existera plus, puisqu'une rue va être percée, puisqu'une place va être ouverte sur son emplacement.

Il y a donc nécessité d'en construire une nouvelle; le moyen de le faire est simple. 120,000 fr. sont offerts à la ville sans intérêt, divisés en 60 actions, et remboursables en quarante années.

Cette somme, et celle de 50,000 fr., forment le complément nécessaire de la dépense, d'après un devis régulier, en supposant même que l'adjudication ne produise pas un rabais.

La ville a des ressources satisfaisantes pour y suffire.

Ces ressources existent dans l'excédant bien prouvé de son budget auquel vient contribuer encore la suppression d'une subvention de 2,000 f. accordée au directeur actuel de la salle, et de plus dans la location des boutiques qui seront construites autour de la nouvelle salle.

Cette autorisation ne peut souffrir aucune difficulté; elle ajoutera beaucoup à l'agrément et à la prospérité de la ville de Béziers.

Votre commission vous propose donc l'adoption de ce projet de loi.

ARTICLE UNIQUE.

« La ville de Béziers (Hérault) est autorisée à accepter l'offre faite par divers souscripteurs, de lui prêter sans intérêts, et aux conditions contenues dans leur soumission, en date du 26 décembre 1837, une somme de 120,000 fr. destinée à payer une partie des frais de construction d'une salle de spectacle; ladite somme remboursable sur les revenus ordinaires de la ville, par annuités de 3,000 fr., en quarante ans, à partir de l'achèvement de la construction. »

Roubaix.

MESSIEURS,

Par une délibération régulière, le conseil municipal de Roubaix a demandé à acquérir deux maisons situées au centre de la ville, et qui se-

raient destinées, soit à agrandir l'hôtel de la commune, soit à recevoir immédiatement les écoles municipales, les salles d'asile, les archives, la caisse d'épargne, les pompes à incendie, etc., et, plus tard, une bibliothèque industrielle et d'autres collections que réclame cette ville toute manufacturière.

Les deux maisons que le conseil veut acquérir coûteront 186,000 fr. Le préfet, le conseil d'État, le Ministre de l'intérieur reconnaissent également l'avantage de cette acquisition. Elle affranchira la ville d'un loyer qu'elle paie pour ses écoles.

Pour arriver à ce résultat, un emprunt est nécessaire, la ville ne pouvant pas prélever sur ses ressources actuelles le montant de ces acquisitions.

Cet emprunt sera contracté, soit par adjudication publique, soit directement avec la caisse des dépôts et consignations au taux de 4 et demi pour 100, au plus. Il serait facilement remboursé en dix années, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

Il est, en effet, établi par le relevé des recettes et des dépenses ordinaires de Roubaix, pendant les trois années dernières, que cette ville a pu (terme moyen) employer à ses dépenses extraordinaires environ 70,000 fr. chaque année.

Il est vrai qu'une portion de cet excédant est engagé pour quelques soldes de dépenses peu importantes; mais les délais stipulés pour le remboursement du nouvel emprunt lui permettront facilement de pourvoir à tous ces besoins.

En voyant l'état prospère de cette riche commune, votre commission n'hésite pas à vous proposer l'adoption du projet dont voici la teneur :

ARTICLE UNIQUE.

« La ville de Roubaix (Nord), est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, moyennant un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, la somme de 190,000 fr., pour payer le prix d'acquisition et les frais accessoires de deux maisons destinées à l'agrandissement de l'hôtel de ville et à l'établissement des écoles publiques.

« Cet emprunt sera remboursé au moyen des revenus ordinaires de la ville, dans le délai de dix années, à partir de 1841, et plus tôt, si faire se peut. »

Strasbourg.

MESSIEURS,

L'exécution de plusieurs travaux dans la ville de Strasbourg, et l'acquisition de diverses propriétés, ont été déclarées d'utilité publique.

Les améliorations projetées ont un avantage certain.

Il s'agit 1°. de combler les fossés des Tanneurs et de les convertir en une rue et une place;

2°. De reconstruire des petites boucheries et un marché couvert sur une portion du même emplacement;

3°. De construire un quai sur la rive gauche du canal dite des Faux Remparts.

Plusieurs des maisons qui doivent disparaître sont devenues d'un difficile accès par suite de remblais commencés; toutes perdent de leur valeur locative, menacées perpétuellement d'expropriation, ainsi qu'elles le sont.

Déjà même des significations ont été faites au maire, afin qu'il fît cesser un tel état de choses.

Les indemnités à payer s'élèvent à 680,000 fr. Les ressources ordinaires de la ville ne pourraient pas suffire.

Le conseil municipal demande donc à recourir à un emprunt.

Cet emprunt de 600,000 fr. s'effectuerait par tiers en 1840, 1841 et 1842, et serait remboursé par annuité de 1843 à 1851.

Strasbourg ne sera pas en peine de faire face à ces engagements.

Ses revenus ordinaires sont de.	1,034,925f 74c
Ses dépenses ordinaires sont de.	797,906 19
Elle a donc un excédant de....	237,019f 55c

Elle a de plus, et pour plusieurs années encore, une recette extraordinaire de 100,000 fr., produite par la vente de réserves dans la forêt de Barr qui lui appartient.

L'emprunt sera contracté à 4 pour 100; il ne fait peser sur la ville aucune charge nouvelle, son amortissement étant bien assuré.

Rien ne s'oppose donc à ce que cet emprunt soit autorisé.

Tels sont les avis du conseil d'État et de M. le Ministre de l'intérieur.

Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi suivant :

ARTICLE UNIQUE.

« La ville de Strasbourg (Bas-Rhin) est autorisée à emprunter, soit par souscription, soit par adjudication publique, à un taux d'intérêt annuel qui ne pourra dépasser 4 pour 100, une somme de 600,000 fr. destinée à payer le prix de diverses propriétés dont l'acquisition a été déclarée d'utilité publique. Cet emprunt sera remboursé en neuf ans, à partir de 1843, au moyen des revenus ordinaires de la ville, et conformément aux bases fixées dans la délibération du conseil municipal du 17 mars 1840. »

IMPRESSIONS
N° 149.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

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 à l'établissement de paquebots à vapeur entre la France et l'Amérique.

Messieurs,

Une haute pensée d'intérêt public a inspiré le projet de loi dont nous venons vous rendre compte. Il s'agit de l'établissement de ces nouveaux moyens de transport qui donnent à la circulation sur mer, dans les voyages de long cours, une vitesse et une régularité, que l'on pourrait presque comparer à celles déjà obtenues sur les chemins de fer. Les expériences récemment tentées à Liverpool, et qui ont été couronnées d'un si éclatant succès, prouvent qu'à l'avenir le vaste

* Cette commission était composée de MM. le marquis de Barthélemy, Cordier, le comte Daru, le vicomte Dode, Gautier, le vice-amiral Halgan, le baron Thénard.

espace situé entre l'Europe et les deux Amériques n'est plus inaccessible à la vapeur. A l'aide de puissantes machines, les paquebots le franchissent; la bonssole leur sert de guide, la vapeur leur donne le moyen de se maintenir dans la direction qu'ils doivent prendre, de telle sorte que, grâce à l'heureux concours de ces deux grandes inventions du génie humain, l'irrégularité des arrivages, l'incertitude et les lenteurs de la navigation à voile disparaissent, et font place à des trajets réguliers, prompts, et sûrs.

Ce fut en 1807 que le premier bateau à vapeur parut : il était construit par Fulton; sa machine avait une force de 18 chevaux, et il faisait en 33 heures le trajet de New-York à Albany. Il appartenait à l'Amérique du Nord, dont les cours d'eau, les lacs, la longueur des côtes, entrecoupées de baies profondes et couvertes d'îles, se prêtent si bien à l'établissement des steamers, d'entrer la première dans cette voie, et de cimenter, à l'aide de ce merveilleux instrument de circulation, entre les populations éparses sur son sol, isolées, presque sans communication les unes avec les autres, le lien d'une unité jusque-là mal affermie.

Aussi les progrès de la navigation à vapeur y furent-ils rapides. On voit dans un rapport officiel, présenté le 13 décembre 1838 au congrès américain par le secrétaire de la trésorerie, que 1,300 bateaux à vapeur ont été construits aux États-Unis, depuis 1807 jusqu'en 1839. Sur ce nombre, 800 sont encore en état de service.

En Angleterre, le premier steamer fut lancé sur la Clyde dans le cours de l'année 1811. Il n'est pas sans intérêt de voir quel a été sous ce rapport le développement de la Grande-Bretagne. Les derniers renseignements statistiques publiés à Liverpool offrent à cet égard les données suivantes :

On ne comptait
En 1814 que 2 bateaux à vapeur en Angleterre.
En 1815 que 5.
En 1825 on en comptait déjà 168.
En 1835, 538.
En 1839, 840.

On voit dans quelle proportion considérable ces nombres se sont successivement accrus.

En France, les premiers essais ne datent guère que de 1820, et ce fut seulement en 1826, après bien des tentatives infructueuses, qu'un service régulier de paquebots fut monté sur la Saône. Nous nous sommes donc avancés lentement dans cette carrière que d'autres peuples nous avaient ouverte ; la cause en est peut-être dans le mauvais état de nos rivières. Le Rhône est impétueux et d'une remonte difficile ; la Loire, par l'étendue et la mobilité de son cours, offre une profondeur d'eau souvent insuffisante ; la Seine a ses sinuosités. Or, dans tout pays, la navigation à vapeur s'est établie d'abord sur les fleuves, parce que leur cours présente moins d'obstacles, exige des machines moins puissantes, en un mot, offre plus de facilités de circulation, que la mer n'en peut offrir.

Depuis quelques années nos progrès ont été

cependant assez sensibles. On voit dans le compte rendu de l'administration des mines,

qu'en 1833 nous avions. . . . 75 bateaux à vap.
en 1834. 82
en 1835. 100
en 1836. 105
en 1837. 124
en 1838. 160

Cette situation ne comprend pas les paquebots de l'État qui sont au nombre de 38 et qui portent des machines dont la force varie depuis 160 jusqu'à 250 chevaux.

Ainsi l'Angleterre a le premier rang, les États-Unis le second, la France le troisième.

La forme, les dimensions, la puissance des bateaux à vapeur dépendent évidemment du service auquel on les destine. Leur emploi ne s'est pas longtemps borné à la descente et à la remonte des rivières. Bientôt le domaine de la navigation s'agrandit. En augmentant la force des machines depuis 20 jusqu'à 80, 160, 200 et 250 chevaux, on put en étendre les usages. Des bateaux remorqueurs, construits dans les ports principaux, mirent en relief toute la supériorité du nouveau système, en allant prendre au large des vaisseaux contrariés par le vent, condamnés à l'impuissance, et les entraînant après eux avec une aisance qui semblait se jouer des éléments. Sur toutes les côtes, des navires nouveaux circulèrent; des communications rapides et sûres furent établies entre le Havre, Londres, Douvres, Hambourg, Rotter-

dam. C'était là le prélude des essais plus hardis que l'on allait tenter.

En 1819, un bâtiment des États-Unis, le *Savannah*, avait franchi l'Océan de Liverpool à New-York, moitié à l'aide du vent, moitié à l'aide de la vapeur. L'Amérique était donc encore la première qui osât appliquer la machine de Fulton aux voyages de longs cours; et cela est d'autant plus remarquable, qu'elle n'a jamais eu qu'un très-petit nombre de paquebots affectés au service de mer. Cet essai fut renouvelé en 1835, époque où les Anglais entreprirent la traversée de Falmouth au cap de Bonne-Espérance : *l'Atalante*, munie d'un mécanisme à peu près semblable à celui du *Savannah*, parvint en trente-sept jours à parcourir la distance de 2,400 milles nautiques. *la Bérénice*, *la Médée*, *la Zénobie* entreprirent à leur tour des traversées plus ou moins longues sur les côtes d'Afrique et dans la mer des Indes. Tous ces bâtiments étaient anglais. Dans la Méditerranée, des steamers de diverses nations, napolitains, sardes, autrichiens, français, circulèrent d'un port à l'autre. Enfin le service de nos paquebots à vapeur, de Marseille à Alexandrie, fut organisé, et nous ouvrit pour ainsi dire vers le Levant une route nouvelle, car la traversée de Constantinople qui était quelquefois de quarante-cinq jours, se trouva ainsi réduite à treize jours et demi.

Ces nombreuses expériences firent penser qu'à l'aide de la vapeur on pourrait franchir la distance qui sépare l'Europe des États-Unis. La difficulté de

transporter le charbon nécessaire à la consommation d'une machine fonctionnant sans interruption de l'une à l'autre rive de l'Océan, pendant 15 à 20 jours, n'arrêta plus. On s'était aperçu que la consommation du combustible ne croissait pas dans la même proportion que la force des moteurs; qu'une machine de 250 chevaux, par exemple, était loin de consommer deux fois la quantité de houille nécessaire à une machine de 125; qu'en outre certaines dispositions du mécanisme pouvaient être simplifiées, de manière à occuper moins de place, et à laisser par conséquent aux passagers et aux marchandises plus d'espace disponible. Dès lors on se mit à l'œuvre, et le 4 avril 1838 une première expérience fut tentée. Vous savez tous, Messieurs, quel en a été le résultat. Vous avez vu l'enthousiasme qu'a excité le succès du voyage entrepris par le *Syrius*. 15 jours avaient suffi pour le trajet de ce bâtiment. A peine mouillait-il dans le port de New-York, que le *Great-Western*, parti de Bristol le 8 du même mois, arrivait après une traversée de 14 jours (1). Dès lors, le problème était résolu. L'Amérique se trouvait rapprochée du Continent européen de moitié de la distance qui l'en séparait autrefois. Il n'y avait plus à en douter:

---

(1) La longueur de ce bâtiment est de. . . 236 pieds angl.
Sa profondeur. 23,3
Sa largeur en dehors des tambours. 58,4
Tirant d'eau correspondant à la charge. 16
Tonnage. 1340

Les machines sont à détente, ce qui diminue la consom-

les faits réalisés depuis sont venus confirmer ces premières espérances.

Le *Great-Western* a traversé vingt-huit fois l'Océan dans les quatorze mois qui viennent de s'écouler, sans accident, avec une vitesse presque uniforme, dont la durée moyenne a été de seize jours en allant, de treize à quatorze jours au retour, et le dernier voyage a été accompli en onze jours et demi.

Nous sommes entrés dans ces détails, Messieurs, pour vous montrer par quels progrès successifs, à l'aide de quels efforts ces grands résultats ont été obtenus; leur lenteur même est un gage et une preuve de leur stabilité. Il ne s'agit pas d'une idée nouvelle, mais d'une pensée dont on poursuit depuis trente ans l'exécution. L'esprit humain a procédé en cette circonstance, comme il procède toujours dans les inventions durables, par des tâtonnements, des essais. La machine de Fulton s'est modifiée peu à peu entre les mains des constructeurs par des améliorations que le temps et l'expérience amenaient. Aujourd'hui le but est atteint. Les faits sont constants, ils se sont passés au grand jour. Voyons quelles doivent en être les conséquences.

---

mation de la vapeur et du combustible. Elles consomment, dit-on, 33 tonnes de charbon par jour. Le prix total du bâtiment, à l'époque où il a été mis à la mer, était 55,000 liv. st. On y a depuis apporté des améliorations qui ont coûté 15,000 liv. st. Il porte 700 tonneaux de charbon, 350 tonnes de marchandises, 135 voyageurs. Le reste représente le poids de la machine, des chaudières et de l'eau.

Ce n'est pas un événement ordinaire, Messieurs, que ce rapprochement des deux Mondes, et cette arme nouvelle donnée aux Puissances maritimes. Une chaîne non interrompue de relations rapides, établie entre des peuples nombreux, et séparés jusque-là par de grandes distances, constitue entre tous des rapports nouveaux. Le flux et le reflux de ces populations les unes vers les autres agrandit pour chacune sa sphère d'action. C'est plus qu'une révolution industrielle et commerciale; car lorsque vous rapprochez deux hommes, leur contact, la mise en commun de leurs efforts et de leur intelligence changent entièrement les conditions réciproques de leur existence isolée; lorsque vous rapprochez deux peuples, cet effet s'agrandit dans la proportion des individus aux sociétés. La France surtout, habituée à servir d'intermédiaire et de lien entre l'Europe et les deux Amériques, et qui doit à son heureuse position entre trois mers l'immense avantage de voir affluer dans son sein les voyageurs de l'un à l'autre Continent, ne peut rester impassible et en quelque sorte indifférente en présence d'un pareil événement.

De nos jours, grâce à la publicité, il n'y a plus de secrets dans le monde industriel. Dès qu'une découverte apparaît, elle tombe immédiatement dans le domaine de tous. Chaque pays peut s'en approprier les avantages. Si cette découverte est importante, si elle peut entraîner des modifications profondes dans les conditions relatives de la force et de la puissance des nations, toutes doivent s'en emparer, au risque de déchoir, et de se

condamner à une infériorité déplorable. On n'aurait plus le pouvoir d'intervenir dignement dans les destinées du monde, de mettre son poids dans la balance des grands intérêts qui s'y agitent, si l'on ne grandissait parallèlement à ses émules en influence et en richesses.

Il en est de la vapeur comme du fusil, de la poudre à canon, de l'imprimerie, de la boussole, du télégraphe; tous les peuples l'adopteront, parce qu'il y a nécessité pour tous, dans l'intérêt de leur conservation, de faire ce que d'autres plus avancés dans la civilisation ont fait avant eux. Malheur à ceux qui ne comprendraient pas cette nécessité. Il y a eu, à de longs intervalles, quelques époques, où les progrès du génie humain ont ainsi changé toutes les conditions du travail et de la richesse. Il en a coûté cher aux nations qui n'ont pas su reconnaître et accepter les faits que les efforts de la science avaient produits. Pourquoi Venise a-t-elle perdu l'empire des mers qu'elle avait exercé pendant quatre ou cinq siècles, si ce n'est, parce que la découverte du cap de Bonne-Espérance, ayant ouvert au commerce des voies jusqu'alors inconnues, elle est restée spectatrice inactive de cette révolution? Pourquoi deux grands pays, l'Espagne et le Portugal, qui devaient au génie de Colomb et de Vasco de Gama la source de leur prospérité, sont-ils déchus depuis, si ce n'est, parce qu'ils se sont endormis dans leur opulence, et ont laissé d'autres peuples envahir les débouchés qui leur étaient ouverts? Dans cette lutte continuelle et pacifique des intérêts opposés, on sera fort ou fai-

ble, respecté ou amoindri, selon qu'on aura eu l'intelligence de son temps, qu'on aura su pressentir ou qu'on aura méconnu la portée des événements.

Ces motifs, Messieurs, ont sans doute déterminé le Gouvernement à vous présenter le projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous entretenir ; il a compris qu'il était de son devoir de presser le développement de la grande navigation à vapeur en France ; que l'intérêt de nos relations commerciales, et de notre influence politique au delà des mers, nous commandait d'agir et d'agir immédiatement. Quelques mots suffiront pour vous prouver combien toute hésitation, tout ajournement serait funeste.

Vous savez tous que la principale branche de notre commerce extérieur est l'Amérique du Nord, qu'elle entre pour 133 millions dans nos importations et pour 171 millions dans nos exportations. Nous échangeons nos vins et nos soies contre les cotons, les tabacs des États-Unis. Eh bien ! cette grande et féconde source de notre prospérité commerciale est menacée. L'Angleterre a pris les devants ; elle a établi et elle organise à grands frais des lignes de paquebots, qui rattacheront à leur ancienne métropole toutes ses anciennes colonies aujourd'hui émancipées, et que le lien d'un même sang, d'une même langue, d'une origine commune, unit toujours. Si nous ne voulons être dépossédés de ces marchés lointains, il faut que nous fassions dans l'Océan ce que nous avons su faire dans la Méditerranée.

Depuis deux ans qu'ils se sont mis à l'œuvre, voyez où en sont arrivés déjà les Anglais.

Une première ligne de Bristol à New-York a été établie en 1838. La compagnie qui l'exploite a quatre bâtiments à vapeur de la force de 450 chevaux, savoir : le *Syrius*, le *Great-Western*, le *William*, le *Liverpool*. Le prix de chacun de ces bâtiments est de 1,300,000 francs; en outre elle fait, dit-on, construire en ce moment un bâtiment en fer qui portera deux machines dont les forces réunies s'élèveront à 1000 chevaux. Ces machines sont exécutées sur le modèle de M. Humphreys; le navire aura 100 mètres de longueur, et pourra recevoir 300 passagers et une quantité considérable de marchandises. Les travaux sont en pleine activité : ils seront terminés, selon toute apparence, dans le courant de l'année 1841.

Une deuxième ligne a été organisée pour le service de Londres à New-York. Deux vaisseaux y sont affectés : le *British-Queen* et le *Président*; la machine du *British-Queen* est de 500 chevaux, celle du *Président* de 600; ils peuvent contenir de 225 à 250 passagers, et recevoir de 5 à 600 tonneaux de chargement.

Une troisième ligne réunit New-York à Liverpool; de telle sorte qu'il y a déjà trois entreprises de paquebots à vapeur allant de différents points de la Grande-Bretagne aux États-Unis.

En outre, un marché a été passé le 4 juillet 1839, entre l'amirauté et M. Samuel Cunard, pour les transports des lettres de Liverpool à Halifax. M. Cunard s'est engagé à avoir deux départs par mois; il reçoit du Gouvernement une subvention annuelle de 1,500,000 fr. Le *Britannia*, de la

force de 450 chevaux, a déjà été mis à la mer dans les premiers jours de février 1839.

Enfin, un service plus vaste rattachera bientôt la Grande-Bretagne aux Antilles : une compagnie existe sous le nom de *Compagnie royale des paquebots à vapeur*, qui s'apprête à exploiter la Nouvelle-Orléans, le Mexique et la côte ferme de l'Amérique du Sud. Le Gouvernement donne à cette compagnie une subvention annuelle de six millions.

Vous le voyez, Messieurs, il faut nous hâter d'entrer dans l'arène, car la concurrence nous presse de tous côtés; l'apparition des steamers anglais à l'exclusion des nôtres, sur tous les points du Nouveau Monde, nous aurait bientôt chassés de ces parages.

Ces motifs, quelque graves qu'ils soient, sont cependant secondaires en présence d'une autre considération que nous ne chercherons pas à dissimuler. La marine est une arme, et une arme appelée, selon toute apparence, à jouer un grand rôle dans les luttes qui peuvent surgir un jour. Ce serait se hasarder beaucoup que de chercher à prévoir les conséquences réservées à l'avenir par l'introduction de la vapeur dans la construction des navires de guerre. C'est là une question encore toute nouvelle : on en est aux premiers essais. Mais on peut déjà reconnaître que l'emploi des nouveaux moteurs aura infailliblement pour effet : premièrement, de rendre tout navire dans des conditions pareilles, également souple, également maniable, quels que soient les hommes qui le montent. Il suffit de bons méca-

niciens, pour que les manœuvres s'opèrent avec une précision et une facilité indépendantes de l'état de la mer, et du plus ou moins d'aptitude des matelots.

En second lieu, le nombre et la proportion des hommes nécessaires au service du bord changera complétement : le *Great-Western*, dont la forme et les dimensions sont à peu près celles d'une frégate ordinaire, est conduit par cinquante hommes, y compris les mécaniciens et les chauffeurs. Or, s'il est vrai que l'inscription maritime soit insuffisante en France pour pourvoir à tous nos besoins, cet inconvénient disparaîtra ; il disparaîtra d'autant plus qu'il nous sera loisible de prendre dans l'intérieur de la France une partie des hommes propres au nouveau service de mer.

Enfin le tirant d'eau nécessaire aux steamers varie avec leur force; mais pour tous, ce tirant d'eau est de beaucoup inférieur à celui qu'exigent des bâtiments de guerre. D'où résulte qu'au lieu des cinq ou six ports dans lesquels nos vaisseaux et frégates trouvent aujourd'hui un refuge, les paquebots pourront relâcher sur toutes les côtes, et, pour ainsi dire, dans toutes les baies.

Ainsi les navires à vapeur pourvus d'une bonne machine seront plus rapides, offriront moins de prise aux coups de l'ennemi, auront plus d'abris assurés, exigeront moins d'hommes d'équipage, et des hommes moins exercés, que les bâtiments à voiles. Ce sera évidemment une arme nouvelle ; et si ces navires portent des canons à bombes d'une invention récente, dont l'effet est tel, qu'un seul coup suffit quelque-

fois pour mettre hors de service les plus grands bâtiments, ce sera une arme à la fois maniable, sûre et formidable. N'y a-t-il pas là de quoi changer toutes les combinaisons de la tactique navale, toutes les proportions de la puissance des nations? C'est une révolution tout entière. Lente ou rapide, partielle ou complète, cette révolution s'effectuera.

Maintenant, nous le demandons, en présence de l'exemple qui nous est donné par un gouvernement, dont les énergiques efforts tendent à accroître de plus en plus les ressources de sa marine militaire, lorsque nous voyons la Grande-Bretagne multiplier depuis deux ans, au prix de si grands sacrifices, sa navigation à vapeur, et trouver dans les établissements gigantesques de son industrie des ressources inépuisables qui nous manquent, serait-il sage, serait-il prudent de conserver notre matériel tel qu'il est, de ne pas faire quelques pas dans la voie nouvelle qui nous est tracée? Sans doute, nous ne rêvons pas pour notre pays la chimère d'un établissement naval égal à celui des Anglais. La force de la puissance britannique repose tout entière sur son commerce extérieur ; c'est une nation exclusivement maritime. Toutes les sources de sa prospérité sont là ; elle traîne après elle cet empire colossal qui fait à la fois sa grandeur et son danger. La France a des conditions d'existence différentes. Mais l'étendue de ses côtes, sa position, le génie d'une partie de ses habitants la forcent à avoir une marine ; et dès lors il convient que partout où il lui plaira de déployer son pavillon, elle soit en état de réunir et de montrer une puissance suffisante pour le

faire respecter. Elle ne saurait sans cela protéger et défendre ses intérêts nationaux au delà des mers (1).

La construction des paquebots à vapeur pour les voyages transatlantiques a donc un double but à nos yeux. Appliqués pendant la paix à l'accroissement et au maintien de notre commerce, ils pourront se transformer, en temps de guerre, en navires de combat; revêtir tour à tour le double caractère d'arme défensive et de moyens de transport, de marine commerciale et de marine militaire; porter aujourd'hui des marchandises, et au besoin recevoir des canons.

Ainsi, en résumé, deux considérations principales ont décidé votre commission à adopter unanimement la pensée du projet de loi, 1° la nécessité de conserver nos débouchés au dehors, 2° le besoin de maintenir la balance établie et l'équilibre relatif des forces entre l'Angleterre et la France. Unies maintenant par les liens d'une étroite amitié, ni l'une ni l'autre de ces deux grandes nations ne songe à renouveler des luttes éteintes. Nous espérons que cet heureux accord, auquel est due la paix du monde, se maintiendra ; mais, dans l'intérêt de sa durée, il faut que la position soit honorable pour toutes deux, et pour cela, que leur union ne repose

(1) L'Angleterre avait, en 1839, 840 bateaux à vapeur appartenant au commerce et représentant un total de 64,700 chevaux. En outre, l'amirauté anglaise possède 66 bâtiments, dont la force motrice s'élève à près de 9,400 chevaux, tandis que nous ne comptons en France que 160 paquebots appartenant au commerce, et 38 appartenant à l'État.

pas sur l'amoindrissement de l'une et sur l'agrandissement de l'autre, mais sur leur développement parallèle et simultané.

Après avoir ainsi expliqué et justifié la pensée de la loi, il nous reste, Messieurs, à en examiner les détails. Les deux premières questions à résoudre sont celles-ci : Sur quels points devront se diriger nos paquebots? De quels ports devront-ils partir?

Il y a, Messieurs, dans la partie du Nouveau-Monde dont les côtes s'étendent en face de la France de l'un à l'autre pôle, trois principaux foyers de commerce. Le premier et le plus important est New-York, où se réunit et se concentre presque tout le mouvement de marchandises du littoral de l'Union. New-York qui reçoit tous les mois huit paquebots partis de Liverpool, trois de Londres ou de Portsmouth, et quatre du Havre. D'après les états des douanes, le mouvement de notre commerce tant à l'importation qu'à l'exportation a été, en 1839. avec les États-Unis, de 304 millions, et le mouvement des navires employés à ce commerce de 750.

Etats-Unis.

	Navires entrés dans nos ports.	Sorti.	Sur lest.	Total.
Navigation générale de la France avec les Etats-Unis.....	418	247	85	750
Navigation française avec les Etats-Unis.....	55	48	4	107

	Importation.	Exportation.	Total.
Commerce général de la France avec les États-Unis.....	133,000,000	171,000,000	304,000,000
Commerce spécial.....	101,000,000	120,000,000	221,000,000

Les principaux articles sont, d'une part, les vins, les eaux-de-vie, liqueurs, garances, soies, étoffes, objets de mode; de l'autre, les cotons, cafés, tabacs, cochenilles, etc.

Le second centre commercial de l'Amérique est le golfe du Mexique. Mais c'est un centre multiple. On y distingue d'abord la Nouvelle-Orléans, à qui les nombreux bateaux à vapeur du Mississipi apportent les produits toujours croissants des États qui se pressent le long de ses rives, et surtout des balles de coton. La Nouvelle-Orléans est une ancienne possession française; une partie notable de ses habitants conservent les mœurs, les habitudes, les goûts français; c'est de tous les pays de cette partie du monde celui qui sympathise le mieux avec nous. Vient ensuite la Vera-Cruz, principal entrepôt du négoce avec le bel empire du Mexique, qui, bien que déchu, offre encore à nos produits un débouché de 9 millions; puis, autour et aux environs du golfe, les grandes et petites Antilles; Cuba, la plus riche, la plus florissante des colonies espagnoles; Saint-Domingue qui nous a appartenu; la Martinique, la Guadeloupe qui nous appartiennent encore; enfin la Jamaïque, colonie anglaise, auprès de laquelle se groupent quelques petites îles de moindre étendue; au midi, toute la côte ferme de l'Amérique du Sud.

Il serait long, Messieurs, et peut-être superflu, de mettre sous vos yeux les documents qui vous permettraient de juger des échanges qui s'opèrent entre ces différentes contrées et la nôtre. Nous nous

contenterons de vous fournir à cet égard quelques aperçus.

Les colonies espagnoles font avec nous un commerce de 27 millions ; le chiffre est de 12 millions pour le Mexique, de 12 pour Haïti, de 78 millions pour les colonies françaises.

Le nombre total des navires employés à ces échanges est de 880.

Navigation générale de France avec

		Entrée des navires.	Sortie.	Sur lest.	Totaux.
Haïti		49	43	7	99
Mexique		21	21	4	46
Colonies	anglaises		6	33	39
	espagnoles	108	5	2	115
	danoises	6	17	1	24
	françaises	256	283	8	557
Total de la navigation		440	375	55	880

Commerce de France avec

	Importation.		Exportation.	
	Commerce général.	Spécial.	Commerce général.	Spécial.
Colonies espagnoles.	12,000,000	5,000,000	15,000,000	11,000,000
Mexique.	4,000,000	3,000,000	8,000,000	6,000,000
Haïti.	7,000,000	5,000,000	5,000,000	4,000,000
Colonies anglaises	»	»	1,000,000	2,000,000
Colonies danoises	1,000,000	1,000,000	4,000,000	3,000,000
Colonies françaises	41,000,000	41,000,000	37,000,000	37,000,000
	65,000,000	55,000,000	70,000,000	63,000,000

L'île de Cuba donne lieu à un mouvement de 5156 navires dans lequel la France entre pour une part assez considérable. Les Antilles occupent un

vingtième de notre navigation totale. Le mouvement des passagers vers ces passages croît d'année en année, et a été en 1839 de 4045; enfin le commerce avec la Nouvelle-Orléans exige l'emploi de 259 navires jaugeant 166,083 tonneaux. Les principaux articles importés sont le café, les laines, le coton, le sucre. Les principaux articles exportés sont les vins, eaux-de-vie, étoffes, etc.

Le troisième foyer commercial de l'Amérique est le pays situé au-dessous des Antilles, ce sont les colonies émancipées du joug de l'Espagne et du Portugal, les républiques indépendantes de l'Amérique du Sud. Fernambouc, Montevideo, Valparaiso, en sont les principaux centres. Nos affaires avec le Brésil sont assez étendues. Nous y envoyons moyennement, d'après le relevé décennal des douanes, une valeur de 15 millions, et nous en retirons une de 10 millions et demi.

En examinant les ressources immenses de ce pays, dont le sol est fertile et se prête, par sa grande étendue, à la culture des productions de tous les climats, qui possède une vaste ligne de côtes garnies de ports spacieux et sûrs, il est impossible de douter qu'il ne devienne, à une époque prochaine, un des centres les plus actifs du commerce du monde. La progression annuelle de quelques-unes de ses exportations semble le prouver. En 1821, le café exporté de l'empire du Brésil ne s'élevait qu'à 7,619,400 kil., tandis qu'en 1838 on en a exporté 57,216,853 kil. par le port de Rio-Janeiro seulement. En 1822, toute l'exportation du sucre n'avait été que de 40,636 kil., tandis

qu'en 1838 elle s'est élevée à 11,712,000 kil. par le port de Rio-Janeiro seulement.

Pour juger de l'importance qu'ont acquise depuis quelque temps les échanges avec ces contrées, il suffira de produire un tableau du commerce que l'Angleterre a fait avec le Brésil dans une des années précédentes.

Relevé de la quantité et de la valeur déclarées des principaux articles importés au Brésil pendant l'année 1833.

Cotons	40,000,000fr.
Laines	7,200,000
Toiles	4,500,000
Beurre	2,000,000
Savons	1,500,000
Bonneteries, etc.	1,500,000
Quincailleries	1,000,000
Fer	700,000
Son	700,000
Porcelaines, vases, flambeaux, etc., etc.	5,200,000
Total de la valeur déclarée	64,300,000

Résultats de la valeur combinée avec les retours, 103,024,000f.

A peu de distance de Rio-Janeiro est la Guyane, puis enfin sur la ligne que les paquebots doivent desservir dans cette portion de l'Amérique du Sud, se trouve celle de nos colonies la plus rapprochée de la Métropole, le Sénégal, dont le commerce va croissant, et s'élève aujourd'hui à plus de 12 millions.

Voici le tableau du commerce et de la navigation française avec ces divers pays en 1839.

Navigation générale.

	Entrés.	Sortis.	Sur lest.	Total.
Brésil.	51	129	4	184
Pérou	2	4	»	6
Chili	11	10	»	21
Rio de la Plata . .	29	60	2	91
	93	203	6	302

Navigation française.

	Entrés.	Sortis.	Sur lest.	Total.
Brésil.	37	56	»	93
Pérou.	3	»	»	3
Chili	11	9	»	20
Rio de la Plata . .	28	45	2	75
	79	110	2	191

Commerce de la France avec

	IMPORTATION.		EXPORTATION.	
	Commerce général.	Spécial.	Commerce général.	Spécial.
Brésil.	10,000,000	5,000,000	23,000,000	13,000,000
Rio..	6,000,000	5,000,000	5,000,000	4,000,000
Chili..	3,000,000	3,000,000	8,000,000	6,000,000
Pérou.	»	»	3,000,000	3,000,000
	19,000,000	13,000,000	39,000,000	26,000,000

Les principaux articles de ce commerce consistent, pour les importations, en peaux, sucre, cacao, café, coton, métaux, or et argent. Les principaux articles d'exportation sont les farines, vins, étoffes, cristaux, soies, etc.

Il résulte, Messieurs, de cet exposé des faits que les lignes naturellement désignées par l'importance

des affaires déjà créées, par la fréquence des relations déjà existantes, sont celles qui aboutissent à New-York, au golfe du Mexique et au Brésil.

A ne considérer les choses que du côté commercial, ces trois lignes n'ont certainement pas une importance égale. Deux seulement, celles des Antilles et des États-Unis, pourront, selon toute apparence, être, quant à présent, assez productives pour qu'on puisse en tenter l'exploitation sans avoir à craindre de se jeter dans des dépenses trop considérables. Mais la question, Messieurs, doit être envisagée d'un point de vue plus élevé. Vous savez que dans le Nouveau-Monde, plus encore que dans les Etats du Continent, il existe une intime union entre la politique et le commerce; il n'est donc pas possible de séparer ces deux intérêts l'un de l'autre, et de ne pas donner aux voies transatlantiques le double caractère qui leur appartient, de voies commerciales et politiques à la fois. Dès lors, et envisagée sous ce nouveau jour, la ligne du Brésil ne peut plus être mise de côté. On l'a dit souvent, et on l'a dit avec raison, la principale cause du différend survenu entre le Gouvernement de notre pays et le Gouvernement de Buenos-Ayres, c'est l'absence de notre pavillon de ces parages. Les peuples peu civilisés de l'Amérique du Sud ont désappris à respecter le nom et la puissance d'un pays, qui, placé à une énorme distance de leurs côtes, n'entretenait pas avec eux des relations régulières. Au moment où vous allez poser les bases de votre grande navigation à la vapeur, vous voudrez sans doute, Messieurs, répa-

rer cette faute, et en même temps vous donner le moyen de communiquer plus facilement avec les forces que vous êtes obligés d'entretenir et que vous serez forcés de conserver longtemps devant la Plata.

Ce sacrifice ne sera pas sans compensation : l'Amérique du Sud possède un sol, où tout pourrait prospérer, où tout languit, végète et meurt, parce que les populations qui l'habitent aiment mieux s'entre-détruire que travailler, et n'ont d'énergie que pour leurs luttes intestines; elles ne savent pas ou ne veulent pas tirer parti des ressources que la nature leur a prodiguées. Cet état de choses, Messieurs, tient aux conditions ordinaires qui marquent la formation de toutes sociétés nouvelles, lorsqu'affranchies du joug qui pesait sur elles, leur organisation est encore mal assise. Mais ces luttes ont un terme, et c'est une noble et digne mission pour nous de travailler à les apaiser, d'employer une partie de notre puissance à civiliser ces peuples, à aider à leur développement. C'est ainsi que nous pouvons jeter les plus solides bases de notre influence à venir dans ces contrées.

Puis, les résultats financiers seront peut-être moins désavantageux que beaucoup d'esprits ne le pensent. De quoi s'agit-il en définitive? de construire trois paquebots dont la dépense sera de cinq millions environ. Le commerce d'échange, si peu important qu'il soit, n'est pas nul. Il donnera quelques produits. En outre les lignes de navigation à vapeur auront cela de commun avec les chemins de fer, que non-seulement elles serviront aux

rélations existantes, mais qu'elles en feront naître de nouvelles. C'est ce qui a eu lieu partout. Témoin les paquebots du Havre à Hambourg auxquels se sont rattachées tant d'entreprises du même genre; témoin encore les paquebots de la mer Rouge.

La compagnie anglaise des Indes avait établi, depuis quelques années, un service de dépêches entre Bombay et Suez pour accélérer ses relations avec l'Europe. Mais ce service, jusqu'en 1838, laissait beaucoup à désirer. Le nombre des steamers n'était pas suffisant, les jours de départ étaient éloignés, et les voyageurs se trouvaient souvent obligés d'attendre le passage incertain de quelque bâtiment devant Alexandrie. L'établissement des paquebots français dans la Méditerranée a changé complétement cet état de choses. Dès que notre ligne a été mise en activité, le Gouvernement anglais s'est empressé de prendre les mesures nécessaires pour que les départs de l'Inde à Suez se fissent régulièrement trois fois par mois, et de manière à coïncider avec l'arrivée de nos bâtiments. Il en est résulté que les lettres venant des Indes à Londres ont mis 30 ou 40 jours à franchir la distance, au lieu de trois mois qu'elles employaient ordinairement. Les communications à travers l'Atlantique amèneront, selon toute apparence, des résultats analogues. Les progrès pourront être lents, l'exploitation pourra rester longtemps dans un état de souffrance, nous ne le dissimulons pas, mais la question politique nous paraît dominer ici la question d'argent.

Par ces motifs, votre commission, Messieurs,

a donné son entière approbation au nombre et au choix des lignes fixées par le projet de loi. Elle approuve la sage mesure que s'est imposée le Gouvernement en restant dans cette limite. Pour réussir, en effet, il faut se garder de concevoir de pareilles entreprises sur une trop vaste échelle : il faut ne pas diviser ses efforts en présence des difficultés d'exécution : ne pas embrasser trop à la fois; faire le possible, avant de tenter tout ce qu'il peut être désirable d'accomplir un jour. Ce but nous paraît atteint, et nous espérons que la Chambre partagera à cet égard notre opinion. Les points d'arrivée seront New-York, Rio-Janeiro et la Havane.

Le projet primitif portait que ce dernier point servirait aussi en même temps de lieu de ravitaillement pour nos steamers. Vous comprenez, Messieurs, qu'il y a nécessité d'organiser dans les Antilles, à New-York et au Brésil, des ateliers de réparations, des magasins contenant des approvisionnements de bois, de fer, de houille, pour pourvoir aux besoins du nouveau service. La commission de la Chambre des Députés s'est demandé si la Havane était bien le lieu que l'on aurait dû choisir, si l'on pouvait sans péril créer un atelier de construction sur une terre étrangère, à la merci d'une autorité qui peut d'un jour à l'autre être mal disposée pour nous, quand dans ces parages existe une terre française, dont la position presque centrale se prête si bien au rôle que nous lui demanderions de jouer; une colonie riche, dont tous les éléments de prospérité peuvent se développer encore, et dont il est

de notre devoir de chercher à accroître le plus possible l'influence sur les pays qui l'entourent. Ces motifs ont déterminé l'autre Chambre à prescrire que les steamers relâcheraient à la Martinique avant de se rendre à la Havane, et qu'ils y trouveraient réunis tous les moyens de ravitaillement dont ils pourraient avoir besoin : cette combinaison nous a paru également, Messieurs, et par les mêmes motifs, préférable.

Mais nous l'avons dit, le golfe du Mexique est un centre multiple. Les archipels, les îles et les portions du littoral, qui forment cette partie de l'Amérique centrale peuvent se diviser en deux grandes zones distinctes ; 1°. celle du Nord qui contient Porto-Rico, le Cap, la Havane, la Nouvelle-Orléans, le Mexique ; 2°. celle du Midi, qui contient les Antilles et toute la côte ferme. Indépendamment des lignes principales, il sera donc nécessaire de créer deux lignes secondaires de paquebots destinés à mettre en communication entre elles ces différentes contrées. Le tracé de ces lignes a été longuement délibéré dans une commission spéciale, composée de fonctionnaires appartenant aux ministères de la marine, du commerce, des finances et des affaires étrangères. Cette commission, après avoir examiné sous toutes ses faces cette importante question, a proposé les itinéraires suivants. Un paquebot de la force de 250 chevaux partira tous les mois de la Martinique, desservira la côte ferme, touchant à Chagrès, situé dans l'isthme de Panama, et qui fait avec l'Angleterre un commerce de poudre d'or assez considérable,

à Santa-Martha et Carthagène qui exportent tous les ans pour 40 millions de matières d'or, enfin à la Guayra où notre commerce des Antilles a déjà formé un entrepôt.

Un deuxième paquebot sera dirigé de la Havane au Mexique, avec séjour à la Vera-Cruz, à Tampico, à la Nouvelle-Orléans.

Enfin une troisième ligne secondaire sera établie de Rio-Janeiro à Buenos-Ayres et à Montevideo.

Du reste, il est bien évident que ces itinéraires n'ont rien d'absolu; que si une de ces directions était reconnue plus tard défectueuse, le Gouvernement pourrait la changer par un règlement d'administration publique. Le projet de loi lui en réserve la faculté.

Le choix des ports de France d'où les paquebots devaient partir était plus difficile à faire.

Chacun de nos ports a élevé de nombreuses et vives réclamations. Cherbourg, Brest, Rochefort, à plus forte raison le Havre, Marseille, Nantes, Bordeaux se sont mis sur les rangs, et ont cherché à faire valoir leurs droits. Ce choc des prétentions rivales ne vous étonnera pas, Messieurs. Il est tout naturel que l'intérêt privé se fasse jour lorsqu'il s'agit de questions qui le touchent de si près. Mais votre commissionne pouvait perdre de vue qu'il s'agit ici, non pas d'une entreprise utile à telle ou telle localité, mais de communications à créer, à organiser en vue de l'utilité publique. C'est dans cet esprit que nous avons examiné la question de savoir quel point de départ on devait choisir, et que nous nous sommes demandé si le projet de loi satisfaisait

sous ce rapport à la double condition que l'on se proposait de remplir, savoir : de donner à notre marine une arme indispensable, et d'empêcher que les marchés qui nous sont ouverts ne nous fussent dorénavant fermés.

Tout en avouant, qu'à nos yeux, la question politique domine la question commerciale, nous avons été amenés, comme vous le verrez plus tard, à reconnaître qu'elles ne s'excluent pas absolument l'une l'autre, qu'elles ne sont pas entièrement incompatibles. Il était dès lors du devoir du Gouvernement, et nous l'avons compris, de chercher le moyen de satisfaire à la fois à l'un et à l'autre intérêt. Pour y parvenir, la première condition était évidemment de prendre comme points de départ ceux de nos ports qui sont déjà des centres d'affaires. Car on ne déplace pas à son gré le cours d'habitudes depuis longtemps contractées. Presque toujours les points où les marchandises affluent les attirent avec une force invincible contre laquelle on tenterait vainement de lutter. C'est la nature même des choses, c'est la disposition même des lieux qui les y conduit et qui les y retient. Si le Havre, Marseille, Bordeaux, Nantes sont, à des degrés divers, les centres les plus actifs de nos échanges, ils le doivent plus encore, nous ne craignons pas de le dire, à leur position privilégiée, qu'à l'industrie de leurs habitants. Placés à l'embouchure de nos quatre grands fleuves, ces villes reçoivent tous les produits des divers points de la France. La Seine, la Loire, la Gironde et le Rhône les leur apportent, et elles renvoient à leur tour,

et par la même voie, jusqu'au cœur du pays les richesses d'outre-mer. Voilà pourquoi l'une domine sur la Manche, les deux autres sur l'Océan, la quatrième sur la Méditerranée. Ce sont là d'ailleurs les faits existants : il ne faut pas essayer de les changer, de les troubler artificiellement, on n'y parviendrait pas.

Ce principe admis, nous en concluerons que le Havre, Bordeaux, Nantes, Marseille sont les points de départ naturels de nos paquebots.

Toutefois, c'est à la condition que leurs rades offriront une profondeur d'eau suffisante pour recevoir à toute marée les nouveaux navires, dont le tirant d'eau est de 5,78 m. Pour Marseille, Bordeaux et Nantes ou plutôt Saint-Nazaire, point de difficulté; pour le Havre il n'en est pas ainsi : à la marée basse, le port n'offre souvent qu'une profondeur d'eau de 5m au-dessus du radier des écluses. Mais vous savez, Messieurs, que dans votre dernière session vous avez ouvert à M. le Ministre des travaux publics un crédit, qui a pour but de mettre le bassin de la Floride en mesure de recevoir les steamers d'une force de 450 chevaux, et que l'on cherche également à préserver l'avant-port des galets qui s'y amoncellent. Ces travaux sont en cours d'exécution. Nous ne méconnaissons pas qu'il y a quelques éventualités attachées à leur réussite, car les projets de ce genre ne répondent pas toujours aux espérances de ceux qui les ont conçus; mais nous n'avons pas pu trouver dans cette considération une raison déterminante pour déposséder le Havre de son commerce. Voici nos motifs :

Le Havre est le principal centre, non-seulement de nos relations, mais aussi de celles d'une partie de l'Europe avec les États-Unis. Les bateaux à vapeur qui partent de son port et qui vont à Rotterdam, Hambourg, et Saint-Pétersbourg, reviennent chargés de marchandises à destination du Nouveau-Monde. C'est encore sur ce point que sont dirigés par la voie de terre les produits de l'Allemagne, de la Saxe, d'une partie de la Suisse et de l'Italie, expédiés en transit à travers notre territoire. Pourquoi par cette voie plutôt que par celle de Brest ou par celle de Cherbourg? uniquement parce qu'elle est la plus directe et par conséquent la plus rapide.

Il faut que cet avantage soit bien grand pour que ce point ait été choisi, malgré les vents qui y règnent et qui retiennent quelquefois les navires des semaines entières, à l'entrée ou à la sortie de la Manche.

Le Havre ne doit pas à cette seule condition sa prospérité croissante; il la doit aussi au voisinage de la Capitale. Vous le savez, Messieurs, Paris est le principal consommateur, le principal producteur des marchandises qui traversent l'Océan; c'est en même temps un grand entrepôt, un grand centre de capitaux et d'affaires. C'est un foyer actif, industrieux par lui-même, qui attire avec une force irrésistible tout ce que les localités voisines enfantent, et qui leur renvoie à son tour avec la même énergie les produits de son activité.

Cela posé, il y a deux raisons pour que la ligne de New-York parte du Havre : la première, c'est que le commerce est là, et qu'il faut, pour satis-

faire à ses besoins, s'établir où il est; la seconde, c'est que si nous partons de tout autre port nous ne pourrons pas lutter contre la concurrence de l'Angleterre.

En effet, supposez, Messieurs, un voyageur américain voulant se rendre sur le Continent. Il aura deux moyens de transport, les steamers de la *Compagnie royale* qui le débarqueront à Southampton, et les nôtres. De Southampton à Paris, la distance se franchit en 36 heures; de Cherbourg il en faut au moins autant, et de Brest, il en faut 60. Du Havre au contraire il n'en faut que 15. De là résulte que la ligne du Havre est évidemment préférable. Ce que nous disons des voyageurs s'applique également aux correspondances. Enfin ce que nous disons de la correspondance s'applique également aux marchandises que la Belgique, les bords du Rhin et la Prusse nous envoient, et qui forment une partie si notable du chargement de nos navires à voiles. Tels sont, Messieurs, les motifs qui nous ont déterminés.

Les deux autres lignes sont celles du Mexique et du Brésil. Comment en opérer le partage entre les trois ports qui peuvent à des titres divers en réclamer la possession; entre Bordeaux, Marseille et Nantes? Commençons par examiner quel sera le point de départ de la ligne des Antilles.

Marseille et Bordeaux se partagent aujourd'hui le commerce du Mexique et de la mer des Caraïbes dans une proportion incomparablement supérieure à Nantes. La question se réduit donc à savoir qui de Bordeaux ou de Marseille obtiendra

la préférence. Ici, Messieurs, la lutte a été vive et les opinions très-controversées.

A considérer seulement le transport des voyageurs, Bordeaux est en possession de relations suivies avec cette partie de l'Amérique depuis longues années. Un service de bâtiments à voiles, subventionné par le Gouvernement, a existé pendant dix ans, et a, en quelque sorte, créé des habitudes qui se sont continuées depuis. Presque tous les voyageurs prennent cette direction. Quant aux marchandises, les états de douanes prouvent, au contraire, que Marseille a la supériorité. Voici dans quelle proportion les mouvements se sont opérés en 1839 :

	Bordeaux.	Marseille.
Voyageurs.	2,112	277
Nombre des navires employés au commerce.	185	253
	2,297	530

Ainsi les relations se partagent inégalement en faveur de l'un et l'autre port suivant qu'il s'agit des hommes ou des choses.

Peut-être la plus grande affluence des navires à Marseille vient-elle d'une cause qu'il est facile de signaler. Marseille est le premier port de France, c'est par là que s'écoule le cinquième de nos exportations. Les bateaux du Levant, le mouvement qui se manifeste vers l'Orient, notre possession d'Afrique, le voisinage de Saint-Etienne et de Lyon lui ont fait cette prospérité. Or, le commerce est

centralisateur de sa nature; cette tendance à tout réunir, à tout grouper sur un même point est une loi qui lui est propre. Un navire chargé de denrées aboutira à tel port plutôt qu'à tel autre, non, parce que cette partie du littoral lui sera naturellement indiquée par son itinéraire, mais parce qu'il sera sûr d'y trouver, grâce à l'activité de la place, des retours, et de diminuer ainsi ses frais; or, pendant que Marseille est en progrès, nous assistons, au contraire, au triste spectacle de la déchéance de Bordeaux. Cette différence dans les situations commerciales explique peut-être la contradiction qui ressort des chiffres énoncés précédemment.

En décomposant en deux parties le mouvement commercial qui s'effectue entre la France et cette portion de l'Amérique du Sud, prenant d'une part les régions situées autour du golfe du Mexique, de l'autre, celles qui se trouvent autour de la mer des Caraïbes, on arrive au résultat suivant : Bordeaux transporte au Mexique 2000 tonnes de plus que Marseille; mais aux Antilles, Marseille ressaisit une supériorité incontestable sur Bordeaux. Le cours du commerce dans ces contrées suit donc deux voies différentes, suivant les différences de destination.

Il est possible, Messieurs, de se rendre compte de ce fait. Bordeaux est parvenu depuis quelques années à s'approprier presque la moitié du commerce de l'Espagne, qu'unit à ses anciennes colonies une similitude de goûts, d'habitudes et de mœurs conservés malgré et depuis leur affranchissement. Voici une des causes qui peut-être y a

le plus contribué : Une ligne de communication régulière avait été établie, comme nous l'avons vu, il y a vingt ans environ, entre la France et le Mexique. Arriva l'époque de l'émancipation des colonies américaines. De nombreuses et riches familles espagnoles émigrèrent, et vinrent se réfugier sur le Continent. Transportées à Bordeaux, elles s'y fixèrent, y fondèrent le centre de leurs opérations, et l'on n'évalue pas à moins de 50 à 60 millions la masse de capitaux qu'elles apportèrent avec elles. C'est à la suite de ces événements que les relations avec l'Espagne se développèrent, les spéculations commerciales se dirigèrent vers le Mexique ; que la cochenille, les métaux d'or et d'argent, tous les objets que cette contrée produit furent expédiés sur Bordeaux ; et c'est ainsi que s'explique peut-être l'état des choses constaté par la statistique de l'administration des douanes.

Maintenant, Messieurs, pour nous prononcer sur le choix que nous avons à faire, reportons un instant notre attention sur les entreprises qui se créent de l'autre côté du détroit. Les Anglais confient à une compagnie l'exploitation des Antilles ; ils se placent, où ? à Southampton, qui n'est pas à beaucoup près un port aussi important que Liverpool, Bristol ou Londres ; mais ils ont un but, c'est de gagner de vitesse les steamers qui pourront être lancés un jour de France, de Belgique, de Hollande ou de Hambourg vers cette partie du monde. Cette marche nous indique, Messieurs, celle que nous devons suivre. Il nous faut, nous aussi, donner la préférence à la ligne la plus courte ;

et cette ligne aboutit dans l'Océan et non dans la Méditerranée ; car les steamers partis de Marseille, prenant les voyageurs et la correspondance de Barcelone et de Cadix, perdront nécessairement deux jours pour arriver à la hauteur de Bordeaux. C'est donc une différence de deux jours en plus dans la durée du parcours, et de 150 lieues dans la longueur de l'itinéraire qu'ils auront à suivre.

L'excentricité de la position de Marseille aurait de grands inconvénients. Il en résulterait premièrement que les habitants des départements du Nord, de Paris, du Havre, qui fournissent dans une très-forte proportion les passagers allant vers l'Amérique du Sud, seraient forcés de faire 200 ou 250 lieues pour aller chercher leur point d'embarquement.

En second lieu, pour les marchandises que les paquebots à vapeur peuvent transporter, et qui sont toutes des objets d'une grande valeur intrinsèque, cet éloignement de la Capitale serait tout aussi fâcheux. Le commerce des métaux d'or et d'argent, par exemple, que nous entretenons avec le Mexique se fait presque exclusivement à Paris; ces métaux seraient donc obligés de parcourir le plus grand diamètre de la France avant d'arriver à leur destination.

Ainsi, pour soutenir la concurrence avec Southampton, et pour satisfaire aux conditions naturelles de la circulation, Bordeaux est incontestablement mieux placé que Marseille.

Enfin, si l'on examine les intérêts qui se groupent autour de ces deux grandes villes, on trouve

d'un côté Nantes, Bayonne, La Rochelle, Lorient, reliées entre elles par un service de bateaux à vapeur établi depuis trois ans sous la direction de M. Delmestre, et qui vont jusqu'au Havre; de l'autre Lyon, Saint-Étienne, Avignon, Grenoble et Nîmes; d'une part le bassin de la Gironde, de l'autre le bassin du Rhône, tous deux riches et fertiles; les intérêts semblent donc se balancer également, et rendre impossible sous ce rapport une décision plutôt dans un sens que dans l'autre.

Si l'on s'enquiert de la situation particulière et propre à chacun de ces deux ports, on trouve que l'un jouit d'une prospérité croissante, que dans l'autre les affaires languissent. Placé sur les bords d'un fleuve qui peut recevoir les bâtiments du plus fort tonnage, entouré d'un sol fertile, Bordeaux lutte en vain depuis longtemps contre la mauvaise fortune que lui a faite la perte irréparable de Saint-Domingue. De même qu'on oublie de vieilles machines quand on peut les remplacer par de nouvelles, de même il y a des ports ainsi abandonnés quand le cours des relations commerciales change, et qui voient s'affaiblir leur vieille renommée. Il suffit peut-être de la loi actuelle, de cette application de la vapeur à la navigation transatlantique, pour rendre à cette seconde capitale du Royaume le secret des richesses qu'elle semble avoir perdues, et qui l'ont fait tant briller jadis.

Ces diverses considérations ont sans doute déterminé la Chambre des Députés à donner une sorte de position privilégiée à Bordeaux pour l'exploitation de la ligne des Antilles.

Cette préférence toutefois n'est pas exclusive. Le Gouvernement avait proposé de faire des départs alternatifs, de Bordeaux et de Marseille, les 1er et 15 de chaque mois : il a été décidé qu'il y aurait dix-huit départs de Bordeaux et douze de Marseille. Aucune des deux villes ne sera donc complétement déshéritée, mais le partage se fera entre elles d'une manière inégale. Le but que l'on s'est principalement proposé, la lutte contre la concurrence de Southampton, sera rempli.

Ce motif nous paraît justifier complétement la combinaison qui a prévalu, et dont nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption.

Mais pourquoi, dira-t-on, si la ligne la plus courte et la meilleure est celle de Bordeaux, pourquoi se faire en quelque sorte concurrence à soi-même, en établissant une deuxième ligne à Marseille? N'est-ce pas là une sorte de satisfaction puérile donnée à un intérêt de localité, une transaction devant des exigences mal fondées? Nous ne le pensons pas, Messieurs, et nous croyons que cette opinion ne résiste pas à un examen impartial et sérieux. Marseille est l'entrepôt de la Méditerranée, c'est là que tout aboutit, que tout s'arrête. D'une part, la mer Noire est parcourue par les steamers autrichiens de la compagnie du Danube; de l'autre la mer Rouge par les steamers anglais de la compagnie des Indes; nos paquebots du Levant correspondent avec ces divers bâtiments, et recueillent ainsi sur leur passage les lettres et les voyageurs partis de l'orient de l'Europe, d'une partie de l'Asie, et du nord de l'Afrique. L'importance de

cette ligne suffirait déjà pour justifier sa prolongation jusqu'aux Antilles, car si les nombreux intérêts qui s'y rattachent ne sont pas satisfaits, ils iront s'établir ailleurs; et le jour où Trieste, par exemple, qui nous fait déjà une concurrence redoutable, aurait des paquebots transatlantiques, tout le mouvement se porterait de ce côté à notre grand préjudice. Ce que nous ne ferions pas, l'Autriche s'empresserait de le faire; elle y aurait un intérêt évident. L'Espagne, elle-même, impuissante aujourd'hui à se relier à ses anciennes colonies, pourrait bien, si ce n'est avec ses propres capitaux, au moins avec le secours de l'industrie et des capitaux étrangers, établir une ligne partant de Cadix. Ceci n'est pas une hypothèse, Messieurs, déjà une compagnie s'est présentée et s'organise. Il nous faut prendre les devants. La réunion à Marseille des steamers de la Méditerranée et de ceux de l'Océan concentrera dans cette ville à son grand profit, et, ne l'oublions pas, au grand profit de toute la France, les affaires des peuples méditerranéens avec le Nouveau-Monde.

C'est là une première et grave considération.

Voici quelle est la seconde. Nous avons vu que le commerce des Antilles se fait principalement à Marseille. Il n'est pas juste d'employer des moyens artificiels et forcés pour le détourner de cette voie. Il ne serait pas politique surtout de détruire la supériorité du seul port où le commerce français peut lutter contre celui de toutes les autres nations. Gardons- nous de lui ravir cet avantage. Il le doit à bien des causes : à sa situation, à la concentration des affaires, à l'industrie

de ses habitants. Mais par cela seul que cette prospérité existe, il est indispensable de comprendre cette ville dans le réseau de navigation que nous allons établir. Il y a là un mouvement à alimenter, qui appelle des moyens perfectionnés de circulation. Chaque pays, Messieurs, compte ainsi un ou deux ports dans une position exceptionnelle, et qu'il peut montrer avec orgueil. Pour l'Angleterre ce sont Liverpool et Londres; pour l'Amérique, New-York et la Nouvelle-Orléans; pour la France c'est Marseille. Laisser déchoir cette partie de notre gloire nationale, ce signe extérieur de notre puissance, ce serait mal comprendre les intérêts du pays.

Enfin, Messieurs, il nous paraît nécessaire que la France maintienne son influence sur la Méditerranée, autour de laquelle s'agitent de si grandes questions, et le plus sûr moyen d'y parvenir est de donner l'exemple de créations grandes et utiles.

Pour tous ces motifs, votre commission n'a pu voir dans l'exploitation de la ligne de Marseille une satisfaction puérile donnée à des intérêts locaux, mais une exigence de l'intérêt public qu'il fallait satisfaire.

Voici, Messieurs, quels seront les itinéraires des bâtiments dirigés sur les Antilles : les paquebots de Bordeaux et de Marseille toucheront, les premiers à la Corogne, les seconds à Barcelone et à Cadix; ils s'y approvisionneront de charbon et partiront de là pour la Martinique, où sera établi, comme nous l'avons dit, un grand atelier de réparation et de rechange; puis ils continueront leur

route jusqu'à la Havane, en passant par la Guadeloupe, Saint-Thomas, Porto-Rico, le Cap haïtien et Saint-Yago de Cuba.

La troisième ligne, celle du Brésil, n'offrira au commerce que de faibles avantages; le point de départ fixé est Nantes, ou plutôt Saint-Nazaire; c'est un point central, voisin de Paris, lié par le bassin de la Loire à une grande partie de notre territoire. Le Gouvernement a voulu donner un témoignage éclatant de sa sollicitude à une ville industrieuse, qui ne demande qu'un peu d'aide pour se relever, et créer à son profit un commerce extérieur qui lui manque. Par là, des débouchés nouveaux seront ouverts aux produits des départements qui l'entourent. Ces débouchés ne laissent pas d'avoir leur importance, puisque nos exportations au Brésil montent à 23 millions, et que la Plata a reçu, malgré le blocus, 5 millions de nos marchandises. La ligne proposée se rendra à Lisbonne, Fernambouc, Bahia et Rio-Janeiro.

Le temps mis à ces divers parcours sera :

1°. Pour la ligne du Havre à New-York 16 Jours.

2°. Pour celle de Bordeaux à la Martinique..... 19 } 28
De la Martinique à la Havane.. 9 }

3°. De Marseille à la Martinique. 21 ½ } 30 ½
De la Martinique à la Havane. 9 }

4°. De la Havane au Mexique..... 12 Jours.

5°. De la Martinique à l'Amérique centrale..... 16

6°. De Saint-Nazaire au Brésil..... 25

7°. De Rio-Janeiro à la Plata..... 7

Le projet de loi, Messieurs, dont nous venons de vous indiquer les dispositions principales offre une lacune qui vous aura sans doute frappés. Nous possédons sur le continent américain une colonie, où le sol est d'une fertilité égale à celui des colonies de Demerari et de Surinam, et qui, par conséquent, peut espérer la même prospérité, c'est la Guyane. En établissant des communications à la vapeur au delà des mers, et en faisant participer à ce bienfait les nations étrangères, on a dû songer à Cayenne; mais les difficultés de la navigation ne permettent pas, au dire des hommes les plus compétents, de relâcher sur ce point, sans allonger considérablement le retour, et sans rendre impossible la station de Gorée. Vous avez du reste entendu M. le Président du conseil annoncer qu'il y serait suppléé par un bâtiment à vapeur de la force de 160 chevaux, partant de la Martinique, et chargé de la correspondance. Il est juste que la sollicitude de la Métropole s'étende sur le petit nombre de colonies qui nous restent encore.

La quantité de bâtiments nécessaires pour ces divers services a été fixée de la manière suivante. Pour le Havre, quatre au *minimum*, et cinq au

maximum, si l'on veut se mettre à l'abri de toute interruption. Soit..... 5

Pour Bordeaux.....	6
Pour Marseille.....	4
Pour Nantes.....	4
Total.....	19
Pour les deux lignes secondaires des Antilles..... 3	5
Pour la ligne secondaire du Brésil..... 2	
	24

Ces premières questions résolues, nous arrivons, Messieurs, à l'examen des moyens d'exécution. Nous avons à nous demander,

1°. Si le Gouvernement doit entreprendre lui-même, et à son propre compte, la construction des paquebots à vapeur, ou s'il doit en abandonner l'exécution aux compagnies, aidées du concours de l'État;

2°. Quel doit être le mode de ce concours;

3°. Enfin, dans le cas où le Gouvernement se ferait lui-même constructeur s'il peut effectuer convenablement, et par ses propres mains, des transports?

Voici quelles sont les dispositions du projet de loi :

La ligne du Havre à New-York sera librement exploitée par une compagnie commerciale qui recevra une subvention annuelle de 880 francs par

force de cheval, soit environ 1,600,000 fr. pour faire le service postal, dont les produits, évalués à 600,000 fr., appartiendront à l'État. Quant aux autres lignes principales et secondaires, elles seront exploitées par le Gouvernement et aux frais du Trésor. La construction de ces paquebots exigera une dépense de 28,420,000 fr.; et le service une fois installé coûtera annuellement 12 millions, en compensation desquels on espère obtenir, dans le principe, un produit de 4 millions qui devra s'accroître. Telle est la solution donnée à ce problème, et que nous devons examiner.

Première Question.

Le Gouvernement exécutera-t-il lui-même? Messieurs, la solution de cette question ne pouvait être, à nos yeux, un instant douteuse. Nous avons appelé votre attention sur les besoins de notre marine. Nous vous avons montré que l'Angleterre pourrait, quand elle le voudrait, mettre à la mer un très-grand nombre de paquebots. Nous vous avons dit que les machines à vapeur étaient dorénavant des instruments de guerre; d'où l'on doit conclure que l'État doit avoir des ateliers pour les construire, comme il a des manufactures d'armes et de canons. Cela suffirait pour justifier l'exécution directe aux frais du Trésor; car nous ne pouvons, en présence de si grands intérêts, nous abandonner entièrement aux chances toujours incertaines de l'organisation ou de la non organisation des compagnies; ce serait

compromettre le soin de notre défense. Il faut que le Gouvernement agisse; mais comment, et dans quelle mesure?

Nous ne sommes pas, Messieurs, dans les mêmes conditions industrielles que l'Angleterre; nous n'avons ni le même esprit d'association, ni les mêmes ressources financières, ni la même persévérance dans nos desseins. Il nous faut accepter le concours de l'industrie privée quand elle se présente, car c'est un soulagement pour le Trésor et une source féconde de créations utiles, mais ne pas nous fier exclusivement à elle. Nous reconnaissons volontiers qu'en principe la conduite des affaires commerciales est mieux placée dans la main des individus que dans la main de l'État; mais il faut aussi avouer que l'esprit d'association est impuissant en France à faire tout ce qu'on lui demande, des chemins de fer, des docks, des paquebots. Nous en avons eu des preuves récentes que nous ne pouvons oublier, et qui n'encourageront certes pas les capitaux déjà si timides à reprendre confiance.

Tout en acceptant l'aide et le concours de l'intérêt privé, il est donc sage de borner son action, de la circonscrire dans certaines limites; et de même qu'on lui confie l'exécution de quelques lignes de chemin de fer plus productives que les autres, de même on peut lui faire sa part dans l'exploitation des lignes transatlantiques les plus fructueuses, et laisser à l'État la sienne.

Prétendra-t-on, Messieurs, que ce système est contraire aux lois d'une bonne économie publique; que le Gouvernement, dans la sphère où il

est placé, doit exercer sur tous les intérêts une haute tutelle, sans descendre lui-même dans l'arène, et se faire industriel ou commerçant à son tour? Nous ne saurions, Messieurs, admettre cette opinion dans sa généralité. Le premier devoir du Gouvernement est de pourvoir à la défense du sol; le second est de presser le développement de la société. Et lorsqu'il y a des améliorations capitales à introduire qui touchent à l'un et à l'autre de ces deux grands intérêts, que les particuliers ne font pas, ou ne sont pas assez pressés de faire, il est convenable, il est bon que le Gouvernement en prenne l'initiative : son intervention se trouve alors parfaitement justifié, car elle imprime le mouvement créateur à tous les points du territoire.

L'article 1er du projet de loi est conçu, Messieurs, dans le système que nous venons de vous exposer; il donne au Ministre des finances la faculté de traiter avec une compagnie pour l'exploitation de la ligne de New-York au Havre, et réserve à l'État l'exploitation des trois autres lignes, qui eussent été selon toute apparence trop peu productives pour que les capitaux privés pussent les aborder sans d'énormes subventions.

Vous avez vu que l'Angleterre a donné à la compagnie royale de Southampton une subvention de 6 millions pour la construction et la mise en service des bateaux à vapeur des Antilles. Chez nous, où les conditions de construction sont relativement si défavorables, où les prix de la houille, du bois, du fer sont si élevés, quels secours n'eussent pas réclamés les compagnies pour les trois services détachés de Nantes, Marseille et Bor-

deaux? D'ailleurs il ne s'en est présenté aucune. Celle qui s'était formée à Marseille voulait être investie du privilége exclusif de l'exploitation du Mexique, et le Gouvernement ne pouvait consentir à déposséder Bordeaux de son commerce, pour transporter le point de départ de la ligne des Antilles là où cette ligne eût été le moins avantageusement placée.

Peut-être en forçant considérablement le chiffre des secours eût-on provoqué l'aide de quelques capitaux particuliers. Mais nous pensons, Messieurs, qu'au delà d'une certaine limite, le système des subventions doit être abandonné comme ayant plus d'inconvénients que d'avantages. Voici pourquoi : lorsque l'État construit lui-même, il peut établir, organiser ses paquebots comme il l'entend : dans tous les cas les bâtiments lui restent, l'argent dépensé a donc toujours son utilité : tandis que, donné à une compagnie qui poursuit uniquement un but commercial, si la compagnie manque, l'argent est complétement perdu, et ses paquebots ne peuvent, dans aucun cas, servir à la marine militaire.

Au Havre comme à Marseille une compagnie s'est formée. Là on se trouve en présence des obstacles qui naissent de la concurrence de Bristol et de Liverpool. Il n'y a pas à diviser cette ligne, et elle peut présenter un produit suffisant pour que la subvention soit peu considérable. Il y aura nécessité de lutter de vitesse avec les Anglais, de capacité pour le fret; les paquebots devront à cet effet être exécutés, montés, organisés commercialement; là, le stimulant de l'intérêt privé pourra

utilement exercer son action. Nous pensons que, dans de pareilles circonstances, il est naturel de chercher à traiter avec la compagnie qui se présente, si elle remplit les conditions de moralité nécessaires. Mais on ne pouvait laisser indéfiniment suspendue la marche de ces négociations qui souvent traînent et se prolongent. L'exécution de la ligne de New-York est la plus importante de toutes. Il fallait fixer un terme au delà duquel l'État reprendrait et exercerait ses droits : on a fixé le terme de six mois.

La compagnie du Havre seule, abandonnée à ses propres efforts, serait dans l'impuissance d'agir; elle ne trouverait pas de capitaux. Il a donc fallu lui apporter l'aide du Gouvernement. De quelle nature devait être ce concours? En Angleterre le mode choisi est la subvention annuelle. La subvention fixe a été rejetée comme faisant peser sur le Trésor une charge immédiate et trop considérable. La participation du Gouvernement dans les dépenses d'établissement présente l'inconvénient de faire entrer l'administration dans les comptes de la société, et de paralyser ainsi la liberté d'action dont l'industrie a besoin. La subvention annuelle a donc paru à tous égards préférable. En définitive elle équivaut à ceci : le Gouvernement paie le prix d'un service rendu. La compagnie se charge de transporter les correspondances, et l'État lui alloue comme indemnité une somme annuelle déterminée. Du reste, en pareille matière, et sur ces questions de système, il est bien évident qu'on ne peut exprimer d'opinion absolue. Il ne faut ni en repous-

ser, ni en adopter exclusivement aucun. L'important est de trouver des compagnies sérieuses, qui donnent des garanties réelles de capacité, qui veulent et puissent agir. Si, pour les placer dans les conditions d'existence qui leur paraîtront préférables, tel mode est demandé préférablement à tel autre, peu importe, pourvu que les sacrifices exigés du Trésor soient dans les deux cas les mêmes.

On a fixé le chiffre de la subvention annuelle à 880 fr. par cheval, soit 400,000 fr. par navire de la force de 450 chevaux. Cette subvention peut paraître considérable ; elle s'élevait dans le projet de loi primitif à 240,000 fr. seulement. La commission de la Chambre des Députés l'a augmentée sur la demande de M. le Président du conseil, et presque doublée. Nous donnons hautement notre approbation, Messieurs, à cette mesure ; il est d'une sage prévoyance d'éviter que les premières compagnies chargées de ces travaux échouent, car ce serait à la fois une perte de temps, et le temps est précieux ; une perte d'argent, et les capitaux reculeraient à l'avenir devant tout nouvel essai de ce genre.

Il y a dans les questions de cette nature deux manières d'envisager l'intérêt public. Les uns défendent opiniâtrément les deniers du Trésor. Ils se préoccupent beaucoup des bénéfices possibles des compagnies, ils cherchent à les restreindre, ils sont toujours inquiets d'une prospérité éventuelle. C'est la faute que nous avons commise dans ces dernières années, et dont nous voyons les

résultats. Les autres pensent au contraire qu'il y a honte et dommage pour le pays à entasser ruine sur ruine, et à donner ainsi, en toute occasion, le spectacle de son impuissance. Ils s'applaudissent d'une prospérité qu'ils savent féconde pour l'avenir. Ils pensent que de premiers succès encouragent, et appellent de nouvelles tentatives. Nous partageons, Messieurs, cette dernière opinion.

D'ailleurs, en examinant avec attention le taux de la subvention portée à 880 fr., nous sommes disposés à croire qu'elle n'a rien d'exorbitant; elle est au-dessous de toutes celles que le Gouvernement anglais attribue aux compagnies existantes, et qui s'élèvent, pour chacune, à plus de 1,000 fr. par force de cheval; elle est justifiée par la position exceptionnelle où va se trouver cette exploitation, s'ouvrant en concurrence avec un voisinage redoutable. Enfin, et bien que nous ne prétendions pas asseoir sur les bases incertaines de ces spéculations aucun calcul positif, nous vous ferons remarquer que le prix d'un bâtiment de 450 chevaux est estimé, par l'administration de la marine, à 1,700,000 fr., et que le coût de cinq navires s'élèvera par conséquent à 8,500,000, ce qui est une somme difficile à réunir dans l'état de division et de timidité des fortunes de France, pour une entreprise nouvelle où tout est inconnu, et où les produits sont très-problématiques.

Ces motifs nous ont déterminés, Messieurs, à adopter le chiffre proposé.

Le cahier des charges déterminera les époques de départ, la force des équipages, la durée de la

subvention, qui ne pourra s'étendre au delà de 10 ans, et en général toutes les conditions nécessaires à la sûreté des voyageurs.

Les 14 paquebots à destination de l'Amérique du Sud et des Antilles, exécutés par l'État, seront disposés de manière à porter au besoin de l'artillerie. Cette stipulation fait l'objet du premier paragraphe de l'article 3. Les bâtiments ainsi allourdis par les conditions particulières de leur construction, ne pourront recevoir la même quantité de marchandises que s'ils étaient uniquement affectés au commerce; ce sera leur seul inconvénient, car leur vitesse pourra être égale.

Le deuxième paragraphe du même article prévoit le cas où l'État exploiterait lui-même. Ici, Messieurs, s'élèvent deux questions qu'il était de notre devoir d'examiner. 1°. L'administration ne fera-t-elle pas concurrence à la navigation à voile, en se chargeant du transport des marchandises? Le commerce n'aura-t-il pas à en souffrir? Cette crainte, Messieurs, ne nous paraît pas fondée. Les paquebots à vapeur ne portent que des lettres, des voyageurs, des matières d'or et d'argent, et des objets précieux, comme la cochenille; le prix élevé de leur fret ne leur permet pas de prendre des marchandises d'encombrement. La concurrence ne saurait donc être sérieuse. Mais quand même il en serait autrement, quand même la navigation à vapeur ferait une rivalité dangereuse à la navigation à voile, qu'elle soit exploitée par l'État ou par une compagnie, qu'importe, l'inconvénient est dans les deux cas le même pour les

intéressés menacés de perdre l'industrie à laquelle ils se livrent : l'objection nous paraît donc sans aucune valeur.

La seconde question est plus grave.

L'État se chargeant des transports, voici quelle en est la conséquence :

Si, dans une circonstance quelconque, par la faute ou sans la faute de ses agents, une cargaison de 10 millions par exemple se trouve perdue, le Gouvernement en répondra; car il fait le commerce, il en a les bénéfices, il doit en avoir les charges. Il devra donc le paiement des marchandises avariées, ou perdues, aux intéressés; il ne saurait s'y soustraire : c'est là un inconvénient. Toutefois cet inconvénient n'est pas le plus grave parce que l'on peut s'en garantir au moyen des assurances.

La question la plus délicate est celle-ci : Il n'est pas dans les convenances que les officiers de la marine royale aient à exercer le rôle de subrécargues d'un bâtiment. Ils ne se livrent point au négoce, les règlements le leur interdisent. De là la nécessité d'établir près d'eux, sur les steamers un agent commissionné qui réponde des inexactitudes et des omissions dans les connaissements, des avaries, des contrebandes, en un mot, de tout ce qui entraîne la responsabilité des capitaines au long cours. Il n'y a pas encore d'exemple de cette combinaison, qui répartit ainsi les rôles entre deux agents ayant des caractères différents, et l'on ne peut savoir si elle réussira dans la pratique. C'est là une première objection.

En second lieu, dans le droit public qui régit les

relations de tous les peuples entre eux, les bâtiments militaires ne font pas le commerce; ils portent le pavillon, ils sont en quelque sorte une portion détachée de la puissance nationale. Ils ne sont soumis, à leur arrivée dans un port, à aucune des juridictions, des visites, des exigences qu'ont à supporter les bâtiments marchands.

Cependant voilà des vaisseaux de l'État qui vont transporter des voyageurs et des marchandises. Sur quel pied seront-ils? Ils portent la flamme, donc ils ont droit à certains égards, à certaines exceptions; ils ont à bord des marchandises, donc ils sont navires du commerce; quel est celui de ces deux caractères qui l'emportera? Dans quelle catégorie seront-ils rangés? Comment s'exercera à leur égard l'action des douanes, celle des tribunaux de commerce, celle des juridictions consulaires? Il faut évidemment entamer sur ce point des négociations avec les Puissances étrangères. Parviendra-t-on à les mener à bonne fin? à faire fléchir ce principe que tout navire portant des voyageurs et des marchandises est un navire marchand? M. le Président du conseil en a l'espérance. Il l'a manifestée dans le sein de votre commission. Du reste, cette question est réservée à l'avenir. Dans tous les cas, si la nécessité en est reconnue plus tard, les bâtiments pourront être commandés par des capitaines au long cours. Le Gouvernement s'en est réservé la faculté par l'article 4.

Il nous reste, Messieurs, à examiner quelle doit être la force des machines à vapeur, et si ces machines pourront toutes être construites dans les

ateliers français. Nous vous avons fait observer qu'en Angleterre, en France, en Amérique, la navigation à vapeur s'était faite dans le principe sur les rivières et sur les canaux avec des machines d'une puissance très-limitée; puis, qu'on avait successivement augmenté la force de l'appareil moteur depuis celle de 3 chevaux jusqu'à celle de 100, 200, et 250 chevaux. A peine la navigation à vapeur a-t-elle pris possession des voyages de long cours, que voici les Anglais, d'après les mêmes errements, qui accroissent la force de leurs machines; ils ont commencé par des steamers de 450 chevaux, les voilà qui en font de 500, de 600, même de 1,000. Pourquoi? sans doute pour avoir une vitesse, une capacité plus grande. On en a conclu que nous devrions agir de même et nous mettre immédiatement à leur niveau.

Messieurs, la vitesse que peut acquérir un bateau à vapeur dépend moins de la puissance absolue du moteur que de la bonne proportion établie entre la forme, la grandeur du navire et l'effet utile de sa machine. Les bateaux de 160 chevaux qui font le service du Levant sont aussi rapides que *le Great-Western* et *le British-Queen*; ils filent 8 nœuds à l'heure. Cette vitesse, d'ailleurs, a une limite qu'il n'est pas possible de dépasser, c'est celle de 12 nœuds (1), au delà de

(1) Le nœud correspond à $0^m,50$ environ par seconde; 3 nœuds font une lieue marine, soit 5,400 m.; 12 nœuds font 21,600 m., ou 5 lieues et demie environ.

laquelle le choc des eaux déplacées oppose une résistance qui amortit invinciblement l'action de la force motrice. Pour des bâtiments destinés à naviguer en rivière et en canal, cette limite extrême a été atteinte; *l'Express* sur la Clyde, *le Stas* sur la Tamise ont fait jusqu'à 14 milles anglais, ce qui correspond à 12 nœuds environ; mais c'est là une vitesse exceptionnelle et que l'on peut regarder comme impossible à atteindre en mer, sans arriver à des dépenses démesurément disproportionnées avec le résultat que l'on se proposerait, car plus la vitesse croit, plus les frais sont considérables. En cherchant à nous rendre compte du motif qui a fait successivement augmenter la force des machines, nous n'en avons pu trouver qu'un seul, la nécessité de franchir des distances de plus en plus grandes, sans renouveler l'approvisionnement du charbon. C'est pour cela seulement que les nouveaux steamers ont eu besoin de machines de 450 chevaux; du moment qu'avec cette quantité de force le but est atteint, pourquoi la dépasser? on n'en voit pas la raison.

Est-ce pour avoir une capacité plus grande, pour recevoir une plus grande quantité de voyageurs et de marchandises? L'exemple de ce qui a eu lieu dans la navigation à voile ne justifierait pas une pareille tendance. Après avoir longtemps construit, pour le commerce, des navires de 300 et de 500 tonneaux, on a voulu augmenter ces dimensions, en faire de 1000 et même au delà. Qu'est-il arrivé? on a reconnu promptement qu'il y avait perte, parce que les chargements étaient trop

longs à compléter, et qu'aucun chargeur ne se souciait de voir mettre ses marchandises au premier plan d'un navire qui pouvait en recevoir cinq ou six : on a dû y renoncer.

Il est donc permis de regarder l'entraînement qui a conduit les Anglais à faire des steamers de 1,000 chevaux comme d'un succès douteux. On dépasse le seul but que l'on devait poursuivre, dans le désir vague de trouver quelque chose de mieux, sans trop savoir quoi ! L'on s'expose à des frais énormes; car les machines d'une puissance si considérable ne sont pas faciles à manœuvrer; leurs accidents sont terribles; la moindre clavette qui joue mal, la plus petite imperfection, sans inconvénient dans une machine ordinaire, devient, sous l'influence d'une force motrice de 1,000 chevaux, une cause de dégradations énormes, et peut même amener des accidents graves. Nous croyons, en conséquence, Messieurs, qu'il ne serait pas sage de prendre l'inconnu comme règle, de compromettre un plus fort capital en vue d'avantages incertains, de n'avoir qu'un départ, là, où avec la même dépense deux bateaux eussent permis deux départs, et eussent présenté, par conséquent, plus de facilités aux voyageurs, enfin, d'accepter aujourd'hui toutes les éventualités fâcheuses d'expériences qui ne sont pas encore faites.

Voici maintenant la deuxième question.

Où l'administration devra-t-elle faire ses com-

mandes de machines? Sera-ce en France ou à l'étranger?

Du moment que la vapeur est une arme de guerre, il faut que nous puissions nous-mêmes, et sans recourir à l'industrie étrangère, la mettre en jeu. Il ne faut pas que la France soit contrainte de demander à d'autres nations un élément de sa force; ce serait nous mettre dans une dépendance inacceptable. Il ne peut pas y avoir deux opinions sur ce point.

Mais nous n'avons pas encore construit de ces machines; elles exigent un outillage spécial que nos fabricants n'ont pas, une expérience particulière qui leur manque. En supposant qu'ils pussent, du premier coup, faire aussi bien que les Anglais, ils ne feront pas, dans tous les cas, aussi vite, puisqu'ils n'ont pas d'établissement monté; et le temps nous presse.

L'administration de la marine doit donc, selon nous, s'attacher à deux choses; à encourager l'industrie nationale, à lui faire autant de commandes que le permet l'urgence, la nouveauté du travail et la nécessité d'une installation spéciale, en exigeant de bonnes conditions de fabrication, car il ne faut pas compromettre le succès de notre entreprise, et ce succès dépend en grande partie de la qualité des moteurs. Puis, comme une industrie du genre de celle dont nous nous occupons ne se crée pas dans un jour; comme il faut, pour l'organiser, du temps et des frais; pour la perfectionner, de l'expérience; comme les modèles nous manquent,

il sera certainement nécessaire d'avoir recours, dans une certaine mesure, aux constructeurs anglais. Du reste que cette concurrence n'effraie pas nos fabricants. Le nombre des ateliers anglais auxquels le Gouvernement peut s'adresser avec confiance est si restreint, les commandes qu'ils ont reçues sont déjà si considérables, que nous tenterions vainement, alors même que nous le voudrions, de leur livrer l'exécution de la totalité de nos machines. Le jour arrivera où nous pourrons tirer du sein de la France tout ce qui sera nécessaire à notre grande navigation, mais ce jour n'est pas arrivé. En ce moment nous devons nous préoccuper du but, c'est là ce qu'il faut voir, c'est là un besoin de premier ordre. L'intérêt de l'industrie nationale ne vient qu'en seconde ligne.

Nous avons parcouru, Messieurs, les principales questions soulevées par le projet de loi; nous vous avons montré dans un pays voisin l'énorme développement d'une force appliquée aujourd'hui aux besoins du commerce, mais qui pourrait devenir demain un instrument de guerre; nous avons essayé de vous prouver la nécessité où nous sommes de lutter contre la concurrence que les steamers anglais nous font dès à présent; nous vous avons dit quelle influence devait, dans notre conviction profonde, exercer sur les relations des deux mondes le rapprochement des distances; puis, abordant des questions plus difficiles et plus compliquées, nous avons cherché à justifier le choix des lignes, des points de départ, des

points d'arrivée. Vous avez vu comment l'exécution se trouverait partagée en deux parts, l'une réservée à l'État, l'autre abandonnée à l'industrie privée; comment et à quelle condition la compagnie du Havre pourrait se former et agir, comment l'État pourrait lever les difficultés que présente l'exploitation par ses agents; enfin de quelle force devaient être les machines, et dans quelles proportions elles pourraient être exécutées par les constructeurs français. Il ne nous reste plus maintenant qu'à conclure. Quelque divergence d'opinion qui puisse exister sur telle ou telle question de détail qui se rattache à ce projet de loi, partout, dans l'autre Chambre, dans le pays, un sentiment unanime d'approbation en a accueilli la pensée. Ce n'est pas vous, Messieurs, qui voudrez y répondre par un ajournement funeste. Vous voyez naître une époque où de grandes transformations semblent à la veille de s'opérer, où une révolution dans les conditions relatives de la puissance des peuples semble prête à s'accomplir. Il n'est plus permis d'en douter. Mettons-nous donc à l'œuvre, et préparons nous aux événements que peut amener dans le monde le développement d'une merveilleuse découverte née sur le sol français. Toute hésitation pourrait nous perdre.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer unanimement l'adoption du projet de loi.

RESSIONS
° 150.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE GASPARIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'exploitation des forêts domaniales de la Corse.

MESSIEURS,

Il y a bien peu d'années que la Corse participe aux bienfaits de sa réunion à la France. Cette île, que l'oppression de maîtres faibles et jaloux avait maintenue soigneusement dans un état arriéré de civilisation, cette île, en vue des côtes d'Italie et de France, voyait s'écouler les siècles marqués par la renaissance des arts, des sciences, de l'industrie, de progrès de toute espèce dans les mœurs et dans la législation, sans participer à aucun de ces bienfaits. Une législation calculée avec ma-

*Cette commission était composée de MM. DE BELLEMARE, le comte CHOLET, le comte DEJEAN, le comte DUTAILLIS, le comte DE GASPARIN, le marquis DE LA MOUSSAYE, ROUILLÉ DE FONTAINE.

chiavélisme, une administration vénale et sans entrailles, maintenait, propageait avec soin les divisions de familles, le fatal usage des vengeances, l'isolement des populations, le déni de toute justice. Tels étaient les moyens empruntés à un autre âge, et que le gouvernement génois employait pour conserver une possession, source pour lui de tant d'embarras.

La France reçut la Corse souffrante, pauvre, dépeuplée, divisée par l'esprit de famille nécessaire pour suppléer, par l'union de leurs membres, à cette justice qui lui était refusée. Tout devait changer du jour où, lui ouvrant ses bras, la France accueillait les Corses, non plus comme des sujets, mais comme des frères; du jour où, jouissant des mêmes droits que nous, ils purent parvenir à toutes les fonctions publiques; du jour surtout où cette belliqueuse population fut admise sous nos drapeaux et où elle légitima ses droits à cette fraternité, en donnant à nos armées leur plus grand capitaine, à la France enfin, lasse de révolutions et de discordes, le chef qui vint les terminer.

Et cependant de longues années s'écoulèrent encore avant que le regard paternel du Gouvernement se tournât vers la Corse; mais aujourd'hui, appréciant mieux l'importance de cette possession, nous sommes entrés dans une nouvelle ère. Nous avons senti que nous avions le devoir d'élever la civilisation et la prospérité de ce département au niveau de celles de nos départements continentaux; nous avons compris tout ce qu'une île habitée par un peuple dont les sentiments, la

gloire, les intérêts sont français, placée sur cette Méditerranée qui devient le théâtre de si grands événements, possédant des ports, des rades, précieux pour notre marine, une race de soldats et de matelots belliqueux et dévoués, pouvait avoir de poids dans la balance de nos destinées; l'intérêt de la France est aujourd'hui d'en voir augmenter la richesse, la population; que les liens d'affection qui nous attachent les Corses se resserrent de plus en plus, ils seront une nouvelle preuve que la différence du langage ne nuit en rien à l'unité politique : nous aurons en Alsace et en Corse les populations les plus dévouées à la gloire de leur patrie, exprimant les sentiments les plus français dans deux langues étrangères.

Depuis trois ans le Gouvernement est entré dans cette voie de réparation. Un réseau de routes royales a été voté, un port s'ouvre en ce moment sur la côte nord qui en était privée.

Mais nous n'aurions rien fait, Messieurs, si nous ne cherchions aussi à exciter dans le pays l'esprit d'industrie et de progrès, si nous n'y appelions les capitaux dont le défaut arrête toutes les entreprises, si nous ne mettions en œuvre, enfin, les richesses naturelles du sol.

Une de ces richesses consiste dans les forêts qui recouvrent la partie centrale de l'île. Elles forment une étendue de 129,000 hectares, peuplée de diverses essences, mais principalement de bois résineux et de pins laricios, qui prennent de si hautes dimensions et pourraient fournir de si beaux bois de mâture. Ces forêts appartiennent

en grande partie à l'État, cependant des contestations existent encore sur 77,000 hectares; l'administration s'empressera, sans doute, de les terminer, ou à l'amiable, ou par les voies judiciaires, après avoir fait examiner avec bienveillance les titres qu'on lui oppose. Mais il reste 51,000 hectares non contestés, formant une masse bien distincte des autres et où se trouve précisément la plus grande richesse forestière. Rien n'empêche donc de s'occuper dès à présent de leur exploitation.

Ces forêts, Messieurs, sont dans un grand désordre. Frappés de vieillesse, un grand nombre de plants pourrissent sur pied, puis tombent en dégradant tous les jeunes arbres qu'ils atteignent; poussant en fourrés épais et sans éclaircies, ceux-ci ne parviennent pas à toute leur croissance, et les beaux arbres sont des exceptions produites par leur position particulière. Le bois mort, les rejets privés de leur flèche, composent la plus grande partie des massifs, lesquels privés d'air, de lumière, réclament partout le secours d'une main intelligente et expérimentée.

C'est donc une grande richesse territoriale qui périt et se renouvelle incomplétement, sans profiter en rien à la prospérité du pays. Les années s'écoulent et l'indécision dans laquelle nous vivons ne fait que prolonger les pertes, tout en laissant décroître le capital. La continuation d'un tel état de choses serait contre l'administration une accusation de négligence et d'impéritie.

Et pendant que ces richesses forestières sont

aux portes de nos arsenaux de construction, nous demandons à l'étranger les bois qui existent dans nos propres forêts. État de choses onéreux pour le pays qui pourrait utiliser ces ressources, onéreux pour les forêts qui dépérissent faute d'exploitations régulières, onéreux pour le Trésor qui paie chaque année, pour la conservation imparfaite de cette propriété inutile, dix fois ce qu'elle lui rapporte.

Nous devons désirer d'atteindre quatre buts différents, de satisfaire quatre intérêts : l'intérêt social et industriel de la Corse, l'intérêt de notre marine, l'intérêt forestier, l'intérêt fiscal.

Le premier réclamerait l'emploi du bois en Corse même, et par conséquent la création d'usines qui auraient pour effet nécessaire le développement de la civilisation, l'agglomération des populations, les progrès de l'agriculture qui devrait pourvoir à la subsistance de ces nouveaux centres, enfin la création de voies de communication secondaires.

L'intérêt de notre marine exige qu'on lui fournisse, le plus tôt possible, les beaux mâts que produit la Corse et les bordages que l'on peut en extraire.

L'intérêt forestier veut que les produits dégradés des forêts en soient extraits sans délai, et qu'un aménagement judicieux favorise pour l'avenir la croissance des arbres, et perpétue la ressource qu'offriront ces forêts.

Enfin l'intérêt fiscal conseille de faciliter l'écou-

lement et la réalisation de valeurs aujourd'hui improductives dans les mains de l'État.

On a pensé d'abord pouvoir les remplir tous ensemble, en faisant exploiter en régie pour le compte de la marine. Une route a été construite du golfe de Sagone à la forêt d'Aïtoné : les coupes ont commencé, mais les ingénieurs mêmes qui y ont été employés attestent que la difficulté d'extraction de ces mâtures, le moyen dangereux qu'il était nécessaire d'employer pour les enlever des lieux escarpés où elles sont généralement confinées, en élevaient le prix dans une proportion si considérable, que tel arbre qui avait été payé 20 fr. le pied dans la forêt, était racheté 2,000 fr. par la marine, rendu à l'arsenal de Toulon. Les bordages et les planches pouvaient s'obtenir par les procédés ordinaires. Néanmoins, tout compte fait, le Ministre se hâta de mettre fin à ces essais dispendieux. Ainsi le système de régie a déjà été mis à l'épreuve, et rien n'annonce que la marine désire le reprendre.

Un plan plus vaste aurait consisté à établir en Corse un arsenal de construction pour la mise en œuvre des bois pour le compte du Gouvernement. Mais outre la difficulté d'obtenir de longtemps les sommes nécessaires à une si grande entreprise, la difficulté restait la même, car ce n'est pas le transport des bois du bord de la mer à Toulon qui constitue le prix du bois, mais bien son trajet du sommet de la montagne à la côte et sur un point déterminé de la côte, qui aurait nécessité

des routes transversales rendues très-difficiles par le relief tourmenté du pays.

Enfin sur un rapport du conservateur des forêts de la Corse, le Ministre autorisa, en 1835, la mise en adjudication de 86 mille pieds d'arbres résineux, exploitables en cinq ou dix années, sur la mise à prix de 5 fr. par pied. Plusieurs compagnies firent des propositions, mais les conditions onéreuses et impossibles qu'elles y mettaient n'ayant pas été admises, elles se retirèrent sans rien conclure. Il est heureux qu'il en ait été ainsi, car ces propositions n'allaient à rien moins qu'à se faire adjuger le produit total des forêts pour le prix de ces 86 mille arbres, sans qu'il fût pris aucun engagement pour la régularité des coupes et pour assurer l'avenir.

Alors une autre compagnie se présenta pour obtenir de gré à gré la vente d'un million d'arbres exploitables pendant vingt-cinq ans. Heureusement encore le Ministère ne voulut pas engager un avenir de vingt-cinq ans, et ne se crut pas autorisé de vendre d'avance vingt-cinq ans de coupes, tandis que l'article 17 du Code forestier n'autorisait que la vente de coupes annuelles; il crut avoir besoin d'une loi, et il échappa ainsi aux conséquences d'une opération mal calculée et mal préparée.

Aujourd'hui, c'est après des études plus sérieuses, c'est avec un plan bien conçu que le Gouvernement vous présente une loi qui l'autorise à déroger au Code forestier, qui crée pour la Corse un état exceptionnel, et qui lui permette

enfin de mettre dans ses adjudications un ordre et un esprit d'avenir que l'on ne pouvait pas attendre des conceptions improvisées qui l'avaient précédé.

En Corse, le bois n'a aucune valeur comme combustible; les makis, les châtaigneraies fournissent avec abondance celui qui est nécessaire à sa population rare et disséminée : d'un autre côté la difficulté de l'exploitation des forêts est grande; placées dans la partie la plus escarpée de l'île, coupées par des gorges inaccessibles, leur éloignement de la mer et l'absence de voies de communication sont des obstacles qu'il ne faut pas se dissimuler. Ils ont frappé d'insuccès les diverses tentatives faites par le Gouvernement, et des tentatives analogues échoueront encore tant que ces obstacles n'auront pas été attaqués dans leur principe.

Faciliter en Corse l'établissement d'usines dont la présence aura le double effet de favoriser pour l'avenir l'augmentation de la consommation locale par l'accroissement de la population, et de créer un débouché immédiat aux bois de feu; percer les forêts et les mettre en communication avec les usines et les centres de consommation; les relier par le moyen de routes avec les points d'embarquement où se fera l'exportation des mâts, des sciages et des charbons : tel est le principal but que se propose le Gouvernement.

Posée ainsi, la question cesse d'être purement fiscale; elle ne tend à rien moins qu'à implanter l'industrie sur un sol qui en est totalement dé-

pourvu, à faciliter les communications, à seconder les efforts destinés à faire pénétrer en Corse l'amour du travail et l'adoucissement des mœurs.

Des adjudications à long terme pouvaient seules faire obtenir ces résultats. Il fallait donner aux compagnies exploitantes chacune dans son rayon, un temps assez long pour que leurs entreprises pussent porter les fruits qu'elles en attendaient, et qui ne peuvent s'obtenir dans les premières années. Une trop courte durée n'aurait donné lieu qu'à la création de travaux insuffisants et mesquins; le Gouvernement a d'ailleurs pensé qu'en assignant un maximum de vingt années qu'il ne devrait jamais dépasser, il pourrait le restreindre selon la nature des industries dont les localités seraient susceptibles.

Ainsi s'agira-t-il d'établir des forges ou des hauts fourneaux, qui sont reconnus possibles, grâce à la richesse des minerais de l'île d'Elbe, et malgré le haut prix de revient de ce minerai rendu en Corse (38 fr. les 1000 kil.), le délai pourra être de toute la durée accordée par le maximum.

Il pourrait être moindre pour des verreries, ou pour le simple sciage et l'exportation des planches et des bois de service.

Tous ces motifs ont été partagés par votre commission qui vous propose l'adoption du projet de loi.

Il ne faut pas vous dissimuler que ce qu'elle craint surtout, c'est que le début ne soit difficile; c'est qu'il ne se présente pas un grand nombre

de concurrents sérieux à vos adjudications. Elle ne s'est pas dissimulé que la nécessité d'opérer des travaux coûteux, quelle que soit la bienveillance que l'administration devra témoigner à ceux qui tenteront les premiers essais, n'éloigne beaucoup de spéculateurs ; elle est loin de craindre que ceux qui commenceront fassent de trop bonnes affaires ; elle le désire au contraire, pour que leur exemple donne une valeur à vos forêts, donne une impulsion à l'industrie, et permette de réaliser par la suite tout le bien que le Gouvernement a en vue.

Le petit nombre d'offres qui ont déjà été faites, suivies de la retraite des oblateurs, quoique leurs propositions eussent été accueillies par le Gouvernement, lui fait redouter ce résultat. Mais il faut espérer aussi, qu'encouragés par le succès qu'obtiendront des hommes plus hardis et plus industrieux, ils finiront par comprendre qu'il peut y avoir profit à exploiter avec intelligence cette portion de notre richesse nationale, et dans tous les cas, la loi que vous allez voter, mettra, à l'avenir, le Ministre à portée de choisir le moment favorable pour les adjudications.

Bien loin de nuire au sol forestier, ces adjudications fourniront le seul moyen qui existe d'y établir un aménagement régulier, et les principes de culture pratiqués en France et importés depuis peu d'Allemagne. Toutes craintes sur la conservation et les progrès de cette richesse doivent donc être écartées ; l'exploitation ne sera pas livrée à l'arbitraire des compagnies, l'administration n'a-

bandonnera ni la marque, ni la surveillance, ni le récolement dans les forêts à exploiter. Tous les droits que le Code forestier lui confère, elle les conserve. La seule dérogation qu'elle réclame et qui fait l'objet de la loi, c'est celle de la durée des adjudications; et si elle n'obtient pas de grands avantages dans le présent, elle préparera, au moins pour l'avenir, des revenus au Trésor, et à notre marine des ressources précieuses que l'état actuel compromet plus qu'il ne les assure.

Après ce que nous venons de vous dire, quelques courtes explications suffiront pour faire apprécier les dispositions du projet de loi.

Ces adjudications, dont le terme ne pourra excéder vingt ans, auront lieu d'après les formes de toutes les adjudications publiques. C'est ce que règlent les deux premiers articles du projet.

L'exploitation exigera que des routes soient ouvertes, que des torrents soient rendus flottables, soit par des retenues, soit par l'enlèvement des rochers qui feraient obstacle au passage des pièces de bois; que des couloirs en bois soient construits pour faire descendre les grandes pièces. L'État restera en jouissance de ces travaux à la fin des concessions. Il les aura payés d'avance sans doute, par une diminution sur le prix de l'adjudication; ce sera un capital important à offrir aux nouveaux concessionnaires et qui facilitera beaucoup les nouvelles adjudications. L'article 3 règle cette matière.

Quoiqu'en général il soit difficile de prescrire d'avance un ensemble de travaux qui se trouvent

d'accord avec la situation des usines que l'on construira et avec les besoins de l'exploitation, cependant il peut se présenter des cas où la nature des travaux puisse être appréciée et offre pour l'avenir un degré d'utilité incontestable. L'art. 4 réserve au Gouvernement le droit de les prescrire, avec la condition d'en insérer l'indication dans le cahier des charges.

Dans l'étendue d'une forêt, il n'existe quelquefois qu'un seul cours d'eau et une seule position où l'on puisse placer une scierie. Si elle se trouvait en la possession de la compagnie qui finit ses travaux, celle qui lui succéderait serait privée de la possibilité d'exploiter ses bois. L'article 5 prévoit cet obstacle et dispose que le Gouvernement aura le droit de la reprendre au prix de l'estimation, excepté le cas où la scierie ferait partie intégrante d'un autre établissement industriel.

L'article 6 applique aux travaux nécessaires pour l'exploitation des forêts les dispositions de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il était indispensable d'armer le concessionnaire contre les exigences de la cupidité et de la malveillance. Mais elle n'a pas voulu l'étendre aux torrents nécessaires à l'établissement des usines elles-mêmes ou des entrepôts de bois. Ces usines doivent rester à la fin de l'adjudication entre les mains du concessionnaire et elle n'a dû attribuer ce droit qu'aux travaux inhérents à l'exploitation des forêts et qui, devant faire retour à l'Etat, devaient être traités avec plus de faveur

que ceux qui ne devaient jamais sortir de la possession privée.

Enfin la Chambre des Députés, a ajouté par amendement au projet de loi, un dernier article qui oblige le Ministre à rendre aux Chambres un compte spécial des adjudications qui auront lieu dans les forêts de l'État en Corse, de leurs résultats, et des travaux qui auront été exécutés conformément au cahier des charges.

Votre commission ne peut qu'applaudir à cette sollicitude de la Chambre pour les intérêts de la Corse. En vous y associant, ce pays verra dans cette mesure notre désir d'être bien instruits de ses besoins, de ses progrès, et de la part que nous prendrons à tout ce qui pourra aider à son développement.

Votre commission pense donc que le projet de loi qui vous est présenté, mérite votre approbation.

RESSIONS
° 151.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juin 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. Viennet, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 300,000 fr. pour la célébration du 10e anniversaire des journées de Juillet 1830.

Messieurs,

Le Gouvernement du Roi vous demande un crédit de 300,000 fr. pour la célébration du dixième anniversaire des trois journées de Juillet. Ce crédit a déjà été voté par la Chambre des Députés, et la Chambre des Pairs s'associera, comme toujours, à ce grand acte de la reconnaissance publique pour une révolution qui, au milieu du désordre inséparable du renversement d'une dynastie, a su se maîtriser elle-même, et consolider les libertés nationales en respectant le grand et salutaire principe de la monarchie.

---

*Cette commission était composée de MM. le comte Gilbert de Voisins, Kératry, le comte Lanjuinais, le duc de Praslin, le baron de Schonen, le comte de Tascher, Viennet.

Le culte des anniversaires, héritage des peuples de l'antiquité, est un lien pour les populations qui vivent sous une loi commune, et leur patriotisme se réchauffe à ces grands souvenirs de leur histoire. Cette fête nationale se distinguera cette année de celles qui l'ont précédée, par l'inauguration d'un monument destiné à en perpétuer la mémoire. C'est sur la place même où s'élevait autrefois la Bastille que le Gouvernement et les Chambres ont voulu poser cette colonne commémorative des deux grands événements qu'a produits une seule et même pensée. Ils ont voulu prouver par là que, si la Révolution de 89 avait été violemment jetée par l'anarchie hors de ses voies régénératrices, si plus tard, dans l'enivrement de son immense gloire, elle s'était effacée pour laisser à un grand homme le loisir de reconstruire la société française, cette révolution n'avait jamais perdu de vue ni son principe, ni son but, ni son caractère. Elle s'est même relevée en 1830 plus sage et plus prévoyante, en conservant à la monarchie constitutionnelle tous les contre-poids, toutes les hiérarchies qu'avait établis la Charte de 1814.

Une solennité religieuse ajoutera cette année à la pompe de ses fêtes. Vous savez, Messieurs, que les citoyens dont le sang a cimenté le triomphe des lois, furent ensevelis au hasard près de la place où s'était consommé leur sacrifice. Une loi du 26 juillet 1839 a ordonné que les restes mortels de ces généreuses victimes fussent pieusement recueillis et déposés sous la colonne même où leurs noms sont déjà gravés sur l'airain.

C'est pour obéir aux prescriptions de cette loi que le Gouvernement réclame aujourd'hui 100,000 fr. de plus qu'il n'était jusqu'ici dans l'usage de vous demander pour la célébration de ces mêmes fêtes. Ce supplément de crédit lui est nécessaire pour donner à ces dernières obsèques la pompe funéraire qu'elles commandent. Votre commission n'a pas délibéré longtemps. De pareils crédits sont attendus tous les ans, votés pour ainsi dire d'avance, et j'ai l'honneur de vous proposer en son nom l'adoption pure et simple du projet de loi.

ESSIONS
152.
—
340.

ESSIONS
152.
—
340.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron Charles DUPIN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, d'Andrezieux à Roanne, de Montpellier à Nîmes, et de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons à vous rendre compte de l'examen d'un projet de loi qui doit régler le sort définitif de trois grandes concessions à des compagnies, et de trois entreprises de chemins de fer où le Gouvernement s'engage pour la première fois.

De cette loi va dépendre l'achèvement ou l'abandon d'un ensemble de travaux dont la valeur estimative la plus atténuée n'est pas moindre de cent dix-huit millions, pour un parcours de cent lieues.

* Cette commission était composée de MM. le baron DUPIN, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE, le duc DE PRASLIN, ROSSI, le marquis DE BARTHÉLEMY, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS, MAILLARD.

Une telle loi, par une complication sans exemple, offre la réunion de quatre systèmes différents, dont chacun peut engager l'État beaucoup plus encore à titre de précédent avantageux ou funeste, qu'à raison des sacrifices graves qu'il impose au Trésor public.

Cet immense projet, vous ne l'avez reçu que dans votre séance du 22 juin, trois jours après que la Chambre élective, ayant voté la loi des recettes, avait tenu sa dernière séance effective.

Pour accélérer le travail, vous avez nommé votre commission avant même que le projet imprimé pût être distribué dans vos bureaux. Aujourd'hui, 2 juillet, nous venons vous présenter notre rapport que vous ne pouvez pas attendre davantage.

Nous a-t-il suffi d'un jour par chemin de fer, de quelques heures par système, de quelques minutes par million? — Non.

En retardant un peu, pour n'arriver qu'au dernier moment de votre dernière séance, pouvions-nous espérer de nous procurer un temps suffisant? — Non.

Peut-être aurons-nous à vous présenter assez de considérations d'utilité générale, assez de motifs propres à des cas particuliers d'urgence, pour justifier votre acceptation, nous osons dire forcée, ainsi que l'est notre proposition.

En même temps, comme les commissions si graves qui, depuis quelques jours, ont fait retentir dans leurs rapports les mêmes plaintes, nous sommes frappés de ce retour périodique et croissant du même abus de votre condesceu-

dance. Nous protestons contre la soustraction persévérante, ou fortuite, ou systématique, faite à votre part équitable, légitime, nécessaire, dans l'élaboration et la discussion des lois; car les lois, suivant la Charte, doivent être le fruit du libre et mûr examen des trois pouvoirs souverains qui représentent légalement la France.

Nous n'admettrons jamais la théorie qui réduirait votre rôle à quelques rares moments d'efficacité négative, pour repousser tous les huit ou dix ans quelque danger imminent de la Constitution.

Ce rôle supérieur, tout borné qu'il pût être, suffirait à coup sûr pour rendre la Pairie aussi chère, aussi vénérable aux yeux des bons citoyens qu'elle est odieuse à des organes injurieux que le Gouvernement devrait désavouer, puisqu'ils se font les représentants de sa cause.

Mais, à côté d'une attribution tutélaire et conservatrice, applicable aux cas extrêmes, la Pairie tient de la Charte une autorité quotidienne que l'institution de Juillet a voulu rendre plus efficace encore en n'ouvrant plus votre enceinte qu'à des citoyens arrivés, par l'expérience et les services, au sommet des carrières où s'étudient, où s'administrent, où se défendent, même au prix du sang, tous les grands intérêts de l'État.

Ce serait une amère dérision, de louer en toute circonstance la haute capacité de la Pairie pour la discussion des affaires; de célébrer son équité, sa bienveillance dans l'examen des projets, sans acception de ministères, ni de personnes; de rendre

hommage à son désir aussi sincère qu'est puissante sa faculté d'améliorer des projets poursuivis trop souvent avec d'autant plus de hâte et d'exigence, qu'ils ont été conçus et rédigés avec plus de précipitation et de légèreté; en un mot, d'accabler d'éloges un pouvoir qu'au détriment du bien public, on réduirait à l'impuissance.

Messieurs les Pairs, la situation présente n'est pas nouvelle, non plus que vos plaintes qui, jusqu'à ce jour, ont été de moins en moins efficaces: quant à leur succès futur, l'avenir vous est prédit par le passé.

Gardons-nous de tenir un langage de suppliant, fait pour des subordonnés en réclamation, mais qui n'est pas digne d'un pouvoir qui peut, qui doit prendre le langage impératif de la loi.

Afin de nous renfermer dans l'ordre de questions pour lequel vous nous avez constitués en commission, voici la mesure efficace dont nous vous soumettons l'idée, et qu'il vous conviendra, nous l'espérons, d'insérer dans votre règlement, dès l'ouverture de la session prochaine.

« Si les projets de loi relatifs à des entreprises « de travaux publics par l'État ou des compagnies, « ne sont pas apportés à la Chambre des Pairs « dans *les quatre premiers mois* de chaque session, « les commissions chargées de les examiner ne « présenteront leurs rapports qu'après le vote de « la loi des recettes. »

Si nos prévisions ne sont pas déçues, dans l'intérêt du bien public et de votre dignité vous

adopterez une mesure dont le Parlement d'Angleterre nous a fourni la pensée et l'exemple. Vous agirez ainsi sans blesser aucun Ministre, et sans inquiéter la susceptibilité d'aucune administration. Vous statuerez sous forme générale, et par prévision. Vous établirez, comme principe invariable, pour des cas déterminés, une mesure dilatoire que la Chambre élective adopte souvent, mais par exception, sans règle précise, et seulement afin d'écarter la discussion des lois qu'elle ne veut pas voter dans la session.

Le Ministère, averti par votre règlement, prendra les mesures nécessaires pour présenter en temps utile, à l'autre Chambre, les projets qui devront vous être apportés avant que les deux tiers de la session soient écoulés.

Votre règlement même donnera des armes au pouvoir exécutif, pour obtenir que la Chambre élective ne retienne pas trop longtemps des projets d'une utilité pressante.

Enfin, dans le dernier tiers de la session, tiers que vous vous réserverez pour l'examen des projets, vous pourrez du moins apporter librement le tribut complet de votre expérience et de vos lumières, afin de rendre les lois meilleures, plus simples, plus claires, plus logiques, plus prudentes, plus favorables aux citoyens et plus avantageuses à l'État.

Pourquoi les projets de loi sur l'exécution des travaux publics entrepris par le Gouvernement ou par les compagnies, ne seraient-ils pas partagés entre les deux Chambres?

La Charte dit, article 15 : *toute loi d'impôt doit être d'abord votée par la Chambre des Députés.*

Loin de nous d'empiéter jamais sur cette prérogative naturelle et sacrée du pouvoir électif!

Mais par un singulier abus de mots, par une induction, selon nous sophistique et forcée, on a conclu de cet article que toute loi comportant dépense, devait être en premier lieu votée par l'autre Chambre.

En admettant un tel système, aucune loi ne pourrait être portée en première instance à la Chambre de Pairs; car il n'est, pour ainsi dire, aucune loi dont la conséquence matérielle ne modifie en quelque chose les dépenses de l'État ou des citoyens.

Ainsi, l'on aurait violé la Charte en présentant d'abord à la Chambre des Pairs la loi sur l'Etat-major général de l'armée, et plusieurs lois importantes sur l'organisation judiciaire; lois où des accroissements réels de dépenses ont été votés par amendements des Pairs?

La Chambre des Députés, elle-même, gardienne jalouse et sage de ses propres prérogatives, en a jugé différemment.

L'expérience législative, les exemples les plus solennels, l'assentiment effectif des trois pouvoirs sur le fait même qu'on prétendrait mettre en doute, démontrent, vous le voyez, que le Gouvernement peut apporter, en première instance, à la Chambre des Pairs, des projets de loi comportant dépenses.

L'application est évidente à l'égard des travaux publics et des concessions.

La concession d'un chemin de fer, par exemple, n'est pas un impôt que l'on concède à quelque compagnie. C'est une association qu'on autorise à servir le public moyennant rémunération équivalente au service, en laissant le public libre d'accepter ou de refuser ce service.

Si le Ministère, reconnaissant la justesse de ces principes, en faisait une application judicieuse, il rétablirait plus aisément l'équilibre entre les travaux des deux Chambres.

Alors on ne verrait plus se renouveler le spectacle affligeant de ces sessions, dont la première et principale partie se passe et se perd en surchargeant de travaux la Chambre élective, au moment où les Pairs sont abandonnés ou plutôt condamnés à l'inaction ; tandis que, dans la dernière partie une foule de lois votées à la hâte et durant les derniers jours par la Chambre des Députés, quoiqu'elles aient le plus besoin d'être améliorées, sont précisément celles qu'il nous devient impossible d'amender sans les ajourner à l'année suivante.

Ajoutons, enfin, que les promesses de chaque ministère, renouvelées presque dans les mêmes termes *depuis vingt-six ans* pour empêcher que ce funeste état de choses continue indéfiniment, ces promesses, malgré leur sincérité, ne sont nullement rassurantes. Sous un Gouvernement qui, dans le cours de onze sessions, depuis 1830, a changé onze fois de ministère et de Président du conseil, il est évident que les inconvénients législatifs qui naissent du renouvellement d'un Cabinet, doivent se reproduire à peu près dans chaque session.

C'est donc aux deux Chambres à prendre de sages mesures pour prévoir le détriment que peuvent éprouver les travaux législatifs par cette instabilité dont tous nos vœux appellent le terme.

En attendant l'ère nouvelle de la durée des Cabinets, n'est-il pas évident que, si les lois importantes que chaque session réclame sont présentées dès les premiers jours de chaque session, le ministère peut ensuite changer sans que la session soit pour cela perdue, ou les lois livrées à l'imperfection, à la précipitation, sauf à produire plus tard de longs regrets et d'amples dommages.

Voilà les vérités que nous devions aux Chambres, ainsi qu'au pays.

Sur la multiplicité des projets compris dans le projet de loi.

Nous sommes heureux d'avoir été devancés par des commissions importantes dont les habiles et savants rapporteurs ont fait entendre les plus justes protestations contre l'usage qu'ont adopté les administrations successives des travaux publics, d'accumuler dans un même projet de loi des entreprises qui n'ont aucune connexion; des entreprises, dont les unes sont très-utiles et d'autres le sont très-peu; dont les unes sont urgentes et les autres ne le sont pas; dont les unes sont complétement étudiées, et dont les autres surgissent comme un intérêt du moment que, pour des idées passagères et soudaines, on veut à tout prix satisfaire.

N'est-il pas évident qu'avec un semblable système, et surtout dans la position où nous sommes placés à la fin d'une session, la Chambre des Pairs est dans l'impossibilité de voter ces lois d'ensemble, sans accepter l'imparfait, l'inutile et l'inétudié, pour ne pas sacrifier l'utile, l'urgent et le parfait?

Vainement on dirait qu'il est d'une haute importance de présenter aux pouvoirs législatifs un ensemble de travaux liés entre eux par quelque grande pensée. On peut atteindre ce but par la présentation simultanée des lois qui concernent les travaux supposés corrélatifs.

Nous aimons à penser que le Ministère, éclairé par des raisons évidentes, voudra signaler son avénement aux affaires, en adoptant la seule marche favorable au bien public. Nous serons heureux de lui devoir l'abandon d'un système qui, nous le répétons, ne laisse pas aux deux Chambres la liberté de leurs votes sur chaque entreprise; d'un système qui, dans certains cas, pourrait devenir une triste spéculation sur les vanités, les passions et les cupidités à l'aide desquelles on parviendrait à calculer combien il faut mettre ensemble de mauvais projets, afin que les intérêts particuliers, égoïstes, soient coalisés en nombre suffisant pour immoler l'intérêt général, et conquérir une acceptation que chaque projet pris à part n'aurait jamais obtenue.

Passons à l'examen spécial de chacun des six projets différents qu'embrasse la loi d'ensemble que nous avons mission d'examiner.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

En 1838, le Gouvernement voulait exécuter lui-même tous les grands chemins de fer; il en proposa d'un seul coup, et par une loi d'ensemble, pour 908 millions, qu'on n'eût pas achevés avec deux milliards. La Chambre des Députés, effrayée, refusa. Le Ministre du commerce et des travaux publics déclarait à la tribune qu'il était impossible de former en France aucune grande compagnie qui fût sérieuse! On ne crut pas à cette impossibilité. Lui-même finit, en peu de moments, par n'y pas croire. Quatre jours lui suffirent à chercher et trouver deux grandes compagnies, l'une qui prenait pour quatre-vingt-dix millions, et l'autre pour quarante millions d'engagements, sur des devis insuffisants et consultés sans vérification.

Ici, Messieurs les Pairs, ne craignons pas d'arrêter un regard sévère sur cette funeste disposition de l'esprit français à se jeter impétueusement et sans réflexion dans de nouvelles entreprises, sauf ensuite à s'en repentir.

Si tel est le vice trop fréquent des particuliers, la vertu contraire doit être la vertu nécessaire et capitale du Gouvernement de la France.

La maturité, la gravité, la résistance stoïque aux élans irréfléchis de la fougue nationale, de l'impéritie, du charlatanisme et de la mauvaise foi, voilà les qualités éminentes qu'ont eues les

grands hommes qui, dans les siècles passés ou de nos jours, ont glorieusement administré la France.

C'est surtout quand il s'agit d'immenses entreprises où d'énormes capitaux peuvent être compromis, que cet esprit de réflexion et de sagesse devient d'un devoir plus impérieux et pour l'État et pour les particuliers.

Voyez, en effet, parmi les deux grandes compagnies qui se sont formées comme par magie, en moins de temps qu'il n'en fallait pour lire les pièces les plus importantes à consulter, et sans appréciation possible des plans, des devis, des charges et des revenus présumables..... La plus importante, celle qui par l'opulence et le grand nom de ses fondateurs semblait la plus assurée aux yeux du monde financier, elle échoue, elle abdique, sans sacrifices et sans efforts. D'après un devis de 80 à 83 millions, elle avait souscrit pour 90 millions; mais en vérifiant, après coup, c'est-à-dire *quand il était trop tard*, les dépenses effectives, elle croit s'apercevoir qu'il lui faudra 150 millions au lieu de 90. Aussitôt elle désespère de conduire à terme la totalité de l'entreprise. Il était à souhaiter du moins qu'au lieu d'aller de Paris à trois ports de mer, elle allât jusqu'à Pontoise, sur une ligne admirablement placée pour communiquer avec le nord et l'est de la France. La Chambre des Députés n'a pas accepté cette condition, et l'on a dégagé la compagnie de son contrat, en lui faisant remise de son cautionnement.

Au milieu de ces fluctuations, de cette folle

confiance que bientôt devait remplacer une panique excessive, il est consolant de penser que la Chambre des Pairs n'a jamais perdu de vue les prévisions de la prudence, et la confiance modérée qui naît d'un sage parallèle entre les obstacles et les moyens de succès. Dès 1838, au milieu de l'engouement universel, et lorsque l'Administration concevait l'idée singulière que des fortunes colossales allaient surgir des bénéfices inouïs que devaient procurer les chemins de fer aux compagnies, la Chambre des Pairs n'a point partagé ces illusions. Elle a tout tenté pour éclairer le Ministère et les associations; elle a fait l'examen complet des charges multipliées, excessives, qu'on accumulait à plaisir pour diminuer les bénéfices, pour les empêcher de naître, et pour les réduire de période en période, si par impossible ils surgissaient après ces mesures si savamment préventives contre une prospérité dont on avait l'ingénuité de s'épouvanter !

Mais les deux lois de cent trente millions pour les chemins de Paris à la mer et de Paris à Orléans, vous étaient apportées, suivant l'usage, à la fin de la session; vous les discutiez en juillet, sans amendements possibles : il s'en est suivi la chute de la plus grande entreprise et les embarras de la seconde. Voilà les tristes résultats de la précipitation.

La Compagnie d'Orléans a montré, dès le début, une prévoyance digne d'un meilleur sort. L'Administration lui communiquait un devis estimatif d'à peu près vingt millions; elle en a con-

clu sur-le-champ qu'il fallait souscrire pour quarante millions, et tout annonce qu'avec une sévère économie elle n'ira pas de beaucoup au delà du double des évaluations primitives qu'on lui donnait de confiance.

Avant de rendre justice à la Compagnie d'Orléans, il faut la blâmer hautement d'avoir établi, dès le moment qu'elle a pu s'autoriser de la loi de concession, qu'elle ne donnerait d'actions qu'avec une prime au delà du pair. Par cette faute, elle a dégoûté beaucoup d'hommes sages qui ne voulaient ni spéculer, ni surenchérir, ni prendre des actions pour les revendre. La confiance s'est éloignée, et les embarras financiers ont commencé : c'était justice.

Peut-être doit-on penser que la malencontreuse idée de trafiquer sur l'émission même des actions, a rendu la Compagnie facile à doubler la dépense estimative, sans qu'elle crût aussi bien faire ?

Disons maintenant, avec la même impartialité, ce qui fait honneur à la Compagnie dans la poursuite de son entreprise. Elle s'est montrée à l'exécution sincère, sérieuse, active. Elle a commencé sans retard ses travaux, qu'elle a confiés à des ingénieurs d'une rare intelligence. Elle présente un résultat que nul chemin de fer n'a jusqu'à ce jour obtenu, surtout aux portes de la Capitale. Le devis de ses travaux les plus dispendieux depuis Paris jusqu'à Corbeil, s'élevait, suivant son calcul primitif, à douze millions. En deux ans, à la fin de juillet, ils allaient être terminés pour douze millions et demi, sans l'éboulement d'une monta-

gne. Ce grand désastre sera réparé dans trois mois, et n'élèvera la dépense qu'à treize millions au lieu de douze. Voilà comment des compagnies bien administrées, lorsqu'elles font choix d'habiles directeurs de travaux, peuvent obtenir à la fois la bonne exécution, la rapidité et l'économie.

Sous ce point de vue, si jamais compagnie française a mérité l'assentiment général et l'intérêt du Gouvernement, c'est la Compagnie d'Orléans.

Sans la faute financière que nous avons signalée, elle serait maintenant au-dessus de toutes les difficultés. Mais ayant perdu le moment propice pour compléter ses placements sérieux, et l'autre grande association jetant l'effroi sur la place, en renonçant à sa concession, ce fut à qui s'éloignerait des chemins de fer avec le plus de méfiance. Bientôt on entrevit l'époque où les versements des actionnaires deviendraient insignifiants pour faire face aux engagements de la Compagnie du chemin d'Orléans et ne permettraient pas de conduire à terme l'entreprise. Alors cette Compagnie eut recours au Ministère.

Elle persista courageusement à finir la section de Paris à Corbeil ; mais elle demanda, pour le reste du chemin, le secours du Trésor public ou la faculté de résilier.

L'Administration discuta longtemps avec les demandeurs. Dans l'impossibilité de tomber d'accord en temps utile, sur un remède efficace, on convint d'un projet de loi transitoire, qui vous fut apporté, suivant l'usage invariable et funeste, dans les derniers jours de la session de 1839. Ce projet

rendait facultatif à la Compagnie l'abandon de la direction sur Orléans, si des conditions acceptables n'étaient pas accordées dans la session suivante.

C'est le 24 juillet seulement que vous avez entendu le rapport de votre commission sur le projet. Ce rapport concluait à l'encouragement de la Compagnie par tous les moyens que pût concéder l'intérêt public, et la bienveillance d'un Gouvernement éclairé. Il reproduisait textuellement les charges les moins raisonnables et les plus oppressives imposées aux deux compagnies du chemin de Paris à la mer et de Paris à Orléans, déjà citées comme telles dans le rapport de 1838, sur la première de ces deux concessions.

La commission de 1839 (Chemin de Paris à Orléans), après avoir reproduit l'énumération et l'examen de ces charges, ajoutait :

« 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 des dangers que pouvaient courir 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.* »

C'est avec une vive satisfaction que nous voyons aujourd'hui, dans le nouveau cahier des charges, adoucies ou supprimées les conditions draconiennes devant lesquelles avait reculé de prime abord l'esprit d'entreprise et la sagesse des capitalistes anglais, et bientôt après la confiance aventureuse et si peu durable des capitalistes français.

On accorde une plus large limite au maximum des pentes. Mais on exige encore, au lieu de 1000 mètres, 800 mètres de rayon pour les tournants, lorsque les perfectionnements reconnus, déclarés et récompensés par le jury national de l'industrie en 1839, et par l'Académie des Sciences, permettent de changer de direction suivant un cercle beaucoup moins grand, ce qui, dans certains cas, offre une immense économie. Pourquoi faire des conditions impératives de limites excessives dont le génie des artistes et des savants permet d'affranchir l'industrie? Vainement il est dit, par atténuation, qu'il y aura faculté de modifier les dispositions de cet article, moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration. La limite de 800 mètres de rayon pour les tournants, n'est plus compatible avec le progrès des inventions locomotives et la condition d'économie dont dépend l'avenir des chemins de fer.

Des conditions moins onéreuses à la Compagnie,

sont accordées pour le transport des voyageurs de première et de deuxième classe. Le prix très-bas de 5 centimes par kilomètre (4 sous par lieue de poste) est conservé pour les voyageurs sans fortune : c'est une disposition pleine de convenance et d'humanité.

Le transport de la houille coûtera 50 centimes par lieue de 4 kilomètres, au lieu de 36, prix dérisoire que portait le premier cahier des charges.

Le prix moyen du transport des marchandises est élevé de 55 à 72 centimes par mille kilogrammes; prix qui, néanmoins, continuera de présenter une grande supériorité sur le roulage.

A ces premiers avantages, il en faut ajouter d'autres qui, pour la Compagnie, sont d'une grande importance.

Le premier cahier des charges ne concédait que pour quatre-vingts ans le chemin de fer de Paris à Orléans; le nouveau prolonge la concession jusqu'à quatre-vingt-dix-neuf ans.

C'est une grave question, Messieurs les Pairs, et qui ne devrait pas en quelque sorte *disparaître* dans l'obscurité d'un cahier des charges, que celle des concessions ou temporaires ou perpétuelles des grands travaux publics.

Comment se fait-il que, dans les pays républicains tels que les États-Unis, et dans les monarchies constitutionnelles telles que la Grande-Bretagne, les concessions de semblables travaux, et spécialement celles des canaux et des chemins de fer soient toutes perpétuelles; tandis que, en France, l'Administration, ayant commencé par des

concessions perpétuelles, n'accepte plus aujourd'hui que des concessions temporaires?

Sous un premier point de vue, il est sans doute d'un intérêt manifeste pour le Gouvernement, de devenir sans bourse déliée, propriétaire de travaux immenses, enfantés par le talent des citoyens, exécutés aux dépens des fortunes particulières.

Mais il importe aussi de considérer la même question sous un point de vue plus élevé, dans l'intérêt de l'État. Il faut profondément étudier l'avantage que peut trouver l'ordre social à l'établissement, à l'extension du plus grand nombre possible de fortunes qui soient enchaînées au sol, qui participent de ses bienfaits immuables, qui conservent dans les familles les mêmes moyens d'existence, qui balancent par les créations merveilleuses de l'industrie, l'appauvrissement inévitable qui résulte pour les individus, des accroissements indéfinis d'une population dont les héritages se subdivisent par portions toujours égales.

S'est-on demandé ce qu'il adviendrait au bout d'un siècle, si cinquante mille familles dont les aïeux auraient créé pour un milliard de ponts, de canaux et de chemins de fer, se trouvaient purementet simplement dépossédées par l'expiration de concessions temporaires? Ce pourrait être une joie pour quelque administration; mais pour l'État, pour la société, quelle perturbation profonde et quel germe de révolutions, que la cessation simultanée de tant de propriétés!

Nous pensons que la question ainsi posée mérite le plus sérieux examen des hommes d'État;

elle doit être le sujet des prévisions du Ministère; elle doit, dans l'avenir le plus prochain, être débattue devant les deux Chambres, comme un grand intérêt humanitaire et national.

Ici nous signalerons de nouveau l'abus grave et le danger de reléguer, de cacher en quelque sorte dans un cahier des charges, que les Députés ni les Pairs ne lisent point, et dans tous les cas qu'ils ne sont pas appelés à voter, des dispositions dont la nature est essentiellement d'appartenir au domaine législatif.

Telles sont les conditions fondamentales de propriété; telles sont les facultés d'expropriation, que l'Etat croit devoir se réserver; enfin les conditions de cette expropriation.

En 1838, en 1839, vos commissions pour les chemins de fer avaient expressément réclamé pour ce domaine de la loi. *Nous réclamons encore, et nous continuerons jusqu'au moment où le Ministère aura fait droit à notre demande.*

Le dernier adoucissement que nous ayons à signaler consiste dans l'abandon de la clause incroyable qui permettait que le Gouvernement pût, de quinze en quinze années, réviser, abaisser le tarif consenti dans la loi première, si le bénéfice des compagnies dépassait 10 pour 100 *du capital primitif de l'action.*

Plût à Dieu, Messieurs les Pairs, que l'Administration en fût réduite à craindre, à déplorer que les compagnies trouvent dans l'entreprise des chemins de fer un bénéfice supérieur à 10 p. 100. Soyez certains qu'alors on ne vous porterait, à la

fin des sessions, aucun projet d'urgence pour sauver ces associations de la ruine, au moyen des garanties nationales.

Jamais en France le Gouvernement n'a dit au roulage, à la diligence, à la navigation : je vous interdis de gagner non-seulement plus de 10, mais même plus de 15 ou plus de 20 pour 100.

On a compris que l'avantage des capitalistes était de modérer les bénéfices pour les multiplier, et partout le bon marché s'est trouvé la conséquence finale des grands avantages que l'industrie a retirés de bien servir le public.

La France aurait bientôt des chemins de fer dans toutes les directions utiles, et par conséquent désirables, si le public pouvait espérer non pas au delà de 10 pour 100 ; mais les deux tiers ou les trois cinquièmes de ce revenu.

La proposition même que nous allons dans un instant aborder, et qu'accepte le Gouvernement, démontre la vérité de nos assertions fondées sur l'expérience.

Nous avons fait avec plaisir l'énumération des charges adoucies. On en a laissé beaucoup d'autres qui pouvaient également l'être, et qui, successivement, finiront par disparaître des lois portant concession de travaux publics.

Outre les contributions foncière, mobilière et des portes et fenêtres, sur les terrains, les magasins, les bureaux, etc. ; outre le droit du dixième sur le transport des voyageurs, l'Etat prélève, comme impôt additionnel :

1°. La réduction à moitié des frais de transport

des militaires en service, pour leur personne et leurs bagages;

2°. La réduction à moitié des frais qu'exigerait le transport des corps de troupe *et du matériel des armées*, en mettant sur-le-champ à la disposition de l'État tous les moyens locomotifs du chemin;

3°. Le transport des lettres et du courrier de la malle opéré gratuitement.

Ce dernier article seul représente pour l'État un bénéfice supérieur à 160,000 fr. par année (1).

Ainsi, le chemin de fer de Paris à Orléans sera pour l'État une concession productive sous toutes les formes. Elle sera productive, comme propriété foncière, mobilière et bâtie; comme entreprise d'un roulage taxé; comme entreprise à redevances gratuites qu'on n'exige ni des rouliers, ni des messageries, ni des armateurs maritimes, ni des entrepreneurs de transports par navires à vapeur.

---

(1) Distance de Paris à Orléans, 14 postes et $\frac{1}{4}$; plus la demi-poste de sortie d'Orléans. C'est l'équivalent de 32 postes aller et retour. Il y a deux malles-postes qui, chaque jour, vont et viennent sur la route de Paris à Orléans; c'est, par conséquent, 64 postes par jour à payer. Quatre chevaux et deux guides coûtent à l'administration 7 fr. 50 c. par poste; c'est par jour 480 fr., et, pour 365 jours, cela donne au total 175,200 fr. En ne comptant que 15,000 fr. par an pour la construction et l'entretien des malles-postes, c'est en tout 190,000. Mais il faut déduire de cette somme environ 25,000 fr. pour produit des voyageurs conduits par la malle-poste; reste 165,000 fr.

Ces considérations préliminaires justifieront en grande partie les garanties réclamées par la Compagnie du chemin d'Orléans à Paris, votées par la Chambre élective, et consenties par le Ministère.

Dès le 23 décembre 1838, les administrateurs de cette Compagnie exposaient au Gouvernement la position difficile et presque impossible où les plaçait le discrédit croissant qui frappait les chemins de fer, et s'étendait par degrés aux entreprises les plus sages; à celles qui par leur position avaient les chances de fortune les plus évidentes.

Nous avons relaté, dans notre rapport, les demandes que faisait la Compagnie, et dont voici l'énumération :

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 5 millimètres par mètre;

3°. Suppression des embranchements de Pithiviers et d'Arpajon;

4°. Élévation 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.

Par la loi transitoire de 1839, sursis d'un an fut accordé pour toute autre partie du chemin que celle de Paris à Corbeil.

Aujourd'hui le Gouvernement consent aux demandes faites sur le *maximum* des pentes; il abandonne les mauvais embranchements que la Chambre des Pairs avaient franchement appréciés dans son rapport, surtout celui de Pithiviers (1); il reconnaît tardivement l'insuffisance des tarifs dont il ramène les limites à des conditions équitables; il supprime la clause qui limite

---

(1) Voici les termes du rapport:

« 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 accordés à chaque voyageur; elle a, pour le chemin de Paris à Orléans, voté des embranchements dont quelques-uns ne pourraient évidemment pas payer l'intérêt du capital qu'exigerait leur construction. 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 dix voyageurs à l'aller et dix au retour, lesquels arriveraient très-suffisamment à la ligne principale *avec un simple omnibus* opérant sur un chemin de grande vicinalité. On exigeait *deux millions* de travaux pour subvenir à ce besoin misérable.

à dix pour cent les bénéfices de la Compagnie. Voilà des améliorations positives et nombreuses.

L'Administration repoussait la première demande, celle de la garantie d'intérêt; elle offrait 16 millions de capital, qu'on aurait employés après 24 autres millions fournis par les actionnaires.

L'État n'aurait touché de dividende qu'après qu'un revenu de quatre pour cent aurait été soldé aux actionnaires; alors l'État percevait à son tour quatre pour cent.

Pour le surplus des revenus, nets de dépense comme les premiers, la répartition se faisait ainsi :

Part des 18 millions fournis par l'État, *un quart;*

Part des 24 millions fournis par les actionnaires, *trois quarts.*

Telles étaient les dispositions fondamentales du projet de loi présenté le 6 avril dernier à la Chambre des Députés.

La commission nommée par cette Chambre a fait de ces dispositions une étude approfondie; elle a mis en parallèle le système du Gouvernement et celui que la Compagnie n'a jamais cessé de préférer, la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

Voici le résumé très-succinct des considérations d'après lesquelles la Chambre élective a fini par adopter ce dernier parti.

Il faut à la France un grand système de chemins de fer. L'exécution de ces chemins doit, autant qu'il est possible, appartenir à l'industrie

privée, qui fait plus vite que l'État, travaille à moins de frais, et sait mieux exploiter. Ce système est le plus équitable; il ne fait payer chaque service que par ceux auxquels il est rendu.

En temps ordinaire l'industrie doit se suffire, et ne réclamer de l'État que justice et liberté.

Mais, lorsqu'un discrédit jeté sur toute espèce d'associations par suite de spéculations imprudentes, mensongères et frauduleuses, réagit contre l'entreprise des chemins de fer; lorsqu'il menace l'existence des compagnies les plus respectables, et tend à priver la France du prompt établissement d'un système de transports qui doit changer la face du commerce, et que les autres nations réalisent à l'envi,...

Alors il faut que l'État intervienne, non dans l'intérêt privé des compagnies, mais dans l'intérêt du Royaume.

C'est un dernier secours que tente aujourd'hui le Gouvernement, pour ranimer les entreprises particulières; il s'agit d'une question de vie ou de mort. Après un si long abattement, si l'effort que va faire l'industrie privée n'était pas heureux, elle retomberait pour ne se relever jamais. Ce ne sont pas les capitaux qui lui manquent; mais la confiance qui manque aux capitaux.

On peut mettre en parallèle trois modes de secours : le prêt, la prise d'actions et la garantie d'intérêt. La commission des Députés proclame l'avantage du prêt pour terminer des travaux commencés, et même en quelques circonstances dès

le début des travaux ; elle en fait au chemin d'Andrezieux à Roanne l'application spéciale.

Ce moyen serait sans efficacité pour l'entreprise de Paris à Orléans, qui n'a perçu que 13,000,000 f. sur 40 qui constituent son capital, et que la confiance des particuliers refuse d'aider pour le reste.

Un prêt de 16 millions laisserait encore un déficit de 10,500,000 fr. et si le chemin restait sans nouveaux actionnaires, il faudrait bien que l'Etat comblât ce déficit.

Il serait imprudent pour l'État et pour la Compagnie de s'aventurer sur ces bases.

La Compagnie, en effet, n'a jamais cessé de déclarer qu'un prêt ne lui serait d'aucun secours. Ce qu'elle a demandé c'est simplement *une garantie d'intérêt.*

Ici la Chambre des Députés s'est placée comme juge entre le système de l'Administration et celui de la Compagnie.

Elle a mûrement pesé les avantages et les inconvénients de chaque système; adoptant la pensée de sa commission, elle a donné la préférence à la garantie d'un *minimum* d'intérêt, et le Ministère se ralliant à ce système, vient aujourd'hui vous en demander l'acceptation.

Pour le chemin d'Orléans, ce système assure plus qu'aucun autre l'achèvement de l'entreprise; il aventure le moins possible les fonds de l'État. La garantie, et par conséquent les sacrifices possibles ne commenceront qu'à dater du jour de l'achèvement des travaux et de la mise en exploitation.

La garantie proposée se compose de deux parties : la première, sous le titre d'amortissement, représente le centième du capital, qui, dans l'espace de quarante-six ans $\frac{7}{8}$, reproduirait, par l'intérêt composé, ce capital même, lequel remplacerait pour les actionnaires la valeur du chemin quand finirait la concession ; la seconde, égale à 3 pour 100, sera le moindre revenu que devront toucher les actionnaires.

La première objection qu'on puisse faire à ce système, c'est que la garantie d'un amortissement qui reproduit le capital tout entier en quarante-six ans $\frac{7}{8}$, double ce capital en quatre-vingt-treize ans et $\frac{3}{4}$. Ainsi la garantie d'amortissement représente en réalité, pour les actionnaires, plus que le doublement de leur capital primitif. Mais, si l'on suit la valeur des propriétés de toute nature et particulièrement celle des canaux possédés par des compagnies, quelle est la valeur qui n'a pas fait plus que doubler dans un siècle? Par conséquent l'État ne garantit pas même, par cet amortissement, la reproduction finale d'une valeur relativement comparable à la dépense première de l'entreprise.

Maintenant, peut-on regarder l'appât d'un minimum d'intérêt égal à 3 pour cent de jouissance comme un appât plus que suffisant, et qui puisse être accusé d'excès?

Pour obvier à ce danger, la Chambre des Députés a voulu que la garantie d'intérêt ne portât pas sur la somme quelconque à laquelle la force des choses ou l'amour de la dépense pourrait

porter une association pour qui le minimum d'intérêt de 3 pour cent paraîtrait un si bon revenu qu'elle se plairait à multiplier la mise de fonds sans nécessité véritable, et sans espérance d'un produit correspondant.

Le projet amendé porte expressément que les 4 pour cent d'intérêt et d'amortissement ne porteront que sur le capital primitif et limité de 40 millions de francs.

Mais, il est évident déjà que la partie terminée de Paris à Corbeil, au lieu de coûter 12 millions n'en coûtera pas moins de 13. On sera trop heureux si la totalité des travaux, au lieu de coûter 40 millions n'en coûte que 45 : jamais compagnie française ne se sera, dans ses prévisions, moins écartée de la réalité. Par cette seule addition, la garantie se trouve réduite à 1 pour cent d'amortissement, et 2 $\frac{3}{5}$ pour cent d'intérêt.

Mais un avantage qu'on fait à la Compagnie, dans le cas très-probable d'un appel de fonds au delà des 40 millions primitifs, sera de permettre le prélèvement de l'intérêt et de l'amortissement du nouveau capital, avant de compter le revenu net dont le minimum invariable est garanti par l'État. C'est à l'administration de veiller sur le montant et les intérêts des emprunts, afin que jamais ils ne deviennent abusifs. Le second paragraphe de l'article 2 en fournit les moyens.

Avec les sages restrictions que nous venons de signaler, il est évident que l'entreprise du chemin de Paris à Orléans, considérée comme un placement industriel de fonds, serait la plus mauvaise

des spéculations financières, si les actionnaires n'avaient pas la juste espérance que le minimum d'intérêt sera généralement dépassé, dans presque toute la durée de la concession.

Entre toutes les villes bâties sur les bords de la Loire, Orléans est la plus proche de Paris. Il n'y a pas entre ces deux cités la libre et gratuite navigation d'un fleuve pour faire une concurrence redoutable, comme par exemple entre Rouen et la Capitale. Les canaux d'Orléans et de Digoin transportent aujourd'hui tout ce que les eaux alimentaires de leurs points de partage permettent de transporter. Il reste donc de plein droit, pour le chemin de fer, l'énorme circulation qui s'opère aujourd'hui par la voie de terre.

On a supputé qu'actuellement, sur les directions du chemin d'Orléans et de l'embranchement de Corbeil il circule 750,000 voyageurs et 200,000,000 kilogrammes de marchandises; sans compter d'immenses troupeaux que l'on conduit régulièrement aux marchés de Sceaux et de Poissy, suivant les mêmes directions.

En Angleterre on trouve un immense avantage à transporter le bétail, au lieu de le faire marcher pour l'amener sur les lieux de consommation. Les animaux n'éprouvent plus cette agitation fébrile qui diminuait leur poids, et qui faisait perdre à leur chair une partie de ses qualités nutritives et savoureuses. Les animaux, transportés plus vite, coûtent moins à nourrir. Les mêmes avantages conduiront, en France, à l'adoption du même mode de transport.

Cet ensemble de ressources promet, dès à présent, et pour le début de la circulation, un revenu net qui, suivant le prix du tarif, surpasserait 4 pour cent des dépenses portées, non pas seulement à 40, mais à 50 millions : dépense qui certainement ne sera pas atteinte.

L'expérience de tous les chemins de fer, en France et chez l'étranger, démontre qu'en très-peu de temps les facilités, la rapidité, l'économie qu'ils présentent, font bien plus que doubler le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises.

Afin de ne parler que d'après l'expérience, nous citerons les faits suivants relatifs à cinq chemins de Belgique, d'Angleterre et d'Ecosse, en des situations extrêmement variées, et produisant des inégalités de progrès qu'on était loin de prévoir.

Comparaison du nombre des voyageurs parcourant chaque jour tout ou partie de la ligne.

CHEMIN DE FER.	Avant l'établissement du chemin de fer.	Après l'établissement du chemin de fer.
De Liverpool à Manchester.....	400	1,620
De Stockton à Darlington.....	130	630
De Newcastle à Carlisle.....	90	500
D'Arbroath à Forfar.....	20	200
De Bruxelles à Anvers.....	200	3,000

Accroissement du nombre des voyageurs par l'effet de l'établissement du chemin de fer.

De Liverpool à Manchester.....	300 pour cent.
De Stockton à Darlington.....	380 pour cent.
De Newcastle à Carlisle.....	455 pour cent.
D'Arbroath à Forfar.....	900pour cent.
De Bruxelles à Anvers.....	1,400 pourcent.

Ainsi, lors même qu'on accepterait comme base le chemin pour lequel l'accroissement proportionnel est le moins grand, on trouverait encore que le nombre des voyageurs doit s'augmenter, non pas seulement de cent pour cent, mais de trois cents pour cent.

Le transport des marchandises doit pareillement éprouver un rapide accroissement. On peut en juger par le progrès des transports de marchandises sur les bateaux à vapeur, en France; transports qui sont beaucoup plus dispendieux que par la voie des chemins de fer.

Progrès du transport des marchandises par les chemins de fer, comparativement au progrès des voyageurs.

ANNÉES	VOYAGEURS.	TONNEAUX.
En 1834.	924,063	22,909
En 1836.	1,248,552	161,501
En 1838.	1,535,189	274,808

Ainsi, tandis que le nombre des voyageurs en quatre années s'est accru simplement de 60 pour cent, le transport des marchandises s'est accru de onze cents pour cent.

A ces causes générales de progrès, il en est de spéciales pour le chemin d'Orléans. Cette dernière ville est le point naturel d'où l'on pourra faire partir à volonté le chemin de Nantes et le chemin de Lyon; par cette dernière voie l'on n'a plus à construire que les quatre-vingts lieues entre Orléans et Roanne : distance égale à la distance d'Orléans à Nantes.

La première distance remplie suffit pour mettre en communication par transports à vapeur : l'Océan, le Havre, Rouen, Paris, Orléans, Nevers, Roanne, Saint-Étienne, Lyon, Avignon, Arles, Marseille et la Méditerranée.

En vingt-huit heures on descendrait de Paris à cette mer; en trois jours on conduirait des voyageurs de Paris en Algérie.

En présence d'un pareil avenir, et d'après les données du point de départ, c'est-à-dire la circulation actuelle, nous répéterons avec les précédentes commissions de la Chambre des Pairs, qu'aucune ligne de quelque étendue ne pourrait offrir en France plus de chances, disons mieux, plus de certitude de succès et de revenus que la ligne de Paris à Orléans.

D'après notre opinion, et d'après l'opinion qu'a manifestée la commission de la Chambre des Députés, à peine est-il supposable que dans les premiers temps de l'ouverture du chemin il y aura lieu d'appliquer la garantie d'intérêt, qui deviendra promptement superflue.

Bientôt commencera le revenu croissant qui permettra le remboursement des sommes que l'État aurait pu payer comme garantie.

Afin de montrer comment s'opérerait cette rentrée, nous allons partir du revenu très-bas de 2 pour cent, en admettant l'amélioration très-lente d'un demi pour cent de revenu net annuel :

ANNÉES à partir de la mise en exploitation.	PRODUIT net supposé.	GARANTIE.	SOMME A PAYER par le Trésor (époques d'avances.)	BÉNÉFICE de l'État sur le seul transport des lettres.
1re Année.	2	4	800,000	165,000
2e	2 ½	4	600,000	165,000
3	3	4	400,000	165,000
4e	3 ½	4	200,000	165,000
5e	4	4	»	165,000
Totaux, 1re époque....			2,000,000	825,000
2e époque.			2e remboursement au Trésor.	
6e Année.	4 ½	4	200,000	165,000
7e	5	4	400,000	165,000
8e	5 ½	4	600,000	165,000
9e	6	4	800,000	165,000
Totaux.....			2,000,000	660,000

Ainsi, dans les totaux des cinq premières années, l'État aurait avancé 2,000,000 fr., dont il serait remboursé dans les quatre années suivantes, et pendant ces neuf années, par le transport gratuit des lettres sur le chemin de fer, il n'aurait pas économisé moins de 1,485,000 fr. Voilà, suivant nous, le plus grand sacrifice, ou plutôt le moindre bénéfice qu'il soit permis de supposer de la part du Trésor public pour assurer l'existence et la prospérité d'une entreprise de cinquante millions.

On a fait une autre objection contre le système de garantie par l'État. On a supposé qu'une compagnie, pour multiplier, pour accroître les ver-

sements de l'État, accroîtrait, ou réellement ou fictivement, ses dépenses. Mais il y aura contrôle du Gouvernement pour empêcher cet abus. Un tel contrôle, dit-on, sera pénible, épineux; il pourra, par fois, devenir illusoire. Admettons cette hypothèse. Mais toute dépense faite en dehors du produit réduit d'autant les dividendes. On peut s'en fier aux actionnaires sur le soin d'empêcher que leurs gérants atténuent leurs revenus réels, à tel point qu'ils doivent se contenter de trois pour cent par année, sous la condition inexorable de rembourser un jour à l'État l'avance que le Trésor aura dû faire pour arriver à ce mince revenu.

Les hommes qui savent, au contraire, comment les choses se passent dans la plupart des compagnies, ont reconnu combien il est difficile d'opérer, sur les revenus annuels, des déductions considérables, pour exécuter des travaux d'amélioration, et trop souvent même pour exécuter des travaux d'urgence.

Admettons que la compagnie veuille, par la suite, contracter quelque emprunt. Cette opération devra, nous l'avons fait observer, être soumise à l'examen de l'Administration, et pour le montant et pour les conditions de l'emprunt, et pour la nécessité de l'emploi qu'on se proposera d'en faire.

Sans une telle réserve, nous le déclarons, les droits de l'État n'auraient pas été défendus contre un danger qui, peu probable sans doute, n'est cependant pas impossible.

En définitive, si les emprunts ont pour objet d'agrandir, d'améliorer, de consolider les ouvrages du chemin, ils offriront une valeur nouvelle ajoutée à l'immeuble qui, dans un temps limité, doit être à l'égard de l'État une acquisition gratuite.

Relativement au principal but de la loi, nous pensons qu'on doit dire, avec les organes de la Chambre des Députés, d'accord avec le Ministère :

Si le Gouvernement prête à une grande et utile entreprise l'appui moral de son concours, c'est qu'il croit que cette entreprise mérite la confiance; il le proclame hautement en se portant sa caution. Il encourage ainsi, par son exemple, les capitaux timides. Il faut qu'on y prenne bien garde, l'État ne devrait pas agir ainsi pour donner crédit à une affaire mauvaise ou douteuse; si l'entreprise était seulement douteuse, il ne la garantirait pas; il la garantit, parce qu'il la juge bonne.

Nous ne croyons pas pouvoir mieux terminer cette partie de notre rapport qu'en citant textuellement les paroles pleines de mesure par lesquelles le rapporteur de l'autre Chambre, M. Gustave de Beaumont, a repoussé toute pensée qu'on pourrait avoir d'étendre et de généraliser un système de garantie par l'État, pour des entreprises bien ou mal conçues, et productives ou non.

« La majorité de la commission ne s'est pas dissimulé les dangers que pourrait avoir pour l'État ce mode d'assistance, s'il était généralisé. On méconnaîtrait entièrement sa pensée, si on sup-

posait qu'en admettant ce moyen de concours pour la compagnie d'Orléans, elle a entendu proposer un mode d'assistance applicable *à toutes* les entreprises industrielles qui imploreraient le crédit de l'État. Elle est animée d'un sentiment absolument tout contraire. Si on devait tirer cette conséquence de sa proposition, elle la retirerait aussitôt; car, toute convaincue qu'elle est de l'absence totale de mauvaises chances pour l'État garantissant la Compagnie d'Orléans, elle regarderait comme grave un précédent qui pourrait conduire à des engagements beaucoup plus incertains. Elle sait combien serait dangereux un tel système, s'il devait couvrir de son égide toutes les entreprises bien ou mal conçues, et engager ainsi indéfiniment la responsabilité de l'État. En un mot, la garantie d'intérêt qu'on propose n'est pas un principe qu'on établit; c'est, à l'égard de la Compagnie d'Orléans, l'appréciation d'un fait; appréciation qui, par conséquent, ne peut avoir les conséquences d'un système. »

Durant le cours de ses travaux, votre commission, messieurs les Pairs, a reçu deux réclamations de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Paris.

La première réclamation a pour objet d'obtenir la permission d'expédier, à prix débattus, et en dehors du service ordinaire, des convois spéciaux, soit à grande, soit à petite vitesse. Les premiers seraient composés de voitures de luxe, marchant à grande vitesse et sans arrêter en route; ils satisferaient aux besoins de la classe

opulente, qui ne voudra pas perdre l'avantage qu'elle doit à sa richesse, de voyager avec plus d'aisance et de rapidité que les classes inférieures. Les derniers convois seraient, au contraire, composés de wagons accompagnant les voitures chargées de marchandises, et marchant avec la moindre vitesse; ils seraient à la portée de la classe pauvre, pour laquelle le prix est tout. Nous trouvons impossible qu'on élève aucune objection sérieuse contre cette dernière partie de la demande. Il serait inhumain d'empêcher que la portion indigente du peuple profite des moyens les plus économiques d'effectuer ses voyages. Un simple ouvrier, par exemple, qui gagne par jour 1 fr. 50 c., préférera ne voyager qu'avec une vitesse de quatre lieues par heure, en payant 16 centimes par lieue de 4 kilomètres, plutôt que de faire 6 lieues par heure, et de payer 20 centimes. En seize heures, avec la vitesse la plus chère, il aura parcouru 96 lieues et payé 19 f. 20 c.; en vingt-quatre heures, avec la vitesse la moins coûteuse, il aura parcouru le même espace et payé 15 fr. 36 c. N'est-il pas évident que huit heures de retard ne valent pas à ses yeux 3 fr. 84 c. d'économie sur le prix du transport; économie qui représente pour lui plus de deux jours et demi de travail.

A l'égard des prix qui conviennent aux classes opulentes, ce serait pousser l'amour de l'égalité par-delà les bornes de la démocratie la plus jalouse, que de refuser au riche une accélération de transport, qui sera réclamée beaucoup moins

par l'homme oisif que par le commerçant et le manufacturier, qui, pour suivre de grandes entreprises, ont besoin de franchir les espaces avec une extrême rapidité.

Pourvu que les classes de convois prescrites par le cahier de charges soient constamment offertes au public sans excéder les prix et sans rester au-dessous des vitesses obligatoires, on peut laisser, selon nous, aux administrateurs des chemins de fer, liberté suffisante sur le reste. Il faut s'en rapporter, à cet égard, à la bienveillance de l'administration.

L'autre demande est plus grave; elle ajoute aux charges de la garantie d'intérêt faite par l'État; elle a pour objet d'obtenir l'autorisation de compter aux actionnaires pendant la durée des travaux un intérêt de quatre pour cent. Cette clause est au nombre de celles que l'on regarde maintenant comme règlementaires et devant faire l'objet des stipulations renfermées dans les statuts. Le conseil d'État s'est prononcé contre cette avance d'intérêt, avant que les chemins aient produit aucun revenu. Cependant, le Ministère, au sujet d'une concession nouvelle, le chemin de Paris à Rouen, a cru devoir passer outre, et permettre le paiement d'un intérêt de 3 pour cent, pendant la durée des travaux.

La commission, privée de la faculté d'amender la loi, sous peine d'ajourner à la fois les chemins de fer jusqu'à la session prochaine, et ne voulant pas d'ailleurs prononcer sur ce sujet une décision qui ne peut maintenant recevoir de sanction

législative, laisse au Gouvernement l'appréciation des circonstances propres à motiver en certains cas et à justifier le paiement des intérêts pendant la durée des travaux, pour venir en aide aux petits bailleurs de fonds, qui ne sont pas assez riches pour rester trois ou quatre années sans toucher le revenu de leurs placements.

TITRE II.

Du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Ce chemin de fer, sans avoir pour le commerce du Royaume l'importance primordiale des voies qui partent de la Capitale, sera pourtant d'une utilité majeure. Il vivifiera cette belle province d'Alsace, si digne d'un vif intérêt par sa puissante industrie, et par la position frontière qui fait de sa population courageuse et patriotique un vivant boulevard de la France. Il se rattachera nécessairement aux chemins de fer qui traverseront le Royaume par Paris et le Havre, par Lyon et Marseille, afin d'unir, suivant trois directions distinctes, l'Océan et la Méditerrannée.

Un jour, qui, nous l'espérons, ne saurait être éloigné, Strasbourg sera le point central et d'intersection des deux grandes lignes de transport à vapeur, destinées à traverser l'Europe de l'occident à l'orient, depuis l'embouchure de la Seine jusqu'à celle du Danube; et du nord au midi, depuis l'embouchure du Rhin jusqu'à celle du Rhône. Strasbourg alors redeviendra, sur une échelle plus grandiose encore, ce qu'étaient au moyen âge les cités libres de l'Empire et les principales

villes anséatiques, un foyer de commerce, de richesses et de lumières.

Sous tant de rapports nous devions porter un vif intérêt au chemin de fer qui joint Strasbourg à Bâle, en passant par Colmar et Mulhouse : ce chemin aura 140 mille mètres de parcours. La Compagnie qui s'en est chargée s'est constituée avec un fonds social de 42 millions. Les souscriptions pour trois cinquièmes de l'entreprise sont partagées entre une foule de particuliers, habitants du pays ou de la frontière voisine.

Le chemin est en cours d'exécution; l'entreprise en est confiée à M. Nicolas Kœchlin qui s'en est chargé, à ses risques et périls, sur offre acceptée de 40 millions.

La difficulté de poursuivre les travaux, aujourd'hui que deux des trois cinquièmes actuellement souscrits vont être épuisés, contraint aussi la Compagnie de Strasbourg à réclamer les secours du Gouvernement.

Pour des motifs qu'il serait superflu d'examiner ici, la Chambre des Députés n'a pas cru devoir étendre à cette entreprise la garantie d'un minimum d'intérêt. En acceptant un autre mode, elle y découvre le moyen de démontrer, dès l'origine et par le fait, qu'elle n'entend pas qu'on érige en habitude, en principe, une semblable garantie.

Le Gouvernement voulait se rendre actionnaire de la Compagnie de Strasbourg; l'autre Chambre a préféré que l'État fît un prêt pur et simple, à 4 pour 100 d'intérêt, avec réserve d'un pour cent d'amortissement du capital.

Nous préférons également à la prise d'actions le système du prêt, qui dégage et sépare davantage les opérations des Compagnies et le bienfait de l'État. On évite par là de faire du Gouvernement un industriel en concurrence avec les simples citoyens.

Si l'entreprise est heureuse, le Trésor public bénéficiera sous mille formes, par les droits indirects qu'il touchera sur le transport des voyageurs, et sur les mouvements progressifs du commerce : enfin, à l'expiration de la concession, le Gouvernement jouira de tous les accroissements du capital et des produits de l'entreprise.

Il est donc à la fois équitable, et digne, et profitable, de laisser les actionnaires bénéficier seuls, aussi longtemps que doit durer la concession, des accroissements de revenus qu'offrira leur entreprise.

Pour rassurer les actionnaires et leur procurer autant qu'il est possible, sans garantie positive, un minimum de revenus, l'Etat consent à ne percevoir l'intérêt de son prêt qu'après le prélèvement sur le produit net, de 4 pour 100 comme intérêt des fonds versés par les particuliers.

Mais, par compensation des non-valeurs qui peuvent résulter de cette clause pour le Trésor, l'État recevra le quart des bénéfices qui resteront à partager lorque 4 pour 100 d'intérêt auront été payés, premièrement aux actionnaires, et secondement au Trésor, sur le capital prêté.

Pour faveur dernière, l'État accorde à la Compagnie de Strasbourg à Bâle, 1°. de ne compter

d'intérêt qu'à dater du jour de l'entière exécution des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise; 2° de ne faire commencer la retenue d'amortissement que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin.

On motive le prêt de 12,600,000 fr. à la Compagnie de Strasbourg à Bâle par les grands efforts qu'ont déjà faits les actionnaires, par la baisse des actions, par la pénurie des recouvrements qui restent à faire, par les frais de poursuite qu'ils commencent à nécessiter.

Afin d'arrêter cette baisse, M. Nicolas Kœchlin, l'entrepreneur du chemin de fer, a dû retenir dans ses mains la masse énorme de 34 mille actions de 500 fr.: actions qu'il n'aurait pu jeter sur la place sans avilir tout à fait ce genre de valeurs.

Ici, la Compagnie de Strasbourg a subi, comme la Compagnie d'Orléans, le contre-coup du discrédit soudain qui, vers la fin de 1838, est tombé sur les entreprises de chemins de fer, surtout à l'annonce de l'abandon projeté par les promoteurs de la plus opulente des entreprises, le chemin de Paris à la mer.

Ici, Messieurs, sur un intérêt personnel qui se rattache inséparablement à l'intérêt général de l'entreprise, nous préférons emprunter le dire officiel de la commission de la Chambre des Députés, plutôt que de recourir nous-mêmes à de nouvelles investigations, pour lesquelles, d'ailleurs, nous n'aurions pas un temps suffisant.

« M. Kœchlin, qui d'après son forfait reçoit les versements de tous les actionnaires, est sans

doute censé se verser à lui, entrepreneur, tout ce que, comme actionnaire, il doit lui-même. Mais un pareil paiement peut-il être autre chose qu'une fiction? En réalité, M. Kœchlin travaille sur l'argent qui lui est remis par les autres actionnaires, et il n'aura recours à ses propres fonds, que du jour où il aura employé en travaux toutes les sommes reçues. Ceci, du reste, est dans son droit rigoureux. Aux termes de son forfait, il peut employer les 25 millions qu'il a à recevoir des autres actionnaires, avant de toucher à une obole de sa fortune personnelle; il peut plus encore : il aurait le droit de recevoir ces 25 millions avant d'avoir exécuté la plus petite parcelle du chemin de fer; avantages considérables, stipulés sans doute en compensation des chances mauvaises auxquelles M. Kœchlin s'exposait d'ailleurs. Mais qu'arriverait-il si, quand il aura épuisé les versements faits entre ses mains par les autres actionnaires, M. Kœchlin se trouvait encore chargé des 34,000 actions qu'il possède, et dans l'impossibilité d'en opérer le placement? Il aurait, pour continuer les travaux, le secours de sa propre fortune; mais quelles que soient ses ressources personnelles, pourraient-elles suppléer au capital que ces 34,000 actions représentent? Que deviendrait donc l'entreprise? Comment s'achèveraient les travaux? En admettant comme réalisée une pareille conjoncture, on arriverait à plusieurs conséquences déplorables, dont l'une a dû principalement préoccuper votre commission, c'est-à-dire la non exécution du chemin. Or, ces difficul-

tés et ces périls cesseraient immédiatement, si les actions du chemin de Strasbourg à Bâle, acquérant une nouvelle valeur, ou plutôt étant appréciées à leur valeur réelle, reprenaient un cours qui permît à M. Kœchlin de céder une partie de celles qu'il possède; or, c'est ce qui ne saurait arriver, aussi longtemps que l'on n'aura pas foi dans les revenus de l'entreprise, aussi longtemps que l'on croira que les produits du chemin ne suffiraient pas pour couvrir, d'une part, les intérêts du prêt, et, de l'autre, offrir un revenu satisfaisant aux actionnaires. »

C'est d'après ces considérations que l'autre Chambre a cru devoir appliquer au simple prêt la priorité de 4 pour 100 d'intérêt laissée aux actionnaires.

Lorsque l'État aura fourni, comme prêt, 12,600,000 fr., il n'en restera plus que 29,400,000, ayant droit à ce prélèvement de 4 pour cent sur les produits nets; ce prélèvement équivaut seulement à 2 $\frac{8}{10}$ pour cent du capital social.

Par conséquent, pour que l'État ne commençât pas à recevoir quelque chose comme intérêt de son prêt, il faudrait ne pas admettre plus de 2 $\frac{8}{10}$ pour 100 de revenu net, sur un chemin qui met en communication les plus riches parties de la Suisse, de la France orientale et du centre de l'Allemagne, au milieu de populations qui sont également avancées dans l'agriculture et les fabrications manufacturières : une pareille hypothèse ne nous semble pas acceptable.

Une objection particulière, grave en apparence,

n'a pas manqué d'être faite. On prétend que la construction du chemin de Srasbourg à Bâle va devenir, en faveur de celui qui s'en est chargé, l'objet d'un bénéfice immense; on trouve étrange que l'État vienne en aide à la Compagnie pour assurer en définitive la fortune de l'entrepreneur.

En fait, lorsque la concession fut obtenue par la Compagnie, dans la session de 1838, les ingénieurs évaluaient à 37 millions la totalité des dépenses. Mais comment se fier à ces évaluations, lorsqu'on voyait la Compagnie d'Orléans doubler à peu près l'estimation des gens de l'art afin d'avoir un juste prix, et le chemin de Saint-Germain arriver d'une évaluation primitive de 6 millions à la dépense effective de 15 millions?

En présence de tels faits, les détenteurs de fonds reculaient; l'incertain les effrayait : ils se refusaient aux chances de nouveaux appels de fonds. Dans cet état des esprits, M. Nicolas Kœchlin n'a pas craint de se charger de l'entreprise pour la somme de 40 millions. Il n'est pas, à la rigueur, impossible qu'il l'accomplisse pour une moindre somme; mais il aura fait ce qui paraît encore sans exemple.

La compagnie d'Orléans annonce déjà que 40 millions ne lui peuvent suffire; elle va jusqu'à prétendre qu'il en faudra 49 pour un chemin de *cent-vingt* kilomètres, et M. Kœchlin pour 40 millions doit exécuter un chemin de *cent-quarante* kilomètres.

Si par un miracle d'économie, d'activité, d'intelligence, il résout un tel problème avantageusement pour sa fortune, il aura mérité ses béné-

fices, et l'Etat ni la Compagnie ne devront pas les regretter.

M. Nicolas Kœchlin s'était soumis à des charges variables que l'Administration lui pouvait imposer; il les a compensées par des soulagements et des conditions plus faciles. Nous aimons à penser que l'Administration les aura concédées sans détriment pour le public.

La nouvelle loi statue que les améliorations du cahier des charges, accordées à la Compagnie d'Orléans, le sont, au même titre et pour les mêmes raisons, à la Compagnie de Strasbourg; rien n'est plus équitable.

Pour dernière garantie, le Gouvernement avait stipulé dans son projet que le prêt ne commencerait qu'après l'emploi complet des sommes versées à M. Kœchlin par les autres actionnaires; l'article amendé par la Chambre des Députés reproduit cette disposition sous une forme explicite et préférable, en exigeant la réalisation des 18 quarantièmes des travaux et des dépenses nécessaires à l'achèvement de l'entreprise.

Avant la fin de l'année, dix-huit lieues sur la totalité des trente-cinq seront achevées. La subvention de l'Etat aura par conséquent pu commencer avant ce terme.

Pour plus de prudence, les versements s'effectueront par douzièmes. Le dernier de ces douzièmes ne sera soldé qu'après la réception des travaux et la mise en exploitation du chemin dans toute son étendue.

Des réclamations fort importantes nous ont été

communiquées, sur les difficultés qui s'élèvent au sujet de la tête du chemin, pour savoir si l'entrepreneur doit être tenu d'exécuter ce chemin jusque dans la ville de Strasbourg, aux abords du canal qui la traverse, ou de rester en-dehors de la place, au pied des glacis.

Une question litigieuse s'élève à ce sujet; elle ne peut être vidée que par jugement du conseil d'Etat. Mais il dépend du Ministère de hâter les solutions si lentes de la commission mixte, de lever toutes les difficultés, et de prendre toutes les mesures pour que la ville de Strasbourg jouisse, dans le plus court délai, de tout l'avantage qu'elle a droit d'espérer d'une entreprise en faveur de laquelle nous vous proposons d'autoriser par votre vote un prêt de 12,600,000 fr.

TITRE III.

Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

Ce chemin, entrepris dès 1828, avait pour objet principal de conduire à la Loire les houilles du bassin de Saint-Etienne, en évitant la voie difficile et périlleuse de la Haute-Loire, entre Roanne et Andrezieux; il y a dix-sept lieues ou soixante-huit kilomètres de parcours. Le capital social était de dix millions, et pouvait être porté à onze. On a visé surtout à l'économie.

La Compagnie se contenta d'exécuter son chemin avec une simple voie, et ne réunit que pour cinq millions d'actions; elle venait de reconnaître

l'insuffisance des devis présentés par ses ingénieurs, et de prendre la résolution d'émettre de nouvelles actions, lorsque la révolution de Juillet éclata. Ce fut avec difficulté qu'elle put en placer pour la somme d'un million. Ne trouvant plus d'actionnaires, elle eut recours à des prêteurs, afin de compléter les travaux et son matériel locomotif. A travers mille difficultés, elle parvint à livrer le chemin de fer au commerce en 1834, au mois de février.

Les canaux parallèles à la Loire, depuis Roanne jusqu'à Briare, devant être terminés d'abord en 1830, puis seulement en 1832, n'ont offert de ligne complétement navigable qu'en 1838. Ainsi, pendant les années les plus difficiles de son existence, la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne n'eut pour débouché que la Loire dont la navigation est si souvent interrompue, si coûteuse par cela même, et par les dangers qu'elle présente.

Dans l'état actuel des choses, le chemin de fer est évalué par les ingénieurs du Gouvernement à quatre millions et demi; il doit trois millions et demi; les embarras de sa situation n'empêchent pas qu'en réalité son actif soit très-supérieur à son passif; mais l'entreprise ne peut se relever qu'avec le secours du Gouvernement.

On peut juger de l'avenir du chemin d'Andrezieux à Roanne par le progrès de ses revenus bruts, qui se sont élevés (en comptant l'année financière de ce chemin du 1er mars de chaque année au dernier de février de l'année subséquente) aux sommes suivantes :

ANNÉES.	REVENU BRUT.
1834.	318,462 francs.
1835.	348,393.
1836.	422,026.
1837.	434,371.
1838.	520,372.
1839.	615,223.

Ainsi, malgré ses embarras, malgré l'état imparfait où se trouvent encore certaines parties, malgré ce qui peut manquer au matériel locomotif, ce chemin, en cinq ans, a doublé ses revenus.

Jusques à ce jour le nombre des voyageurs est resté bien au-dessous de ce qu'on doit naturellement attendre, lorsqu'une communication continue par la vapeur aura lieu depuis Paris jusqu'à Lyon et la mer par Orléans, Roanne et Saint-Étienne.

Néanmoins le progrès naturel de la circulation est démontré, pour les voyageurs, par les résultats qui suivent :

Produits du transport des voyageurs sur le chemin d'Andrezieux à Roanne.

ANNÉES.	PRODUITS.
1834.	59,541 francs.
1835.	59,665.
1836.	63,395.
1837.	60,890 *.
1838.	82,546.
1839.	88,288.

* C'est l'époque d'une crise commerciale.

Les créanciers du chemin ont eu dans son avenir une confiance suffisante pour permettre qu'on améliorât la voie même, et qu'on augmentât le matériel locomotif pour 387,000 fr. Mais tout cela n'est point encore la vie et la prospérité : il faut de plus grands moyens, et le Gouvernement demande à les fournir.

Voici quelle est la situation actuelle du chemin :

Actions placées et payées.....	6 millions.
Fonds empruntés.....	3,000,000.
Dépense totale de création...	9,000,000.

Avec un million de subvention, la Compagnie paierait les dettes privilégiées pour achats de terrain, de matériel locomotif, de journées d'ouvriers, etc.

Avec trois autres millions, on achèverait partout les deux voies ; on compléterait le matériel pour transporter par année 250,000 tonneaux de houille et de marchandises.

Alors un chemin de dix-sept lieues, ayant coûté douze millions, en bon état, en pleine activité sera le gage et l'hypothèque des quatre millions que l'État consent à prêter.

La Chambre doit remarquer que les actionnaires du chemin d'Andrezieux à Roanne ne sont pas des spéculateurs ; presque tous ont conservé leurs actions primitives après les avoir payées intégralement ; et que jamais ils n'en ont voulu faire un objet d'agiotage. Ce sont des propriétaires et des rentiers pleins d'honneur qui, confiants dans

les promesses de l'État ont voulu faire un placement sérieux, en concourant à introduire en France une industrie nouvelle, aux progrès de laquelle leurs essais mêmes et leurs souffrances ont contribué.

La révolution de 1830 et les retards excessifs de l'achèvement des canaux les ont jetés dans la position difficile d'où l'État reconnaît la justice et la convenance de les sortir.

Dès 1837, le Gouvernement avait proposé d'aider la Compagnie par un prêt; c'est le même que les Députés refusèrent alors sans discussion, et qu'ils accordent maintenant après un mûr examen.

Nous proposons aussi de consentir au prêt de quatre millions, avec les sages réserves et les conditions qui se trouvent énumérées dans les articles 17, 18, 19, 20, 21 et 22 du projet de loi.

La Chambre remarquera que, au lieu d'un amortissement de *un pour cent*, comme pour le chemin de Strasbourg à Bâle, le Gouvernement exige *le double*. Il ne fait à la Compagnie d'autre avantage que de laisser payer en premier lieu les prêteurs antérieurs. Il n'accorde aucun dividende aux actionnaires avant que ces prêteurs et l'État reçoivent les sommes dues pour intérêts et pour amortissement.

Des trois Compagnies de chemins de fer auxquelles le Ministère vient en aide, la seule qui, par ses propres ressources ait achevé ses travaux, est néanmoins celle qui reçoit les conditions les plus rigoureuses.

Nous ne proposons d'adoucir aucune de ces

conditions, puisque des amendements tourneraient au détriment des associations qu'il est urgent de secourir. Mais il était de notre devoir d'en faire remarquer l'inégalité; est d'un fâcheux exemple qu'on traite les petits et les faibles avec moins de faveur que les grands et les puissants.

TITRE IV.

Chemin de fer de Montpellier à Nimes.

Deux compagnies ont entrepris les chemins de fer de Montpellier à Cette, de Nîmes à Beaucaire, et d'Alais à Nîmes. Depuis plus d'une année les deux premiers chemins sont ouverts à la circulation; le troisième touche au terme de ses travaux.

Entre ces trois voies de communication, dont le parcours total est de 24 lieues, existe la lacune de Nîmes à Montpellier. Cette distance de 50 kilomètres (12 lieues et demie) ne paraît pas actuellement pouvoir être remplie par l'industrie particulière, et le Gouvernement propose de s'en charger.

A cet effet il demande un crédit de quatorze millions.

Pour juger de l'importance des villes qui seront mises en communication par le projet, il suffit d'en rapprocher le dénombrement tel qu'il est donné par le dernier récensement, celui de 1836.

Population des principales villes mises en communication au moyen du chemin de fer projeté de Nîmes à Montpellier.

VILLES.	HABITANTS.
Cette	11,000
Montpellier	35,506
Nîmes	43,036
Alais	13,566
Lunel	6,500
Beaucaire	10,000
Tarascon, séparée seulement de Beaucaire par un pont	11,000
	130,608

Cette ligne importante se prolonge à l'est par le canal du Midi jusqu'à Toulouse, et de là, par la Gironde, jusqu'à Bordeaux.

La navigation accélérée établie sur ce canal se combinera très-avantageusement avec la circulation rapide du chemin de fer, et la navigation sur le Rhône par bateaux à vapeur.

Il est à souhaiter qu'une compagnie, favorisée et secourue par le Gouvernement, prolonge la ligne que nous venons d'indiquer, depuis Tarascon jusqu'à Marseille, afin d'éviter aux transports du commerce, surtout dans la mauvaise saison, les transbordements, et la navigation si périlleuse de l'embouchure du Rhône.

Alors les mines de houille de la Grand-Combe auprès d'Alais, alors les hauts fourneaux et les forges d'Alais pourront apporter leurs produits par des chemins de fer, soit à Cette soit à Marseille, à des prix de 30 pour 100 inférieurs aux

prix que ce genre de combustible coûte aujourd'hui dans nos principaux ports de la Méditerranée.

Dans le volume qui vient d'être publié par le ministère de la guerre sur la situation de l'Algérie en 1839, on voit que même aux prix de 3 fr. et plus l'hectolitre de houille, le Gouvernement trouve avantageux de préférer ce combustible au bois; l'avantage deviendra bien plus considérable lorsqu'on pourra livrer la houille à 2 fr. 20 ou 30 c. au lieu de 3 fr. 50 c.

Les houillères de la Grand-Combe sont destinées, par le bienfait des chemins de fer, à fournir tous les riverains de la Méditerranée du combustible nécessaire pour la navigation à la vapeur, moyennant des prix inférieurs d'un tiers à ceux qu'on est actuellement obligé de payer.

Le Gouvernement, qui dépense des sommes considérables pour la navigation à la vapeur de la marine militaire et du service des paquebots, retirera les plus grands avantages de l'établissement complet d'un chemin de fer entre Alais, Cette et Marseille.

Progrès du commerce de Cette et de Marseille, dans un espace de dix ans.

Total des entrées et des sorties.

		TONNEAUX.
1828.	Marseille.....	869,189
	Cette	160,000
1838.	Marseille	1,172,874
	Cette.....	317,709

Les progrès du port de Cette sont, comme on voit, encore plus rapides que ceux de Marseille; ils prendront un nouvel essor si l'on exécute le chemin de fer que le Gouvernement propose entre Nîmes et Montpellier. Cette pourra devenir un port d'embarquement pour les habitants du sud-ouest de la France, pour ceux de la Catalogne et de tout l'est de l'Espagne. On sentira surtout l'avantage de cette voie de communication à l'époque des foires de Beaucaire, qui par là deviendront plus fréquentées et plus opulentes.

Les projets présentés par le Gouvernement sont étudiés avec beaucoup de soin. L'évaluation de la dépense est assez large pour qu'on ait lieu d'espérer qu'elle ne soit pas de beaucoup dépassée; et même, ce qui serait un événement sans exemple, la somme pourrait suffire aux travaux que l'on projette. Le Gouvernement paraît vouloir en confier l'exécution au très-habile ingénieur qui vient d'exécuter les chemins de Nîmes à Beaucaire et la Grand-Combe. L'Administration profitera par conséquent de l'activité, de l'expérience et de l'esprit d'économie acquis dans la pratique de l'industrie particulière.

Tous ces motifs nous déterminent à proposer d'allouer au Gouvernement les 14 millions qu'il demande pour le chemin de fer qui doit aller de Nîmes à Montpellier.

TITRE V.

Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière.

Ces deux chemins, d'une très-courte étendue, sont évalués seulement à 6 millions. C'est tout simplement un parcours d'extrême frontière dont on désire se saisir au débouché des chemins de Belgique. Cette précaution est motivée par des prévisions de prudence, sur les inconvénients qui pourraient résulter de masses de voyageurs passant tout à coup d'un royaume à l'autre, si le Gouvernement n'avait pas, dans un certain espace, des moyens suffisants de surveillance.

Espérons d'ailleurs que le Gouvernement, s'il se décide à construire lui-même quelques chemins de fer d'une étendue considérable, les choisira de préférence sur les lignes de première importance commerciale et politique, dans les parties où la population moins opulente ne pourrait pas suffire à l'entreprise. C'est à l'est, c'est au midi de Paris que le Gouvernement trouvera les directions les plus naturelles et les plus convenables; dans la direction du nord et de l'ouest, les capitaux particuliers abondent, le mouvement commercial est immense. Il suffira que le Gouvernement se montre favorable aux associations; elles naîtront à l'envi.

Nous arrivons au terme de la tâche ingrate et pénible qui nous était imposée.

Nous proposons d'engager l'État pour une

somme définie de 40 millions, dont 10 à solder dès 1846; et d'engager l'État pour une garantie d'intérêt qui peut s'élever au *maximum* à 1,600,000 francs par année.

Si la Chambre des Pairs accepte le projet cette année, la France aura la perspective que, dans un laps de trois ans, elle jouira des travaux suivants:

Entreprises faites par les citoyens.	ÉTENDUE.
15 Chemins de fer terminés, en circulation.	406,000 kilom.
8 en voie d'exécution.....	418,000
	824,000
Chemins à entreprendre au compte de l'État.	70,000

N'évaluât-on qu'à 300,000 fr. par kilomètre le prix moyen des chemins de fer entrepris par les compagnies, on trouverait qu'au total l'industrie particulière aura mis à terme vingt-trois chemins de fer sur un parcours de 206 lieues, pour une dépense supérieure à 247,200,000 fr.

L'État en même temps se sera chargé d'effectuer 16 à 17 lieues de chemin pour 24 millions.

Ce qu'il serait maintenant désirable surtout qu'on exécutât, c'est la lacune entre Paris et Lyon; entre Paris et Strasbourg; entre Rouen et le Havre; ce qui ne présente qu'une longueur totale de 220 lieues, c'est-à-dire à peu près autant qu'a déjà fait l'industrie particulière malgré ses fautes,

ses vacillations, son discrédit mérité d'abord, et si chèrement payé.

Le projet de loi que nous venons d'examiner hâtera certainement l'époque si désirable où ces deux lacunes cesseront d'exister, où le Rhin ne fera plus à nos voies intérieures une concurrence d'autant plus dangereuse que le chemin de Bâle à Strasbourg ouvre en quelque sorte à la Suisse les ports de la Hollande *par préférence à nos ports de l'Océan.*

La bienveillance éclairée que le Gouvernement témoigne aujourd'hui par des secours efficaces et variés donnés à l'industrie, portera des fruits salutaires qui rendront la vie à l'esprit d'association.

En même temps, si l'on veut que l'intérêt public soit efficacement défendu contre les exigences, contre les prétentions mal fondées, contre l'ingratitude même des associations, car on doit compter sur tout cela lorsqu'on traite avec les hommes, il faut, dans le terme le plus prochain, que le Gouvernement nous présente *une loi générale* dans laquelle seront fixés les rapports officiels de l'Administration et des compagnies, suivant les différents systèmes financiers mis en pratique. C'est surtout à la Chambre des Pairs que cette loi pourrait être élaborée avec succès, dans l'intérêt mutuel de l'État et des citoyens.

Nous exprimons de nouveau nos regrets, qu'il nous soit impossible d'améliorer la loi, d'une part pour donner aux compagnies des facilités nouvelles qui sont sans nul inconvénient; de l'autre

pour donner à l'État plus de défense contre l'abus possible des garanties qu'il concède. Mais en considérant que le retard d'une année produirait des inconvénients nombreux et graves, qui feraient plus que balancer ces avantages, nous avons l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption pure et simple de la loi sur les six chemins de fer, de Paris à Orléans; de Strasbourg à Bâle; d'Andrezieux à Roanne; de Montpellier à Nîmes; de la Belgique à Lille, et de la Belgique à Valenciennes.

IPRESSION
N° 153.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juillet 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le Président Boyer, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi tendant à proroger, jusqu'à la fin de 1841, les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834, et 24 juillet 1839, relatives aux Réfugiés en France.

Messieurs,

Le Gouvernement du Roi soumet à votre sanction un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet de proroger, jusqu'à la fin de 1841, les dispositions législatives sur les réfugiés, prescrites par trois lois précédentes qui ont obtenu votre assentiment.

Ces dispositions, inspirées tout à la fois par un sentiment de bienveillante hospitalité, et par la nécessité d'une salutaire surveillance, s'appliquent

---

* Cette commission était composée de MM. le Président Boyer, le comte de Caffarelli, le comte d'Harcourt, le comte Merlin, le marquis de Pange, le vicomte Pernety, le comte de Richebourg.

aux réfugiés de divers pays, que des événements politiques, ou d'autres circonstances analogues, forcent à fuir la terre natale et à venir chercher sur le territoire français un asile que l'humanité devenue proverbiale de la nation française n'a jamais su refuser.

Mais il est impossible de méconnaître que l'humanité elle-même a besoin d'être régularisée dans l'intérêt du peuple qui l'exerce, et aussi dans celui des réfugiés eux-mêmes qui, affranchis par leur émigration de l'autorité des lois de leur pays, doivent nécessairement être placés sous l'empire des lois de police de leur nouvelle résidence, et pourraient devenir des hôtes très-dangereux si leur conduite n'était pas l'objet d'une surveillance assidue de la part du Gouvernement qui les accueille et les couvre de sa protection.

Tel a été en effet le but des lois antérieures des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24 juillet 1839. La première a autorisé le Gouvernement à réunir, dans des localités par lui désignées, les étrangers réfugiés en France, et à éloigner du sol français ceux qui refuseraient de se rendre à leur destination, ou dont la conduite pourrait menacer la tranquillité publique.

La seconde a ajouté une nouvelle sanction à celle déjà établie, en autorisant au besoin, contre ces étrangers, des poursuites criminelles ou correctionnelles toujours susceptibles, dans leur application, de l'adoucissement des peines prévues et autorisées par l'article 463 du Code pénal.

Enfin quant à la dernière de ces lois, celle de 1839, qui contient des modifications généreuses à ce que les dispositions précédentes pouvaient avoir de trop sévère, la Chambre se souvient avec intérêt qu'en lui présentant cette loi le Gouvernement la motiva sur l'heureuse certitude qu'il avait acquise que la conduite des réfugiés méritait cette amélioration de leur sort.

Nous aimons à croire, Messieurs, qu'à cet égard l'état actuel des choses n'est pas moins satisfaisant qu'en 1839, puisque le Gouvernement ne réclame aujourd'hui que le maintien des lois existantes.

Toutefois on ne peut se dissimuler que le besoin d'une surveillance plus active que jamais se manifeste en ce moment, à raison de l'entrée simultanée en France de cette multitude de réfugiés espagnols que le succès toujours croissant des armes de la Reine Isabelle II refoule par milliers sur le sol de la France.

Certes, Messieurs, si cette espèce d'invasion d'une population étrangère sur le territoire français impose à la France des devoirs et des sacrifices pécuniaires qui ne sont pas sans importance, ces sacrifices et ces devoirs paraîtront légers si la circonstance qui y donne lieu nous signale véritablement la fin de cette terrible et sanglante lutte, qui rend depuis longtemps la Péninsule le théâtre de tant de malheurs et de crimes.

Puisse cet espoir se réaliser prochainement au grand avantage de deux nations que tant de rapports de voisinage, tant d'intérêts commerciaux,

tant de sympathies politiques unissent d'un étroit lien, et puissions-nous bientôt dire avec plus de vérité encore qu'on ne le disait lorsque Louis XIV signa le fameux traité qui plaçait son petit-fils sur le trône d'Espagne : *Il n'y a plus de Pyrénées!*

Votre commission, Messieurs, ne doute pas que la Chambre ne s'associe complétement à ce vœu, et elle a l'honneur de vous proposer à l'unanimité l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1840.

DISCOURS

Prononcé par M. le Vice-Amiral Baron Roussin, à l'occasion du décès de M. l'Amiral Comte Truguet.

Messieurs,

Je viens acquitter, à cette tribune, la dette de l'amitié et de l'estime publique envers un de nos plus illustres collègues. Je viens payer à la mémoire de M. l'Amiral Truguet le tribut d'éloges et de regrets qu'il a mérités de tous ceux qui l'ont connu.

La vie d'un homme qui, pendant une carrière active de soixante-quinze ans, s'est montré, dès sa jeunesse, un des officiers les plus brillants de son arme; qui a été cinq fois investi du commandement de grandes escadres; qui a déployé, dans les plus hautes fonctions publiques et aux époques les plus difficiles, autant d'habileté que de courage, autant de patriotisme que de désintéressement;

qui, comme Ministre, a tiré la marine du chaos révolutionnaire, en y rétablissant l'ordre et la discipline; qui a marqué dans notre histoire par une de ces grandes entreprises dont le succès aurait changé la face de l'Europe; cette vie, dis-je, captivera l'attention de la Chambre des Pairs. Pour l'intéresser au récit d'une carrière si pleine et si belle, je n'aurai pas besoin d'employer les formes ordinaires de l'éloge : le simple exposé de la vie de l'Amiral Truguet sera le plus beau des panégyriques.

Laurent-Jean-François Truguet, fils du chef d'escadre de ce nom, naquit à Toulon le 10 janvier 1752. Reçu garde-marine à l'âge de douze ans, il fit, en 1766, sous le marquis de Chabert, sa première campagne qui fut entièrement scientifique.

C'était cette époque du dix-huitième siècle, à laquelle s'ouvrit, pour la marine, une ère en quelque sorte nouvelle : la navigation prit un essor plus élevé, au point de vue du commerce et de l'industrie. Des savants du premier ordre accomplirent des voyages sur mer, tandis que les marins commencèrent à se livrer avec plus d'ardeur à l'étude des sciences : la pratique des observations astronomiques s'introduisit dans la navigation qui, à son tour, accéléra les progrès de l'astronomie et perfectionna la géographie : toutes les sciences se touchent et se prêtent un mutuel secours.

Animé de l'esprit de son temps et doué des plus

heureuses facultés pour l'étude, le jeune Truguet subit avec éclat ses examens de garde de la marine et remporta plusieurs premiers prix au concours.

De 1768 à 1769, il fit deux campagnes de guerre en Corse, fut blessé à l'attaque de l'île Rousse, assista au bombardement de Tunis par l'escadre du comte de Broves, fut nommé garde du pavillon, et fit, dans ce grade, quatre campagnes consécutives dans l'Archipel contre les pirates qui infestaient ces parages.

Promu au grade d'enseigne de vaisseau en 1773, il fit quatre autres campagnes, dont une en 1776, sur la frégate l'*Atalante*, où il se lia d'une étroite amitié avec le comte de Choiseul-Gouffier.

Truguet avait ainsi préludé à sa carrière, lorsqu'en 1778 la guerre éclata entre la France et l'Angleterre. Il fit alors, sous les ordres des généraux d'Estaing, de Grasse, de Guichen et de Vaudreuil, toute cette guerre si féconde en événements, et qui ne fut en quelque sorte pour lui qu'une seule campagne. Attaché, par la nature de son service, au premier de ces Amiraux, il participa, en 1779, à ses expéditions de terre, et c'est ainsi qu'il commanda une compagnie de grenadiers à l'attaque de Sainte-Lucie, et que, remplissant les fonctions de major à l'assaut de Savanah, il s'élança l'un des premiers sur les retranchements ennemis. Repoussés par des forces supérieures que favorisait encore l'avantage de la position, les Français furent contraints d'abandonner l'assaut, laissant les glacis jonchés de

morts. Truguet eut le bonheur de retrouver son Amiral, resté au milieu des cadavres et atteint de deux blessures qui le privaient de tout mouvement. Il le recueillit à travers les boulets et la mitraille, et parvint, avec l'assistance de deux grenadiers qui furent tués dans le trajet, à le transporter au corps de réserve.

Cette belle action lui mérita la croix de Saint-Louis, dont son général le décora lui-même.

Pendant cette guerre, Truguet fut blessé deux fois grièvement.

La paix de 1783, qui suivit la reconnaissance de l'indépendance des États-Unis d'Amérique, vint le rendre au repos; mais l'inaction ne pouvait convenir à son âge et à son ardeur. Dès l'année suivante, Truguet, sur la demande de son ami le comte de Choiseul-Gouffier, ambassadeur à Constantinople, obtint le commandement d'une corvette pour concourir aux opérations de l'ambassade : elles consistaient en partie à régénérer les Turcs dans l'art de la guerre et principalement dans l'art naval. Truguet rédigea, à cet effet, un traité pratique de manœuvres et de tactique qui fut traduit et imprimé en turc. J'ai retrouvé des exemplaires de cet ouvrage à Constantinople, où il continue d'être très-estimé.

Truguet leva les premières cartes marines des côtes de l'Archipel, de la mer Noire et de la mer de Marmara, en y appliquant des observations astronomiques. Ce travail, si utile à la navigation, contribua à enrichir un des chefs-d'œuvre de notre

littérature de l'époque. L'auteur de l'atlas qui orne la belle édition du *Voyage d'Anacharsis*, Barbié du Bocage, dit dans sa préface :

« M. Truguet m'a communiqué très-généreu-
« sement tout ce qu'il a levé dans l'Archipel aux
« environs de Constantinople, et les parties ré-
« duites, d'après ses cartes, sont de la dernière
« exactitude. »

L'abbé Delille, autre ami du comte de Choiseul, fit aussi le même voyage : « Il était parti de Paris
« presqu'aveugle, dit M. Truguet dans une de ses
« lettres. Ce poëte aimable embellissait la société
« réunie à Péra, de tout le charme de son talent et
« de son esprit : nous faisions souvent des courses
« par eau, dans le canal du Bosphore, si riche en
« beautés pittoresques ; assis près de nous, il nous
« écoutait attentivement pendant que nous décri-
« vions de notre mieux ce qui se passait succes-
« sivement et rapidement sous nos yeux. Eh bien !
« l'imagination de Delille se frappait de ces ta-
« bleaux. La vérité passait dans son âme sans
« l'intermédiaire de la vue, et quelques jours
« après, il nous peignait en vers magnifiques
« ces lieux admirables. »

J'ai pensé, Messieurs, que ces citations purement littéraires, au milieu du récit d'une vie toute militaire, ne paraîtraient pas déplacées devant une assemblée composée d'hommes également illustres par les lettres et par les armes.

Truguet fut chargé de négocier avec le Bey de Tunis un traité de commerce et de transit de l'Inde par l'Isthme de Suez et la mer Rouge. Il s'en acquitta à la satisfaction de Louis XVI, à qui il adressa un Mémoire qui depuis a été consulté avec fruit par le général Bonaparte, lors de son expédition d'Égypte.

Après cinq années si utilement employées dans le Levant, Truguet revint en France au commencement de 1789.

En 1790, il fut nommé au commandement d'une frégate armée à Brest et destinée à une mission secrète et non moins délicate que la précédente.

En 1791, il se rendit en Angleterre, avec l'agrément du Roi, et il fut accueilli par Georges III de la manière la plus flatteuse. Il étudia à fond la marine anglaise et rapporta en France des matériaux précieux pour la nôtre.

A son retour, au mois de janvier 1792, il fut nommé capitaine de vaisseau, et au mois d'avril suivant, contre-amiral, au choix du Roi. Il avait alors quarante ans.

A cette époque, la marine était tombée dans un état de désorganisation et d'anéantissement complet : un grand nombre d'officiers émigraient, et le Ministre placé à la tête de ce département se vit dans la nécessité de déclarer au Roi qu'il lui serait impossible d'armer un seul vaisseau de ligne. Louis XVI manda le contre-amiral Truguet près de lui et le chargea d'organiser, dans divers ports,

les forces qu'il voulait réunir dans la Méditerranée. En moins de six mois, six vaisseaux furent prêts à Rochefort, six à Brest et six autres à Toulon. Il appela à lui les officiers restés en France. Il en forma les états-majors, confia l'escadre de Rochefort à Trogoff, celle de Brest à La Touche-Tréville et prit lui-même le commandement en chef de toutes ces forces qu'il réunit à Toulon, où il acheva de les organiser.

Peu de temps après, la guerre fut déclarée à la Sardaigne, et le contre-amiral Truguet coopéra avec sa flotte à la prise de Nice, s'empara de Ville-Franche, se dirigea sur Oneille où il tira une vengeance éclatante d'une perfide trahison. Chargé d'effectuer une descente sur le territoire sarde, il se rendit d'abord avec dix-huit vaisseaux de ligne à Ajaccio, se concerta avec le général Paoli et arriva devant Cagliari. Là, comme à Oneille, il reçut d'abord des assurances pacifiques; mais bientôt ses parlementaires furent assassinés, et le bombardement de la ville allait en amener la reddition, quand une insurrection dans l'armée de terre entraîna la levée du siége, et força Truguet lui-même à rembarquer les troupes mutinées.

Un des grands malheurs de cette époque était la tendance des esprits à la révolte, et pour ceux qui exerçaient le commandement, la difficulté de maintenir la discipline.

Le trait suivant de la carrière de Truguet en fournit un exemple, et prouve en même temps l'énergique fermeté de son caractère. Dans une de

ses relâches à Ajaccio, dînant un jour chez Madame Bonaparte mère, où, le premier, il sut distinguer le futur Empereur des Français, il reçut un billet qui l'informait qu'une insurrection venait d'éclater dans la ville, que ses équipages y prenaient part, que la citadelle était au pouvoir des insurgés, que des meurtres avaient déjà été commis, et que plusieurs officiers accusés d'aristocratie allaient être sacrifiés. Il sort aussitôt, sans chapeau et sans armes, pour n'effrayer personne dans la maison; il vole à la citadelle, où il voit les potences dressées sur les batteries, et les victimes au moment d'y être attachées; n'écoutant que son indignation, il monte sur l'échafaud, et fait signe qu'il veut parler. Frappés de son intrépidité, ses marins se troublent, le silence succède aux cris de la fureur; il obtient que les officiers arrêtés soient jugés par un conseil de guerre qu'il nomme lui-même. Il ordonne ensuite d'évacuer la citadelle, et la foule obéit. Quelques jours après, elle lui ramenait en triomphe les officiers acquittés par le conseil de guerre qu'il avait nommé.

De retour à Toulon, au mois de mars 1793, il remit son commandement, et se rendit à Paris.

Frappé de l'esprit d'insubordination qu'il avait eu si souvent à réprimer, il sollicita du Gouvernement, et fit adopter, plusieurs dispositions pénales qu'il rédigea lui-même; ajoutées au Code de 1790, elles régissent encore aujourd'hui la discipline à bord de nos vaisseaux.

Appelé à un nouveau commandement, il allait retourner à Toulon, quand il fut arrêté comme suspect, et incarcéré. Sa détention dura six mois. Pendant ce temps, le port et la flotte de Toulon furent livrés aux Anglais.

Après la chute de Robespierre, Truguet fut rendu à la liberté et réintégré dans son grade.

Au mois de juillet 1794 il fut fait vice-amiral, et quelques mois plus tard, appelé au ministère de la marine.

Il trouva ce département dans une situation presque désespérée; tout y était dans la confusion et le désordre. Tous les ressorts de l'administration étaient brisés, les magasins vides, les ateliers déserts, les officiers mécontents ou émigrés, les équipages en révolte, et partout régnaient l'anarchie et le découragement.

Mais que ne peut l'amour du bien public, joint à l'autorité du talent et d'un grand caractère! En moins de deux ans, Truguet a recréé la marine; les ressources surgissent de toutes parts, l'ordre renaît des excès mêmes. Le Ministre rappelle les officiers-généraux et supérieurs qui, comme lui, avaient été persécutés. Il leur confie les commandements, appelle aux grands emplois administratifs les hommes d'expérience et de probité; des régiments d'artillerie sont formés; les ouvriers reçoivent une organisation qui assure la célérité et la bonne exécution des travaux, en même temps que la sûreté des arsenaux maritimes. Les garnisons des colonies sont augmentées; elles reçoivent

une constitution analogue à celle de la Métropole; enfin, les possessions de l'Angleterre sont inquiétées par nos escadres sur tous les points accessibles, principalement dans ses pêcheries du Nord, première pépinière de sa marine.

C'est ici le moment de rappeler cette mémorable expédition d'Irlande, conçue principalement par Truguet dans un de ces instants où le génie s'inspire de la difficulté même des circonstances et de la grandeur du résultat qu'il prévoit.

Malgré une disette publique, quinze vaisseaux de ligne et autant de frégates, armés comme par enchantement à Brest et à Rochefort, reçoivent quatorze mille hommes sous le commandement du général Hoche; ils partent au milieu de l'hiver, et arrivent néanmoins dans la baie de Bantry, assignée au débarquement; c'en était fait des destinées de l'Angleterre, et la paix eût été rendue à l'Europe, si les éléments conjurés et (il faut l'avouer) le défaut d'énergie de quelques chefs, n'eussent fait avorter un projet prodigieux par son audace, par la grandeur de ses préparatifs et l'effroi qu'il répandit chez nos ennemis.

Inaccessible au découragement, Truguet, doué du génie des grandes choses, voulut, de concert avec la Hollande, alors notre alliée, renouveler une attaque contre l'Irlande; mais cette fois ce ne furent plus les éléments, ce furent les passions politiques, plus terribles qu'eux, qui se liguèrent contre nous; une lutte incessante entre le Corps législatif et le Directoire entrava toutes les opérations; celles qui

exigeaient le secret furent dévoilées ; sous le prétexte de l'économie réclamée par les circonstances, on força le Ministre à réduire ses préparatifs, et leur insuffisance devenant manifeste, le découragement s'empara des esprits, et l'expédition fut abandonnée. La malveillance ne se borna point à contrarier les vues du Ministre et à les faire échouer, elle l'atteignit lui-même dans la confiance du Gouvernement qui le destitua en juillet 1797. On sembla vouloir le dédommager en le nommant ambassadeur d'Espagne ; mais ce n'était, à ses yeux, qu'un brillant exil, et la suite le prouva.

Son début dans sa nouvelle carrière fut un acte de désintéressement qui lui attira d'autant plus la considération générale, que le désintéressement était devenu plus rare à cette époque de vénalité et de dilapidation des deniers publics. Il refusa d'user du privilége de l'entrée en franchise accordée à ses bagages, et voulut qu'ils fussent ouverts et visités.

Il s'occupa ensuite avec une ardeur persévérante de la protection des intérêts du commerce français en Espagne, et obtint satisfaction pour tous les griefs dont la réalité lui fut prouvée.

Son patriotisme et sa générosité éclatèrent surtout envers les émigrés français, alors fort nombreux en Espagne, et dont le Directoire demandait avec force l'expulsion. L'ambassadeur retarda autant qu'il put les mesures de rigueur qui lui étaient prescrites à leur égard : il obtint d'en faire rentrer plusieurs en France, et en secourut un plus grand

nombre de ses propres deniers, sachant ainsi concilier ses devoirs politiques avec les égards réclamés par le malheur.

Mais s'il se montra généreux envers les victimes de nos discordes civiles, il sut aussi se garantir des piéges que la corruption du temps multipliait autour de lui. Il se montra l'inflexible ennemi des intrigants qui, s'appuyant de recommandations plus ou moins officielles, tentèrent souvent d'exploiter sa position et la faiblesse du Gouvernement espagnol pour en obtenir des transactions profitables pour eux, mais honteuses pour le nom français. Il démasqua toujours ces avides intrigants.

Le Directoire sembla d'abord l'approuver et le soutenir; mais il s'était créé parmi ses membres des ennemis puissants, qui parvinrent à le faire rappeler. Prévenu que leur vengeance ne s'arrêterait pas là, il se retira en Hollande où il fut accueilli avec la plus grande distinction et comblé d'égards en retour de bons offices que, dans plusieurs circonstances, il avait rendus au Gouvernement batave pendant la durée de son ministère et de son ambassade.

Son exil en Hollande dura neuf mois.

Le mouvement politique qui survint le 17 juin 1799 à Paris, l'y fit rappeler. Quand Bonaparte fut nommé premier Consul, il offrit à Truguet le ministère de la marine. Mais celui-ci, ayant jugé par quelques entretiens avec le chef du Gouvernement qu'ils différaient d'opinion sur plusieurs points importants, refusa le portefeuille et se borna aux fonctions de conseiller d'État.

En 1802, il fut investi, avec le titre provisoire d'Amiral, du commandement en chef des forces navales de France et d'Espagne réunies à Cadix; mais les préliminaires de paix avec l'Angleterre ayant été signés au mois de mars de la même année, firent changer la destination de cette armée; et l'Amiral Truguet revint en France.

La rupture du traité d'Amiens ranimant les hostilités contre l'Angleterre, le premier Consul ordonna la création de l'immense flottille qui, à cette époque, remplit tous les ports de la Manche. Ce gigantesque armement et l'espèce de bâtiments qui y furent employés excitèrent la critique. L'amiral Truguet était à la tête des adversaires de ce projet, et il ne craignit pas de s'en ouvrir franchement au chef du Gouvernement. Toutefois, son avis ne prévalut pas; mais on adopta celui qu'il donna de partager l'attention de l'Angleterre par l'apparition d'une flotte considérable dans la Manche au moment où l'armée expéditionnaire partirait pour tenter la descente. On arma en conséquence tous les vaisseaux qui se trouvaient dans nos ports de l'Océan; Truguet en reçut le commandement, et se trouva bientôt à la tête d'une flotte de 21 vaisseaux.

Tout était prêt, et l'on n'attendait plus que l'ordre télégraphique pour mettre sous voiles, quand on apprit la proposition faite par le Tribunat, et partagée par le Sénat, de conférer à Napoléon Bonaparte le titre d'Empereur. Le vote des armées de terre et de mer fut demandé; la flottille et l'ar-

mée de Boulogne ne firent pas attendre le leur : la flotte de Brest tarda à se prononcer : mais sacrifiant son opinion personnelle au maintien de l'ordre et de la discipline, l'Amiral rassembla les équipages, et loin de les détourner de l'adhésion, il la leur conseilla. Quant à lui, il refusa de joindre sa signature au vœu presque unanime de l'armée navale, et, dans une lettre devenue historique, il exprima au premier Consul les motifs de son refus. Cette démarche dont il ne s'agit plus ici d'apprécier la pensée et l'opportunité, n'en restera pas moins une preuve du courage politique et de la noble indépendance de son auteur.

En réponse à sa lettre il reçut sa destitution, suivie de son exclusion du conseil d'État : il fut même rayé du tableau de la Légion d'honneur dont il était grand-officier.

Truguet, sans se plaindre, quitta Brest, emportant les regrets du corps entier de la marine, et se consolant par le souvenir des services qu'il avait rendus à son pays.

Sa disgrâce dura cinq années.

Ce ne fut qu'en 1809 qu'enfin Napoléon parut se souvenir de lui et le rappela. Il lui donna le commandement des débris échappés à l'attaque des brûlots anglais dans la rade de l'île d'Aix.

Au bout de quelques mois, l'Empereur lui confia le gouvernement supérieur des provinces maritimes de la Hollande, récemment réunie à la France. C'était presque un royaume : cependant il ne lui rendit ni titres, ni décorations, ni dota-

tions, et ne lui accorda aucune de ces faveurs dont il comblait ses généraux et ses amiraux.

Truguet se consola encore de cette défaveur, en s'efforçant de rendre des services au pays dont l'administration lui était confiée, et qui l'avait si bien accueilli lors de son exil. Pendant les trois ans qu'il gouverna les provinces maritimes de la Hollande, il s'appliqua à y adoucir les effets de l'oppression que le Gouvernement impérial faisait peser sur ce pays, à protéger son industrie et surtout ses pêches que le blocus maritime tendait à anéantir. Aussi son nom est-il resté en vénération en Hollande, où l'on se souvient encore des résultats heureux de son habile et bienfaisante administration.

A l'époque du retour de la maison d'Orange sur le trône (novembre 1813), l'amiral Truguet, au risque de sa liberté qu'il perdit un moment, de sa fortune dont une partie lui fut enlevée par l'invasion étrangère, au risque de sa vie même plusieurs fois menacée, ne quitta que le dernier le poste qui lui avait été confié, protégeant dans leur retraite les nombreux agents et employés français que leurs chefs avaient abandonnés.

Arrivé à Paris, il se présenta au roi Louis XVIII, dont il reçut le plus honorable accueil, et qui le rétablit à la tête du corps des officiers de la marine où l'appelait son ancienneté. Nommé ensuite grand-croix de la Légion d'honneur, il reçut le 24 septembre 1814 le titre de comte.

Pendant le règne des Cent Jours il ne reçut aucune mission ni emploi.

A la seconde rentrée de Louis XVIII, il fut chargé du commandement supérieur de Brest, pour préserver le premier de nos arsenaux maritimes de l'occupation des troupes étrangères qui s'en approchaient. Il y réussit en parvenant à concilier des intérêts politiques dont le conflit, s'il se fût prolongé, aurait compromis l'intégrité de la France. En récompense de ce service, il fut fait grand-croix de l'Ordre de Saint-Louis, et le 5 mai 1819 élevé à la Pairie.

C'est de cette époque seulement que date l'ère du repos pour le comte Truguet. Mais il ne cessa pas pour cela de remplir avec son zèle et son exactitude accoutumés les nouveaux devoirs qui lui étaient imposés.

Vous vous souvenez, Messieurs, de la part qu'il prit aux travaux de la Chambre des Pairs, dont il était un des membres les plus assidus, de l'intérêt qu'il portait surtout aux travaux qui se rattachaient à l'arme sur laquelle il a jeté tant d'éclat. Plusieurs des progrès de la marine ont été hâtés par ses conseils, et ses éloges n'ont jamais manqué aux succès qu'elle a obtenus.

C'est que son âme était à la fois grande et bienveillante. Cet homme, si ferme dans le commandement, qui, aux époques les plus orageuses, tenait tête à la sédition, dont la présence seule ramenait ses équipages égarés, était d'une affabilité qui attirait tous les cœurs. En lui obéissant, on ne pensait qu'à lui plaire; ce qu'on aurait peut-être été tenté de refuser à son autorité, on s'empressait

de l'accorder au charme de ses manières et à la séduction de sa parole. On sentait en lui l'homme supérieur chez qui l'énergie de l'âme s'unit à la douceur du caractère. Heureuse nature qui, chez ceux qui en sont doués, fortifie l'exercice du pouvoir par l'ascendant des qualités personnelles!

Tel était l'Amiral Truguet. On chercherait en vain, Messieurs, quelque ombre dans le tableau d'une vie si pleine et si brillante. Dès sa première jeunesse, aptitude passionnée pour l'étude, heureux emploi du temps, activité incessante jusqu'à l'âge où se montre l'officier mûri par l'observation et la pratique : on l'apprécie sur-le-champ, et le Souverain lui-même recourt à ses conseils; alors apparaissent en lui les qualités réunies de l'administrateur et du législateur, qui le portent au ministère. Là, répression immédiate des abus, réorganisation de toutes les parties du service, conceptions vastes, entreprises hors de ligne, toujours calculées dans l'intérêt du pays; enfin au milieu de l'agitation de l'époque, la marine est reconstituée sur des bases qui subsistent encore aujourd'hui.

Ambassadeur, l'Amiral Truguet se montre avec la distinction et le courage politique qu'exigent sa position et le sentiment national dont il est le représentant. Mais il fallait une épreuve pour achever de faire ressortir la noblesse de ce caractère. La calomnie l'atteint : il subit l'exil sans cesser d'être digne de lui-même. Enfin il revoit sa patrie, pur de tout ressentiment, et il continue de

la servir comme s'il ne lui devait que de la reconnaissance.

Le dernier Gouvernement ayant doté la marine de deux places de Maréchaux, en destinait une à Truguet, quand les événements de juillet 1830 ajournèrent sa nomination. S. M. le Roi Louis-Philippe, juste appréciateur d'une si belle vie, l'éleva à la dignité d'Amiral par ordonnance du 19 décembre 1831.

Parvenu à la plus haute dignité de la marine, entouré de l'estime et de la vénération publiques, comblé enfin de tous les avantages qui peuvent embellir l'existence à l'extérieur, l'Amiral Truguet dut encore à sa destinée une plus grande faveur. Il fut heureux dans sa famille. Uni pendant vingt ans à une compagne digne de lui, il a vu grandir sous ses yeux un fils qui parcourt déjà une carrière honorable. Héritier d'un nom illustre, ce fils saura le porter; il consolera par son amour filial, et par l'accomplissement de tous ses devoirs, celle qui ne peut plus trouver qu'en lui la récompense de ses vertus et l'adoucissement à ses regrets.

L'Amiral Truguet, comblé de jours et d'honneurs, s'est éteint le 26 décembre 1839 sans avoir connu les infirmités de l'âge, ni les souffrances de la maladie. Une mort si douce était due à une vie si pure et si glorieuse. Cette vie fut celle d'un homme de cœur, d'un homme de bien, d'un bon Français.

IMPRESSIONS
N° 155.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. LEBRUN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à divers travaux du service des monuments et édifices publics.

MESSIEURS,

En soumettant à la Chambre des Pairs le projet de loi, déjà voté par l'autre Chambre, que vous avez renvoyé à notre examen, M. le Ministre des travaux publics vous a annoncé le dessein où il était de présenter dans la session prochaine une loi générale, et qui embrasserait, autant que possible, l'ensemble des divers travaux réclamés par le service des monuments et édifices publics. Un grand mouvement a été donné à ces travaux depuis quelques années, mais il reste beaucoup à faire, beau-

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BASTARD, BESSON, le vicomte D'HOUDETOT, DE LA PINSONNIÈRE, LEBRUN, le comte DE MONTALEMBERT, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

la servir comme s'il ne lui devait que de la reconnaissance.

Le dernier Gouvernement ayant doté la marine de deux places de Maréchaux, en destinait une à Truguet, quand les événements de juillet 1830 ajournèrent sa nomination. S. M. le Roi Louis-Philippe, juste appréciateur d'une si belle vie, l'éleva à la dignité d'Amiral par ordonnance du 19 décembre 1831.

Parvenu à la plus haute dignité de la marine, entouré de l'estime et de la vénération publiques, comblé enfin de tous les avantages qui peuvent embellir l'existence à l'extérieur, l'Amiral Truguet dut encore à sa destinée une plus grande faveur. Il fut heureux dans sa famille. Uni pendant vingt ans à une compagne digne de lui, il a vu grandir sous ses yeux un fils qui parcourt déjà une carrière honorable. Héritier d'un nom illustre, ce fils saura le porter; il consolera par son amour filial, et par l'accomplissement de tous ses devoirs, celle qui ne peut plus trouver qu'en lui la récompense de ses vertus et l'adoucissement à ses regrets.

L'Amiral Truguet, comblé de jours et d'honneurs, s'est éteint le 26 décembre 1839 sans avoir connu les infirmités de l'âge, ni les souffrances de la maladie. Une mort si douce était due à une vie si pure et si glorieuse. Cette vie fut celle d'un homme de cœur, d'un homme de bien, d'un bon Français.

IMPRESSIO
N° 155
—
1840.

IMPRESSIONS
N° 155.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1840.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. Lebrun, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à divers travaux du service des monuments et édifices publics.

Messieurs,

En soumettant à la Chambre des Pairs le projet de loi, déjà voté par l'autre Chambre, que vous avez renvoyé à notre examen, M. le Ministre des travaux publics vous a annoncé le dessein où il était de présenter dans la session prochaine une loi générale, et qui embrasserait, autant que possible, l'ensemble des divers travaux réclamés par le service des monuments et édifices publics. Un grand mouvement a été donné à ces travaux depuis quelques années, mais il reste beaucoup à faire, beau-

* La commission était composée de MM. le comte de Bastard, le vicomte d'Houdetot, de La Pinsonnière, Lebrun, de Montalembert, le chevalier Tarbé de Vauxclairs.

la servir comme s'il ne lui devait que de la reconnaissance.

Le dernier Gouvernement ayant doté la marine de deux places de Maréchaux, en destinait une à Truguet, quand les événements de juillet 1830 ajournèrent sa nomination. S. M. le Roi Louis-Philippe, juste appréciateur d'une si belle vie, l'éleva à la dignité d'Amiral par ordonnance du 19 décembre 1831.

Parvenu à la plus haute dignité de la marine, entouré de l'estime et de la vénération publiques, comblé enfin de tous les avantages qui peuvent embellir l'existence à l'extérieur, l'Amiral Truguet dut encore à sa destinée une plus grande faveur. Il fut heureux dans sa famille. Uni pendant vingt ans à une compagne digne de lui, il a vu grandir sous ses yeux un fils qui parcourt déjà une carrière honorable. Héritier d'un nom illustre, ce fils saura le porter; il consolera par son amour filial, et par l'accomplissement de tous ses devoirs, celle qui ne peut plus trouver qu'en lui la récompense de ses vertus et l'adoucissement à ses regrets.

L'Amiral Truguet, comblé de jours et d'honneurs, s'est éteint le 26 décembre 1839 sans avoir connu les infirmités de l'âge, ni les souffrances de la maladie. Une mort si douce était due à une vie si pure et si glorieuse. Cette vie fut celle d'un homme de cœur, d'un homme de bien, d'un bon Français.

IMPRESSIONS
N° 155.
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. LEBRUN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à divers travaux du service des monuments et édifices publics.

MESSIEURS,

En soumettant à la Chambre des Pairs le projet de loi, déjà voté par l'autre Chambre, que vous avez renvoyé à notre examen, M. le Ministre des travaux publics vous a annoncé le dessein où il était de présenter dans la session prochaine une loi générale, et qui embrasserait, autant que possible, l'ensemble des divers travaux réclamés par le service des monuments et édifices publics. Un grand mouvement a été donné à ces travaux depuis quelques années, mais il reste beaucoup à faire, beau-

* La commission était composée de MM. le comte DE BASTARD, vicomte D'HOUDETOT, DE LA PINSONNIÈRE, LEBRUN, DE MONTALEMBERT, le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

coup d'établissements utiles à compléter, beaucoup d'édifices importants à réparer et à finir. Les Chambres ne peuvent être que fort disposées à encourager le Gouvernement dans cette intention, que l'époque avancée de la session l'a seule empêché d'accomplir cette année.

Au nombre des travaux projetés, quelques-uns lui ont semblé plus urgents que les autres : il a cru convenable et nécessaire de les soumettre dès cette année à l'approbation des Chambres.

Le projet de loi qui vous est apporté vous demande un crédit de 1,150,512 fr. 72 c., qui se compose de trois crédits différents, applicables, savoir :

336,512 fr.	72 c.	aux travaux du palais du Luxembourg;
56,000 fr.	»	à l'achèvement des bureaux de l'agriculture et du commerce;
758,000 fr.	»	à l'établissement du ministère des travaux publics.

L'hôtel occupé jusqu'à ces derniers temps par le conseil d'État a reçu, vous le savez, Messieurs, de l'ordonnance du 10 septembre dernier, une destination nouvelle. Le ministère des travaux publics, logé trop à l'étroit dans le local qu'il occupe d'une manière en quelque sorte provisoire, doit être transféré à l'hôtel Molé, qui, plus considérable, serait encore loin toutefois de suffire aux différents services. Il est nécessaire, non-

seulement d'en approprier une partie à des appartements d'habitation pour le Ministre et le sous-secrétaire d'État, mais encore d'ajouter à l'autre partie, disposée en bureaux, de grandes constructions pour le même usage.

Les travaux d'appropriation et de réparation sont évalués, par les devis, à..... 229,000 fr.
Les travaux neufs, à..... 366,000
Et l'ameublement des hôtels et des bureaux, à..... 163,000

Votre commission n'a pu manquer de reconnaître combien il est utile de réunir promptement autour du Ministre les services dispersés de son département. Ainsi, les bureaux, la division des mines, le secrétariat général des ponts et chaussées, la direction des bâtiments civils, le dépôt des plans et les archives, qui occupent en ce moment cinq localités différentes, la plupart séparées par des rues et à de grandes distances les unes des autres, seront enfin rassemblés autour d'un centre commun, et leur réunion offrira au ministère des travaux publics une garantie d'ordre, de surveillance, et probablement de durée et de fixité.

Le crédit de 56,000 fr., qui vous est demandé pour le ministère du commerce, se présente avec un caractère d'urgence plus contestable. Il a pour objet la surélévation et le prolongement de l'ancien bâtiment de la cour des bureaux, le changement des mansardes en attique, et l'établissement, dans les constructions nouvelles, de salles, soit

pour les conseils généraux, soit pour les diverses commissions dépendant du ministère du commerce. Les salles où se réunissent aujourd'hui les conseils et les commissions vont cesser, nous dit-on, d'être à la disposition du ministère; mais ce n'est sans doute pas à l'improviste que ces localités lui sont enlevées. Un bâtiment neuf vient de se terminer: quand des crédits ont été affectés à la construction de ce bâtiment, comment les nécessités du surélèvement et des appropriations voisines ne se sont-elles pas révélées? La dépense qu'elles doivent occasionner pouvait, ce semble, être facilement prévue par le dernier budget, ou remise sans inconvénient au budget du prochain exercice. Mais un crédit de 136,439 fr. 77 cent., destiné en 1838 à la construction d'une maison pour le directeur-général des ponts et chaussées, devant être annulé, le Ministre du commerce a pu croire l'occasion favorable pour réclamer, en faveur de l'agrandissement de ses bureaux, la restitution d'une partie d'un crédit resté sans emploi.

Au reste votre commission, qui s'est transportée dans chacun des ministères, et qui a examiné sur place les plans et les devis, a reconnu que les travaux projetés étaient bien entendus, et a reçu du directeur des bâtiments civils des explications qui ont été de nature à la satisfaire.

Votre commission, Messieurs, n'a pas apporté moins d'attention à l'examen des travaux projetés pour le jardin du Luxembourg, et des dépenses que M. le Ministre des travaux publics vous propose

d'y consacrer. Elle a dû reconnaître l'utilité d'une prompte exécution : il était nécessaire en effet de pourvoir avant l'hiver à l'écoulement des eaux pluviales, et convenable de rendre le plus tôt possible au public une promenade longtemps encombrée dont il réclame instamment toute la jouissance. Et d'abord elle exprimera un regret de même nature que celui qu'elle vient d'exprimer au sujet des constructions nouvelles du ministère du commerce, c'est que les dépenses proposées aujourd'hui ne soient point entrées dans les premières prévisions. Il eût été à désirer que lorsqu'on a commencé à s'occuper des travaux qui concernent votre palais, on eût pu les embrasser d'un coup d'œil d'ensemble, et les réunir dans un seul et même crédit. Partagée en trois crédits successifs, la dépense, quoiqu'au fond elle soit la même, semble se multiplier. Il est vrai de dire que les évaluations faites, pour le jardin comme pour les peintures, avant toute construction, eussent été moins certaines, et surtout que les commissions de l'une et de l'autre Chambre eussent eu peu de moyens de les apprécier. Mais enfin quand les Chambres se plaignent chaque année de prévisions incomplètes, il est bon qu'elles regardent autour d'elles, et votre commission est d'autant plus fondée à le dire, qu'en remplissant avec soin la mission que vous lui avez donnée, en examinant les diverses localités du jardin du Luxembourg, elle a eu occasion de reconnaître qu'il y avait encore des choses à faire et que, par exemple, le grand nombre des statues, parmi lesquelles

plusieurs sont antiques et fort belles, est dans un état de dégradation qui ne saurait subsister davantage dans un temps ami des arts comme le nôtre, dans le jardin d'un palais qui est aussi un musée, et sous vos yeux.

Chacun des membres de cette Chambre a pu voir, en sortant de nos séances, en quel état se trouve le jardin du Luxembourg, et se peut rendre compte des travaux que cet état nécessite. Le palais, en avançant sa façade de 30 mètres sur la grande allée qui le dégageait auparavant, s'est rapproché des terrasses, qui lui font aujourd'hui une sorte d'encaissement. Il était dont nécessaire de les éloigner, de rétablir l'aqueduc, les pierrées, l'écoulement régulier des eaux pluviales; d'abaisser, dans une assez grande étendue, le niveau du terrain, de restaurer les proportions du jardin, les parterres, les grilles d'entourage; et enfin, pour complément, de démasquer le palais, en donnant à l'avenue de l'Observatoire des contre-allées qui rendissent cette entrée du jardin égale en largeur à la façade du monument.

Il est aussi à pourvoir à la réparation des dommages que causeront à tout le jardin les transports du déblai.

Le crédit de 336,512 fr. 72 c. s'applique à ces différentes nécessités.

M. le Ministre des travaux publics, dans le projet présenté à l'autre Chambre, le portait à 420,000 fr., et demandait, de plus, 10,000 fr. pour restaurer une fontaine, bien digne en effet

qu'on lui fasse cet honneur. La Chambre des Députés, adoptant les conclusions de sa commission, a retranché de l'allocation proposée, 1°. sur la somme applicable aux travaux de déblai, 55,487 fr. 78 c.; 2°. sur celle destinée à l'élargissement de l'avenue, 30,000 fr.; 3°. sur celle jugée nécessaire pour restaurer la fontaine, 8,000 fr.

Votre commission qui ne saurait vouloir, à cette époque de la session, se prononcer contre ces divers retranchements, a imposé, toutefois, à son rapporteur, le devoir d'examiner devant vous les raisons dont on les appuie.

Il serait sans objet d'exprimer en ce moment la préférence qu'aurait donnée la commission au plan qui établissait, pour la reconstruction du jardin, une vaste allée, allant, parallèlement à la façade du palais, de l'extrémité ouest à la grande rue qui doit s'ouvrir, à l'est, dans l'axe du Panthéon. Ce plan avait l'avantage de dégager le palais de tous côtés, et de reproduire l'ancienne harmonie du jardin. Les arbres qu'il forçait de sacrifier n'étaient pas réellement en fort grand nombre. Mais les crédits, réduits comme ils l'ont été, peuvent suffire actuellement, et la commission s'oppose d'autant moins à l'exécution du plan modifié qu'il ne rend pas impossible l'exécution ultérieure, si on le jugeait convenable, d'un plan mieux approprié, selon nous, aux proportions du palais.

L'élargissement de l'avenue de l'Observatoire a été l'objet d'une autre économie dont nous ne dirions rien, s'il n'avait en même temps été l'occa-

sion de paroles que nous ne pouvons laisser sans observation. Il a été parlé d'empiétement, d'entreprise faite sans autorisation, de grave irrégularité, et cette censure a semblé s'appliquer à l'administration de cette Chambre. Nous ne saurions l'accepter pour elle.

Vous savez, Messieurs, qu'en 1814, le Roi, le même jour qu'il donnait la Charte, affecta le Luxembourg et ses dépendances à la Chambre des Pairs, comme il affecta le palais Bourbon à la Chambre des Députés. Le terrain *dit* des Pépinières fut compris dans ces dépendances, et la signature royale a consacré cette affectation avec toutes les autres. Le Ministre de l'intérieur continua cependant à l'administrer comme il le faisait depuis l'an 6, avec le gré de l'administration de la Chambre, qui se contenta d'y exercer la haute police et surveillance, jusqu'à ce que les ordonnances des 22 septembre 1819, 4 janvier 1829, 22 mars et 4 juillet 1834, firent passer successivement les pépinières au ministère de l'intérieur, au ministère des finances, et enfin au ministère de l'instruction publique, affectant en dernier lieu celle de l'est à la Faculté de médecine, celle de l'ouest au Muséum d'histoire naturelle. Aux réclamations réitérées de l'administration de la Chambre il fut répondu que, la signature du Roi n'étant point contresignée, le titre demeurait sans valeur; comme si les annexes des ordonnances étaient contresignées, comme si la signature du Roi n'était pas suffisante pour leur donner authenticité,

comme si les pépinières ne vous étaient pas affectées aussi légalement que le jardin, pour lequel vous n'avez pas d'autre titre que cette seule signature, et l'Odéon lui-même, par exemple, compris dans vos dépendances sous un numéro suivant immédiatement celui des pépinières, et qu'on vous a si peu disputé, que la Chambre l'a fait rebâtir à ses frais après l'incendie de 1818, et que c'est seulement par votre décision spéciale qu'il a pu, en 1831, être réuni au domaine. Bien plus, l'ordonnance royale du 22 mars, en remettant les pépinières à la disposition du Ministre de l'instruction publique, reconnaissait que la garde en appartenait au Grand-Référendaire, comme dépendances et enclaves du palais du Luxembourg. Ainsi, le principe de la dotation contestée se trouve inscrit dans un acte royal, contre-signé cette fois par un Ministre. L'ordonnance du 22 mars a été bientôt rapportée, mais le principe qu'elle rappelle n'en a pas moins été reconnu. Quoi qu'il en soit, le Muséum d'histoire naturelle, à qui avait été attribuée la partie la plus importante des pépinières, et à qui ce terrain eût sans doute convenu s'il n'eût pas été à une lieue du jardin du Roi, ayant témoigné qu'il ne pouvait l'exploiter sans une dépense considérable, soit annuelle, soit de premier établissement, les pépinières de l'ouest n'ont point été livrées au Muséum. Elles ont été remises en 1835 à l'administration de la Chambre des Pairs, qui fut autorisée par le Ministre à s'y établir, et qui se conforma, dans leur exploita-

tion, aux prescriptions de la loi du 27 germinal an 6, et même à celles de 1809.

Ainsi, laissant à part le droit que l'ordonnance du 4 juin 1814 et ses annexes conféraient primitivement à l'administration de la Chambre, lorsque des déblais ont été déposés, dans un intérêt général, pour élargir une promenade publique, par les ordres du Ministre des travaux publics, au bord de terrains sur lesquels le Grand-Référendaire était autorisé à s'établir par le Ministre de l'instruction publique lui-même, nous demanderons : où est l'empiétement? où est l'entreprise faite sans autorisation, où se trouve le caractère de grave irrégularité?

Maintenant, des pépinières de l'ouest passant, de l'autre côté de l'avenue, à celles de l'est, nous rencontrons les terrains qui ont été affectés à la Faculté de médecine et à l'établissement de son jardin botanique. La contre-allée qu'il s'agit d'établir, de ce côté, comme parallèle de l'autre, doit prendre environ six mètres sur toute la longueur du jardin, et emporterait, en même temps, l'extrémité des serres et la maison accordée à l'habitation du professeur. C'est pour replacer plus loin, et cela avec l'adhésion de la Faculté de médecine, ces serres et cette maison que le Ministre des travaux publics avait demandé 30,000 fr. aux Chambres.

Assurément on ne saurait nier la nécessité de conserver à la Faculté de médecine un jardin de botanique médicale que fréquente chaque jour

un certain nombre d'étudiants. Mais le jardin botanique n'occupe que 11,000 mètres, et le terrain de l'est en a 26,600 ; or, la contre-allée projetée devant en prendre 6,500 environ, on voit que le jardin botanique aurait encore, après la distraction réclamée pour la promenade publique, toute la place nécessaire, puisqu'il resterait plus de 20,000 mètres à sa disposition ; on voit même qu'il en pourrait encore céder quelque chose sans inconvénient, du côté de la grille du Val-de-Grâce, à la plantation dont il serait convenable d'accompagner cette nouvelle entrée du Luxembourg.

Le crédit de 30,000 fr. qui avait été demandé pour la reconstruction de la maison du professeur de botanique médicale, et pour la réparation des serres, n'a point été accordé. La commission de l'autre Chambre, outre qu'elle paraît avoir craint de consacrer un abus, a pensé que le rétrécissement du jardin pourrait compromettre l'existence de l'établissement lui-même : on vient de voir que le jardin reste assez grand pour rassurer tout le monde à cet égard. Elle n'a reconnu que faiblement la nécessité d'élargir, du côté de ce jardin, l'avenue du Luxembourg ; assurément dans les choses de goût, d'art, de commodité, d'embellissement, la nécessité est relative. Si l'on accorde, et on l'a fait, qu'il existera une contre-allée du côté des pépinières de l'ouest, où les remblais sont peu s'en faut terminés, il semble donc indispensable qu'il en soit fait autant de

l'autre côté. L'avenue de l'Observatoire, avec une seule contre-allée, serait comme une église qui n'aurait qu'un seul bas côté, ou comme la façade du Luxembourg avec un seul pavillon.

Votre commission ne prendra au surplus aucune conclusion positive; elle aime à s'en rapporter à cet égard aux intentions indiquées, dans l'exposé des motifs, par le Gouvernement lui-même, et elle se contente d'appeler de son vœu un acte qui concilie les divers intérêts. Il sera facile au Gouvernement de trouver, dans une localité plus voisine du jardin du Roi, un terrain plus convenable pour lui que les pépinières de l'ouest, et de les faire ainsi rentrer dans vos dépendances, sans rien leur ôter d'ailleurs de la destination que la loi de l'an 6 leur a donnée. La partie de celles de l'est qui est nécessaire au jardin botanique lui serait conservée, mais sous la garde et surveillance de l'administration de la Chambre, qui doit embrasser tout l'enclave du Luxembourg, ainsi que le réclament l'ancien droit, la convenance, le bon ordre du jardin, et la sûreté même du palais.

Ainsi se pourraient véritablement compléter les projets d'amélioration qui concernent le Luxembourg. Dans le nombre il en est un dont l'autre Chambre a pris l'initiative et qu'elle a indiqué elle-même à M. le Ministre des travaux publics, c'est celui qui aurait pour objet l'élargissement de la rue de Vaugirard, à l'endroit voisin de l'hôtel de la Chancellerie. Le sacrifice de quelques maisons qui font partie de vos dépendances et qui seraient rempla-

cées par une grille, donnerait à la circulation la place qui lui manque dans cet endroit où elle est fort resserrée, et concourrait à l'embellissement du quartier. Aux termes du rapport fait à la Chambre des Députés, l'époque avancée de la session paraît seule avoir fait ajourner par M. le Ministre la présentation de ce projet. Quand il jugera convenable de nous l'apporter, nous sommes autorisés à dire qu'il n'éprouvera de la part de l'administration de la Chambre aucun obstacle. Votre commission du moins s'unit complétement d'intention à cet égard à celle de la Chambre des Députés.

Messieurs, avant de finir, il reste un objet sur lequel je dois arrêter encore votre attention.

Dans une précédente séance, vous avez renvoyé à la commission spéciale dont j'ai l'honneur d'être l'organe une pétition revêtue d'un grand nombre de signatures, et adressée à la Chambre des Pairs par des propriétaires et habitants notables du onzième arrondissement. Cette pétition, faite dans l'intention d'en contre-balancer une autre, est inspirée par la crainte de voir s'ouvrir une rue qui irait de la rue Corneille à la rue Saint-Dominique d'Enfer, en traversant le Luxembourg. Ce que j'ai à dire à la Chambre sera de nature à les rassurer.

Dans le projet qui vous est soumis, 2,000 francs sont destinés à la réparation d'une fort belle fontaine qui servait primitivement de décoration principale aux dépendances du palais, et qui se trouve à l'est dans un coin du Luxembourg et

dans un état fâcheux d'abandon et de dégradation. 10,000 francs avaient été jugés nécessaires par l'architecte, et demandés par le Ministre à l'autre Chambre, qui a réduit le crédit à la somme jugée strictement indispensable pour empêcher le monument de tomber en ruines. Cette réduction a été faite dans la croyance qu'une rue en effet était projetée, qui passerait dans la direction que nous venons d'indiquer et qui, mettant ainsi la fontaine hors du jardin, rendrait par conséquent la dépense sans objet. Votre commission a dû se faire donner à cet égard des renseignements, qu'elle a lieu de considérer comme certains. Il lui semblait que c'était, et c'eût été en effet, une idée malheureuse à l'autorité municipale de projeter une rue qui aurait mis en quelque sorte le palais dans un coin du jardin, et qui aurait fait passer à côté d'une assemblée délibérante tout le bruit et toutes les grosses voitures qui descendent d'une des barrières les plus fréquentées de Paris. Un tel projet n'aurait pas mis seulement en dehors la fontaine, il aurait aussi mis en dehors ou mis à bas presque toutes les dépendances nécessaires au service du palais, la caserne des sous-officiers, le réservoir du gaz, le système des eaux, l'ancienne orangerie, les remises, les écuries; il eût entamé le jardin dans sa partie la plus étroite, et dans cette belle plantation faite il y a quarante ans par Chalgrin. Il n'est donc point question de faire là une rue; l'autorité municipale n'y songe nullement. La rue n'est pas, on le voit, dans l'intérêt du jardin, car elle lui

emporterait sa partie la plus ombragée et la plus nécessaire ; elle n'est pas dans l'intérêt de la localité, car la localité, représentée par un grand nombre de propriétaires, réclame en ce moment contre elle ; enfin elle n'est pas dans l'intérêt de la circulation, car la circulation, qui se plaint de trouver dans la voie actuelle une pente trop rapide, trouverait, en suivant la corde de l'arc, une voie bien plus rapide encore, et même en certains temps empêchée, l'Odéon étant autorisé le soir à barrer la rue Corneille. Nous nous sommes arrêtés à ces détails pour rassurer les appréhensions qui se sont manifestées à l'apparition d'un projet, qui paraît avoir pour origine le vœu de quelques intérêts privés, mais qui n'importe en aucune façon à l'intérêt public, auquel même il est tout à fait contraire.

On peut donc sans inconvénient, vous le voyez, faire à la fontaine de Médicis tous les travaux qu'elle réclame. Il est nécessaire d'en réparer l'architecture, d'en restaurer les statues, d'en rechercher les conduites, et enfin de lui rendre ce qui constitue surtout une fontaine, de l'eau. Il serait convenable aussi, pour lui faire produire tout son effet, de la dégager du mur qui resserre son allée et de l'entourer de plantations, ainsi que Napoléon l'avait ordonné, quand deux artistes habiles, Ramey et Duret, furent chargés, en 1804, de restaurer et même de refaire en partie l'ouvrage des artistes florentins. Ce monument précieux paraît un souvenir du séjour du Primatice

en France, et il faut d'autant plus soigneusement le conserver, qu'il est peut-être à Paris le seul de ce genre qui appartienne à cette belle époque de l'art.

10,000 francs avaient été demandés pour sa restauration dans le premier projet, c'était peut-être trop; 2,000 francs ont été accordés : c'est assurément trop peu. Il nous a paru que 6,000 fr. étaient nécessaires, et qu'il était facile de trouver la différence de l'une à l'autre somme, sans augmentation de crédit, dans celle qui est ajoutée, selon l'usage, aux devis, pour dépenses imprévues.

En résumé, en ce qui touche les crédits demandés pour les ministères des travaux publics et du commerce, point de difficulté; en ce qui touche les travaux du Luxembourg, trois points ont été objet de discussion : le premier, concernant les changements apportés dans le plan du jardin, nous les avons consentis; le second, les agrandissements de l'avenue de l'Observatoire, nous les avons réservés; le troisième, la restauration de la fontaine, nous avons jugé nécessaire et possible de la faire dès à présent aussi complète que le demande la conservation d'un monument si intéressant pour l'art.

Aucune des observations que votre commission a chargé son rapporteur de vous soumettre n'étant de nature à changer le chiffre des crédits, elle vous propose d'adopter le projet de loi tel qu'il vous est présenté par M. le Ministre des travaux publics.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron FRÉTEAU DE PÉNY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit supplémentaire de 87,000 fr. pour les frais de repatriement de Français nécessiteux en 1839.

MESSIEURS,

Dès l'époque de la présentation du budget de l'exercice 1839, un crédit de 25,000 fr. avait été accordé au Gouvernement pour couvrir les frais de repatriement des Français nécessiteux que les événements politiques obligeaient à quitter les pays où ils avaient espéré exercer utilement leur industrie.

On reconnut bientôt que la somme votée serait insuffisante; et lors de la présentation de la loi sur

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ALTON-SHÉE, le vicomte DE CHABOT, le baron DARRIULE, ÉTIENNE, le baron FRÉTEAU DE PÉNY, le comte DE SÉGUR, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

les crédits supplémentaires de cet exercice 1839, le Gouvernement demanda et obtint un nouveau crédit de 15,000 fr., ce qui porta les allocations relatives à ce service à une somme de 40,000 fr.

Mais les événements qui avaient amené les premières demandes ne s'étaient point arrêtés. Du Canada, du Mexique, des provinces de la Plata, de l'Inde même, des Français malheureux tendaient les mains vers la patrie, et imploraient les moyens de rentrer dans son sein. Le Gouvernement ne pouvait rester sourd à leurs cris de détresse; environ mille Français durent à ses soins de revoir le sol natal.

De nouveaux états de frais de repatriement ont porté les dépenses déjà faites pour cet objet à 121,000 fr., et on évalue à 6,000 fr. de plus celles qui ne sont pas encore définitivement réglées. C'est donc un total de 127,000 fr. qu'exige ce chapitre de dépenses.

La Chambre se rappelle que 40,000 fr. seulement ont été votés pour y faire face; ainsi un complément de 87,000 fr. devient nécessaire; et c'est ce complément, Messieurs, que le Gouvernement vous demande.

Votre commission, Messieurs, n'a pu mettre en doute la nécessité d'une allocation qui intéresse à un si haut degré la générosité et l'honneur de la France; elle s'est associée aussi avec empressement au vœu exprimé, dans une autre enceinte, pour que la juste sollicitude du Gouvernement envers des Français malheureux ne se borne pas à

leur avoir rouvert le chemin de leur patrie; et elle partage l'espoir que le Gouvernement emploiera son influence pour leur faire obtenir des indemnités auxquelles ils ont des droits si légitimes.

La commission, Messieurs, vous propose à l'unanimité d'accorder le crédit demandé.

IMPRESS
Nº 15
—
1840

IMPRESSIONS

Nº 157.

—

1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE LAPLACE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Rouen.

MESSIEURS,

Le projet relatif au chemin de fer de Paris à Rouen a été l'objet d'une sérieuse attention de la part de la commission que vous avez investie du soin de l'examiner. Envisageant la question sous son point de vue le plus élevé, elle a dû considérer d'abord l'intérêt général du pays, puis descendre aux intérêts des localités, dont elle ne s'est pas moins préoccupée. Elle m'a chargé de ne vous dissimuler aucune des appréhensions que peut faire naître l'exécution de ce projet, comme aussi de mettre sous vos

* Cette commission était composée de MM. le comte MOLÉ, le vicomte PERNETY, PERSIL, le marquis D'ESCAYRAC, DE CAMBACÉRÈS, le marquis DE LAPLACE, CORDIER.

yeux les espérances que d'un autre côté il est possible de concevoir. Depuis plusieurs années la question des chemins de fer s'agite en France sans avoir amené encore de bien grands résultats, tandis qu'elle a marché avec rapidité dans les pays qui nous entourent. Ceux mêmes qui entrent ordinairement avec le plus de circonspection dans de nouvelles voies de progrès, l'Autriche et la Prusse, commencent à avoir leurs chemins de fer. Ces communications, si promptes et si vivifiantes pour les contrées qu'elles rapprochent, s'établissent et se multiplient de l'autre côté de notre frontière du Nord et du Rhin, et n'ont pu encore trouver de débouchés chez nous. De nombreuses ramifications viennent aboutir à des ports, comme Ostende et Anvers, qui menacent de nous enlever notre commerce de transit, qu'a jusqu'ici favorisé l'admirable position de nos côtes. Le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, que nous avons disputé à la rive droite du Rhin, et pour l'achèvement duquel vous venez d'imposer des sacrifices au pays, ouvrirait une voie qui pourrait finir par lui devenir préjudiciable en servant à transporter dans le midi de l'Allemagne des marchandises qui n'arriveraient plus par nos ports de l'Océan. Il s'agit donc pour nous de mettre, et sans retard, la main à l'œuvre pour réaliser ces grandes lignes de chemins de fer, qui puissent correspondre à ceux que nos voisins ont poussés jusqu'à nos frontières, comme pour attendre les nôtres, et qui maintiennent en même temps les avantages

dont nous sommes en possession. Parmi ces principales voies de communication, se trouve au premier rang le chemin de fer de Paris au Havre.

En 1838 les Chambres se sont sérieusement occupées de ce chemin, et vous savez, Messieurs, comment la loi votée à cette époque est restée sans résultat. Les circonstances depuis sont devenues plus impérieuses encore. Le développement des nouvelles voies autour de nous fait aujourd'hui une nécessité non-seulement du chemin de Paris à la mer, mais de ces grandes lignes qui partiront de cette capitale pour aboutir à nos frontières. Aussi votre commission avait, par ce motif, le devoir, en examinant le projet de chemin de fer de Paris à Rouen, tel qu'il vous est présenté en suivant la vallée de la Seine, de porter toute son attention sur ce point essentiel, à savoir si ce chemin pouvait être continué jusqu'au Havre, et servir à former la première partie de cette grande voie, si importante et si désirable, qui doit établir la jonction de Paris à la mer, et coopérer plus tard à rapprocher notre littoral de l'ouest de la Belgique et de l'Allemagne. Cette pensée a constamment dominé la discussion qui s'est ouverte dans son sein; c'est la première question qu'elle s'est posée, et si cette question y avait été résolue négativement, et qu'il lui eût apparu l'impossibilité d'exécuter ce prolongement, elle n'aurait pas été plus loin, ni n'aurait hésité à vous proposer immédiatement le rejet du projet de loi. Mais cette impossibilité n'est point démontrée, et

n'existe pas en effet. Les adversaires du chemin n'essaient point de la soutenir ; c'est sur la nature et la grandeur des difficultés que s'établit la controverse.

Il n'y a peut-être pas eu, Messieurs, de question plus débattue depuis deux ans que celle qui s'est agitée à propos de la préférence à donner à l'une des directions rivales, qui se disputaient le chemin de fer de Paris au Havre par la sommité des plateaux de la Normandie ou par la vallée. Aux yeux des Chambres et du Gouvernement, cette préférence resta acquise au tracé des plateaux, et malgré la retraite toute récente de la compagnie qui voulait l'entreprendre, et l'espèce de défaveur qu'elle a pu jeter sur les études et les travaux d'art de ce tracé, M. le Ministre des travaux publics ne craint point de déclarer encore aujourd'hui cette ligne préférable, en présentant aux Chambres la loi actuelle par laquelle il vient cependant leur proposer de donner leur assentiment à un projet qui comporte la direction des vallées. Cette situation a fait d'autant plus réfléchir votre commission, qu'elle a toujours voulu voir dans le chemin de Paris à Rouen la première section de celui du Havre, et elle est convaincue que telle doit être également votre opinion. Sans doute, Messieurs, lorsqu'une compagnie s'offre pour exécuter des travaux d'après des études qui lui sont propres et dont elle reste maîtresse, il ne peut appartenir aux pouvoirs législatifs de substituer à ces études d'autres qui ne conviendraient pas à cette com-

pagnie; mais les Chambres n'en demeurent pas moins libres de refuser leur consentement à des plans qui leur paraîtraient défectueux, et nuisibles à des projets ultérieurs et reconnus par elles de haute utilité publique. Le débat se trouve donc ici tout entier et de nouveau entre le chemin des plateaux et celui de la vallée, et votre commission avait à s'enquérir si le premier tracé était tellement supérieur à l'autre, qu'il y eût un avantage très-grand et incontestable à le suivre, ou plutôt si l'infériorité du second était telle, que son exécution pût être considérée comme un acte de mauvaise administration. Il ne faudrait pas qu'après avoir conduit le chemin de fer jusqu'à Rouen, l'on reculât devant les difficultés et les frais énormes de sa sortie de cette ville, d'où il doit être élevé sur des pentes rapides, et à travers des souterrains de plusieurs mille mètres de longueur, jusque sur le plateau de la Normandie. Il ne faudrait pas qu'une fois arrivé dans l'espèce d'impasse que forme la ville de Rouen, l'on pût avoir des regrets de cette direction pour le continuer, et que l'on pût songer un instant à reprendre la première ligne, et à avoir ainsi deux chemins de fer presque parallèles. Il ne faudrait pas, enfin, voir se reproduire le déplorable spectacle que nous avons aux portes de la Capitale pour les deux chemins de Versailles, sur la rive droite et sur la rive gauche de la Seine. Dans cette investigation, qui ne devait pas rouler uniquement sur la partie d'art, mais qui embrassait aussi les intérêts des

localités parcourues, et notamment de deux villes aussi importantes et aussi commerçantes que Rouen et le Havre, nous dûmes nous entourer de tous les renseignements et de toutes les lumières propres à établir notre jugement.

Nous avons entendu d'abord les fondateurs de la société qui se forme pour l'exploitation du chemin; puis les représentants de la ville de Rouen dans les personnes de son honorable maire et de plusieurs membres de son conseil municipal, qui nous ont demandé à venir présenter leurs observations. Les intérêts des uns et des autres tendent au même but; et le premier besoin de Rouen, sans contredit, est d'avoir son chemin de fer, et le plus tôt possible. Les villes manufacturières d'Elbeuf et de Louviers, intéressées à la proximité du chemin, voulurent aussi être entendues. La compagnie, interpellée sur les raisons qui pouvaient lui faire préférer les vallées, ne nous en a point fait mystère, et a répondu que cette ligne traversait plusieurs centres d'industrie, qui avait une importance de produits pour elle, et qu'elle faisait en ces points concurrence à la Seine. Priée de s'expliquer sur le motif qui l'a empêchée d'entreprendre la voie jusqu'à la mer, elle dit que l'entreprise aurait paru trop colossale, et n'aurait pu attirer aussi bien les capitaux, dont la masse devait être plus grande, et dont la confiance aurait diminué. Quant à elle, loin de s'en effrayer, elle proteste de son désir d'exécuter la seconde partie du chemin, et fait valoir, à l'appui de son dire, les clauses

de l'article 6 du projet de loi, auxquelles elle a consenti dans ce but sur l'invitation du Ministre des travaux publics, et qui l'obligent *dans le cas où ultérieurement une autre compagnie offrirait de faire à ses frais le prolongement du chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Havre, comme dans le cas où ce prolongement serait exécuté aux frais de l'État, à faire à frais et profits communs la partie comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen, et la limite de la commune de Rouen vers Deville, c'est-à-dire la traversée de Rouen, de manière que les deux chemins n'en forment qu'un seul sans solution de continuité.* Le même article autorise dans ce cas le Ministre à consentir, au nom de l'État, à la compagnie un prêt de quatre millions.

Ces dispositions n'ont point suffi pour rassurer le Havre, qui a un aussi grand intérêt que Rouen à son rapprochement de la Capitale par un chemin de fer, et qui n'a point manqué d'avoir également ses organes près de votre commission, ainsi que la ville de Dieppe intéressée secondairement dans la question. Si le passage du chemin à travers Rouen n'est pas tout à fait impossible, ont-ils dit, il entraînera dans des travaux d'art si considérables, et par suite dans des frais tellement onéreux, qu'aucune compagnie n'osera se présenter pour le tenter. Les produits de la ligne de Rouen au Havre pourront à peine couvrir les énormes dépenses de l'ouverture de cette seconde section. Il n'y aurait

que l'État pour l'entreprendre ; et le pourra-t-il avec le principe consacré par les Chambres, qui repoussent l'exécution des grandes lignes par lui? Le prolongement à la mer peut donc être ajourné indéfiniment au grand préjudice des intérêts commerciaux du Havre, ou bien y aurait-il solution de continuité dans Rouen, ce qui n'en aurait pas moins les plus graves inconvénients pour la première ville. Le tracé des plateaux, ajoutent-ils, qui dessert également la ville de Rouen, a cet avantage d'offrir dans ses parties, soit de Paris à Rouen, soit de Rouen au Havre, à peu près les mêmes facilités d'exécution, et par conséquent, d'avoir une égale chance d'être exploité dans chacune de ses parties par des compagnies. Selon eux, une société serait prête à se former pour exécuter la première section de Paris à Rouen, moyennant les avantages accordés par l'État à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, c'est-à-dire la garantie du minimum d'intérêt. Il ne faudrait donc qu'attendre à l'année prochaine pour entreprendre la ligne, qui est la plus courte de 39 kilomètres, et le serait encore davantage par les tolérances plus larges pour le maximum des pentes et le minimum des rayons de courbure qu'accorde le cahier des charges annexé au projet, ligne qui a eu toujours la préférence, soit dans les Chambres, soit auprès du Gouvernement, qui ne cesse pas de l'avoir encore, qui doterait d'une nouvelle circulation un territoire ne possédant que des routes de terre, qui doit rejoindre vers

Pontoise le chemin de fer projeté pour la Belgique, et arriver avec lui dans un parcours commun de plusieurs myriamètres à Paris, et dont l'entrée proche le bassin de la Villette serait beaucoup plus convenable que celle du chemin en discussion, qui se réunit près de Colombes au chemin de Saint-Germain.

Votre commission, Messieurs, n'a pu regarder comme sérieuse la compagnie dont il est fait mention; aucun acte ne lui en a révélé ni les intentions, ni même l'existence. Si la jonction des deux chemins de la mer et de la Belgique hors de Paris offre des avantages, et particulièrement sous le rapport de l'économie, elle n'est pas non plus sans des inconvénients pour la circulation des convois et l'exploitation des deux entreprises. Ces inconvénients ont été signalés récemment en Angleterre par plusieurs enquêtes, et paraissent y faire maintenant renoncer à cette combinaison. Ils seront bien moindres sur le chemin de Saint-Germain, dont l'étendue est peu considérable et l'embranchement le sera encore moins. Le directeur de ce chemin est venu donner à votre commission, sur l'entrée commune des deux chemins dans Paris et la disposition des gares pour les voyageurs et les marchandises, des explications qui lui ont paru satisfaisantes. Une clause insérée sur la demande de M. le Ministre des travaux publics à l'article 2 du cahier de charges, fournit d'ailleurs les moyens, dans les cas où ultérieurement la nécessité s'en ferait sentir, d'obliger la compagnie

d'exécuter à ses frais une entrée dans Paris, spéciale et distincte du chemin de Saint-Germain.

Ces points auraient par eux-mêmes une faible importance ; mais dans les observations présentées par le Havre, il en est d'autres qui nous ont paru de la plus haute gravité pour son commerce et les mouvements de son port, auxquels se rattachent des intérêts véritablement nationaux. Il est très-vrai que la compagnie du chemin de Rouen, en parcourant la vallée de la Seine depuis Paris jusqu'à cette ville, exploite sans rencontrer de bien grands obstacles d'exécution, toute la partie du chemin de Paris au Havre, qui offre des avantages et des bénéfices assurés. Elle ne s'en cache point ; c'est pour ce motif qu'elle l'entreprend. Sera-t-elle aussi disposée à faire l'autre partie, où s'accumulent les frais et les difficultés, et ne pourra-t-elle pas se contenter des profits qu'elle peut déjà réaliser, en s'arrêtant à Rouen? Si elle veut tenir sa promesse, trouvera-t-elle aisément et promptement des capitaux? Si elle ne veut pas ou ne peut pas la tenir, y a-t-il l'espoir de voir se former une autre société? Tout ajournement de la ligne sur le Havre porte un coup funeste à cette place. Le chemin de fer de Rouen achevé sans continuation, il s'opérera un déplacement partiel du commerce du Havre au profit de Rouen. Cette dernière place verra s'étendre le cercle de ses relations commerciales ; l'on viendra y gagner directement la tête du chemin de fer, quelque difficiles que soient, à certaines époques, les arrivages par la basse

Seine. Rouen ne peut, à coup sûr, espérer de remplacer le Havre, comme port de mer; le sien n'est guère accessible qu'à un fort cabotage; mais, tant que durera cet état de choses, il recevra presque exclusivement, par des bâtiments d'un tonnage moyen, les provenances des côtes de l'Angleterre et des nôtres, des ports de la Hollande et de la Belgique, des villes Anséatiques, de la Baltique même. Voilà les dangers qui menacent le Havre, et que certainement ne s'empresseront pas de faire cesser les intérêts concentrés à Rouen. Tant que le chemin de fer demeurera interrompu dans cette ville, n'est-ce point à peu près comme s'il n'existait point pour le commerce de transit, qui s'opère par le Havre, car ce que ce genre de commerce redoute le plus, ce sont les transbordements de marchandises qui lui sont toujours à charge et souvent désastreux. Il se détournera de sa route actuelle pour en prendre une autre plus commode; la Belgique et la Hollande lui ouvriront leurs ports, et nous nous verrons enlever un commerce qui nous est si avantageux. Voilà le danger qui peut menacer les intérêts généraux du pays. Ces considérations étaient bien de nature à préoccuper votre commission, et tout à fait dignes de fixer votre attention.

D'une autre part, Messieurs, dans la pénurie où nous sommes encore de chemins de fer qui ouvrent de grandes communications dans notre pays, et avec la répugnance qui s'est manifestée dans les Chambres pour les laisser faire par l'État,

convient-il de repousser une compagnie qui paraît en mesure de pouvoir commencer l'une de nos voies les plus importantes. Il n'y a point de doute que s'il s'agissait de faire un choix entre la ligne de la vallée et celle des plateaux, votre commission préférerait la dernière, quoique certains travaux d'art y pussent encore rencontrer d'assez grandes difficultés. Mais ce choix ne nous est pas laissé. Nous n'avons que l'alternative, ou de nous prononcer en faveur du projet tel qu'il est, ou, en l'ajournant, de retomber dans ces éventualités qui ont été jusqu'à présent si contraires à l'établissement des chemins de fer chez nous. Vous le voyez, Messieurs, c'est la traversée de Rouen et le prolongement jusqu'au Havre qui font, à vrai dire, le nœud de tous les embarras. Ils cesseraient à l'instant si la seconde section du chemin s'ouvrait en même temps que la première. Tous les intérêts seraient ménagés, et il n'y aurait plus à craindre de perturbations dans la prospérité commerciale de ces deux villes aux dépens l'une de l'autre. En examinant avec soin la nature des travaux à exécuter dans Rouen, nous pensons que l'on s'en est exagéré peut-être l'étendue et le prix, et que l'art ne restera pas impuissant pour vaincre les obstacles à de moindres frais. Des expériences récentes montrent que les inconvénients que l'on attache à des pentes trop grandes ne sont pas aussi réels en bien des cas. Un excès de précaution avait retenu jusqu'ici l'administration des ponts et chaussées dans des limites trop restreintes. Il faut la féli-

citer de s'en être départie dans le cahier des charges qui est sous vos yeux, en autorisant le maximum de pentes de cinq millimètres. L'on peut, sans de trop grands inconvénients, faire usage de pentes plus fortes de 7, de 8 et même de 10 millimètres dans des circonstances données, et pour des parcours peu considérables. Une première estimation porte la dépense de la traversée de Rouen à 9 ou 10 millions. Mais dût-elle être plus grande, nous n'hésitons pas à déclarer qu'il ne faut pas s'y arrêter. C'est ici qu'une coopération efficace de la part de l'État devient indispensable, et ne saurait se faire attendre plus tard que l'année prochaine. A défaut de l'industrie particulière, il nous semble de toute nécessité qu'il intervienne seul, et qu'il exécute. C'est dans ce sens qu'en vous proposant de consentir au projet de loi, votre commission aurait voulu pouvoir formuler un amendement, et c'est la condition qu'elle croit sage de mettre à votre assentiment, et qui, en raison des circonstances où la Chambre est placée, ne peut que se réduire à l'expression d'un vœu. Il ne saurait être dans l'intention ni des Chambres ni du Gouvernement que la concession qu'ils accordent puisse tourner au préjudice de l'un de nos ports les plus florissants, pour l'agrandissement duquel ils n'ont cessé de faire des sacrifices si considérables, et qu'ils viennent tout récemment de doter encore d'une ligne de paquebots à vapeur qui le mettra à 15 ou 16 journées de New-York. M. le Ministre des travaux

publics invité à se rendre dans votre commission, lui a paru animé des meilleures intentions ; elle espère que le Gouvernement viendra prendre devant vous l'engagement de présenter très-prochainement aux Chambres un projet pour la continuation du chemin jusqu'au Havre.

Nous n'avons examiné jusqu'à présent, Messieurs, que la convenance et l'opportunité du chemin de fer qui est soumis à votre discussion, et nous n'avons pas encore parlé de la constitution de la Compagnie, des garanties qu'elle présente, et de la nature du concours que lui accorde l'État.

Nous ferons remarquer que c'est la première fois que l'État intervient de prime abord, et à titre d'encouragement, pour concourir à l'établissement d'un chemin de fer. Dans la loi que vous avez votée ces jours derniers, il ne fait que venir au secours d'entreprises déjà commencées, qu'il relève en quelque sorte de leur ruine. Aujourd'hui il fait plus, et s'engage pour former l'entreprise. Dans l'état où se trouve en ce moment l'esprit d'association en France, nous sommes loin de blâmer cette innovation ; nous y applaudissons au contraire. Le mode de concours de l'État est ici un prêt de 14 millions, qui ne devra être fait à la Compagnie qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de 36 millions, qui constitue son capital social. Tel est l'objet des articles 1, 2 et 3 du projet de loi. Le Gouvernement avait proposé d'abord une combinaison de la prise d'actions et du prêt, jusqu'à concurrence de 7 millions pour

la prise d'actions, et de 7 millions, également pour le prêt. La Chambre des Députés a pensé que l'État ne saurait sans inconvénient intervenir dans l'administration d'intérêts privés, et s'est prononcée pour un prêt pur et simple. Votre commission ne peut que vous engager à adhérer à cette disposition.

L'article 4 règle le taux de l'intérêt à raison de 3 pour cent, ainsi que le mode de remboursement, et l'article 5 stipule les garanties de l'État. Nous avons déjà eu l'occasion de nous occuper de l'article 6, et les suivants ne présentent plus que des dispositions réglementaires, qui ne peuvent donner lieu à aucune observation. Les principales conditions du cahier des charges, qui méritent d'être mises sous vos yeux, sont relatives aux pentes et aux courbes, dont les tolérances sont réglées d'une manière plus large que l'on n'avait coutume de le faire jusqu'à ce jour, ainsi que nous l'avons déjà remarqué.

Le tarif des marchandises est fixé comme pour le chemin de fer d'Orléans; mais la taxe des voyageurs est un peu plus élevée en raison de ce principe qui paraît devoir être adopté, et qui fait régler le maximum du prix de transport des voyageurs par les chemins de fer sur le minimum du même prix par les voies de terre. Comme la voiture de Rouen est plus chère que celle d'Orléans, de là vient la différence entre les tarifs des deux chemins. Mais ce qui a frappé votre commission, Messieurs, c'est la présence, parmi les signataires de l'acte de société, de capitalistes anglais qui ont contribué

puissamment à l'établissement de ce réseau de chemins de fer qui couvrent maintenant leur pays, et qui viennent aboutir par trois points, *Southampton*, *Brigthon* et *Douvres*, en face de nos côtes. La moitié du capital (18 millions) est fournie par ces actionnaires anglais, et viendra solder un travail français, dont la dépense en grande partie consiste en main d'œuvre. Cette union des capitaux de la France et de l'Angleterre, pour concourir à une entreprise qui doit rendre plus intimes les relations commerciales des deux pays, est d'un heureux augure pour la continuation de cette alliance qui fait marcher ces deux grandes nations, en se prêtant un mutuel appui, à la tête de la civilisation, et qui en assure le progrès en consolidant la paix du monde. En une circonstance qui n'est pas bien éloignée, ce sont les capitaux français qui sont allés secourir la Banque d'Angleterre; aujourd'hui ce sont ceux de l'Angleterre qui arrivent en aide à l'industrie française. Aucune susceptibilité nationale ne saurait être blessée, et les alliances politiques ne peuvent prendre qu'une nouvelle force de l'association des intérêts matériels.

Messieurs, le terme très-rapproché de la session n'a point empêché votre commission d'apporter tous ses soins à remplir la mission que vous lui avez confiée. Elle a entendu tous les intérêts; elle les a pesés avec scrupule. Dans cet examen de la loi, les opinions dans son sein n'ont pas été un mo-

ment partagées. Elle a trouvé des inconvéniens au projet du chemin par la vallée, qu'elle a dû vous signaler; elle a fait aussi la part des circonstances, du besoin qu'éprouve le pays de voir enfin commencer quelques-unes de ces grandes voies qui doivent le féconder, du découragement qu'apportent ces ajournements continuels, tandis qu'autour de nous se déploie la plus grande activité. Il fallait donc commencer, et elle s'est déterminée à vous proposer l'adoption du projet de loi. Il dépendra au reste du Gouvernement, par la résolution que nous l'invitons à prendre dans la session prochaine, de hâter l'exécution du passage du chemin dans Rouen, et sa continuation vers le Havre, et de faire tomber les craintes que nous avons manifestées, avec une sollicitude que vous approuverez sans doute, pour des intérêts qui ne sauraient être trop protégés.

IMPRESSIO
N° 15
—
1840.

IMPRESSIONS
Nº 158.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte PORTALIS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi sur l'organisation du Tribunal de première instance du département de la Seine.

MESSIEURS,

Un projet de loi *sur l'organisation du tribunal de première instance du département de la Seine*, vous a été présenté par ordre du Roi. Une question digne, par sa haute importance, de l'examen le plus approfondi, s'y trouve engagée. Sa solution intéresse à la fois la constitution de notre ordre judiciaire et la bonne composition de nos tribunaux. Il était du devoir de votre commission de l'étudier avec la plus sérieuse attention. Je viens vous rendre compte du résultat de ses délibérations et de ses travaux.

---

* Cette commission était composée de MM. BARTHE, le comte DE BASTARD, le marquis DE BRÉBEUF, MÉRILHOU, PERSIL, le comte PORTALIS, le comte DE RAMBUTEAU.

La concision des termes du projet de loi ne permet pas d'en saisir aisément l'économie.

Nous croyons utile d'en développer les dispositions pour en faciliter l'intelligence.

Il procède par voie de suppression et par voie de création.

L'institution des juges suppléants près le tribunal de la Seine est supprimée.

Quatre nouvelles places de juge d'instruction et deux nouvelles places de substitut du procureur du Roi sont créées.

Le nombre actuel des juges titulaires, qui est de quarante, sera ultérieurement et successivement porté à cinquante-six.

Le nombre des substituts du procureur du Roi, qui est actuellement de seize, doit pareillement s'accroître; il sera porté à vingt-deux.

A cet effet, chacun des juges suppléants, attaché au service des chambres du tribunal ou à l'instruction criminelle, sera remplacé, en cas de promotion à d'autres fonctions, de démission ou de décès, par un juge titulaire.

De même, quand il y aura lieu de pourvoir au remplacement de l'un des quatre juges suppléants attachés au service du parquet, il sera nommé un substitut du procureur du Roi.

Par ce moyen, les seize titres de juges suppléants s'éteindront graduellement. Le nombre des juges titulaires et des officiers du ministère public sera considérablement augmenté, et, par une exception jusqu'ici, sans exemple, dans notre organisation

judiciaire, le tribunal de la Seine se trouvera uniquement composé de juges titulaires, et complétement dénué de juges suppléants.

Tel est le but et telle est l'analyse fidèle du projet de loi sur lequel vous êtes appelés à délibérer.

Le tribunal de la Seine est composé de quatre-vingt-deux membres, savoir : un président ; huit vice-présidents ; quarante juges titulaires, dont douze chargés de l'instruction des affaires criminelles ; seize juges suppléants, dont quatre remplissent les fonctions de juges d'instruction, et quatre sont attachés au service du parquet ; un procureur du Roi et seize substituts titulaires.

Il paraît certain que ces quatre-vingt-deux magistrats sont tous et toujours nécessaires à l'expédition des affaires.

L'accroissement de celles-ci est un fait constant. Le nombre en a plus que doublé de 1821 à 1838. Des documents officiels constatent qu'au 1er novembre 1839, 13,948 procédures criminelles ou correctionnelles étaient inscrites au greffe. On comprend aisément que seize juges d'instruction succombent sous un si accablant fardeau. Un tel état de choses entraîne des lenteurs inévitables : il prolonge les détentions, au grand préjudice de la liberté individuelle ; il laisse dépérir les preuves, au grand détriment de la justice ; il accroît, outre mesure, les dépenses intérieures des prisons de Paris, et avec elles les charges des contribuables. Puisque la loi du 23 mai 1837, en instituant une huitième chambre près le tribunal de la Seine,

n'a pu remédier à un si grand mal, il est nécessaire d'y mettre un terme.

Au reste, un tel progrès, qui est la suite nécessaire du mouvement social, n'a rien d'alarmant, en ce qui concerne les affaires civiles

Quand la population s'accroît, lorsque la civilisation se développe, la rapide et vive impulsion que reçoit l'industrie se communique à tout. L'heureuse alliance des capitaux et du travail multiplie les transactions. Des biens d'une nouvelle nature viennent prendre rang parmi ceux dont la loi civile détermine la distinction. A mesure qu'ils entrent dans la circulation, les droits qui en résultent, les combinaisons et les complications d'intérêts auxquelles ils donnent naissance, deviennent d'abondantes sources de litiges et de débats. Et quoi qu'on en puisse dire, la multiplicité des contestations privées est un des signes certains de la prospérité publique ; car c'est seulement lorsque la prospérité est respectée, la liberté inviolable, la sécurité complète, qu'on se montre si jaloux de ses droits et qu'on poursuit, avec tant d'ardeur, le redressement des griefs qui s'y rapportent.

La multiplication des crimes et des délits a d'autres causes. A ces époques de transition et de transformation politiques qui suivent les révolutions, les hommes éprouvent de nouveaux besoins. La mémoire récente des événements prodigieux, qui ont ébranlé la société, suscite, dans les cœurs, une foule de désirs, d'ambitions, de cupidités, jusqu'alors inconnus. Une soif ardente de tous les

biens qu'ils ont pu apercevoir et de toutes les jouissances qu'ils ont rêvées dévore les hommes. Quelques succès obtenus par la fraude et la violence leur donnent plus de foi dans la fortune que dans la morale. A l'aspect de tant de lois et d'institutions en ruines, faut-il s'étonner s'ils sont plus disposés à résister aux lois qu'à leurs passions? C'est alors qu'il est nécessaire que l'autorité des jugements publics supplée à celle du for intérieur et réveille la conscience. C'est alors qu'il y a lieu de pourvoir à la bonne et complète organisation des tribunaux. Votre commission a été unanimement d'avis que la création d'offices qui vous est proposée, devait être adoptée. Elle désire que cette *crue* soit efficace, et n'ose toutefois espérer qu'elle soit définitive.

Mais la création des nouvelles places de juges et de substituts n'est point nécessairement liée à la suppression des juges suppléants. Elle pourrait s'opérer sans rien changer à la position de ces magistrats.

Si ce qu'on appelle l'*institution des juges suppléants près le tribunal de la Seine* a quelque chose de vicieux ou d'abusif, ne serait-il pas facile de réformer les abus et de faire rentrer l'institution dans la règle? Une telle réformation qui ne serait qu'un rappel à la loi commune, ne serait-elle pas préférable, à une suppression qui ne saurait s'effectuer sans déroger à cette même loi?

C'est sous l'impression de ce doute que nous avons procédé.

La suppression d'une institution subsistante est toujours une chose grave. Elle devient plus grave encore quand les succès incontestables et incontestés, obtenus, à l'aide de l'institution qu'on propose de détruire, établissent, en sa faveur, une forte présomption d'utilité. Mais si l'origine de cette institution remonte à la constitution même de notre ordre judiciaire et s'y lie, si fondée par la loi, éprouvée par le temps, elle a été non-seulement épargnée, mais corroborée et agrandie, à une époque récente, par une disposition législative intervenue, en toute connaissance de cause, quelque chose de plus fort qu'un préjugé, de plus puissant qu'une présomption, quelque chose qui ressemble à l'autorité d'un fait constaté par un jugement, ne réclame-t-il pas pour l'institution que l'on veut abolir?

Ces considérations ne pouvaient manquer de préoccuper votre commission.

Pour apprécier sainement le projet de loi, en cette partie, elle a cru devoir se rendre compte du progrès de la législation, et des objections proposées contre l'institution des juges suppléants de Paris. Elle a religieusement recherché ensuite ce que commande l'intérêt de la bonne administration de la justice, de la meilleure composition des tribunaux, et du maintien si désirable de l'uniformité dans la hiérarchie judiciaire.

L'institution des juges suppléants était inconnue dans nos anciens tribunaux. Les différents sièges de judicature étaient garnis d'un nombre suf-

fisant de juges en titre. A leur défaut, les plus anciens des avocats ou des gradués, présents à l'audience, étaient appelés à compléter le tribunal.

Quand tout fut renouvelé en France, il n'y eut plus ni grades, ni gradués, ni avocats. De simples citoyens devinrent juges par le choix des électeurs. Il était indispensable que des tribunaux, ainsi composés, trouvassent, en eux-mêmes, les moyens de combler, au besoin, les vides laissés, dans leurs rangs, par l'absence de quelques-uns de leurs membres, puisqu'autour d'eux, et, hors de leur sein, ne se rencontraient que des hommes sans caractère et sans mission. La loi pourvut à cette nécessité. A côté des juges titulaires furent placés dans chaque tribunal des juges suppléants, élus comme eux. Ils n'y prenaient place qu'accidentellement pour suppléer les juges absents ou empêchés.

L'homme, dont le génie pénétrant, savait démêler, d'un coup d'œil, la nature et les conditions nécessaires de toutes les institutions, et, dont la volonté puissante dompta l'anarchie et restaura la société, ne pouvait négliger l'ordre judiciaire, qui en est le plus ferme appui. Il réorganisa les tribunaux, et, en même temps, l'enseignement du droit, les grades, les gradués, les avocats, les officiers ministériels furent rétablis. Les avocats attachés au barreau, et après eux les avoués, recouvrèrent le droit d'être adjoints aux juges pour compléter les tribunaux; mais les juges suppléants furent conservés.

La loi du 20 avril 1810 accorda le droit et im-

posa le devoir aux suppléants d'assister à toutes les audiences; elle leur donna voix consultative et en cas de partage le plus ancien d'entre eux, dans l'ordre de réception, obtint voix délibérative. Toute chambre temporaire dut être nécessairement composée de juges en titre, et de juges suppléants. Le décret du 18 août suivant compléta les dispositions de la loi, dont il devait procurer l'exécution. Il déclara que les juges suppléants, faisaient partie intégrante, des chambres auxquelles ils étaient attachés et entre lesquelles ils devaient être répartis. Il les soumit, comme les juges titulaires, au roulement annuel; comme eux, ils furent appelés à siéger, en cas de nécessité, dans les autres chambres, pour les compléter. Enfin, leur rang fut réglé; assimilés aux juges titulaires, ils durent précéder le ministère public.

Une haute pensée transformait, en fonctions perpétuelles, les fonctions, auparavant momentanées, qui leur étaient dévolues. Désormais incorporés au tribunal, associés aux travaux des juges, de remplaçants accidentels qu'ils étaient, ils devinrent de constants auxiliaires. Le sacerdoce de la justice eut son séminaire auprès de chaque prétoire.

Plusieurs motifs recueillis par les publicistes déterminèrent cette innovation. D'abord, dans les tribunaux inférieurs, elle remédiait au petit nombre des juges qui, dans certaines circonstances, pour parler avec Machiavel, sont réduits à la puissance du nombre. Elle accordait aux justiciables plus de garanties, en réunissant plus de lumières;

elle ajoutait à la considération de la magistrature, en diminuant les chances d'erreurs; enfin, puisque les suppléants pouvaient être appelés, d'un moment à l'autre, à remplacer les juges, elle leur donnait, en les admettant à siéger avec ceux-ci, les moyens de se préparer, par un exercice réel, aux fonctions, si honorables et si difficiles, dont ils n'étaient encore investis que d'une manière imparfaite. Elle les mettait à portée de recueillir les leçons et les exemples des anciens magistrats, et de se rendre capables de les remplacer un jour. Ainsi s'établissait utilement, auprès des tribunaux de trois juges, un stage judiciaire, et une candidature locale, propre à éclairer les choix du Gouvernement, dans chaque arrondissement.

Procédant dans le même esprit, la loi du 10 décembre 1830 a voulu, de plus, que les juges suppléants fussent appelés, aux fonctions du ministère public, toutes les fois que le besoin du service l'exigerait.

Voilà pour les juges suppléants en général.

Dans notre ordre politique, Paris est une grande exception. La nature des choses ne permet pas que la ville, qui est, à la fois, la capitale de la France, la résidence du Roi, le siége du Gouvernement et des Chambres législatives, le centre d'activité de toutes les affaires publiques, soit soumise au même régime, que le autres villes ou communes du Royaume; il est pourvu, par des lois spéciales, à tout ce qui concerne l'administration, publique et municipale, de Paris, et, du département de la Seine.

Les mêmes causes devaient, nécessairement, produire, des effets analogues, dans la constitution des tribunaux établis dans cette vaste et importante cité.

Par la loi du 20 avril 1810, que nous venons de citer, le tribunal de 1re instance de la Seine fut composé de trente-six juges et de douze suppléants. Jusque-là, les fonctions de ces derniers ne différaient en rien de celles des autres juges suppléants. Un an plus tard, par le décret du 25 mai 1811, le président du tribunal fut autorisé à les charger, concurremment avec les juges, de la confection des ordres et des contributions, du rapport des contestations y relatives, et de la taxe des frais. Ce décret leur accorda voix délibérative dans les affaires dont ils seraient rapporteurs.

Deux ordonnances royales, l'une du 19 juin 1820, l'autre du 19 mai 1825, prescrivirent, successivement, que des juges suppléants rempliraient les fonctions de juges d'instruction, et, feraient leurs rapports, à celle des chambres, à laquelle ils seraient attachés.

Le 1er août 1821, une autre ordonnance royale avait augmenté, de huit juges, le nombre des membres du tribunal, en y comprenant deux nouveaux juges suppléants.

Enfin la loi du 10 décembre 1830, qui supprima les juges auditeurs et statua sur les conseillers auditeurs, ordonna qu'à Paris, le quart de juges suppléants, serait attaché, au service du ministère public, sous les ordres du procureur du Roi. Elle en accrut le nombre qu'elle porta à vingt, et leur ac-

corda, en même temps, un traitement, qui demeura fixé à quinze cents francs.

Une dernière loi du 23 mai 1837, a augmenté le tribunal d'une chambre, et transformé, quatre juges suppléants en juges titulaires. En l'état, il n'existe plus que seize juges suppléants, dont quatre, remplissent les fonctions de juges d'instruction, quatre les fonctions du ministère public, tandis que les huit autres sont attachés aux chambres civiles.

Telles sont les dispositions spéciales de la législation en ce qui concerne les juges suppléants de Paris.

Ils diffèrent des autres juges suppléants du Royaume en trois points : ils sont chargés de la confection des ordres et des contributions, du rapport des contestations y relatives et de la taxe des frais; un modique traitement leur est alloué; les fonctions redoutables de juges d'instruction leur sont déléguées.

On allègue contre eux qu'ils ne *suppléent* pas, qu'ils *jugent, instruisent* et *requièrent* de leur chef, et que, sous un titre et avec un traitement inférieur, ils sont en réalité *juges* ou *substituts*.

Ils ne *suppléent* pas. Mais nous venons de voir qu'aux termes de la loi de 1810 les suppléants font partie intégrante du tribunal auquel ils appartiennent; qu'ils doivent y siéger habituellement, qu'ils y tiennent le même rang que les juges, qu'ils y ont voix consultative dans toutes les délibérations. Il y a plus; en ce moment solennel où les juges, incertains, flottent entre deux

opinions, également probables, c'est à un juge suppléant que le législateur confie l'importante mission de jeter le poids prépondérant dans la balance de la justice; en cas de partage, ils ont voix délibérative. Lors même que le projet de loi qui vous est proposé sera adopté, cette disposition subsistera. Dans tous les tribunaux du Royaume, celui de Paris seul excepté, les juges suppléants demeureront investis de cette haute fonction judiciaire. Pourquoi la confiance des justiciables ne suivrait-elle pas la foi du législateur? Si les juges suppléants, sans exciter de défiance, peuvent exercer un si grand pouvoir dans les départements, quel motif légitime de suspicion porterait à s'en défier à Paris? Cette défiance, au reste, nul ne l'a manifestée; nulles réclamations ne se sont fait entendre, aucunes plaintes n'ont été portées. En 1830, lorsqu'on interrogeait sévèrement toutes les institutions judiciaires; lorsqu'on recherchait avec inquiétude, pour l'en retrancher, tout ce qui pouvait s'y être glissé de contraire à notre droit public et constitutionnel; lorsqu'on a prononcé la suppression d'autres institutions analogues, les juges suppléants de Paris ont été maintenus, le nombre de ces magistrats a été augmenté, un traitement leur a été assigné par la loi.

S'ils *requièrent* de leur chef, et s'ils peuvent être considérés comme des *substituts* proprement dits, ce n'est point par exception, c'est la loi du 10 décembre 1830 qui a voulu que les suppléants, dans tous les tribunaux du Royaume, fus-

sent habiles à remplir les fonctions du ministère public.

Se plaindrait-on de ce que le roulement, s'opère à Paris, de telle sorte, que, plusieurs chambres du tribunal, ne sauraient fonctionner, sans que les juges suppléants, attachés à ces chambres, y siégent constamment avec voix délibérative? Mais ce reproche, s'il était fondé, atteindrait, bien moins, les dispositions de la loi, que les arrangements, au moyen desquels, on l'exécute. Pourquoi n'y ferait-on pas droit, en adoptant un meilleur mode de roulement, ou, si le nombre des juges titulaires ne le permet pas, ne suffit-il pas, pour remédier à cet inconvénient, de la création d'un plus grand nombre de juges?

Le juges suppléants de Paris *instruisent* comme de véritables juges. C'est l'objection la plus sérieuse que l'on puisse proposer contre l'état actuel. Nous pensons, en effet, que cette importante magistrature de sûreté dont le juge d'instruction est revêtu, et, qui lui confère le pouvoir de citer, les citoyens, devant lui, d'ordonner des perquisitions, dans leur domicile, et de disposer de leur liberté, en décernant, contre eux, des mandats d'amener ou de dépôt, ne devrait être exercée, que par ceux, qui ont déjà reçu une complète investiture, et, avec elle, la plénitude du droit de distribuer la justice. Mais pour détruire cet abus, il n'est pas nécessaire de supprimer les juges suppléants de Paris, il suffit de les ramener à leur état primitif, de les réduire à n'être que de simples et véritables juges suppléants.

En prenant ce parti, on ne réunirait plus dans la même compagnie, et avec des *attributions pareilles*, des hommes dont le titre, le traitement et la position diffèrent; on n'aurait plus à redouter que des jeunes gens dont le travail n'aurait pas mûri l'expérience se trouvassent, sans autre préliminaire, appelés à l'exercice d'une juridiction pleine et entière. Ce commencement de magistrature, avec l'infériorité de son titre et la modestie de son traitement, ne serait plus que ce qu'il doit être en réalité, un *début* et un *noviciat*. Ainsi, l'organisation du tribunal de la Seine serait ramenée, *sans secousse, à des conditions normales*, et, mise en harmonie, avec l'organisation des autres tribunaux du Royaume.

Mais une dernière considération est invoquée à l'appui de la suppression des juges suppléants de Paris. On allègue que l'avancement qui leur est assuré, par l'avantage de leur position, l'est presque toujours, au préjudice de la magistrature du ressort; une concurrence si redoutable, ajoutée à celle d'un *barreau fertile en talents*, et des *magistrats éminents de tous les ressorts du Royaume*, ferme, presque entièrement, aux juges du ressort, l'accès du tribunal de la Seine, les décourage dans l'exercice laborieux de leurs utiles fonctions, et nuit à leur recrutement.

Cette objection est grave, elle mérite d'être examinée avec attention. En droit, aucune loi, aucune ordonnance n'assure, aux juges suppléants de Paris, une part déterminée, dans les vacances de

siéges, qui surviennent au tribunal. En fait, un tableau, dressé par M. le secrétaire général du ministère de la justice, constate que cinquante-six nominations ont eu lieu pour le tribunal de la Seine depuis le 1er novembre 1830, *époque à laquelle les mouvements dans le personnel ont cessé d'être faits en dehors des règles ordinaires*, ce sont les expressions officielles, jusqu'au 1er avril 1840. Quatre juges, et deux substituts, ont été choisis, parmi les magistrats étrangers au ressort : cinq juges et cinq substituts, dans le barreau de Paris : six juges et huit substituts, parmi les magistrats du ressort : enfin dix-huit juges et huit substituts, parmi les juges suppléants ; d'où il suit que les juges suppléants ont, à peu près, obtenu la moitié des nominations.

C'est beaucoup, sans doute; mais un assez grand nombre de juges suppléants, appelés, durant cet intervalle, aux fonctions de juges ou de substituts, n'en étaient plus à leur début; ils avaient dès longtemps terminé leur noviciat. Plusieurs d'entre eux, avant d'être transformés en juges suppléants, avaient exercé, pendant plusieurs années, les fonctions de juges auditeurs; quelques-uns, sortis des tribunaux du ressort, ou même de tribunaux étrangers au ressort, n'étaient devenus juges suppléants à Paris qu'après avoir dirigé, en chef, des parquets de première instance, ou figuré, avec honneur, dans les rangs d'un parquet de cour royale; d'autres, enfin, choisis au sein d'un barreau fertile en talents, y avaient fait un stage

heureux, ou avaient subi, l'épreuve préliminaire d'un long surnumérariat, au département de la justice. Il nous paraîtrait peu équitable de ne tenir aucun compte de ces services, et de mettre les juges suppléants, en opposition avec les magistrats, tant du ressort que des autres ressorts et les avocats du barreau de Paris, comme s'ils n'avaient pas une commune origine.

Il ne nous appartient pas de rechercher quelle aurait dû être, la part des magistrats du ressort, dans la distribution des places; mais, si l'on supposait, que la faveur seule a pu être assez puissante pour les empêcher de parvenir, si l'on devait admettre, qu'après avoir imposé la nomination des juges suppléants, elle aurait conservé, assez d'influence, pour assurer leur avancement au préjudice des services rendus et du mérite modeste et sans appui, on ferait une critique bien amère de nos institutions? Comment le pouvoir, chargé d'élire et d'instituer les magistrats, s'il ne pouvait se soustraire, en de telles circonstances, à l'empire de l'obsession, le pourrait-il lorsqu'il s'agirait de magistratures plus élevées? Alors, pour lui rendre l'indépendance qui lui est indispensable, ce ne serait pas l'institution des juges suppléants de Paris qu'il faudrait supprimer, ce serait à des garanties d'un autre ordre qu'il faudrait recourir; car les intérêts des justiciables et de l'ordre public seraient évidemment compromis.

Il faut le dire, le problème à résoudre est celui de savoir comment on peut parvenir à la meil-

leure composition des tribunaux, comment de bons choix peuvent être préparés et quels en sont les éléments nécessaires?

Les juges doivent réunir quatre qualités principales : l'instruction, ou les *lumières*, l'intégrité, l'indépendance, et la dignité, ou les *mœurs*.

Le Roi de qui, toute justice émane, peut bien donner l'institution, mais il ne peut donner les qualités nécessaires pour l'obtenir. Point de nomination possible sans candidature, car nommer c'est élire, et l'élection suppose le choix entre plusieurs. Point de candidature sans stage, car pour être candidat il faut être éligible, c'est-à-dire réunir certaines conditions d'aptitude ou de capacité. C'est surtout dans un Etat, où règne l'égalité civile, où triomphe l'égalité politique, où tous sont également admissibles à tous les emplois; lorsqu'il n'y a plus de présomption légale d'aptitude, ni de capacités par privilége, qu'il doit exister, en avant, de toutes les carrières publiques des stages, des noviciats, des candidatures. En effet, lorsque tous sont éligibles, où le pouvoir chercherait-il les éléments ordinaires de ses choix, qui le préserverait des séductions de l'intrigue et des erreurs du hasard s'il n'était ouvert une lice, où les aptitudes naturelles pussent se produire et les capacités effectives se révéler?

Nous ne nous arrêterons pas à démontrer la nécessité d'un stage spécial pour la magistrature. Dans la séance du Corps législatif du 20 avril 1810, en développant l'économie de la loi qui a fondé notre organisation judiciaire, le rapporteur de la

commission de législation criminelle et civile faisait remarquer, avec justesse, que tout, dans notre ordre social, se rattache à l'idée du développement progressif de l'intelligence par l'application expérimentale des connaissances acquises, dans chaque profession. Partout des écoles pratiques et préparatoires, pour l'armée, pour la marine, pour l'administration, pour l'instruction pnblique; nous devons ajouter, partout autour des tribunaux des stages et des temps d'épreuve, pour les officiers ministériels, pour le notariat, ou la juridiction volontaire, enfin pour la plus libre et la plus indépendante de toutes les carrières celle du barreau.

A la vérité, il est des professions qui occupent les avenues du temple de la justice et qui sont comme une introduction naturelle aux fonctions judiciaires. Mais on ne saurait les considérer comme en étant le noviciat. La vocation de l'avocat a sa fin en elle-même. Voué, par état, au noble ministère de la défense et du conseil, il ne serait pas ce qu'il doit être, si, préoccupé par d'autres pensées, il ne se livrait, à l'exercice de ses devoirs pénibles et laborieux, que d'une manière transitoire et en vue d'un autre but.

Sans doute, la magistrature ne saurait être plus sûrement renforcée que par l'*élite du barreau*. A dater de cette époque, de glorieuse mémoire, où l'on vit les Loysel et les Pithou, après avoir glorieusement tenu, comme Magistrats, les *grands jours de Guyenne*, venir reprendre à Paris leur robe d'avocat, l'expérience de tous les temps, comme celle de nos jours, démontre que *l'élite du barreau* préfère, la profitable et paisible possession de son

indépendance, aux peines et aux dégoûts d'une honorable servitude, et qu'elle échange, difficilement, les brillants avantages du patronat et de la clientèle, contre les honneurs muets et les fonctions austères de la judicature. On ne peut raisonnablement compter sur les avocats distingués, assiégés dans leur cabinet par de nombreux clients, dans la vigueur de l'âge et la fleur du talent, pour composer les tribunaux, surtout dans les siéges inférieurs. Aux jeunes licenciés, aux avocats stagiaires, ou à peine inscrits sur le tableau, à ceux plus avancés dans la carrière que les clients délaissent et auxquels les affaires font défaut, l'occasion d'acquérir l'instruction pratique a manqué; c'est dans leur intérêt surtout qu'il faut conserver le stage judiciaire dont nous réclamons le maintien.

Un stage est un temps d'épreuve. Une épreuve a pour but de constater l'aptitude ou la capacité; l'issue de l'épreuve est incertaine. Elle peut constater l'insuffisance aussi bien que le mérite; il est impossible de considérer comme un stage l'exercice de fonctions qui ne peuvent être confiées qu'à la capacité. L'exercice des fonctions de juges dans des tribunaux quels qu'ils soient ne peut donc être considérée comme un stage. Les justiciables sont égaux; si les contestations qui s'agitent devant les tribunaux du ressort sont peu compliquées et concernent des intérêts d'une modique valeur, les droits des parties n'en sont pas moins sacrés; il leur faut des juges sérieux et véritables; et pour être tels les juges doivent avoir l'esprit de stabilité. La magistrature n'est point une milice que l'esprit

d'avancement doive animer. L'indépendance du juge, cette première garantie de la bonne administration de la justice, en souffrirait. Il peut bien conserver l'espérance d'une position plus considérable, mais un désir impatient d'y parvenir ne doit pas le posséder. Le jeune avocat qui ne viendrait, qu'en attendant mieux, siéger dans un tribunal d'arrondissement, y demeurerait isolé, sans famille, sans foyer domestique, sans domicile sérieux; il n'y transporterait pas le siége de son principal établissement. Dans un logement garni, prenant ses repas à l'hôtellerie comme les passants, il pourrait bien être un juge plus ou moins habile, il ne représenterait jamais un magistrat. Les villes de deuxième et de troisième ordre seraient ainsi déshéritées du principal avantage que leur procure l'établissement d'un siége de judicature. Nous croyons pouvoir assurer que les faits ne démentiraient pas nos prévisions.

Si l'on venait à considérer les tribunaux d'arrondissement comme des dépôts où s'exerceraient les recrues judiciaires, il en résulterait que, lorsqu'un magistrat y aurait donné des preuves d'une capacité supérieure et incontestable, il obtiendrait sa translation à un plus haut siége, et que celui qui démentirait les espérances, qu'on avait conçues de ses talents et de son application, serait définitivement acquis au tribunal, où il serait venu achever ses études et faire ses débuts. La dignité de la magistrature et l'intérêt des justiciables repoussent également un pareil système.

Qu'on ne dise donc pas que l'existence des juges

suppléants de Paris nuit au recrutement des tribunaux du ressort, parce qu'elle décourage ceux qui n'accepteraient d'y siéger qu'avec l'espérance prochaine d'être appelés au tribunal de la Seine. L'exercice des fonctions judiciaires dans ces tribunaux ne doit ni ne peut être considéré comme un stage.

Que l'on récompense la science, l'application, le dévouement, les vertus dont un juge éprouvé a fait preuve dans un tribunal d'arrondissement, par une promotion qui l'honore et qui renforce un tribunal plus occupé ou une cour supérieure, on le comprend. C'est un encouragement à bien faire; c'est un acte rémunératoire qui excite une salutaire émulation, et qui ajoute à la considération de la magistrature; mais ce ne peut être là un moyen ordinaire et habituel et de recrutement.

L'ambulance des magistrats et leur translation progressive et hiérarchique ne sauraient être transformées en règle, sous peine de dénaturer l'institution. Ce système ne peut être applicable avec utilité qu'aux officiers du ministère public. Ceux-ci, agents mobiles et essentiellement amovibles du Gouvernement, et ministres de sa vigilance, doivent être dans sa main : militant, sans cesse, pour le maintien de l'ordre et des lois, à l'instar de cette autre force publique qu'ils ont le droit de requérir, il est naturel qu'ils soient soumis, comme elle, au régime des promotions. Il n'en saurait être ainsi des juges, et c'est afin qu'ils soient stables et indépendants, que la constitution de l'État leur accorde l'inamovibilité. Il faut qu'ils apprennent à connaître leurs justiciables, et qu'ils en soient connus

pour obtenir la considération et la confiance qui font leur force et d'où découle cette autorité morale qui est le complément nécessaire de leur autorité juridictionnelle. Comme ils constituent la magistrature locale, il importe qu'ils soient établis, d'une manière permanente, dans la cité, dont ils occupent le prétoire. L'influence qu'ils exercent et le respect qu'ils obtiennent, dépendent de leur dévouement à ses interêts, de leur zèle pour sa bonne police et pour sa prospérité.

Le barreau et la magistrature du ressort offrent donc au pouvoir qui choisit les juges, de précieuses ressources pour la composition du tribunal de la Seine; mais ni l'un ni l'autre ne peuvent tenir lieu d'un stage judiciaire.

Cependant la nécessité d'un tel stage n'est pas douteuse. Napoléon, dont l'autorité doit être si grande quand il s'agit de l'organisation des institutions et du choix des hommes, l'avait reconnue. C'est pour cela qu'il avait conservé et agrandi l'institution des juges suppléants; c'est dans la même intention qu'il prescrivit l'institution des conseillers auditeurs et des juges auditeurs. Dans ses méditations politiques, une idée vaste et féconde, une véritable idée de fondateur d'empire, s'était emparée de son esprit. Il avait aperçu, dans nos sociétés modernes, l'ordre ecclésiastique, l'ordre militaire, l'ordre politique constitués, tour à tour, s'emparer du pouvoir et exercer la domination. Il jugea que pour prévenir, dans l'avenir, de pareilles usurpations et maintenir l'équilibre dans l'État

entre les différentes forces qui s'y disputaient l'influence, le moment était venu d'organiser enfin l'ordre civil. Nous ne rappellerons pas toutes les grandes choses qu'il entreprit pour atteindre ce but; c'est dans cette vue qu'il pourvut à la formation d'*une milice destinée à combattre sans relâche, sous les yeux des magistrats, la perversité et la mauvaise foi, ces ennemis éternels de la société.* Sa pensée ne fut pas parfaitement comprise par ceux qui furent chargés de la mettre en œuvre. L'organisation ne répondit qu'incomplétement aux grandes vues du fondateur. On alla au delà de ses intentions, et on resta en deçà. Il voulait instituer un séminaire de la carrière civile, tant administrative que judiciaire; car des places de sous-préfet et d'autres emplois administratifs étaient réservés aux aspirants qu'il réunissait près des tribunaux pour un apprentissage commun; et on institua des demi-juges. Au lieu d'attacher les juges auditeurs aux tribunaux nombreux et occupés, on les plaça près des tribunaux de trois juges où les traditions manquent, où les occasions de s'instruire sont rares, et où ils étaient plus fréquemment appelés à exercer de leur chef les fonctions judiciaires. On leur conféra un titre inamovible et on les soumit à une menaçante amovibilité de fonctions. En accordant au ministre de la justice la faculté de les transférer à volonté d'un siége à un autre, on porta une double atteinte à l'indépendance du juge et à celle des tribunaux dont on pouvait ainsi rompre arbitrairement la majorité.

Ces vices, que Napoléon législateur, sans cesse détourné du gouvernement intérieur par Napoléon conquérant, n'eut le temps ni d'apercevoir ni de corriger, corrompirent l'institution, la compromirent, et l'ont perdue; mais ils ne lui étaient point inhérents.

Dans un grand nombre d'États de l'Europe, des institutions analogues préparent les candidats qui doivent un jour peupler les tribunaux. En Prusse, les aspirants à la magistrature, outre les épreuves universitaires, qui ont démontré leur aptitude au travail, sont soumis à trois examens successifs et spéciaux. Le premier leur confère le grade d'*auditeur*; le second, celui de *référendaire;* le troisième, désigné sous le nom d'*examen rigoureux*, rend seul définitivement capable d'exercer les fonctions judiciaires. En Pologne, les licenciés en droit qui se vouent à la carrière de la magistrature, se soumettent à deux examens successifs; ils obtiennent, après le premier, le titre d'*auditeur*, qui leur donne droit aux fonctions de *juges suppléants;* le deuxième constate qu'ils sont capables de devenir *juges titulaires*. En Autriche, la série des examens est à peu près la même : ils sont séparés chacun par un stage de deux ans.

Lorsque ces institutions, façonnées à la ressemblance des nôtres, ont été reçues comme des bienfaits dans ces grands États, pourquoi nous hâterions-nous d'en effacer en France jusqu'aux derniers vestiges? et cela, au moment même où beaucoup de bons esprits se plaignent du vide causé par leur

abolition ; lorsque déjà, depuis plusieurs années, dans nos facultés de droit, l'établissement d'un système de concours, dont le résultat serait de faire obtenir aux lauréats, avec le titre d'*auditeurs*, voix consultative dans les tribunaux d'arrondissement les plus importants, et de former ainsi une pépinière de magistrats, est l'objet de méditations de nos professeurs les plus distingués. Ils reconnaissent avec Treilhard, éclairé par une longue expérience du barreau et des tribunaux, et qui ne peut être soupçonné d'aucune inclination vers le privilége ; avec Treilhard, qui savait aussi bien que personne comment se formaient les bons juges et dans quels rangs on pouvait les choisir avec le plus d'avantages; comme lui, disons-nous, et nous empruntons ses paroles, ils reconnaissent « l'utilité d'une école judiciaire toujours ouverte, dans « laquelle les jeunes candidats de la magistrature « puissent trouver le double avantage de s'instruire « et de se faire connaître. Là, dit-il, introduits « dans le secret des délibérations des tribunaux, « ils entendront des hommes instruits : ils seront « témoins de toutes les discussions; ils verront sous « combien de faces peut être envisagée une ques- « tion simple en apparence au premier coup « d'œil, et quelquefois très-compliquée en réalité; « ils apprendront à démêler les piéges trop souvent « tendus à la justice par l'astuce et par l'intérêt; « et lorsqu'enfin viendra le moment où leur voix « pourra être comptée, ils auront déjà acquis des « titres à cette confiance dont il est nécessaire « que les juges soient investis. »

Nous avons dit que les juges avaient besoin de lumières; que pourrions-nous ajouter pour démontrer qu'ils ne sauraient les acquérir plus sûrement que dans le stage judiciaire ouvert aux juges suppléants.

Mais l'instruction ne suffit pas au magistrat; il lui faut encore les mœurs. Et dans quelle école les candidats de la magistrature pourraient-ils mieux se former à l'intégrité, à l'indépendance, à la dignité, qu'au sein de la magistrature elle-même? Ces vertus ont été de tout temps le noble apanage de la magistrature française. Jamais elles n'y ont dégénéré. De nos jours, les révolutions, et avec elles les réactions politiques se sont succédé. Les partis, tour à tour, accusateurs et accusés, dans leurs plus grandes violences, lors même qu'ils cherchaient à s'emparer de toutes les positions, ont attaqué la capacité quelquefois, rarement les mœurs, toujours les opinions, jamais l'intégrité des juges. L'honneur et l'intégrité sont traditionnels dans nos tribunaux: ils se transmettent avec les exemples par une sorte d'enseignement mutuel. Cet esprit d'association morale qui assimile les hommes dévoués aux mêmes devoirs, investis des mêmes droits, assujettis aux mêmes habitudes, l'esprit de corps les propage. C'est de leur adjonction à la magistrature, c'est auprès d'elle que les aspirants magistrats recevront les salutaires inspirations qui les rendront dignes de continuer leurs devanciers.

Ces considérations ont déterminé la majorité de

votre commission à vous proposer de maintenir, en la modifiant, l'institution des juges suppléants près le tribunal de première instance de la Seine.

Il lui a semblé qu'on pouvait par de sages combinaisons parer aux inconvénients dont on s'est plaint, et réaliser les avantages que l'on peut se promettre de l'établissement d'un stage judiciaire. Nulle part un stage de cette nature ne peut être plus convenablement placé qu'auprès du tribunal le plus occupé du Royaume, auprès de celui qui expédie le plus grand nombre d'affaires, et se compose du plus grand nombre de magistrats.

La suppléance redeviendrait ce qu'elle aurait toujours dû être si la pensée de Napoléon avait été bien comprise, un apprentissage et une pépinière. Aspirant ou candidat, le suppléant mis à portée de conquérir l'inamovibilité, n'en serait point revêtu de plein droit. Il ne l'obtiendrait qu'après avoir fait ses preuves, et mérité la confiance du Roi et de ses concitoyens; sans gêner la liberté des choix, la suppléance offrirait, au pouvoir qui institue les juges, une candidature précieuse. Les siéges de judicature ne seraient point nécessairement dévolus aux suppléants, et s'ils pouvaient être comparés à des coadjuteurs, ils ne seraient pas, comme on le leur reproche aujourd'hui, des coadjuteurs avec future succession.

L'institution ayant pour objet l'établissement d'un véritable noviciat pratique et non d'une simple école préparatoire, on ne pourrait y admettre que ceux qui auraient déjà acquis les con-

naissances dont il s'agit de faire l'application. Non-seulement ils devraient avoir achevé leurs études universitaires et justifier du grade de licenciés en droit, mais ils devraient rapporter la preuve qu'ils ont terminé leur stage d'avocat. Initiés ainsi à la science des lois et à la marche de la procédure, après avoir entendu les maîtres de la doctrine et assisté aux débats judiciaires, avec assiduité, le moment serait utilement venu, pour eux, d'être introduits dans le sanctuaire même où se rendent les jugements, où la jurisprudence se formule, et de se préparer, par ce nouvel exercice, aux fonctions importantes de la judicature.

A cette occasion, votre commission a examiné s'il ne serait pas convenable de n'admettre à la suppléance que ceux qui auraient obtenu le grade de docteur en droit. Cet encouragement donné aux hautes études semblerait propre à exciter une salutaire émulation, en même temps qu'il ajouterait à la dignité de la magistrature, en donnant à connaître qu'on ne peut s'en ouvrir l'accès qu'au prix de l'application, de la persévérance dans le travail et de la science. On rappelait à ce sujet que les priviléges accordés aux gradués pour la collation des bénéfices avaient puissamment contribué à maintenir dans le clergé les lumières qui l'ont distingué en France dans les derniers siècles.

Toutefois, la majorité de la commission n'a pas cru pouvoir imposer aux suppléants une condition que la loi n'exige pas des juges. Nul ne pouvant être nommé substitut s'il n'est âgé de vingt-deux ans, et les suppléants étant admis par les lois à par-

ticiper au service du parquet, nul ne devrait être appelé à la suppléance avant d'avoir atteint cet âge.

Mais s'ils devenaient par cela même aptes à suppléer les officiers amovibles du ministère public, placés sous les ordres du procureur du Roi, et agissant en son acquit, ils ne seraient pas pour cela immédiatement appelés à remplacer avec voix délibérative les juges titulaires. Pour être investis par avance du droit permanent d'exercer même accidentellement les fonctions de juge, il faut avoir achevé son temps de probation et avoir acquis l'inamovibilité; car l'indépendance et la capacité du magistrat institué doivent être certaines.

Aussi, la loi n'admettrait-elle les suppléants à exercer les fonctions judiciaires qu'autant qu'ils seraient âgés de vingt-cinq ans, et qu'ils auraient accompli, pendant trois années au moins, soit auprès du tribunal auquel ils seraient attachés, soit antérieurement, dans d'autres fonctions de magistrature, les devoirs de leur profession. Pendant leur stage judiciaire, les suppléants seraient tenus d'assister fidèlement aux audiences du tribunal; ils seraient admis dans la chambre du conseil et toujours entendus dans toutes les délibérations. C'est à cette école qu'ils essaieraient leurs forces; c'est durant cette épreuve que leur capacité pourrait être appréciée par les hommes d'expérience et de doctrine auxquels ils seraient adjoints. Au besoin, ils pourraient remplir momentanément les fonctions de ministère public. Même, selon le vœu de la loi du 10 décembre 1830, quatre d'entre eux

pourraient être mis d'une manière permanente à la disposition du procureur du Roi, pour le service du parquet.

Ceux-là seulement qui auraient acquis l'inamovibilité et la voix délibérative pourraient être chargés concurremment, avec les juges titulaires, de la confection des ordres, des contributions, de la réception et de la discussion des comptes, des enquêtes, et du rapport des contributions y relatives ainsi que de la taxe des frais; car ce sont-là de véritables fonctions judiciaires, dont l'exercice ne doit être confié, qu'à ceux qui sont investis de la plénitude du droit de juridiction.

A plus forte raison, ne serait-ce que parmi ceux-là seuls que pourraient être choisis les juges suppléants qui seraient attachés à l'instruction criminelle. Mais un certain nombre d'entre eux ne recevraient point cette destination d'une manière nécessaire : la loi se bornerait à les déclarer capables de la recevoir. Ce ne serait que par un choix libre, déterminé par une capacité reconnue; ou dans le cas d'une nécessité manifeste, que les juges suppléants seraient appelés, par l'autorité compétente, à exercer une magistrature qui dispose des plus chers intérêts des citoyens.

Ce n'est pas sans hésitation que votre commission s'est décidée à maintenir la disposition qui attribue un traitement aux juges suppléants. A la première vue, l'idée d'un stage, ou d'une candidature, semble exclusive de tout traitement; mais ne serait-il pas à craindre que la longue durée d'un stage, qui absorberait, sans indemnité, le temps et

le travail de ceux qui s'y consacreraient, n'écartât d'une épreuve, à laquelle tous doivent être appelés, ceux qui attendent de leur travail et d'un utile emploi de leur temps ce que leur a refusé la fortune? Et n'est-ce pas presque toujours aux généreux efforts d'une vertueuse médiocrité que la magistrature doit son principal lustre? Cette puissante considération nous a décidés; mais nous avons pensé qu'il suffisait d'assurer aux juges suppléants à une époque déterminée, et lorsqu'ils seraient définitivement incorporés au tribunal, sinon une rétribution complète, au moins une rétribution certaine qui vînt en aide à leur persévérance et qui soutînt leurs efforts. A l'époque où ils auraient acquis l'inamovibilité et la voix délibérative, ils obtiendraient un traitement égal au quart du traitement des juges titulaires.

Cette différence entre la position de deux ordres de magistrats, n'aurait rien de choquant, puisqu'après tout leur condition serait différente. Les justiciables ne sauraient en prendre aucun ombrage, car les juges suppléants, après avoir accompli avec soin un stage de trois ans, et honorablement obtenu l'inamovibilité, auraient acquis leur confiance et mérité leur estime. Leur situation serait semblable à celle de tous les juges susceptibles d'avancement, et leur indépendance ne serait pas moins assurée; elle le serait peut-être davantage que si leurs fonctions étaient totalement gratuites.

Telles sont les modifications dont nous croyons l'institution des juges suppléants de Paris susceptible. Nous avions peu de temps pour préparer un

travail de cette importance; heureusement nous avions sous les yeux les lois et les décrets qui ont statué, en d'autres temps, sur l'organisation judiciaire. Nous nous sommes attachés à nous pénétrer de leur esprit, et nous avons cherché à mettre leurs dispositions, en harmonie avec les principes qui doivent présider à la bonne composition des tribunaux, et au maintien des garanties qui constituent les libertés publiques.

A ceux qui seraient tentés de reprocher aux dispositions que nous venons d'indiquer, qu'elles facilitent encore à de jeunes aspirants, à la carrière judiciaire, les moyens d'accomplir leur stage dans le sein de leur famille, nous répondrions avec franchise que loin de considérer cette facilité comme un abus, nous y trouvons un avantage. Nous croyons fermement que la maison paternelle est plus favorable aux études sérieuses, plus propre à disposer aux habitudes d'ordre et de régularité, le fils d'un jurisconsulte ou d'un magistrat, que tout autre séjour. Là, des mœurs graves et simples, une vie passée dans le silence du cabinet, ou sous les regards du public, lui enseignent avec autorité les devoirs de son état. Nous croyons fermement qu'il est utile à la société, et qu'il importe à la bonne composition des tribunaux, qu'un certain nombre d'individus se vouent à la profession qu'ont honorée ou illustrée leurs pères. La dignité de la magistrature s'en accroît, et la confiance du public avec elle. Quand ils sont portés avec honneur et distinction, ces noms *qui obligent* sont des

garanties au moins égales à celles qui peuvent être données par les lois. Elles ont leurs bases dans le cœur humain, et tirent leur force de la puissance des souvenirs. C'est ainsi qu'en jugeait le premier Consul Bonaparte, quand reconstituant la magistrature de Paris, il plaçait à sa tête un d'Aguesseau et un Séguier. C'est ainsi qu'en juge encore le public de notre temps, quand il voit, avec faveur, les fils des deux magistrats qui président la cour royale de Paris et le tribunal de la Seine, siéger à côté de leur père.

Si l'on nous imputait mal à propos d'être favorables au privilége, il nous serait facile de répondre que l'admissibilité de tous à tous les emplois n'est pas seulement le droit de chacun, mais une garantie accordée à l'intérêt de tous. Établie pour qu'aucune exclusion légale ne prive la société des services d'aucun de ses membres éminent ou capable, elle ne peut avoir pour effet d'exclure les institutions qui tendent à préparer ou à mettre en lumière des hommes capables ou éminents. Il est bon sans doute, il est juste que tous puissent arriver à tout; mais il est meilleur, il est plus juste encore qu'on ne puisse exercer d'importantes fonctions qu'après avoir été admis à s'en rendre, ou à s'en montrer dignes. Les faits viennent à l'appui de nos paroles. Les stages judiciaires qui ne sont plus, malgré leurs imperfections et leurs inconvénients ont produit un nombre remarquable de magistrats distingués, qui font l'ornement et la gloire de nos cours de justice, et dont plusieurs

siégent dans cette enceinte. Les juges suppléants réformés leur donneront des successeurs. Le seul privilége que nous réclamions pour la magistrature, c'est celui de n'être point privée de la faculté de se perpétuer par les traditions et les bons exemples.

En rédigeant nos amendements nous n'avons pas été retenus par la crainte d'excéder les limites de nos pouvoirs. On vous a présenté une loi *sur l'organisation du tribunal de la Seine*. Cette loi prononce la suppression des juges suppléants, et son principal objet est de compléter le tribunal. Nous avons l'honneur de vous proposer de procéder à la réformation et non à l'abolition de la suppléance, et de comprendre dans la composition du tribunal les juges suppléants réformés et ramenés à leur état primitif. Nous vous demandons, d'ailleurs, d'adopter toutes les vues du Gouvernement, en ce qui concerne l'accroissement du nombre des juges et des substituts. Il est évident que rien dans nos propositions n'excède le droit d'amendement qui appartient à la Chambre. Si, à l'occasion et sous le prétexte de la loi qui nous est présentée il ne nous est pas permis de prendre l'initiative sur une matière étrangère à cette loi, nous ne saurions être réduits, comme le Corps législatif de l'Empire, à la rejeter ou à l'adopter sans modification aucune et sans mot dire. Sans doute les amendements que nous présentons à votre examen, et que nous vous demandons d'approuver, peuvent être combattus de toute sorte de manières, mais aucune fin de non-recevoir ne peut s'élever contre eux. Nous

avions incontestablement le droit de vous les soumettre; et il vous appartient de les juger.

La majorité de votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi sur l'organisation du tribunal de la Seine, amendé comme il suit :

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
ARTICLE PREMIER.	ARTICLE PREMIER.
L'institution des juges suppléants près le tribunal de la Seine est supprimée.	A l'avenir, nul ne pourra être nommé juge suppléant près le tribunal de la Seine, s'il n'est âgé de vingt-deux ans, et s'il ne justifie de deux ans de stage comme avocat près d'une cour royale.
Ceux qui remplissent actuellement ces fonctions continueront à les exercer, et concourront pour les emplois des juges titulaires qui viendront à vaquer.	Les juges suppléants devront assister aux audiences du tribunal; ils auront voix consultative et pourront remplir les fonctions du ministère public.
ART. 2.	ART. 2.
A chaque vacance qui aura lieu, parmi les douze juges suppléants attachés au service des chambres du tribunal ou à l'instruction criminelle, il sera nommé un juge titulaire.	Lorsqu'ils auront atteint l'âge de vingt-cinq ans, et après trois années d'exercice, les juges suppléants seront inamovibles, et alors ils pourront, en cas d'empêchement des juges titulaires et en cas de partage, siéger avec voix délibérative.
A chaque vacance qui aura lieu parmi les quatre juges suppléants attachés au service du ministère public, il sera nommé un substitut du procureur du Roi.	
ART. 3.	ART. 3.
Il est créé quatre nouvelles places de juge d'instruction et deux nouvelles places de	Le temps passé dans d'autres fonctions de la magistrature, leur sera compté pour

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
substitut du procureur du Roi au tribunal de première instance de la Seine.	compléter les trois années d'exercice exigées par la disposition ci-dessus.
	ART. 4.
	Les juges suppléants ayant voix délibérative pourront en outre être chargés, concurremment avec les juges titulaires, de la confection des ordres et des contributions, du rapport des contestations y relatives, des enquêtes des comptes, et de la taxe des frais.
	ART. 5.
	Un traitement de 1,500 fr. sera attribué aux juges suppléants qui auront acquis voix délibérative.
	ART. 6.
	Quatre juges suppléants ayant voix délibérative pourront être désignés pour remplacer les juges d'instruction empêchés. Quatre juges suppléants pourront être attachés au parquet du procureur du Roi.
	ART. 7.
	Le nombre des juges suppléants est fixé à seize.
	ART. 8.
	Les juges suppléants qui

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

---

ront actuellement partie du tribunal de la Seine y conserveront leurs fonctions; ils concourront pour les emplois de juges titulaires qui viendront à vaquer.

ART. 9.

A chaque vacance qui aura lieu parmi les huit suppléants attachés au service des chambres du tribunal, il sera nommé un juge titulaire.

A chaque vacance qui aura lieu parmi les quatre juges suppléants attachés à l'instruction criminelle, il sera nommé un juge d'instruction.

ART. 10.

Il est créé quatre nouvelles places de juge d'instruction, et deux nouvelles places de substitut du procureur du Roi au tribunal de première instance de la Seine.

TABLEAU à join du Tribunal de première instance

ÉTAT DU TRIBUNAL	AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.
1 Président.	1 Président.
8 Vice-Présidents.	8 Vice-Présidents.
12 Juges d'instruction	16 Juges d'instruction.
28 Juges.	40 Juges.
12 Juges suppléants a civiles ou à l'ins	12 Juges suppléants.
1 Greffier.	1 Greffier.
62	78
PARQ	PARQUET.
1 Procureur du Roi.	1 Procureur du Roi.
16 Substituts.	18 Substituts.
4 Juges suppléans att	4 Juges suppléants attachés au parquet.
21	23

Le personnel d
à 83 membres. . . . à 101.

ts.

TABLEAU à joindre au Rapport sur le Projet de loi relatif à l'organisation du Tribunal de première instance du département de la Seine.

ÉTAT ACTUEL DU TRIBUNAL DE LA SEINE.	PROJET DU GOUVERNEMENT.	AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.
1 Président.	1 Président.	1 Président.
8 Vice-Présidents.	8 Vice-Présidents.	8 Vice-Présidents.
12 Juges d'instruction.	16 Juges d'instruction.	16 Juges d'instruction.
28 Juges.	40 Juges.	40 Juges.
12 Juges suppléants attachés aux chambres civiles ou à l'instruction.	1 Greffier.	12 Juges suppléants.
1 Greffier.		1 Greffier.
62	66	78
PARQUET.	PARQUET.	PARQUET.
1 Procureur du Roi.	1 Procureur du Roi.	1 Procureur du Roi.
16 Substituts.	22 Substituts.	18 Substituts.
4 Juges suppléans attachés au parquet.		4 Juges suppléants attachés au parquet.
21	23	23
Le personnel du tribunal s'élève à 83 membres.....	à 89.....	à 101.

NOTA. La dépense est la même dans les deux projets.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis D'AUDIFFRET, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la fixation du Budget des dépenses pour l'Exercice 1841.

MESSIEURS,

Le projet annuel du budget des dépenses est destiné à satisfaire aux obligations du passé, aux nécessités du présent et aux espérances de l'avenir; il doit offrir à notre prévoyance l'image fidèle de la situation et du mouvement progressif de la France; représenter à la foi publique les engagements antérieurs que le Trésor a contractés; démontrer avec clarté les moyens d'administration qui sont nécessaires au maintien de l'ordre intérieur et à l'exercice de la puissance du Gouverne-

* Cette commission était composée de MM. le baron DE GÉRANDO, le vicomte D'ABANCOURT, le comte DE Sᵗ-CRICQ, ODIER, le marquis D'AUDIFFRET, le comte DE MOSBOURG, le comte ROY.

ment; réclamer dans une juste mesure la protection qui est due aux droits et aux intérêts de la société, et dérouler enfin sous nos yeux le tableau complet des sacrifices qui nous sont impérieusement commandés pour la conservation et pour le développement de la force, de la grandeur et de la prospérité du pays.

Cette prévision des besoins de chaque exercice, cet acte fondamental de notre système politique, contient pour ainsi dire toute la destinée de notre patrie; il exige donc, plus que tout autre, le concours éclairé et la discussion approfondie de chacune des trois branches du pouvoir législatif.

Aussi quelque rapide qu'ait été l'examen d'un projet de loi si tardivement présenté à nos délibérations, votre commission n'en a pas moins appliqué à toutes ses parties l'attention la plus sérieuse et le contrôle le plus consciencieux, et c'est seulement après avoir acquis la conviction que les dispositions qu'il renferme étaient commandées par les nécessités ou les intérêts de l'État, qu'elle s'est déterminée à vous en proposer l'adoption. Car nous n'hésitons pas à déclarer qu'il n'est à nos yeux aucune position, aucune circonstance, qui puisse affranchir ou détourner la Chambre des Pairs de l'accomplissement de ses devoirs envers le pays.

C'est à cette règle de conduite que nous obéissons en vous faisant remarquer d'abord tout ce que présente d'insolite et d'exceptionnel une réserve que nous trouvons insérée dans le troisième article du projet.

En effet, après avoir rattaché au budget général de l'exercice 1841 plusieurs dépenses de travaux publics votées en vertu de lois séparées, on a cru devoir, par un texte contradictoire et suspensif, réserver sur ces propositions particulières une plus grande latitude à notre coopération législative, en déclarant que ces crédits n'étaient que nominalement ouverts et ne seraient effectivement applicables aux services spéciaux qu'ils autorisent, que dans l'hypothèse où ils se trouveraient sanctionnés définitivement par notre approbation. Nous n'ajouterons aucune réflexion sur une disposition qui introduit autant d'incertitude dans les résolutions de la législature, qui implique à la fois l'affirmation et la négation de ses votes, qui défend dans un article ce qui est ordonné par un autre, et qui interdit aux ordonnateurs l'usage des ressources mises en apparence à leur disposition, et demandées éventuellement aux contribuables pour demeurer peut-être sans emploi dans les caisses du Trésor.

Toutefois, si cette innovation extraordinaire nous a vivement frappés, nous avons dû considérer qu'elle avait été inspirée aussi par le besoin de réunir, autant que possible, au budget général de l'État toutes les dépenses composant l'ensemble des crédits du nouvel exercice. Car depuis trop longtemps nous sommes entraînés, soit par des circonstances extraordinaires, soit par une dangereuse propension à nous dissimuler à nous-mêmes le poids des charges publiques en les subdivisant,

a briser par fractions multipliées l'unité du budget annuel, ce premier principe de l'ordre, de l'économie et du crédit public, parce qu'il permet seul de mesurer exactement les besoins sur les ressources. N'avons-nous pas vu en effet dans chacune des sessions antérieures se créer et se développer un budget nouveau à côté et en dehors de celui qui nous est proposé par la loi annuelle de finances, au moyen de crédits additionnels qui se produisent tantôt pendant le cours même de la délibération de ce budget primitif, tantôt dans la première, tantôt dans la seconde année de son exécution, tantôt enfin dans la troisième période législative où s'arrête le règlement de l'exercice.

Certaines considérations spéciales, bien moins impérieuses à nos yeux que le maintien de notre système général de finances, ont fait dégénérer en habitude l'omission, et plus souvent encore l'atténuation de divers services publics, tels que les primes des douanes et de la pêche maritime, les frais de justice et autres dépenses aussi faciles à prévoir : cette déception volontaire a été annuellement renouvelée par l'approbation que les Chambres ont toujours donnée à des crédits dont l'insuffisance leur était révélée dans les comptes définitifs de chaque exercice.

Le prétexte plus ou moins spécieux des événements politiques, les exigences des temps difficiles ont conduit également à distraire du tableau général du budget, des entreprises importantes trop imprudemment affranchies des limites salutaires

que la balance comparative des voies et moyens eût opposées même à l'empire des circonstances. Plus de 30 millions de routes, de canaux et de monuments publics ont été ajoutés ainsi depuis quelques années, par ce fractionnement habituel de l'ensemble des crédits, aux inconvénients et aux embarras de la double exception d'un budget annexe et d'un budget extraordinaire.

Nous devons rappeler encore que, nonobstant des appréciations fort sincères et publiquement exprimées par les documents officiels de l'administration, plus de 40 millions de dépenses de la guerre relatives aux garnisons de l'Ouest, à l'accroissement de l'effectif et aux camps d'instructions, ont été rejetés dans des lois spéciales où ces charges supplémentaires ne se trouvaient plus en face d'aucune recette, et se plaçaient à la suite d'un budget où l'on semblait craindre de les faire entrer pour n'en pas troubler l'équilibre. C'est ainsi que l'on est parvenu chaque jour davantage à éluder, par des exceptions dangereuses, mais qui ont toujours des excuses et des défenseurs, les plus puissantes garanties de la comptabilité publique.

Ces avertissements ne paraîtront ni prématurés ni trop sévères à ceux qui ont vu, depuis dix années, s'élever à plus de 600 millions les crédits additionnels votés au delà des prévisions primitives des budgets, et qui ont reconnu que des exigences inopinées et sans limites dérangeaient habituellement toutes les combinaisons de la pré-

voyance législative. Ces allocations, exceptionnelles et extraordinaires, ont rapidement épuisé les améliorations que nous avons si abondamment obtenues sur les revenus publics.

L'accroissement des produits indirects, parvenu graduellement à plus de 100 millions par année, vient à peine de ramener, en 1837, l'équilibre des recettes et des dépenses publiques, que nous sommes déjà menacés de le voir s'ébranler en 1840, et avant même d'avoir pu, avec les ressources de la paix, commencer la libération des dettes contractées dans les temps difficiles.

Cette grave situation des finances de l'État, qui vous sera bientôt plus complétement démontrée par les résultats généraux résumés à la fin de ce rapport, nous commandent d'obéir désormais avec une religieuse exactitude à la disposition de l'article 5 de la loi du 18 juillet 1836, qui statue avec tant de raison que « toute demande de cré-« dits, faite en dehors de la loi annuelle des dé-« penses, doit indiquer les voies et moyens qui « seront affectés aux crédits demandés. »

Cette règle d'ordre n'est devenue qu'une vaine formalité par suite de l'usage qui s'est abusivement introduit pour les demandes de cette nature de désigner dans les projets de lois d'une manière vague, et sans prouver l'existence réelle des ressources, les fonds éventuellement disponibles de l'exercice courant. Dans le but de restituer à cette mesure de prévoyance une influence salutaire pour le maintien du bon ordre et pour la pro-

tection du Trésor, il est indispensable d'exiger désormais à l'appui de chaque proposition de crédit additionnel, un relevé sommaire de l'état véritable et complet des finances.

Cette garantie sera toujours aussi facile à donner par l'administration que précieuse à recevoir par le législateur pour la sécurité de la fortune publique. Nous espérons donc que le contrôle sérieux que nous réclamons aujourd'hui de la prudence du Gouvernement sera la base future et la condition obligée des nouvelles allocations supplémentaires si fréquemment sollicitées en dehors des limites du budget primitif.

Après ces réflexions générales sur l'ensemble de notre situation financière, nous nous bornerons à parcourir rapidement le tableau des charges publiques qui deviendront exigibles pendant le cours de l'exercice 1841.

Dette publique.

Le premier article qui se présente à notre examen est celui de la dette inscrite et restant encore à rembourser pour..... 164,771,137 fr.

Le second est celui de l'amortissement affecté à ce remboursement, et qui s'élève, avec les fonds de sa dotation et des rentes acquises, à..... 75,756,463

On sait que cette réserve an-

A reporter..... 240,527,600 fr.

Report..... 240,527,600 fr.

nuelle, qui ne doit pas s'appliquer au rachat des effets publics dépassant le pair, procure chaque année une ressource disponible de plus de 60 millions, qui est employée aux travaux publics.

Les emprunts contractés à dater de 1821, pour des canaux et d'autres entreprises, se sont élevés à 145,780,000 fr.; ils ont déjà coûté, pour le paiement des primes, des intérêts et des diverses conditions stipulées par les contrats, 113,490,240 fr. 71 c. Il n'avait été amorti sur leur capital, au 1er janvier dernier, que 15,712,300 fr. 55 c., et il restait encore à rembourser, à des échéances qui se prolongeront pendant trente années, la somme de 118,185,699 fr. 45 cent. Les charges résultant des clauses de ces anciens traités sont évaluées, en 1841, pour..... 10,683,300

Les capitaux de cautionnements en numéraire, dont la conversion en rentes a été si souvent récla-

A reporter..... 251,210,900 fr.

Report. . . . . . 251,210,900 fr.

mée pour simplifier le service de cette dette spéciale de 231 millions, exige un crédit annuel de. 9,000,000

Les intérêts de la dette flottante, calculés approximativement par l'administration des finances, sur 300 millions de capital, ne sont portés que pour. 9,000,000

Mais il est nécessaire de remarquer qu'ils ne comprennent pas, à cause de l'éventualité de leurs résultats et de l'incertitude attachée à la consolidation de la réserve de l'amortissement, près de 9 millions d'arrérages de rentes ou de bons royaux, qui seront probablement acquis à cette réserve pendant le cours de l'année 1841.

TOTAL. . . . . 269,210,900 fr.

Les frais annuels des emprunts de toute nature qui sont à la charge de l'État s'élèveront donc encore, pour ce nouveau budget, à plus de 269 millions.

La seconde section de la dette publique comprend d'abord les engagements temporaires qui doivent s'éteindre définitivement aux époques marquées par la durée de la vie humaine, tels que :

La dette viagère proprement dite.....	3,420,000	
Les récompenses nationales.....	553,000	
Les pensions de la Pairie.....	830,000	
Celles des donataires.	1,340,000	8,743,000
Celles de l'ancienne Liste civile.....	1,000,000	
Celles des ecclésiastiques.....	1,600,000	
Et ensuite les charges personnelles qui sont de nature à se renouveler sans que leur décroissance puisse être de longtemps espérée, savoir :		55,413,000
Les pensions civiles.	1,440,000	
Les pensions militaires.....	43,550,000	46,670,000
Les subventions aux retraites des finances.	1,680,000	

Ces deux articles s'élèvent ensemble à 55,413,000 fr.

Il devient chaque jour plus pressant de compléter cette partie incertaine et variable de la dette publique par le règlement législatif, trop souvent ajourné, des retraites qui sont dues aux différentes carrières de l'administration.

Cette indécision prolongée dans le sort des agents qui concourent à la perception des revenus et à la bonne exécution des services de l'État, peut provoquer l'inquiétude et le découragement parmi ceux mêmes dont le zèle et le désintéressement sont les causes les plus actives de l'abondance des produits, de l'économie des dépenses et du mouvement prompt et régulier de tous les rouages du gouvernement.

L'évaluation de ces pensions est restée inférieure de près de 8 millions à ses besoins réels, par suite de l'ajournement du projet de loi présenté sur cette matière importante au commencement de la session actuelle.

Dotations.

Les dotations de la Liste civile, des Chambres législatives et de la Légion d'honneur exigent une allocation totale de 16,478,500 fr.

Ce n'est donc qu'après avoir supporté le double fardeau de ses dettes et de sa constitution politique par un prélèvement inévitable de plus de 340 millions sur ses ressources annuelles, que l'État peut commencer l'exécution des services publics.

Services généraux des Ministères.

Avant d'entrer dans les détails de l'organisation administrative de la France, votre commission s'est arrêtée avec une profonde sollicitude devant les changements continuels que les combinaisons capricieuses de la politique font éprouver dans les diverses parties des ministères aux régimes antérieurement établis, aux institutions fondées avec le temps, et aux existences laborieusement acquises, afin d'introduire dans les affaires des hommes et des systèmes nouveaux, et de subdiviser entre des prétentions trop nombreuses des attributions jusqu'alors centralisées, mais dont on sait accroître ostensiblement l'importance par le développement

des travaux, du personnel et des frais de toute nature.

Cette incessante mobilité ne trouble pas seulement l'ordre intérieur de chaque branche spéciale d'administration; elle dérange aussi, par des modifications très-fréquentes, la répartition générale du pouvoir exécutif entre les différents ministères.

Ce fractionnement habituel de l'ensemble et même des divisions principales de notre organisation administrative menacerait de renverser le bel édifice de gouvernement qui nous a été donné par la plus haute pensée politique, si les bases sur lesquelles repose ce précieux monument de notre puissance nationale n'étaient pas consolidées par une loi constitutive qui fixerait invariablement le partage des grands services de l'État. Nous renouvelons, pour cette mesure de prévoyance, les vœux qui ont été déjà plusieurs fois exprimés par vos commissions du budget; nous répéterons également avec elles qu'il importerait de déterminer par une législation spéciale les formes, les attributions et la dépense définitives des institutions permanentes et des corps civils ou militaires du pays, afin de dégager ainsi des innovations et de l'incertitude tout ce qui fait la force et la grandeur de notre patrie.

Ces considérations générales qui nous sont inspirées par une étude consciencieuse du régime variable et de la marche incertaine des ministères nous dispenseront de la discussion de détail à laquelle un premier examen plus opportun et moins

précipité que le nôtre a déjà soumis leurs différents chapitres. Nous nous bornerons donc à présenter quelques observations sommaires sur les crédits ouverts à chaque département ministériel.

Ministère de la justice et des cultes.

Nous avons eu le regret, en parcourant les chapitres de la justice, d'y trouver encore une évaluation provisoire pour les traitements du conseil d'État, et de ne pas pouvoir donner à cette allocation législative la fixité sur laquelle devrait reposer l'existenee d'une institution aussi nécessaire à l'action régulière de la puissance publique.

Le service des cultes a reçu depuis vingt années des subsides toujours plus considérables : nous aimons à reconnaître, à cette occasion, que les intérêts de la religion et de la morale ont été assez bien appréciés et servis par la législature pour que la France puisse avoir incessamment, à la proximité de chaque habitation, un autel, un pasteur, et, nous dirons bientôt, une école.

Les crédits de ces deux branches de service s'élèvent ensemble à 56,337,339 fr.

Ministère des affaires étrangères.

Le budget des affaires étrangères, montant à 7,847,291 fr., n'a provoqué aucune remarque particulière, et nous n'avons pu qu'approuver la création de quelques nouveaux postes, ainsi que les suppléments d'allocations accordés pour satis-

faire au développement de notre influence politique et commerciale dans toutes les parties du monde.

Ministère de l'instruction publique.

Nous ne saurions également qu'applaudir à l'assistance persévérante que le Gouvernement prête aux efforts directs de la population, pour répandre les bienfaits de l'instruction publique sur toutes les communes et dans toutes les classes de la société. Nous ne regretterons jamais des sacrifices qui associent les positions les plus humbles aux plus nobles jouissances de l'esprit humain, et qui appellent les intelligences les moins éclairées à la régénération providentielle d'une civilisation générale.

Nous demanderons seulement que les encouragements distribués aux savants et aux gens de lettres soient dépouillés du caractère de secours, et qu'ils reçoivent autant que possible, aux yeux de ceux qui les méritent, par la forme donnée à leur dispensation et peut-être aussi par l'entremise du Souverain, tout l'éclat d'une récompense nationale accordée à des talents qui contribuent si puissamment, dans leur situation modeste, à la gloire et au bien-être de la France.

C'est d'ailleurs à la prudence du Gouvernement qu'il appartient de juger les cas particuliers où la publicité donnerait un nouveau prix à ces actes de munificence.

Votre commission s'est associée aussi avec em-

pressement à la disposition bienfaisante qui a fait ajouter 200,000 fr. de secours pour les salles d'asile, à la proposition faite par le Ministre, sur le chapitre 8 de l'instruction primaire, et elle recommande à l'administration de respecter la destination spéciale de cette subvention additionnelle.

Après ces courtes observations, nous vous proposons de fixer les dépenses de l'instruction publique à la somme de 15,638,497 fr.

Ministère de l'intérieur

Le ministère de l'intérieur est celui auquel s'appliquent le plus directement les considérations générales que nous avons présentées contre le morcellement continuel des divisions et des attributions administratives. Cette section importante du budget de l'État a déjà été fractionnée en quatre coupures séparées qui forment aujourd'hui quatre départements de cette grande et ancienne institution de l'Empire (1).

Les matières qui composaient autrefois cet ensemble de travail étaient en effet celles qui touchaient le plus immédiatement aux intérêts locaux du pays et qui étaient par conséquent en butte aux exigences politiques des différentes provinces et à l'action plus directe et plus active des influences parlementaires. Aussi la mobilité des idées ne s'est pas seulement exercée sur le système général de

---

(1) L'intérieur, les travaux publics, l'instruction publique, l'agriculture et le commerce.

cette administration; elle s'est étendue à ses agents intérieurs et surtout à ses fonctionnaires extérieurs, de manière à ne promettre aucun avenir ni aucune amélioration aux choses comme aux personnes.

Les mutations d'emplois déconcertent sans cesse les projets des administrateurs et les espérances des populations. Les contrôles et les garanties s'affaiblissent lors même que l'on s'efforce de les multiplier : la nouvelle institution des *inspecteurs de services départementaux* nous fournirait au besoin l'exemple de cette insuffisance d'une action centrale dans chaque département, qu'il ne faudrait fortifier que par sa durée. Nous ne pouvons donc ici que nous référer aux vœux que nous avons précédemment exprimés de voir consolider, par des vues permanentes et par des conditions hiérarchiques, le personnel et le matériel des branches d'administration qui composent aujourd'hui le département de l'intérieur.

Nous vous proposons d'en allouer la dépense pour 94,821,300 fr.

Ministère de l'agriculture et du commerce.

La pensée du tarif des douanes et la distribution des encouragements à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, constituent, depuis la fin de 1839, un ministère spécial dont nous n'avons à vous entretenir que pour solliciter avec vos précédentes commissions, dans l'intérêt d'un meilleur service, la réunion du contrôle des poids et mesures aux

attributions de l'administration financière des contributions indirectes. La dépense de ce département s'élèvera, pour l'exercice 1841, à la somme de 12,795,278.

Ministère des travaux publics.

La direction générale des ponts et chaussées est aussi devenue, en 1840, le *ministère des travaux publics*. Ce service a pris depuis quelques années tout le développement que la paix a permis de donner à l'entretien et au perfectionnement de nos voies de communication, ainsi qu'aux nouvelles entreprises de routes, de ponts, de canaux et de constructions utiles au commerce, à l'industrie et à l'ordre public; il était juste, en effet, et d'une sage politique, de doter plus largement, avec les progrès de la richesse générale, une administration qui leur ouvre partout la source la plus fertile, et qui rend d'une main généreuse, dans le présent comme dans l'avenir, des tributs bien plus abondants que ceux qu'elle a reçus des peuples. C'est par elle aussi que l'aisance et la civilisation pénètrent rapidement dans toutes les régions de la France, pour y féconder à la fois les dons de la nature et de la vie sociale. Un double budget a été formé pour ces dépenses productives, l'un sous le titre de *Service ordinaire*, et l'autre avec la dénomination de *Service extraordinaire;* l'isolement de cette seconde partie, et surtout son exclusion précédente du tableau général des besoins de chaque

exercice, pouvaient entraîner des désordres qui viennent d'être prévenus par la réunion, opérée en 1840, des deux divisions de cet ensemble de travaux en deux sections distinctes d'un seul ministère, dont tous les chapitres sont devenus inhérents au budget unique de l'Etat. Ce retour aux règles fondamentales de la comptabilité publique, qui a réformé cette exception, dès son origine dans le règlement de l'exercice 1837, nous éclairera sans doute beaucoup plus vite et plus exactement sur la progression des charges et des voies et moyens de ces deux grands services dont le premier a vu s'élever, en dix années, sa dotation antérieure de 40 millions à 53,124,300, et le second a déjà absorbé et même dépassé les réserves de l'amortissement et les fonds libres des exercices clos. Telle est en effet la conséquence inévitable des décisions législatives, qui ont ordonné 438 millions de nouvelles entreprises, tandis que les ressources qui pourront y être appliquées jusqu'à la fin de l'exercice 1841 ne s'élèveront qu'à 360 millions.

Les améliorations les plus fructueuses ont elles-mêmes une limite, qu'il ne faut jamais se dissimuler au début de leur exécution, pour ne pas compromettre les utiles résultats qu'elles demandent à l'avenir. Il importe de se rappeler dorénavant, en examinant les projets les plus intéressants pour la France, que nos votes législatifs ont affecté depuis 1830, près de six cents millions au service extraordinaire des travaux publics, en

même temps qu'ils ont beaucoup augmenté les moyens ordinaires de l'ancien budget des ponts et chaussées et ouvert à toutes les entreprises locales une source de fonds très-abondante, et peut-être trop peu ménagée, dans les impositions et les emprunts des départements et des communes.

Il ne faut pas non plus perdre de vue les mécomptes antérieurs qui ont si démesurément accru la première évaluation de la plupart des constructions projetées; erreurs presque inévitables qui pourraient se renouveler dans nos prévisions actuelles et dépasser les plus riches espérances de notre prospérité financière. Défendons-nous aussi contre un entraînement trop facile pour des améliorations de détail, qui sont l'objet des vœux individuels de populations locales, dont il est souvent préférable de mériter la reconnaissance par des refus, que d'obtenir la faveur par de dangereuses concessions. Enfin, n'élevons pas sans mesure et sans transition, par une précipitation irréfléchie dans l'exécution des travaux de l'État, le taux habituel de la main d'œuvre qui sert ordinairement de régulateur au prix de toutes les denrées. N'oublions pas, surtout en cette occasion, que l'œuvre difficile du bien public ne se réalise jamais plus utilement pour les peuples, qu'avec les secours du temps et les conseils de la prudence.

On voit combien il est facile en cette matière de franchir les bornes que la prévoyance nous impose, lorsque la même législature qui s'est prescrit à elle-même la précaution de ne pas élever le crédit des travaux extraordinaires de 1841 au-des-

sus de la réserve de l'amortissement, vient de voter encore, par des lois récentes, de nouvelles causes d'anticipation de cette ressource spéciale qui est déjà engagée au delà de l'exercice 1842; situation grave qui nous commanderait, dès à présent, d'interrompre la progression trop rapide de ces autorisations générales de nouvelles entreprises, dont la dépense excède toujours les crédits primitifs.

Ministère de la guerre.

Le département de la guerre nous demande, pour le service intérieur des divisoins territoriales, un crédit ordinaire de 215,149,240 fr. Cette allocation est calculée sur un effectif de près de 280,000 hommes et de 55,000 chevaux. Les cadres, les traitements et les conditions principales du service de l'état-major sont enfin déterminés par une législation spéciale qui fixe le sort et la dépense des officiers de l'armée.

Nous avons vu aussi avec satisfaction que la vie dévouée du soldat avait été successivement améliorée par une meilleure nourriture, par un perfectionnement notable du régime sanitaire, de la tenue des hôpitaux et de la composition de l'habillement, enfin, par une élévation graduelle de sa paie journalière. Il était juste, en effet, et digne d'une nation aussi généreuse que jalouse de sa gloire, d'associer, autant que possible, aux progrès de son bien-être et de sa civilisation, tous ceux de ses enfants qui se consacrent à la protection de son

repos, de son indépendance et de sa dignité. Mais nous attendons toujours, comme l'une des plus heureuses conséquences du retour de l'ordre, de la prospérité publique et de la consolidation de la paix, le précieux soulagement d'une décroissance de l'effectif des troupes et du crédit ouvert à la force permanente constituée pour la défense de notre existence politique.

L'occupation de l'Algérie impose des tributs toujours croissants à l'honneur national, dont le succès de nos armes peut seul alléger le fardeau; ils sont évalués, en 1841, sur le pied de 38,000 hommes et de 9,577 chevaux, qui représentent approximativement une dépense de 36,392,041 fr.

Les événements qui s'accomplissent pendant que nous cherchons à apprécier les nouvelles obligations d'une guerre dont il importe de hâter le terme par la victoire, ne nous permettent pas d'éclairer aujourd'hui le vote de la Chambre; mais ils nous conduisent à la prévenir que le nombre des troupes indiqué par le projet de loi sera plus que doublé dans le cours de l'année 1840, et au commencement de la campagne de 1841. Nous croyons donc devoir lui annoncer que les besoins extraordinaires de ce service spécial ne se renfermeront pas dans la limite nominale qui leur est fixée par le budget, puisqu'elle est déjà franchie, et qu'elle s'étendra probablement au delà de la somme de 80 millions.

Espérons que ces charges progressives qui ont déjà coûté à la France près de 40 mille hommes et

400 millions lui procureront, en puissance militaire, politique et commerciale, une prochaine compensation de ses généreuses avances; mais insistons pour que le Gouvernement, après avoir satisfait à tout ce que peuvent exiger la dignité de la France et le respect du à ses droits, détermine aussi promptement que possible le système définitif de notre occupation, et apprécie, avec toutes leurs conséquences, les sacrifices du présent et les avantages demandés à l'avenir.

Ministère de la marine.

Le Ministère de la marine est le seul qui ne présente pas, dans la rédaction de son budget, la distinction du service permanent et des besoins extraordinaires. Cette division serait néanmoins indispensable pour juger la situation réelle de ce département, et pour la comparer avec celle que semblait lui préparer une organisation normale annoncée en 1822, et qui n'élevait l'aperçu de ses différents chapitres qu'à la somme totale de 65 millions Il nous est impossible de vérifier si les 74 millions qui nous sont demandés en 1841 se renferment dans les limites prévues à cette époque déjà éloignée, pour l'entretien complet de notre puissance maritime, et si l'augmentation de 8 millions qui est aujourd'hui réclamée du Trésor représente seulement les exigences temporaires de nos bâtiments armés sur le pied de guerre, on ne comprendrait pas une partie de la dépense ordinaire de cette grande administration.

La confusion de ces deux services s'oppose toujours à une discussion raisonnée et approfondie des crédits qui leur sont cumulativement ouverts, et nous demandons que leur importance respective soit désormais expliquée et justifiée séparément dans les budgets et dans les comptes annuels du département de la marine.

Nous devons appeler aussi l'attention du Ministre sur la nécessité d'assurer la bonne gestion du matériel, et de faire régner l'ordre et l'économie dans l'emploi de toutes les valeurs mises à sa disposition par les magasins de l'État et par les caisses du Trésor, en fortifiant la surveillance du nouveau corps des commissaires de la marine et celle de la comptabilité centrale de son département, par l'adoption des procédés et des méthodes déjà habilement appliqués aux opérations analogues de l'administration de la guerre. C'est avec le concours plus énergique de cette double action locale et supérieure, qu'il faut chercher à ressaisir les avantages des anciens contrôles si fortement établis par Colbert en dehors de toute influence militaire, et qui n'ont été détruits que par la fausse direction qui les a détournés de leur but.

Nous demandons encore, d'après les mêmes principes, qu'une plus grande régularité soit introduite dans les comptes et dans les budgets des colonies, afin d'obtenir les moyens de mesurer les subventions annuelles que leur fournit la Métropole sur l'état réel et complet de leurs ressources et de leurs besoins spéciaux.

Nous terminerons l'examen de ce ministère en déclarant que nous considérons comme insuffisante l'évaluation générale de 74 millions portée dans le budget de la marine pour l'exercice 1841, puisque nous venons d'y ajouter une allocation supplémentaire de 10 millions destinés aux paquebots transatlantiques, et qu'il n'est pas possible de prévoir dès à présent, avec quelque certitude, les dernières conséquences des expéditions relatives à l'Algérie, aux affaires d'Orient, et aux rives de la Plata.

Ministère des finances.

Le premier chapitre du ministère des finances, relatif à la cour des comptes, nous a donné lieu de demander, avec vos précédentes commissions, que cette institution spéciale dont le contrôle public embrasse aujourd'hui tous les services de l'État, retrouve la fixité de situation qui lui avait été donnée par la loi organique du 16 septembre 1807.

L'administration des monnaies appelle une prompte réforme qui soumette au système décimal toutes les espèces en circulation, et qui leur donne, par de meilleurs procédés de fabrication, la perfection nécessaire pour les préserver des altérations et des falsifications nombreuses, dont la France éprouve depuis trop longtemps le déplorable préjudice.

Enfin, nous devons ajouter aux crédits de ce département une somme de cinq millions accordée par la loi du 17 juin dernier, relative aux Salines

de l'Est, pour la restitution intégrale à la compagnie actuelle du capital engagé dans leur exploitation.

Après cet examen sommaire de la seconde partie du budget de l'exercice 1841, nous avons arrêté le total des crédits alloués aux services généraux des ministères, à 657,930,982 francs, dont 549,538,941 fr. sont demandés pour les charges ordinaires de l'État, et 108,392,041 fr. pour les besoins extraordinaires des travaux publics et de l'Algérie.

Nous croyons avoir suffisamment démontré, par les explications qui précèdent, que ces deux dernières causes du développement annuel des dépenses du pays seraient de nature à compromettre l'avenir de notre situation financière, si la prévoyance du Gouvernement et des Chambres ne leur opposait pas dorénavant des limites plus étroites et moins faciles à franchir.

La nomenclature des grandes sections du budget se termine par les frais de régie et de perception des impôts montant à 128,832,582 fr. et par des remboursements, restitutions et non-valeurs portés à 59,976,270 fr. Ce qui élève le total général des dépenses publiques de l'exercice 1841, à..... 1,187,842,234 fr.

Les voies et moyens étant évalués pour..... 1,211,885,666

On pourrait espérer un excédant de recettes de..... 24,043,432

si l'un des termes de cette comparaison n'était pas susceptible de modifications importantes.

Cherchons donc à apprécier aussi approximativement que possible les charges nouvelles qui accroîtront encore les crédits que nous vous proposons d'ouvrir sur cet exercice :

La liquidation de la régie des Salines de l'Est exigera un remboursement de...	5,000,000 fr.
Les paquebots transatlantiques ont obtenu une allocation de....	10,000,000
Les travaux à la Chambre des Pairs, au jardin du Luxembourg, à l'hôtel Molé et au ministère du commerce demandent encore....	1,134,512
La création d'une chaire de langue slave et d'une faculté des sciences coûtera.....	30,000
Les intérêts des bons de l'amortissement, les subventions aux caisses des retraites, et divers autres articles non prévus nous imposeront des suppléments de crédits (1) pour.....	20,000,000
A reporter.....	36,164,512 fr.

(1) Intérêts des bons royaux formant la réserve de l'amortissement. ..... 8,450,000 fr.
Pensions militaires (complément des Inscriptions)..... 1,500,000
Subvention aux fonds de retraites..... 7,844,000
Constructions pour l'exploitation des tabacs. 400,000
Idem pour les bureaux de la guerre..... 185,000
Journées de Juillet..... 200,000
Dépenses extraordinaires de la police générale..... 1,000,000
ENSEMBLE.... 19,579,000 fr.

Report..... 36,164,512 fr.

Nous devons enfin évaluer au moins à 40 millions l'accroissement inévitable de l'effectif de la guerre et de la marine, ci..... 40,000,000

TOTAL..... 76,164,512 fr.

On pourrait donc craindre que le budget de 1841, qui promet un excédant de recette de 24 millions, ne présentât en définitive une insuffisance de ressources de 52 millions, qui s'aggraverait encore par un découvert probable de plus de 50 millions sur l'exercice précédent, en ajoutant au chiffre de 44,086,715 fr., déjà annoncé par le Ministre des finances, les 6 millions d'intérêts de la réserve de l'amortissement qui n'ont pas été compris dans l'appréciation législative des charges de 1840.

Nous serions donc exposés, pour l'exercice qui achève son cours et pour celui qui se prépare, à grossir encore notre dette flottante, ou nos rentes inscrites, de deux nouveaux excédants de dépenses qui s'élèveraient probablement au-dessus de 102 millions, si nous pouvions fixer par des calculs positifs toutes les chances onéreuses qui pèseront sur le Trésor jusqu'à la clôture de ces deux budgets.

Il est vrai que le Ministre des finances semble espérer une augmentation de recettes sur 1841, et qu'il annonce, dans son exposé des motifs, que les revenus indirects s'accroissent de près de 15 millions par année; mais nous n'avons pas cru pouvoir opposer des présomptions aussi incertaines à des

résultats de dépenses qui ne sont que trop positifs.

D'un autre côté, si nous portons nos regards sur la situation des travaux publics extraordinaires, nous reconnaîtrons que les engagements déjà pris par les lois spéciales qui ont autorisé des entreprises nouvelles sur tous les points de la France, s'élèvent à..... 437,923,000 fr.

Tandis que les excédants de recettes des exercices 1837 et 1838, réunis aux fonds libres ou à réaliser sur la réserve de l'amortissement jusqu'à la fin de 1841, ne donnent que..... 360,002,765 fr.

En conséquence, il existe aujourd'hui, sur ce service spécial, un excédant de besoins de..... 77,920,235 fr.

dont le gage ne repose plus que sur les ressources éventuelles des exercices 1842 et suivants.

Alors même que l'on supposerait, contre toute vraisemblance, que les différents projets déjà autorisés par la législature se renfermeraient tous dans les limites des devis primitifs, l'État se trouverait dès à présent grevé par anticipation d'un passif de 78 millions, pour lequel il n'existe d'autre garantie que son crédit.

Toutefois, il est juste de remarquer que les fonds mis à la disposition des ordonnateurs par des allocations législatives pour l'exécution immédiate de ces grands travaux, ne s'élèvent encore qu'à la somme de 263,408,797 fr., qui est égale

aux ressources déjà réalisées dans les caisses publiques, et qui y produisent momentanément, par suite de la lenteur des constructions commencées, une stagnation de numéraire considérable et très-préjudiciable à tous les intérêts.

Mais il est évident aussi que cette exubérance matérielle de valeurs métalliques s'élevant aujourd'hui à plus de 220 millions, n'est qu'un résultat accidentel et temporaire qui provient seulement d'un retard dans la marche des entreprises, et que la situation réelle de ce service extraordinaire fera ressortir en définitive une insuffisance de voies et moyens à laquelle il sera nécessaire de pourvoir dans un avenir plus ou moins éloigné. Ce serait donc méconnaître la portée des engagements contractés par le Gouvernement avec tous les départements du Royaume, que de ne pas ajouter ce second excédant de dépense à celui de 102 millions que nous avons déjà fait pressentir sur les budgets des exercices 1840 et 1841, et de ne pas apercevoir que l'État se trouvera à découvert de 180 millions, après avoir acquitté toutes les charges consenties par les lois antérieures à 1841.

Ainsi, nous pourrions être entraînés à rouvrir la voie si récemment fermée des déficit et des emprunts.

Cependant nous ne nous sommes point arrêtés à la crainte d'un semblable danger, dans la confiance que l'organisation du service ordinaire des départements ministériels recevrait enfin la fixité

et la régularité depuis si longtemps réclamées pour toutes les parties du personnel et du matériel de l'administration, et dans l'espoir si important à remplir que l'équilibre de nos ressources et de nos besoins ne serait pas imprudemment compromis par des sacrifices illimités dans l'Algérie, ou par des efforts inconsidérés pour l'amélioration matérielle du pays.

La fortune de la France est désormais étroitement attachée à la prévoyance des résolutions qui seront prises sur ces deux derniers intérêts, que le Gouvernement et les Chambres protégeront bien plus efficacement par la conservation de notre puissance financière, que par une aggravation trop rapide de nos charges qui amènerait l'épuisement du Trésor et du crédit public.

PRESSIONS
N° 160.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1840.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE GÉRANDO, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui ouvre au Ministre de l'instruction publique deux crédits additionnels pour la création d'une chaire au collége de France, et d'une faculté des sciences dans la ville de Rennes.

MESSIEURS,

Un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui est soumis à votre délibération, a pour objet d'ériger au Collége de France une chaire de langue et de littérature slave, et dans l'académie de Rennes, une faculté des sciences.

La Chambre des Pairs applaudit à toutes les mesures qui tendent soit à procurer les progrès des connaissances humaines, soit à propager l'instruc-

* Cette commission était composée de MM. le baron DE GÉRANDO, le vicomte D'ABANCOURT, le comte DE ST-CRICQ, ODIER, le marquis D'AUDIFFRET, le comte DE MOSBOURG, le comte ROY.

tion dans toutes les classes de la société. Elle voit avec une vive satisfaction les efforts constants de l'Administration pour atteindre à ce double but ; elle se félicite lorsqu'elle est appelée à y concourir.

Quoique le projet de loi sur lequel vous êtes en ce moment appelés à délibérer se présente sous la forme d'une disposition financière, il a pour objet réel un intérêt scientifique. Il ne s'agit que d'une modique dépense de 30,000 fr. en tout; mais il est question de créer de nouvelles branches d'enseignement; ainsi, la somme demandée a peu d'importance; mais le but auquel elle est appliquée présente une utilité réelle pour le progrès des lumières. Sous ce rapport, ce projet sera donc par vous accueilli avec faveur, il exige un examen sérieux et nous impose le devoir d'entrer dans quelques détails, pour apprécier successivement l'utilité des deux établissements qu'on se propose de former.

§. Ier.

Création d'une chaire de langue et de littérature slave au Collége de France.

Aucun doute ne saurait s'élever aujourd'hui sur l'utilité et l'opportunité de l'érection de cette chaire.

Ce n'est pas que l'importance des études qu'elle a pour but d'éclairer et de répandre, n'ait été longtemps méconnue parmi nous; mais depuis le commencement de ce siècle elle a commencé à se révéler aux yeux des hommes instruits; elle se produit maintenant à nos yeux, tant sous les

rapports politiques, que sous les rapports scientifiques et littéraires, par le concours de diverses circonstances. L'année dernière elle a été mise dans tout son jour au milieu de nous par le savant auteur des *Parallèles des langues de l'Europe et de l'Inde* (1), auquel il appartenait si bien d'appeler sur ces études l'attention générale, et d'en faire apercevoir toute la richesse (2). Déjà la studieuse Allemagne avait ouvert la carrière : Schaffarick avait publié à Bude, en 1826, son *Histoire de la langue et de la littérature slave* (3). La Pologne, cette Pologne que ses malheurs nous rendent doublement chère, qui, dans ces études, retrouvait sa propre histoire et sa propre littérature, s'y livrait, et elle avait le bonheur d'y trouver pour guide un historien, un poëte, illustre à ces deux titres, le compagnon de Kosciusko, vénérable par son caractère, son âge, son courage; que la France s'honore d'avoir accueilli lors des désastres de sa patrie (4). Joseph Dobrowsky, l'au-

---

(1) M. Eichoff, bibliothécaire de S. M. la Reine des Français. L'estimable M. Schnitzler, auquel ses travaux statistiques ont valu de justes éloges, avait présenté sur ce sujet d'utiles recherches dans ses publications sur la Russie, la Pologne et la Finlande.

(2) *Voyez* son *Histoire de la langue et de la littérature des Slaves, Russes, Serbes, Bohémes, Polonais* et *Lettons*, considérées dans leur origine ancienne, leurs anciens monuments et leur état présent. — Paris, 1839, in-4.

(3) L'origine et la grammaire de cette langue ont occupé Mieleke, Rask, Pott Danker, Dankovszky, Anton, etc.

(4) L'éditeur des *Chants historiques*, M. de Niemcevicz.

teur de l'*Histoire de la langue bohémienne* et de l'*Étymologicon*, avait publié à Vienne ses *Institutions de la langue slave*, qui ont déterminé les bases de sa grammaire (1). Une louable émulation s'était ainsi produite parmi les nations dont les traditions comme les idiomes se rattachent à une commune origine, sous le nom de famille *slave*.

Cette famille immense occupe tout l'est de l'Europe, depuis les monts Carpathes jusqu'à l'Oural, depuis l'Adriatique jusqu'à la mer Glaciale, et traversant encore tout le nord de l'Asie, s'étend jusqu'au Groënland et au Japon. Placée sur les confins de l'Europe et de l'Asie, elle embrasse plus d'un tiers de cette première partie du monde ; elle peuple le vaste empire de Russie, la Pologne, la Servie, la Dalmatie, la Croatie, la Carinthie, la Carniole, la Bohême, la Lusace, la Moravie, la Bulgarie, une partie de la Prusse orientale, la Lithuanie, la Livonie, la Courlande, etc.; provinces dont une partie dépend de l'empire turc, une autre de celui de la Russie, une autre de l'Autriche.

Ces aperçus géographiques suffisent sans doute pour faire apprécier les avantages politiques que la France peut se promettre dans l'avenir, par la culture des idiomes qui rendront nos communications plus faciles et plus intimes avec des nations aussi nombreuses. Nous n'en recueillerons pas des avantages moins précieux sous les rapports scien-

---

(1) On doit signaler aussi les services rendus dans cette carrière par Kopitar, Grecz, de Talvy, de Hanka, de Rhesa.

tifiques et littéraires. Dans ces différents dialectes se conserve une foule de documents pour l'histoire religieuse et civile, pour la mythologie ancienne elle-même; le génie poétique, obéissant à d'autres inspirations, revêtissant d'autres formes, le plus souvent s'empreint d'une originalité naïve dont le charme n'est pas sans efficacité pour féconder parmi nous les sources de l'invention (1). La généalogie de ces idiomes, leur comparaison avec ceux de l'Europe occidentale, étendront le domaine de la philologie, de la grammaire générale et comparée, et apporteront en même temps un tribut à la philosophie elle-même. Ainsi sera ouvert un nouveau champ, sera imprimé un nouvel élan au noble commerce des intelligences.

Ces dialectes, liés entre eux par une étroite consanguinité, se rattachent manifestement à une tige commune; on leur reconnaît une origine indienne, et quelque affinité avec le sanscrit; comme, dans les anciennes croyances des peuples qui les parlent, on retrouve les traces de la théogonie indienne. L'esclavon, qu'on a cru longtemps être la mère de l'idiome slave, n'en est que la sœur aînée; néanmoins, et quoique aujourd'hui il ne soit plus qu'une langue morte, son étude excite encore aujourd'hui un véritable intérêt. Langue liturgique, consacrée au culte religieux, chez la portion des nations

---

(1) Il suffirait de rappeler ici les chants populaires de la Servie, traduits en allemand par Talvy, en anglais par Bowing, en français par Mme Voyart.

slaves soumise à l'Église grecque d'Orient, elle y est à la fois l'organe de l'Église et des lois. Disciplinée et fixée au neuvième siècle par Cyrille et Méthode, qui portèrent chez ces peuples le flambeau du christianisme, elle fut dès lors, et par leurs soins, employée à la traduction de l'Écriture sainte; deux siècles après, elle reçut le dépôt du plus ancien code des lois russes, et vers le commencement du douzième siècle, le père de l'histoire russe, Nestor, lui confia les annales de cet empire, continuées jusqu'en 1226 par Simon de Soudzal et ses autres successeurs. Les Serbes orientaux doivent à ce dialecte la *Chronique de l'évêque Daniel*, le *Code de lois* du tzar Dusan, monuments du quatorzième siècle, précieux pour l'histoire.

Les dialectes vivants, sortis avec l'esclavon d'un germe unique et primitif, s'ils ont moins d'ancienneté, possèdent des richesses qui leur sont propres. Le russe, quoique idiome populaire à son berceau, exclu longtemps de la littérature savante, a servi cependant de canal aux vieilles traditions nationales, a eu ses bardes, tel que le Boïan, dont les chants sont devenus la source de nombreuses légendes; il a eu ses épopées, ou plutôt ses récits poétiques, tels que l'*Expédition d'Igor*, à la fin du douzième siècle; il a eu ses poëtes lyriques, tels que Lomonosov, au siècle dernier. La connaissance de la langue russe est d'ailleurs nécessaire pour consulter les ouvrages qui sont publiés soit à Pétersbourg, soit à Casan, et qui sont relatifs à l'étude des dialectes mongols,

thibétains, chinois, et surtout à celui du turk-oriental. La littérature serbe conserve dans ses chants lyriques les souvenirs nationaux, recueillis et publiés par *Vulk Stephanovic*, auquel on doit le dictionnaire et la grammaire de cette langue. La littérature bohémienne est née en dès temps plus reculés; ses chants nationaux, ses poëmes héroïques remontent jusqu'au huitième siècle, c'est-à-dire jusqu'au paganisme; elle possède aussi des chroniques qui datent du quatorzième siècle : dès cette époque, l'université de Prague imprime aux idées un essor rapide chez les peuples qui la parlent. Les productions qui se multiplient dans l'idiome national, empreintes d'un talent original, respirent aussi le patriotisme. La littérature polonaise, si son berceau ne se rattache pas à des époques aussi anciennes, brille au moins d'un éclat remarquable, et se pare d'une foule de noms célèbres. Elle s'éveilla, au seizième siècle, aux sons de la lyre poétique, aux accents de l'éloquence religieuse. Elle affecte une sorte de consanguinité avec la littérature française, comme la noble nation qui la parle excite en France les plus vives sympathies, et triomphant des événements politiques, elle perpétuera avec de glorieux souvenirs une nationalité qui a reçu de si cruelles atteintes. Sur les rives de la Baltique, dans les régions qu'habitèrent jadis les Hérules, ont régné ou règnent trois dialectes qu'une affinité intime unit à l'esclavon, mais qui se font remarquer aussi par leur analogie avec le grec et le latin; l'un est ce *vieux prussien*, dont Vetar a publié un

monument, et dont il a donné une analyse grammaticale (1); le second est la langue curieuse des *Lithuanes*, qui a aussi ses chants nationaux (2), dont une partie se rapporte au paganisme, et dont Ostmeister a donné l'histoire littéraire; le troisième est la langue *lettone*, alliée à la langue allemande, qui a été cultivée avec habileté par plusieurs écrivains et qui a été fixée, par Manzel (3), à la fin du seizième siècle.

Ainsi se justifie l'utilité d'un enseignement qui mettra la France en possession de ces richesses littéraires jusqu'à ce jour presque inconnues; elles auront un prix tout particulier, aujourd'hui que les hommes studieux se livrent parmi nous avec un redoublement d'ardeur aux recherches historiques; aujourd'hui que l'histoire se renouvelle en quelque sorte en consultant les vieilles traditions consignées dans les légendes et dans les chants populaires; aujourd'hui que peut-être notre littérature, éprouvant une sorte d'épuisement, cherche à se rajeunir dans les productions originales et primitives.

---

(1) Brunswick, 1821.

(2) Recueillis et publiés par Rhesa.

(3) Stender à Mittau, et Rosenberger en 1830, ont donné un lexique et une grammaire de ce dialecte.

Le docteur Eichoff, auquel nous avons emprunté la plupart de ces détails, a fait connaître aussi en France, par une élégante traduction, un ancien chant bohémien, la prière d'Adasbert, chant belliqueux de la Pologne, l'*Expédition d'Igor*, la *Bataille de Kosovo*, chant serbe, deux chants lithuaniens sur l'astronomie, etc.

Elle se justifie également la disposition qui place au Collége de France la chaire dont l'érection est proposée. Cette chaire est appelée, par l'analogie, dans le vaste établissement où s'enseignent déjà, avec l'éloquence grecque et latine, les langues et littératures hébraïque, chaldaïque, syriaque, arabe, persane, turque, chinoise, tartare, et la langue sacrée de l'Inde, souche commune de tant d'idiomes. Situé hors de la sphère des facultés universitaires, le Collége de France embrasse, sous le rapport de la philologie, un horizon plus étendu. Quelques bons esprits pensent que la chaire de slave serait mieux à sa place dans l'école des langues orientales vivantes, à la spécialité de laquelle cette chaire semble en effet appartenir par l'origine et le caractère des langues qu'elle aura pour objet, et cette opinion serait fondée peut-être, si l'érection de la chaire de slave au Collége de France n'était pas la pierre d'attente d'une création plus étendue.

Mais l'établissement qu'on propose en ce moment est-il en effet une création complète? L'enseignement de la langue et de la littérature slave doit-il s'introduire au Collége de France par une mesure isolée, comme une exception? doit-il obtenir le pas et la préférence sur celui des autres littératures de l'Europe? Ne fait-il pas nécessairement partie d'un système plus vaste, plus régulier, et par là même plus utile?

Cette question, Messieurs, tous les hommes instruits se la sont adressée, et nous-mêmes man-

querions à nos devoirs si nous ne cherchions à y répondre.

Lorsqu'on se demande si, parmi les diverses littératures de l'Europe celle de la langue slave a droit d'obtenir une exception une sorte de privilége, la pensée se reporte d'abord vers les langues du Nord, vers cette langue teutonique, souche commune de l'allemand, du suédois, du danois, du hollandais, de ces dialectes qui règnent depuis la Scandinavie jusqu'aux Alpes, et dont l'une se parle encore sur une portion du territoire français. Cette vieille langue fut celle de nos ancêtres; elle a versé des tributs dans notre langue elle-même. Elle est parlée chez des peuples qui nous avoisinent sur la moitié de nos frontières, chez les peuples avec lesquels nous entretenons avec une mutuelle bienveillance les rapports les plus étroits et les plus continus, auxquels nous sommes unis par une ancienne parenté, comme par des alliances récentes. Ses monumens ont une plus haute antiquité que ceux des langues slavones; ils nous ramènent jusqu'à Ulphilas, qui, sous l'empereur Julien et sous Valentinien Ier, traduisit l'Écriture sainte en teutonique ou mésogothique. Ses trésors aussi sont beaucoup plus abondants; ils embrassent une sphère beaucoupplus étendue. La langue des Klopstock, des Schiller, des Gœthe, a sur les langues de l'est de l'Europe l'avantage d'offrir dans les productions auxquelles elle a servi d'organe, des matériaux cent fois plus féconds pour les connaissances les plus relevées et les plus utiles comme celles du

droit, des sciences naturelles, des sciences exactes, de toutes les branches de l'érudition, pour la philosophie, reine des connaissances humaines.

La connaissance de la langue allemande est devenue presque nécessaire à ceux qui se livrent aux études sérieuses et qui veulent les approfondir. Aussi, depuis quelque temps, elle est cultivée avec ardeur par la jeunesse de nos écoles.

S'il s'agissait d'établir un privilége, la plupart d'entre vous, Messieurs, prévenant notre pensée, ne le réclameraient-ils pas en faveur de la langue et de la littérature anglaise, langue qui, bien que dérivée en grande partie de la tige teutonique, bien que s'étant fixée plus tard, a acquis un si puissant et si magnifique développement; qui se glorifie de tant de chefs-d'œuvre, qui verse tant de lumières sur l'Europe, qui règne dejà sur une partie du nouveau monde, et qui va s'étendant jusqu'aux extrémités du globe; cette littérature, sous une foule de rapports, nous intéresse plus vivement que celle des familles slaves; elle excite en nous de plus profondes sympathies. La langue qui lui sert d'instrument est, pour beaucoup d'entre nous, d'un usage presque nécessaire, et le devient davantage chaque jour.

Enfin et surtout, le privilége serait revendiqué à divers titres par les langues du midi de l'Europe, et comme se rattachant immédiatement au latin, et comme ayant avec le français une intime consanguinité, naissant avec lui d'une même source, ayant subi les mêmes phases, ayant partagé avec

lui les traditions de cette langue romane que des travaux récents viennent de mettre dans un si grand jour, et qu'ils ont environnée de tant de charmes; en sorte que cette étude devient comme une branche de notre propre histoire littéraire.

Remarquez d'ailleurs, Messieurs, que l'enseignement pratique des langues modernes est admis sans prendre place aujourd'hui dans nos colléges royaux. Cette heureuse institution appelle dans le haut enseignement un foyer qui lui réponde, lui préside, lui confère toute son utilité.

Mais ce n'est point un privilége que nous demandons; nous éloignons, au contraire, toute préférence. Ce que nous désirons, c'est que les grandes littératures, émules et diverses, qui se déploient au nord, au midi, à l'est, à l'ouest de la France, reçoivent en France la même hospitalité; que chacune d'elles ait sa chaire propre, parallèlement aux autres, que toutes ensemble ajoutent au Collége de France, une nouvelle branche d'enseignement parfaitement lié ainsi dans ses divisions; que cet enseignement nouveau vienne s'y rallier à l'enseignement des langues savantes de la Grèce, de Rome, de l'Inde, de l'Asie entière; formant, avec cet enseignement déjà en vigueur, un ensemble complet, un système vraiment utile, réunissant l'harmonie à la grandeur. Alors, dans ce bel établissement se déploieraient comme une sorte de musée des langues et des littératures de tous les temps et de tous les peuples, une galerie universelle de toutes

les formes sous lesquelles s'est produit le génie humain. Les comparaisons y seraient d'autant plus fécondes qu'elles seraient plus étendues ; les diverses études s'éclaireraient les unes par les autres. La France posséderait un établissement unique en Europe, mais jouissant d'un honneur qui lui appartient sous tous les rapports ; toutes les nations y seraient en quelque manière représentées dans un noble congrès, dans un colloque permanent, ouvert et entretenu par la science. Elle serait, comme elle doit l'être, la médiatrice d'une grande alliance intellectuelle, le centre du commerce scientifique et littéraire entre toutes nations civilisées ; belle prérogative qui serait utile à toutes, et qui lui mériterait leur commune bienveillance !

La pensée dont nous ne sommes ici que les organes, est le vœu unanime de nos savants les plus distingués ; nous aimons à le dire, nous y sommes autorisés, elle ne sera pas désavouée par le Ministre qui occupe lui-même un si haut rang parmi eux, et qui, dès qu'il en aura les moyens, se félicitera de l'exécuter.

Ce plan ne saurait soulever la moindre difficulté sous le rapport économique. 20,000 fr. suffiraient à la dépense ; il pourrait même, dès ce moment, se réaliser presque sans frais.

Dans tous les cas, le Collége de France, qui jouit déjà, par le caractère encyclopédique de son enseignement, d'un premier genre d'universalité, en obtiendra un second par ses liens avec les littératures de tous les peuples.

Nous considérons donc l'érection de la chaire de slave, comme un commencement d'exécution ; c'est sous ce point de vue que nous la votons aujourd'hui. Elle sera une promesse, un prélude, un engagement pour compléter la création désirée : elle ne constituera point une préférence ; elle se rattachera à un grand principe ; elle achèvera dignement le beau monument élevé par François Ier. Le Collége de France deviendra en même temps un collége européen.

C'est dans cet esprit que nous vous proposons, Messieurs, d'adopter l'article 1er du projet de loi (1).

§. II.

Création d'une faculté des sciences à l'Académie de Rennes.

On ne peut qu'applaudir à cette création ; à peine est-il nécessaire d'en montrer l'utilité et la convenance. Doter la ville de Rennes de cet établissement, c'est en doter l'ouest entier de la France. L'enseignement des sciences mathématiques, naturelles, physiques, secondera l'essor de l'industrie. Rennes est une ville studieuse et digne à

---

(1) Il existe, il est vrai, dans la faculté des lettres de Paris, une chaire de littérature étrangère ; mais quoique confiée à un de nos savants du plus éminent mérite, et remplie de la manière la plus distinguée, elle ne peut satisfaire au but que nous venons d'indiquer, c'est-à-dire embrasser à la fois toutes les branches si nombreuses, si variées et si étendues des littératures des différents peuples de l'Europe.

tous égards de prendre un rang élevé dans la propagation des lumières. Elle possède de beaux établissements d'instruction publique, qui prospèrent dans son sein. Cette cité fait de grands sacrifices pour en obtenir le développement.

Mais le Gouvernement, dans le projet de loi primitif, proposait en même temps d'ériger dans l'Académie de Rennes une faculté de médecine; la faculté des sciences, dans ce projet, était un auxiliaire pour celle de médecine, essentiellement liée à celle-ci par l'affinité des études. Ainsi eût été complété, dans ce centre de l'ancienne Bretagne, le plan de l'Académie universitaire qui, en ce moment, n'y compte encore que deux facultés.

Le projet qui est soumis aujourd'hui à votre délibération ne comprend plus que la seule faculté des sciences. Il perdrait ainsi son principal mérite; il démembrerait le plan qui avait été conçu; il conserverait l'annexe, en faisant disparaître l'édifice qui devait lui servir d'appui; il romprait l'union logique qui liait les deux branches d'enseignement. Rennes possédait autrefois deux colléges de médecine et de chirurgie, dont la dotation, émanée des États de Bretagne, a disparu en 1793, et qui ont donné à la France, dans ces derniers temps, deux médecins illustres (1). Dix-huit écoles de médecine existaient dans l'ancienne France. A l'époque du rétablissement de ces écoles, elles furent réduites à trois. La loi du 11 floréal an 10 statua qu'elles pour-

(1) Laennec et Broussais.

raient être portées jusqu'à six; cependant il n'en existe que trois encore : celles de Paris, de Strasbourg, de Montpellier; elles desservent le nord, l'est, le midi de la France. L'Ouest en est entièrement dépourvu, comme le centre, et il en aurait cependant encore plus besoin. Cette création attendue depuis longtemps, sollicitée depuis seize ans, ne saurait être plus longtemps refusée. La ville de Rennes a voté une somme de 300,000 fr. pour concourir à en faire les frais, en même temps que ceux qui ont pour but la faculté des sciences. Les plus puissantes considérations ont été présentées en faveur de cette institution, par M. le Ministre de l'instruction publique et par M. le rapporteur de l'autre Chambre.

En vain objecterait-on que l'érection d'une faculté de médecine à Rennes portera préjudice aux écoles secondaires établies dans les départements de l'Ouest. Les écoles secondaires ne sont vraiment utiles, que lorsqu'elles se groupent auprès d'une faculté qui les vivifie et les éclaire. Les écoles secondaires ne sont point destinées à remplacer les facultés, mais à préparer des sujets pour les facultés. Ce serait se plaindre de ce qu'on substitue un enseignement supérieur à un enseignement incomplet.

En vain objecterait-on encore que par là on porterait préjudice aux facultés de médecine déjà existantes. Cette objection tendrait à repousser toute création qui satisferait à la loi du 11 floréal an 10. Car quelque part que l'on érige en France

une quatrième faculté, elle enlèvera certainement plus d'élèves aux facultés existantes, que celle qui sera érigée à Rennes, parce qu'elles seront moins éloignées des trois autres. D'ailleurs, les élèves de l'Ouest de la France ne viennent guère étudier la médecine qu'à Paris; or, la faculté de Paris est tellement fréquentée, tellement sûre de l'être toujours, par les avantages qu'elle réunit, qu'elle peut facilement renoncer à une portion des élèves de l'Ouest. Dans l'intérêt des familles, l'érection proposée leur évitera les frais de voyage, de séjour à Paris pour les jeunes gens qui leur appartiennent, et les inconvénients plus graves encore d'une résidence dans la Capitale, loin des yeux des parents. L'érection proposée facilitera à un grand nombre d'étudiants de l'Ouest, les moyens d'arriver au doctorat, au lieu de se borner à rester simples officiers de santé; c'est-à-dire elle substituera dans cette région, des sujets vraiment instruits, des praticiens habiles dans les diverses branches de l'art de guérir, à des sujets qui n'en posséderaient que les notions élémentaires.

Il paraît, au reste, et nous sommes fondés à le croire, que, si l'érection de la faculté de médecine à Rennes ne figure plus dans le projet de loi, ce n'est pas qu'elle ait été rejetée, c'est seulement parce qu'elle aurait été ajournée jusqu'à l'époque où l'on revisera toute notre législation sur l'exercice de l'art de guérir. C'est peut-être retarder inutilement et pour trop longtemps, une œuvre utile.

Quoi qu'il en soit, à cet égard encore, nous ne

repousserons pas ce qui est bien, par cela seul qu'on pourrait faire mieux; nous acceptons ce qui est bon, quoique imparfait, dans la confiance que la création sera bientôt complétée.

Votre commission, Messieurs, vous propose à l'unanimité l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre de l'instruction publique, en addition au budget de l'exercice 1841 :

1°. Un crédit de cinq mille francs (5,000 fr.), pour la création d'une chaire de langue et de littérature slave au Collége de France,

2°. Un crédit de vingt-cinq mille fr. (25,000 f.), pour la création d'une faculté des sciences dans la ville de Rennes.

Art. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi au moyen des ressources accordées pour les besoins de l'exercice 1841.

IMPRESSIONS
N° 161.
—
1840.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1840.

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 la fixation du Budget des recettes pour l'Exercice 1841.

MESSIEURS LES PAIRS,

La loi des recettes est celle dont le vote, par la force des choses en quelque sorte, marque le terme des travaux de chaque session.

Cette loi est comme une sanction dernière, donnée à toutes celles déjà rendues à l'effet d'autoriser des dépenses et d'ouvrir des crédits qui pourvoient aux besoins du plus prochain exercice.

Sans le vote des recettes, toutes ces lois, et notamment celle du budget des dépenses, ne seraient qu'une lettre morte, impuissante à communiquer la vie et l'action aux services publics.

---

* Cette commission était composée de MM. ROUILLÉ DE FONTAINE, GAUTIER, le vicomte d'ABANCOURT, le baron DE FRÉVILLE, le baron DAVILLIER, Camille PÉRIER, MAILLARD.

Rappeler toute l'importance de cette loi finale, c'est faire ressortir combien il est nécessaire que l'un des grands pouvoirs de l'État puisse, jusqu'au dernier jour de la session, exercer dans toute leur plénitude les droits qui lui sont conférés par la Charte, que dans son sein la discussion ne soit à aucune époque, nous ne dirons pas étouffée, mais rendue vaine et illusoire parce qu'elle ne pourrait se résoudre qu'en des vœux et des conseils peut-être stériles.

La position de la Chambre des Pairs, Messieurs, au moment de la présentation de cette loi nécessaire, est ce qu'elle était l'année dernière, ce qu'elle a été depuis de longues années, ce que cependant elle doit cesser d'être.

L'un des pouvoirs dont le concours serait indispensable pour les amendements que vous croiriez devoir lui faire subir, n'est présent et en action que par une sorte de fiction. Cette action a cessé de fait, quoique la parole royale qui peut seule mettre un terme légal à ses travaux, n'ait pas encore été prononcée.

Toutefois, de l'examen attentif auquel la commission s'est livrée, il est résulté pour elle la conviction que, pour cette année du moins, l'adoption de la loi des recettes peut être un acte du libre arbitre de cette Chambre, et non un sacrifice fait à la nécessité.

Il n'en saurait être ainsi que parce que l'économie de la loi satisferait à certaines conditions.

D'une part, elle établirait un juste équilibre entre les voies et moyens, et les dépenses que vous

auriez déjà reconnu être réclamées par l'intérêt de l'État. D'autre part, les recettes seraient demandées à des sources de revenus, à des impôts préexistants et non à des impôts nouveaux, dont le principe, les bases, les tarifs seraient fixés par la loi même.

A côté de dispositions nécessaires pour lesquelles votre sanction serait implicitement engagée par le vote des dépenses, elle ne devrait point présenter des dispositions qui apporteraient des changements graves à notre système de finances, lesquelles ne sauraient être introduites dans l'une des lois du budget tant que le mécanisme de nos sessions législatives ne sera pas réglé de telle manière que ces lois puissent être amendées ou votées avec autant de liberté et d'indépendance dans l'une que dans l'autre Chambre.

La loi qui nous occupe échappe sous ces divers rapports aux critiques dont d'autres lois de finances ont pu être justement l'objet.

Si elle ne se borne pas à rendre légale pour 1841 la perception des impôts établis, par ce vote annuel dont la nécessité est l'une de nos plus précieuses garanties, les articles qui se coordonnent avec lui n'ont en général pour objet que d'apporter quelques améliorations à leur perception sans en altérer le système. Une seule disposition importante s'y fait remarquer, mais elle était si bien commandée par l'intérêt de nos finances, que si la Chambre des Pairs n'avait pas été devancée, sans doute elle eût cru devoir prendre l'initiative.

Ce n'est pas, Messieurs, que le projet de loi ne

fournisse matière à de graves méditations. Mais aucune des observations que nous avons à vous soumettre ne tend à en faire rejeter les dispositions ou à les modifier. Plusieurs ne se rattachent à lui que parce qu'il y a une relation nécessaire entre la loi des recettes et celle des dépenses, et qu'à moins de réduire l'examen et la fixation des voies et moyens à de simples combinaisons de chiffres, il est impossible de ne pas jeter un coup d'œil sur l'ensemble de notre système financier.

Le dérangement des finances d'un État a des conséquences tellement graves, que les corps appelés à les régler doivent puiser à toutes les sources les avertissements propres à retenir sur la pente glissante où tant de gouvernements se sont laissé entraîner, et se placer à tous les points de vue d'où l'on peut le mieux découvrir le terme où pourraient conduire les voies dans lesquelles on se trouve engagé. Au point de vue des recettes, on doit être surtout frappé d'une nécessité d'un ordre supérieur, et devant laquelle s'effacent des nécessités que l'on invoquerait en faveur de certaines dépenses. Cette nécessité est celle de maintenir une juste balance entre les dépenses et les recettes annuelles. Si dans les années d'une paix qui rend si fécondes toutes les sources du revenu public le présent ne suffisait pas au présent, que nous réserverait donc dans l'avenir une de ces guerres que les progrès de la civilisation, l'intelligence toujours plus vive de leurs véritables intérêts chez les grandes nations européennes, peuvent rendre moins

fréquentes, mais dont malheureusement le retour ne saurait être éloigné à jamais!

Notre situation financière, si elle restait dans les années qui suivront ce qu'au premier coup d'œil elle paraît devoir être encore en 1841, ne justifierait pas de si fâcheux présages sur cet avenir.

L'amortissement n'a point cessé son action, quoique ce qu'il a d'effectif aujourd'hui soit à peine la cent cinquantième partie du capital de notre dette fondée. Les dépenses déjà faites pour travaux extraordinaires votés n'auront pas absorbé la totalité des réserves accumulées, ou de celles qui se formeront jusqu'au 1er janvier 1842. Mais si nous ne marchions pas avec circonspection, avec plus de circonspection que par le passé, pourrions-nous dire, dans la voie ouverte par la loi du 17 mai 1837, nous arriverions rapidement à ne solder nos dépenses annuelles que par des emprunts supérieurs à la faible réduction qu'un simulacre d'amortissement ferait subir à la dette depuis longtemps fondée.

Ces réflexions, Messieurs, naissaient naturellement de la seule inspection du fait principal ressortant de la loi des recettes, de celui qui résume toutes les prévisions financières pour l'exercice prochain.

Le total des voies et moyens pour cet exercice est de..... 1,211,885,666 fr.

Tandis que celui fixé par la loi du budget de 1840 ne paraissait être que de..... 1,115,765,222

Différence..... 96,120,444 fr.

Nous nous hâtons de faire observer que cette énorme différence n'est pas la mesure du progrès de nos recettes, comme aussi de l'accroissement de nos dépenses. Pour la majeure partie, cette différence ne représente pas des revenus qui seront créés pendant l'exercice, non plus que des dépenses pour travaux extraordinaires qui excéderaient, en 1841, les dépenses de même nature ayant eu lieu en 1840.

Elle résulte d'un changement important introduit par l'autre Chambre dans la formation du budget, changement auquel la commission a adhéré pleinement, parce que, d'une part, il y aura plus de vérité dans nos prévisions financières, et que, de l'autre, quelques obstacles seront apportés à la progression si rapide de nos dépenses extraordinaires.

Le cours des prospérités de la France n'est pas arrêté, n'est pas même ralenti, et, dans le surcroît de ressources que paraît devoir offrir 1841 comparativement à 1840, l'augmentation probable des revenus, ou de ces produits qui sont rattachés au budget pour être ensuite appliqués à un ordre inférieur de services publics auxquels il ne pourvoit pas directement, n'est pas de moins que 24,120,444 fr.

La somme qui complète la différence entre le chiffre absolu des voies et moyens respectifs des deux exercices est la contre-partie, au budget des recettes, de la somme exprimant, au budget des dépenses, les crédits affectés aux travaux publics extraordinaires qui y figurent pour la première fois.

Nous examinerons le but et les effets probables de ce changement.

La loi sur les travaux publics extraordinaires fut sans doute l'expression d'une pensée grande et féconde; mais, dès l'époque où elle fut discutée, beaucoup d'esprits s'étaient alarmés de l'influence qu'elle pouvait avoir sur le système entier de nos finances. D'une part, l'établissement d'un budget extraordinaire en rompait l'unité, parce qu'il détachait les travaux extraordinaires, c'est-à-dire une branche importante et toujours croissante des services publics, du budget général, dans lequel on s'était efforcé, avec une constance de vue qui ne s'était jamais démentie, de faire rentrer toutes les recettes et toutes les dépenses ayant pour but de satisfaire aux besoins de notre organisation sociale, jusque dans les degrés les plus inférieurs, quand il y était pourvu par l'impôt.

D'autre part, il y avait bien quelque danger dans la création du fonds extraordinaire devant servir de voies et moyens pour ce second budget, de ce fonds qui ne serait alimenté, indépendamment des excédants des budgets ordinaires, ressource presqne trop souvent nulle, toujours insuffisante, que par les réserves de l'amortissement et le produit d'emprunts à contracter selon l'occurrence.

Pour remédier à quelques-uns des inconvénients de la loi de 1837, un premier pas avait été fait. Aux termes de la loi de règlement définitif du budget de l'exercice 1837, les travaux publics extraordinaires ont dû, à compter de 1841, devenir partie intégrante du budget général.

Ce n'était là qu'une mesure d'ordre, pour ainsi dire; il en restait une plus efficace à prendre : c'était de fixer par le budget une limite que les travaux extraordinaires, et par conséquent l'emploi des ressources appliquées à couvrir leurs dépenses, ne devraient pas dépasser dans le cours de l'exercice.

Pour les dépenses comprises au budget ordinaire, cette limite est imposée par la nécessité d'établir, à moins de se déclarer en déficit, la balance entre les dépenses et le produit de l'impôt ou des autres revenus publics qui seront créés dans le cours de l'exercice où les services devront être accomplis.

Mais le fonds des travaux extraordinaires n'offrait point cette limite en lui-même, parce qu'il était de sa nature d'être indéfini, et d'embrasser jusqu'aux ressources à fournir par des emprunts dont la mesure ne serait donnée que par la somme des crédits votés pour travaux extraordinaires.

Cette limite a été posée par l'inscription qu'a faite la Chambre des Députés, au budget des dépenses, d'une somme de 72,000,000 fr. pour travaux extraordinaires, et au budget des recettes d'un chiffre égal de ressources extraordinaires à réaliser.

Cette disposition nouvelle, Messieurs, aura sans doute votre assentiment. Mais ce n'est pas seulement un principe inerte de délimitation que vous entendrez inscrire dans la loi du budget; c'est une limite véritable.

Nous montrerons dans quelques instants quelle réserve il faudra s'imposer dans l'application de la loi du 17 mai 1837, pour que cette limite ne soit

pas dépassée en 1841, et aussi combien l'avenir de nos finances serait compromis si nous ne savions pas respecter, dès l'année même où elle aurait été posée, une règle que nous aurions jugé devoir les régir indispensablement.

Nous établirons d'abord quelle sera au 31 décembre 1841, et d'après les actes législatifs rendus jusqu'à ce jour, la situation des travaux extraordinaires, et celle du fonds destiné à en couvrir les dépenses.

La somme totale des travaux extraordinaires votés, s'élève à 437,923,000 fr.

Les crédits ouverts sur les cinq exercices de 1837 à 1841 forment ensemble.....	263,408,797 f
dont il avait été couvert par les excédants de recette de 1837-1838 jusqu'à concurrence de.....	43,152,797
Les recettes ordinaires de 1839 à 1841 ne pouvant même balancer les dépenses ordinaires, il y aura donc sur les crédits votés un découvert de.....	220,256,000 f
n'ayant d'autre gage que les réserves accumulées de l'amortissement. Ces réserves devant s'élever au 31 décembre 1841, à.....	316,849,968
la portion non consommée à cette même date serait de.....	96,593,968 f

Mais sur l'ensemble des travaux extraordinaires, votés depuis la loi

du 17 mai, et dont le chiffre a été donné ci-dessus pour.....	437,923,000 f
les crédits ouverts ne devant en solder jusqu'au 31 décembre 1841, que pour.....	263,408,797
il y aura une dépense ultérieure à couvrir de.....	174,514,203
Ainsi, au 1er janvier 1842, en supposant que la session prochaine ne dût rien ajouter aux travaux extraordinaires et aux crédits à imputer sur 1841, l'avenir postérieur au 31 décembre 1841 se trouverait engagé pour.....	174,514,203
Tandis que les réserves accumulées jusqu'à ce même jour seraient réduites à.....	96,593,968

C'est ici le lieu de faire ressortir un fait qui ne doit pas passer inaperçu, puisqu'il tend à altérer dès ce moment cette situation.

Lorsque dans l'autre Chambre on cherchait à revenir à l'unité du budget, on laissait subsister, pour une partie de nos dépenses, une catégorie qui, plus encore que le budget extraordinaire, devait être repoussée par les principes auxquels on sentait enfin le besoin de revenir.

Tous les crédits spéciaux votés dans cette session pour 1841 n'ont pas été repris dans le budget qui aurait dû, d'après ces principes, réunir sous la sanction d'une même loi de finances toutes les dépenses prévues pour cet exercice.

Des crédits pour 16,164,512 fr. sont restés entièrement en dehors du budget.

Pour n'avoir pas tenu compte de ces crédits dans la fixation des voies et moyens, on ne sera pas dispensé de les couvrir. Comme d'ailleurs il est dans les pressentiments des commissions des deux Chambres que les dépenses ordinaires de 1841 ne seront pas couvertes par les revenus ordinaires malgré l'augmentation probable de ceux-ci, les dépenses ci-dessus indiquées devront plus tôt ou plus tard venir en atténuation de la réserve.

Ainsi, au moment du vote du budget par l'autre Chambre, la portion qui serait réellement disponible au 31 décembre 1841 ne pouvait être évaluée à 96,000,000 fr., mais à 80,000,000 fr. seulement.

Du moins n'est-il pas dans l'esprit de la loi dont nous vous proposons l'adoption, qu'elle subisse de nouvelles réductions pour des travaux extraordinaires qui dépasseraient la limite de 72,000,000 f. inscrite au budget.

Cette limite ne peut être respectée qu'à une condition, c'est qu'on s'interdira dans la prochaine session, non de présenter aux Chambres de nouveaux projets de travaux extraordinaires, mais d'ouvrir des crédits pour en commencer l'exécution dans le cours même de 1841.

Les 72,000,000 fr. auxquels on a entendu borner la dépense des travaux extraordinaires pendant cet exercice, sont déjà balancés en totalité par les crédits ouverts soit pour les travaux votés antérieurement à 1840, soit pour ceux qui ont été l'objet

des lois spéciales rendues dans la présente session. Aucune portion de ces 72,000,000 fr. n'est aujourd'hui disponible.

Si au contraire la limite du budget était franchie lorsqu'à peine elle aurait été votée, si l'on devait procéder dans la prochaine session, après la règle établie, comme on procédait dans les sessions précédentes lorsqu'il n'y avait point encore de règle, voici ce que deviendrait notre situation au 31 décembre 1841.

Les projets de lois qui seraient votés, et MM. les Ministres ont annoncé qu'il en serait présenté plusieurs d'une grande portée financière, donneraient lieu à l'ouverture immédiate de crédits, pour en commencer l'exécution dès 1841.

Ces crédits viendraient s'ajouter aux 72,000,000 f. qui sont déjà affectés sur la réserve pour cet exercice, en même temps que les charges, dont les exercices postérieurs à 1841 sont grevés pour travaux extraordinaires, s'accroîtraient de toutes les sommes nécessaires à l'achèvement de ceux nouvellement votés.

Ainsi, lorsque l'exercice 1842 s'ouvrirait, la réserve encore disponible ne serait pas de 96,000,000 fr., mais d'une somme sensiblement inférieure; d'un autre côté, les charges à supporter par cet exercice et les suivants, pour travaux en cours d'exécution au 1er janvier 1842, ne seraient pas simplement de 174,000 fr.; elles se seraient accrues dans une forte proportion, peut-être auraient-elles doublé.

Et si, comme tout porte à le craindre, les dé-

penses ordinaires de 1840 et 1841 ne peuvent se solder que par un prélèvement sur la réserve, si, pendant le cours de 1841, la situation de l'Algérie exige que l'on accroisse encore, ou seulement que l'on maintienne l'état militaire que nous y entretenons aujourd'hui; si nos différends avec Buenos-Ayres ne sont pas vidés; si enfin l'état incertain de l'Orient se prolonge, il n'est pas hors de probabilité que les réserves accumulées seront entièrement épuisées en 1841, et qu'en 1842, dans une situation qui permettrait encore l'accroissement de nos revenus, indice le plus certain de la prospérité du pays, après avoir absorbé le produit annuel des impôts, détourné de sa destination la presque totalité de l'amortissement, nous serions réduits à ne balancer nos dépenses que par des emprunts qui ne seraient plus alors de simples consolidations.

Nous n'avons pas craint, Messieurs, de traiter cette question avec quelques développements. C'est la plus grave de toutes celles que peut faire naître l'examen du projet de loi dont nous avons l'honneur de vous entretenir. Au maintien de l'ordre dans nos finances sont attachés l'avenir du pays peut-être, et certainement la haute influence qu'il doit exercer dans la politique générale de l'Europe; la France sera d'autant plus forte dans les temps difficiles qu'elle aura moins abusé de ses ressources dans les temps de prospérité.

Les autres parties du projet de loi, qui n'ont d'ailleurs soulevé aucune objection sérieuse, ont donné lieu à diverses observations qui ne sont

pas sans intérêt, et que nous croyons devoir vous soumettre.

Contributions directes.

Les contributions directes figuraient dans le projet du Gouvernement pour 392,764,951 fr. C'était 4,632,000 fr. de plus qu'en 1840. Sur cette dernière somme, 2,544,000 fr. représentent les résultats probables de ces variations dans le produit de l'impôt, qui ont lieu d'une année à l'autre, sans aucune altération dans leur tarif, et cela par des causes qui étant toujours les mêmes, n'ont pas besoin d'être rappelées. La plus grande partie de cet accroissement, 1,672,000 fr., provient d'une plus juste appréciation des impositions locales qui seront perçues en 1841. Le complément des 4,632,000 fr., c'est-à-dire 2,088,000 fr., représente le produit d'un centime et un dixième dont le Gouvernement proposait d'accroître le nombre des centimes additionnels affecté aux dépenses départementales ordinaires et facultatives.

La nécessité de couvrir le déficit qui s'est révélé sur les fonds départementaux de 1840 et qui se reproduirait en 1841, a été reconnue par l'autre Chambre; mais elle a pensé qu'il devait y être pourvu en transportant aux dépenses départementales un centime et un dixième, dont serait réduit le nombre des centimes additionnels qui entrent au Trésor sans affectation spéciale.

Pareille détermination avait été prise par la Chambre relativement à 7/10e de centimes, dont

les centimes départementaux ont été augmentés pour 1840.

La commission adhère aux motifs qui ont décidé l'autre Chambre.

Il n'est pas sans inconvénient de retrancher 2,088,000 fr. des revenus de l'État, quand ils suffisent à peine à couvrir ses dépenses ordinaires.

Mais des considérations puissantes doivent faire décider cette année d'après les motifs qui ont déterminé le vote de 1839.

D'autres éléments encore qu'une appréciation rigoureuse de la nature des dépenses ont déterminé dans l'origine la classification des dépenses publiques en dépenses de l'État et en dépenses départementales, et on peut dire que plusieurs de celles qui se trouvent placées dans cette dernière catégorie appartiennent plutôt à la première.

Ainsi l'insuffisance des centimes affectés aux dépenses départementales peut tenir en partie à l'accroissement de ces services départementaux qui sont plutôt des services d'intérêt général.

D'autre part, on ne peut qu'être frappé de l'accroissement qu'éprouve la contribution foncière, sous forme de centimes extraordinaires locaux. Ils ne sont pas seulement le résultat des votes libres des conseils généraux et communaux, et n'ont pas tous pour objet des travaux proprement dits et notamment ceux qu'à l'exemple du Gouvernement, et avec une émulation louable sans doute, mais qui a besoin d'être contenue dans de justes

bornes, les départements et les communes exécutent pour compléter le système de nos communications.

Depuis 1830 une innovation grave a été apportée dans le régime de notre administration départementale, et pour la premièrefois, à l'occasion de l'enseignement primaire. Nous voulons parler de ces centimes additionnels dont le vote est obligatoire dans certains cas pour les départements et les communes, et dont le produit est affecté par la loi à une destination spéciale, mais qui est la même dans toutes les localités.

Toutes ces causes d'accroissement des centimes extraordinaires agissent d'une manière incessante.

De 1837 à 1841 la moyenne de ces centimes s'est élevée de 67 à 71 : elle eût dépassé 72, si la proposition du Gouvernement avait été adoptée.

Ainsi la propriété foncière voit ses charges s'accroître dans une période de paix et de prospérité, et c'est à elle cependant que dans des temps difficiles, où les autres sources de revenus tariraient en partie, où le crédit pourrait ne prêter au Trésor que des secours insuffisants peut-être, toujours onéreux, c'est à elle que seraient demandés les moyens les plus assurés de subvenir aux besoins extraordinaires de l'État.

On peut dire que la contribution directe, et principalement la contribution foncière, voit ses tarifs s'élever, tandis que ceux des autres branches du revenu public conservent une invariable fixité, que plusieurs même se trouvent considérablement ré-

duits : car l'accroissement des centimes additionnels a des effets parfaitement semblables à ce que serait pour les boissons, par exemple, l'élévation de la quotité de l'impôt dans ses rapports avec la valeur de la chose imposée.

On concevrait ce traitement inégal si la propriété était concentrée, ainsi qu'elle l'est dans un pays voisin, en un petit nombre de mains; les tributs nouveaux seraient alors demandés à la richesse ou au moins à l'aisance.

Mais en est-il ainsi dans un pays où le nombre des cotes de la contribution foncière dépasse 10 millions, et tend sans cesse à s'accroître?

Une portion considérable de cette contribution est donc acquittée par une classe extrêmement nombreuse, la moins aisée peut-être parmi celles avec lesquelles d'ailleurs elle concourt, sous d'autres formes, aux dépenses de l'État, par une classe qui, à tant de titres, a droit aux plus grands ménagements.

Cadastre.

Les fonds départementaux appliqués aux dépenses du cadastre subiront, de 1840 à 1841, une diminution de 150,000 fr., qui résulte de ce que les travaux sont terminés dans un plus grand nombre de départements. Ce nombre est actuellement de soixante-dix-sept.

La loi depuis longtemps annoncée, et qui doit avoir pour but de conserver et de tenir constamment au courant les résultats de cette grande et utile opération, n'a pas encore été présentée. Mais

nous savons que cet objet fixe depuis longtemps la sollicitude du Gouvernement. Plusieurs plans ont été proposés par des commissions formées au ministère des finances. Aucun ne paraît avoir encore été adopté.

Nous faisons des vœux pour que les Chambres soient saisies des propositions du Gouvernement sur cette matière, difficile d'ailleurs, car la détermination du mode de conservation du cadastre impliquera plusieurs questions graves, notamment celle du maintien indéfini des évaluations cadastrales ou de leur révision périodique.

Frais d'administration des bois des communes.

De tout temps le Trésor a été indemnisé par les communes et les établissements publics, des dépenses qu'il supporte pour l'administration de leurs bois; mais le mode ainsi que la quotité des remboursements ont varié. Avant le Code forestier, il y était pourvu par l'addition d'un décime au montant de l'adjudication des coupes. Depuis le Code, le montant de la somme à récupérer par le Trésor doit être réparti au marc le franc des impôts supportés par leurs bois.

Avant le Code, le Trésor percevait 1,810,000[f]
Après sa promulgation, on ne demanda plus que 1,558,000
Ce chiffre n'est pas resté invariable; il descendit en 1837 jusqu'à ..... 1,034,644.

Ces réductions successives avaient eu surtout

pour objet d'apaiser les plaintes auxquelles avait constamment donné lieu l'application du mode de répartition qui fut adopté immédiatement après la promulgation du Code forestier.

Le mode nouveau consacré par la loi des recettes du 20 juillet 1837 eut pour objet de satisfaire à ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans ces plaintes, et en même temps d'élever le produit de la taxe au niveau des frais réellement avancés par l'État. Mais il souleva des réclamations encore plus vives.

La cote-part à supporter par les départements dont le sol forestier est pauvre, s'est trouvée si disproportionnée avec la valeur des bois, qu'il a fallu leur accorder des remises considérables.

Les frais à recouvrer en 1841 devaient être, d'après le projet du Gouvernement, de 1,617,759 fr.

La commission de l'autre Chambre, pour s'assurer si les réclamations des communes n'avaient pas quelque fondement légitime, non moins dans le partage entre elles et l'État des frais de l'administration forestière que dans les vices de la répartition entre les communes, a soumis à une scrupuleuse analyse tous les éléments d'après lesquels leur part contributive a été réglée.

Elle a reconnu que le calcul des frais d'administration avait été établi sur des bases exactes, et que leur partage entre l'État et les communes était réglé d'une manière équitable et dans la proportion des intérêts de chacun dans la gestion commune.

Mais il lui a paru qu'on ne pouvait comprendre dans les frais généraux à répartir les 195,000 fr.

représentant la portion des amendes attribuée aux agents forestiers, depuis la loi des dépenses du 14 juillet 1838. Ce n'est pas là une avance que fait l'État, et dont il peut demander le remboursement; l'attribution d'une partie des amendes aux agents forestiers a été faite, il est vrai, dans un intérêt de service, et les communes en profitent, mais d'une manière indirecte, tandis que l'accroissement du produit des amendes, résultat d'une surveillance plus exacte, profite directement à l'État.

En conséquence, et sur la proposition de sa commission, la Chambre des Députés a réduit de 115,466 fr. la somme à répéter des communes pour 1841.

Votre commission reconnaît la justice de ce retranchement; mais elle ne peut s'empêcher de consigner ici une observation qui se rattache plutôt à une question de principe qu'à une question de chiffre.

De ce que le recouvrement des avances faites pour l'administration des bois des communes s'opère par addition à la contribution assise sur ces bois, cette perception ne perd pas son caractère. Elle n'est point un impôt, mais l'acquit d'une dette.

Pour ce qui la concerne, l'expression de dégrèvement, ni la chose même, ne sauraient trouver leur application.

Cependant, non-seulement des remises sont accordées sur les fonds du Trésor à titre de dégrèvement, mais la moyenne des dépenses faites à ce

titre en 1838 et 1839, a excédé de près de huit fois la somme de 20,000 fr., qui leur était affectée par le budget.

Les communes propriétaires de bois, sont, sinon privilégiées, au moins dans une heureuse exception. Il n'est que plus juste que les charges corrélatives à cette nature de propriétés pèsent en entier sur les communes qui en recueillent seules les avantages, et qu'aucune portion ne soit supportée par l'État, c'est-à-dire par les communes qui n'y participent en aucune manière.

Il est vrai que l'on donne pour motif du taux démesuré des dégrèvements la nécessité de faire droit à des plaintes causées par les vices de la répartition. C'est là une raison, sans doute, pour s'efforcer d'arriver à une répartition meilleure, mais non pour étendre aux autres communes une solidarité qui blesse tous les principes de la justice.

En terminant ce qui concerne l'impôt direct, nous ferons remarquer que la Chambre des Députés a rejeté, comme elle l'avait fait en 1839, la proposition tendante à faire accorder aux propriétaires la faculté de faire dresser des rôles auxiliaires au nom des fermiers et locataires sur lesquels ils auraient déclaré que l'impôt devait être perçu directement.

Votre commission regrette peu une disposition dont elle n'apercevait pas distinctement les avantages.

Timbre et enregistrement.

Une modification sans importance a été apportée à la nomenclature des objets assujétis au timbre. Le papier de musique en sera affranchi désormais. Le produit du droit n'avait été en 1838 que de 12,070 fr. 47 cent. Le défaut de moyens suffisants de surveillance ne permettait pas d'espérer que ce produit pût s'élever pour l'avenir; il n'eût même été, dans tous les cas, qu'une des branches les moins productives des ressources fournies par le timbre.

Il n'en est pas de même de celle que l'on obtiendrait de la perception à peu près intégrale du droit de timbre sur les effets de commerce. Près des trois quarts échappent à l'impôt, tant les moyens de répression que fournit la législation actuelle sont peu efficaces.

Le Gouvernement s'occupe, nous le savons, de chercher un remède au mal. Il est à désirer qu'il soit bientôt en mesure de soumettre aux Chambres des dispositions à ce sujet, afin de faire cesser un état de choses qui ne peut que s'aggraver par l'effet de la jurisprudence qu'un arrêt récent de la cour de cassation tend à établir, relativement à la validité des injonctions de *retour sans frais*, inscrites sur beaucoup d'effets de commerce.

Impôts indirects.

L'ensemble des perceptions indirectes n'était porté dans le projet de budget que pour..... 663,573,000 f

Il a éprouvé, par suite de propositions spéciales, une augmentation de..... 15,733,000

dont, pour la substitution du produit des deux derniers mois du précédent exercice à celui des deux derniers mois du pénultième, dans les éléments qui servent à établir les évaluations ..... 3,620,000 f

Pour l'accroissement du produit des droits sur les sucres coloniaux étrangers et indigènes, qui doit résulter de la loi du 3 juillet 1840..... 12,113,000

15,733,000 f

Les évaluations ont été augmentées par l'autre Chambre, pour le produit présumé de la vente des livres de poste, de..... 14,000

Fixation définitive du produit présumé des perceptions indirectes. 679,320,000 f

Mais l'abandon par l'État du droit exclusif de

fabrication du sel dans les départements de l'Est ne permet plus de compter parmi ses ressources le 1,000,000 de fr. qui figurait, pour cet objet, dans le projet primitif.

Enfin les produits divers se sont accrus de 74,000 fr. pour les pensions des élèves de l'École navale à laquelle on étend les dispositions qui régissent déjà, sous ce rapport, l'École polytechnique et les Écoles militaires.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à vous entretenir de quelques articles du projet que nous n'avons pas eu occasion de discuter.

L'article 5 détermine le mode d'après lequel sera constatée la quantité de sel marin produite dans la fabrication du salpêtre par des procédés et avec l'emploi de substances dont on ne faisait point usage au moment où la loi du 10 mars 1819 fut rendue.

C'était une régularisation nécessaire, mais d'une faible importance financière.

L'un des paragraphes de l'article 9 permet au Gouvernement de tirer un produit des prises d'eau qui peuvent être concédées d'une manière temporaire sur les canaux et rivières navigables.

Resserrées comme elles le seront par la nouvelle rédaction de la Chambre des Députés, les concessions à accorder ne pourront entraîner aucun inconvénient.

L'article 15 a reçu aussi d'importantes modifications dans l'autre Chambre.

La rédaction du Gouvernement était conçue dans l'esprit de la loi du 17 mai 1837; elle se bornait à déterminer la portion des réserves de l'amortissement dont la consolidation était nécessaire pour couvrir les avances faites par le Trésor pour les travaux publics extraordinaires.

La rédaction nouvelle liquide le passé, en même temps qu'elle dispose pour l'avenir, mais dans des systèmes différents.

Elle conserve, dans le premier paragraphe concernant les travaux extraordinaires des exercices 1837 à 1840, la substance de l'article du Gouvernement.

Quant aux travaux extraordinaires de 1840, elle procède conformément au principe qui régira désormais l'application de la loi du 17 mai 1837, en limitant à 72,000,000 le crédit ouvert pour ces travaux.

Votre commission, Messieurs, s'est déjà prononcée pour le principe; elle ne peut qu'adhérer à sa rédaction qui doit concourir à le mettre en action.

En résumant, Messieurs, les dispositions financières ayant pour but de pourvoir aux services publics ordinaires et extraordinaires de 1841, nous rappellerons que les propositions du Gouvernement, dont le détail est donné dans le tableau qui a été annexé au projet de loi des recettes distribué à cette Chambre, fixait les voies et moyens

pour 1841, à la somme totale de.		1,127,268,273f
Des propositions spéciales, postérieures à la rédaction du budget, ont accru les évaluations de.....		15,733,000
La Chambre des Députés a inscrit, parmi les recettes, deux nouveaux articles pour.....		88,000
Enfin, le principe introduit par l'article 15 de la loi, pour l'application de celle du 17 mai 1837 nécessite l'inscription aux recettes d'une somme de.....		72,000,000
qui sera réalisée par la consolidation d'une somme pareille à prélever sur les réserves de l'amortissement.		
En sorte que l'ensemble des ressources affectées à l'exercice 1841 paraîtrait s'élever à.		1,215,089,273
Mais, d'autre part, l'adoption de la loi sur les Salines de l'Est ne permet plus de compter le produit de ces salines parmi les ressources de 1841, ci.....	1,000,000f	
L'autre Chambre a retranché, sur les contributions direc-		
A reporter.....	1,000,000f	1,215,089,273f

Report.....	1,000,000f	1,215,089,273f
tes, le produit de 1 cent. 1 dixième, ci.....	2,088,141	
Sur la somme à recevoir des communes propriétaires de bois, ci....	115,466	
Total à déduire.	3,203,607	3,203,607
Total définitif des voies et moyens de l'exercice 1841....		1,211,885,666f
Si toutes les propositions du budget des dépenses sont adoptées par vous, ces dépenses devant s'élever à.		1,187,842,234
Le budget de 1841 présenterait un excédant de recettes de		24,043,432 f

La loi des recettes doit fixer, en outre, les ressources affectées aux services spéciaux portés pour ordre au budget. Elles sont évaluées, pour 1841, à 20,563,592 fr.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi et des tableaux qui lui sont annexés.

مخ

